

Consultation publique sur les contributions d'assurance automobile

Les effets pervers d'une tarification basée sur la catégorisation des motocyclettes exposés par les bilans routiers 2009 et 2010 au Québec

Mémoire présenté par la Fondation Promocycle au Conseil d'experts sur les contributions
d'assurance automobile

Septembre 2011
Fondation Promocycle
Jean-Pierre Belmonte, président
1705 Chemin du Fief
Saint-Lazare, Qc
J7T 2N5
450 510- 2665
514 244-8142
jpbeltonte.promo@gmail.com

La Fondation Promocycle

Créée en 1990, la Fondation Promocycle est une organisation canadienne à but non lucratif vouée à l'amélioration de la conduite sécuritaire à motocyclette. Depuis sa création, la Fondation Promocycle fait la promotion de la sécurité routière auprès des motocyclistes et des autres usagers de la route par la publicité dans des revues spécialisées et par la promotion dans des événements motocyclistes.

Promocycle agit à titre de consultant pour divers organismes oeuvrant dans le domaine de la sécurité. Dans le cadre de son mandat, Promocycle effectue des études spécifiques à la conduite d'une motocyclette, participe à des conférences internationales et analyse les recherches les plus récentes dans le domaine de la sécurité à moto.

Le piège des erreurs de compréhension

“Une analyse trop généraliste de résultats issus de circonstances accidentologiques aussi variées peut noyer toute cette disparité au point de conduire à des erreurs de compréhension en jeu. On est très loin aujourd’hui du modèle unique, notamment du cliché du “blouson noir”, fanatique de la vitesse et inconscient du risque. Cela paraît trivial de le rappeler, mais les vieux schémas persistent, dans l’opinion commune et la presse grand public, parfois même au sein du monde des professionnels concernés. Et ceci peut conduire à des impasses dans les dialogues qui cherchent à s’établir entre les différentes parties.”

Pierre Van Elslande, Département Mécanisme d'accidents, INRETS.
Actes du colloque international, 5 et 6 mars 2009, Marseille, France

Fin de l'amélioration du bilan routier motocycliste au Québec

Après 25 ans d'amélioration continue, le bilan routier des motocyclistes québécois n'enregistre désormais plus aucun gain malgré la disparition de plus de la moitié des motocyclettes dites à risque.

De 1983 à 2008, le ratio de victimes a été réduit de 539.8 à 132.8 par 10,000 motocyclettes immatriculées alors qu'il a stagné à 134.4 en 2009 et 133.6 en 2010 en dépit du fait que le parc des motos dites à risque a été réduit de 55.6% de 2005 à 2010 en passant de 13,194 à 5,853 unités. Non seulement la diminution drastique de ces motos que la SAAQ considère comme huit fois plus dangereuses que les motos conventionnelles n'a pas amélioré le bilan mais il a sans doute contribué à augmenter le nombre de victimes. Si la tendance des 25 dernières années s'était maintenue pour les années 2009 et 2010, le Québec aurait enregistré autour de 800 victimes motocyclistes de moins.

Une dégradation du bilan prévue par les experts

Cette détérioration du bilan routier motocycliste, entraînée par la catégorisation à des fins de tarification, avait été prévue par les experts en matière de sécurité motocycliste.

Au printemps 2008, la Fondation Promocycle faisait parvenir une lettre au Ministre des transports du Québec (copie en annexe) soulignant le risque potentiel de la mise en place d'une surprime pour les motos dites à risque. Cette surprime allait inciter les motocyclistes à choisir des motos non inscrites dans la liste des motos à risque et à les modifier.

En juin 2008, lors d'un symposium organisé par l'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Économique), 100 experts de 21 pays se sont réunis à Lillehammer en Norvège afin d'établir une stratégie internationale en matière de sécurité motocycliste. Lors de ce symposium, en les incitant à modifier leurs motos, cette surprime de la SAAQ pour les motos de type sport avait été identifiée comme faisant partie des cinq pires mesures au monde contribuant à l'insécurité des motocyclistes. À ce jour, les motos modifiées constituent la seule catégorie de motos reconnue scientifiquement comme sur-représentée en accidentologie.

Une tarification contre-productive en matière de sécurité et de revenu

Une deuxième répercussion de la tarification motocycliste adoptée par la SAAQ a été l'accroissement considérable du parc des motos à circulation restreinte qui a augmenté de 104% en passant de 5,809 en 2008 à 11,839 en 2010. Bien que les motos à circulation restreinte, principalement caractérisées par leur vieil âge, ne peuvent pas scientifiquement être considérées comme plus dangereuses que les motos actuelles, leur popularité freine l'accès à des dispositifs de sécurité active comme les freins ABS et les dispositifs d'aide au freinage, au contrôle de la traction et de la stabilité, aux coussins gonflables et aux systèmes de monitoring de la pression des pneus qu'on retrouve sur les motos modernes. Le fait que plusieurs motocyclistes aient changé de catégories de motos aurait aussi contribué à l'arrêt de l'amélioration du bilan routier motocycliste au Québec. Tout changement de véhicule est un facteur accidentogène. La nouvelle tarification présentement proposée par la SAAQ reconnaît ce lien. La réduction soudaine du parc des motos dites à risque et l'augmentation du parc des motos à circulation restreinte à l'intérieur d'un parc global qui est resté relativement stable a aussi privé la SAAQ de plusieurs millions de dollars en revenu.

L'absence de lien entre les caractéristiques d'une moto et son accidentologie

Les experts internationaux en accidentologie motocycliste savent depuis le début des années quatre-vingts, avec la publication du rapport américain Hurt, qu'il n'existe aucun lien entre la dangerosité d'une moto et sa catégorie, son type, sa puissance ou sa cylindrée. L'étude européenne Maids publiée en 2004 a confirmé ses conclusions.

La SAAQ admet cette réalité: *"Il en est ressorti, qu'aucune étude n'a démontré que le fait de limiter la cylindrée des motocyclettes que les nouveaux motocyclistes peuvent conduire avait réduit tout risque d'accident."* Juin 1999, Services des études et des stratégies en sécurité. Direction de la planification et de la statistique. SAAQ.

Les statistiques de la SAAQ ne tiennent pas compte de l'exposition au risque.

Les effets pervers sur le bilan routier des motocyclistes québécois causés par une tarification en fonction du type de moto exposent le manque de profondeur des analyses statistiques de la SAAQ. Dès 1984, dans le cadre de sa première analyse systématique portant sur 24,095 accidents impliquant une moto, la SAAQ constatait les limites de son interprétation de ses données statistiques. La conclusion, en page 65, de cette étude intitulée "Quelques aspects des accidents de motocyclettes survenus au Québec entre 1980 et 1983" stipulait: *"En conséquence, dans la mesure où une compréhension plus étendue du phénomène s'avérait nécessaire, il apparaît que l'on devrait initier une recherche visant à mesurer l'exposition au risque des motocyclistes selon différentes variables afin d'éventuellement intégrer ces informations dans une analyse de la fréquence et de la gravité des accidents. Par ailleurs, il serait aussi approprié d'analyser d'une manière multi-variée la relation entre différentes variables et la fréquence ou la gravité des accidents, de manière à identifier les variables les plus significatives."* Plus de 27 ans plus tard, la SAAQ continue d'ignorer cette recommandation capitale avec les effets pervers que nous connaissons maintenant.

La responsabilité du Conseil d'experts

En acceptant la tarification par catégorie pour les motocyclistes, le Conseil d'experts sur le financement du régime public d'assurance automobile du Québec a aussi sa part de responsabilité dans ce dossier. En septembre 2009, devant la grogne des motocyclistes face à la catégorisation, le président du Conseil d'experts de l'époque, justifiait sa décision dans une lettre publiée dans un quotidien montréalais. Il expliquait: *“Par ailleurs, il est admis par tous qu'en cas d'accident, les motocyclistes sont plus vulnérables que les occupants des autres catégories de véhicules routiers et que, toute proportion gardée, ils sont impliqués dans un plus grand nombre d'accidents.”* La deuxième partie de cet énoncé s'inscrit en directe contradiction avec la réalité et un communiqué de presse de la SAAQ du 25 mai 2009 dans lequel son président affirmait: *“Les motocyclistes ne sont pas impliqués plus souvent dans les accidents que les automobilistes...”*

“Tous dommages confondus,..., la réalité est que les motocyclistes sont au moins deux fois moins impliqués dans les accidents que les automobilistes. Cette constatation se maintient année après année comme en témoigne le Dossier statistique - Bilan 2009 (et années antérieures) de la SAAQ aux pages 42, 81 et 149”. Bernard Benoît de la Fédération motocycliste du Québec, octobre 2010.

Recommandation:

Afin de retrouver le chemin de l'amélioration du bilan routier des motocyclistes québécois, la Fondation Promocycle recommande une tarification universelle pour l'ensemble du parc motocycliste.

(Lettre envoyée à la Ministre des transports au printemps 2008)

*Madame Julie Boulet
Ministre des Transports
700, boul. René-Lévesque Est,
29ième étage
Québec, (Québec)
G1R 5H1*

Madame la Ministre,

Une douzaine supplémentaire de motocyclistes québécois risquent inutilement de trouver la mort au cours des cinq prochaines années à cause d'une nouvelle réglementation injustifiée et purement administrative.

La Société de l'assurance automobile a décidé d'instaurer une surprime substantielle en frais d'assurance pour les motocyclettes dites sportives. Cette surprime s'appliquera dès 2008. Officiellement la SAAQ justifie cette décision en affirmant que les motocyclettes dites sportives sont lourdement sur représentées par rapport aux autres motocyclettes dans ses statistiques. Nous ne mettons pas en doute ce fait mais ce constat est trop simpliste en matière d'accidentologie. La SAAQ est pleinement au courant qu'aucune étude n'a pu établir de lien entre un type de motocyclette et son accidentologie. Les deux études les plus importantes en la matière (le Rapport Hurt et l'étude Maids) sont formelles sur ce point. Ces deux études sont à la base de la majorité des stratégies visant à améliorer le bilan routier des motocyclistes à travers le monde. Ni la puissance, ni le type, ni la classe, ni la cylindrée d'une motocyclette ne sont des facteurs accidentogènes. Les vrais facteurs responsables sont l'âge et l'expérience des conducteurs. Or ce sont les jeunes motocyclistes qui achètent des motocyclettes de type sportives.

Mais en quoi une surprime destinée aux motocyclettes dites sportives risque d'augmenter l'insécurité des motocyclistes québécois? C'est simple, au lieu de payer cette surprime substantielle, les jeunes amateurs de motocyclettes sportives porteront leur choix sur une motocyclette classée non sportive qu'ils modifieront pour retrouver le niveau de performance perdu. Le processus est déjà en branle et il existe une multitude d'accessoires sur le marché destinés à remplir ce rôle. Or le Rapport Hurt et l'étude Maids démontrent que les motocyclettes modifiées sont sur représentées. Par sa nouvelle réglementation la SAAQ favorise la création artificielle de la seule classe de motocyclettes que les experts ont formellement identifiée comme plus dangereuse que les autres.

Au cours de deux récentes rencontres avec les représentants de la SAAQ, nous avons exposé le tragique de cette situation. Monsieur John Harbour, son président, a démontré un vif intérêt à trouver une solution à cette situation. Malheureusement, un geste provocateur posé par certains représentants des motocyclistes, a rompu ces négociations.

Madame la Ministre, je vous supplie d'intervenir le plus rapidement possible dans ce dossier.

*Jean-Pierre Belmonte
Président
Fondation Promocycle
1705 Chemin du Fief
St-Lazare, Qc
J7T 2N5
450-510-2665*