

1 FÉVRIER 2023

**DOCUMENT POUR DISCUSSIONS  
ENTRE LE MDMQ ET LE MTQ**

# **POUR DISCUSSION**

**Alexandre Tremblay**

**POUR LE MOUVEMENT DE DÉFENSE DES MOTOCYCLISTES**

# RAPPORT AU MTQ SUR SAAQ

**D**epuis maintenant 4 ans, le MDMQ discute avec la SAAQ afin de trouver des pistes de solution pour améliorer la situation des motocyclistes au Québec. Durant ces 4 années, nous avons pu être témoins des différentes tables et analyser le dossier. Notre approche se veut différente en ce sens que nous approchons le dossier selon une vision « comptable » de la situation. Nous ne réclamons pas une parité avec les automobilistes mais bien un traitement équitable de la part de cette société d'état.

Avant toutes choses, nous tenons à spécifier que beaucoup des problèmes actuels découlent du projet de loi 55 déposé par les Libéraux en 2004 et nous espérons que nous pourrons travailler de concert afin de remédier aux problèmes qui s'en sont suivis.

Quoi que nous soyons conscients du fait que le Ministère ne désire s'impliquer dans le dossier, il faut toutefois être conscient que certains changements ne seront possibles qu'en effectuant une mise à jour de la loi et/ou en travaillant de concert dans le dossier.

## **INDEX**

**1. LOI 55**

**2. RAMQ ET FRAIS DE SANTÉ**

**3. FIABILITÉ DES DONNÉES (PERMIS DE CONDUIRE)**

**4. FINANCEMENT DES APPRENTIS**

**5. FIABILITÉ DES DONNÉES (MOTOS « À RISQUE »)**

**6. IMPUTABILITÉ**

**7. INFLATION**

**8. CONDUITE EN INFRACTION**

**9. MANQUE DE COHÉRENCE**

**10. DROITS ACQUIS**

**11. ACCÈS À LA CONDUITE**

**12. PROGRESSION DE LA TARIFICATION**

**13. REMBOURSEMENTS 2022-2023**

# **1. LOI 55 ET MODIFICATIONS ET MODIFICATIONS AU CADRE DE LA SAAQ**

Avec la loi 55, le gouvernement modifiait le régime d'assurance de la SAAQ afin que chaque catégorie défrayer les coûts qui lui étaient propres. Ainsi, les motocyclistes payaient pour les motocyclistes et les automobilistes payaient eux pour les automobilistes. Cette philosophie pourrait d'ailleurs être intéressante si on ne comptait pas sur le régime d'indemnisation sans égard à la faute appelé communément « no-fault ».

Le principe de l'indemnisation sans égard à la faute fonctionne seulement dans le cas où la société se porte garante des comportements illégaux. Ainsi, il a été décidé en tant que société d'indemniser ces comportements et ce, même si la personne conduisait de façon illégale.

Le problème tient du fait que de nombreux accidents sont tributaires de comportements illégaux qui ne seraient d'ailleurs aucunement indemnisés par une compagnie d'assurance privée. Ainsi, alors qu'une compagnie d'assurance conventionnelle n'indemniserait pas un conducteur conduisant illégalement, la SAAQ l'indemniserait, ce qui a un faible poids lorsque l'ensemble de la population paie cette indemnisation mais le fait de l'imposer à un faible groupe devient prohibitif, d'autant plus que les frais liés aux indemnisations ont grandement augmenté lorsque la décision a été prise de facturer les soins de santé aux accidentés de la route.

## **2. RAMQ ET FRAIS DE SANTÉ**

Concernant ces mêmes frais de santé, il faut comprendre que quoi qu'il s'agisse d'un mode de transport, les conditions particulières de la Belle Province font du motocyclisme un loisir en premier lieu. Il faut dès lors se poser la question puisque notre régime d'assurance santé couvre l'ensemble des citoyens et leurs loisirs, pourquoi les motocyclistes ont, eux, à défrayer ces frais.

Il est d'autant plus important de se poser la question pour deux raisons soit un les coûts et le fait que nous ne puissions retirer la couverture d'assurance de la RAMQ pour ces autres loisirs. La deuxième étant que dans la situation actuelle de pénurie de main

d'œuvre, il est inutile de prendre des ressources pour calculer des frais de santé qui devraient être facturés à l'ensemble de la population sur les impôts pour les facturer à l'ensemble de la population sur leurs immatriculations.

### **3. FIABILITÉ DES DONNÉES (PERMIS ET ACCIDENT)**

Ayant analysé l'ensemble des données, nous nous rendons compte que de nombreux problèmes existant nuisent à la fiabilité de l'information. Ainsi, nous ne pouvons savoir combien de conducteurs conduisent ou ont eu un accident tout en ne possédant pas la classe motocycliste ou d'assurance à la SAAQ.

De plus, nous ne savons aucunement combien de ces mêmes conducteurs ont eu un accident, graves ou léger ou ayant causé le décès du conducteur en état d'ébriété. Alors que ceux-ci devraient être assumés par l'ensemble de la société, ils sont facturés à un sous-groupe à leur détriment.

Pour donner un exemple rapide, les médias ont fait état de 5 accidents de moto cet été où le conducteur de la moto conduisait sans permis de conduire. La question éthique se pose alors à savoir si le conducteur était un motocycliste ou un automobiliste en contravention avec le code de la sécurité routière.

### **4. FINANCEMENT DES APPRENTIS**

Contrairement à la conduite automobile, la moto est un loisir. Un loisir qui a lieu sur la route bien sûr, mais bel et bien un loisir, comme la bicyclette. Et comme tout loisir, certaines personnes quittent ou joignent ce loisir chaque année. Dans le but de maintenir la prime d'assurance au plus bas, la SAAQ facture une partie de leur frais aux conducteurs d'expérience sur leurs immatriculations. Fait à noter, ces mêmes frais sont multipliés par trois (3) pour les conducteurs de moto dite « à risque » représentant pour ceux-ci des centaines de dollars.

Le problème provient du fait que les personnes possédant une plus grande expérience se trouvent à financer les conducteurs avec une faible expérience toute leur vie alors que leur expérience ne se trouve jamais reconnue. Pour exemple, un conducteur de moto sport paiera environ 1700\$ par année alors qu'il représente le même risque qu'un apprenti qui paiera environ 650\$ par année.

## 5. FIABILITÉ DES DONNÉES (MOTOS « À RISQUE »)

Suite à la réception des dernières listes d'accidents pour les motos régulières, nous attendons toujours le rapport sur les motos dites « à risque » d'ailleurs. Il apparaît que beaucoup de motos de cette même catégorie se retrouve dans les statistiques des motos « régulières » jetant un doute sur les calculs actuariels actuels. Nous ne rejetons aucunement la faute sur le département d'actuariat mais surtout sur la valeur des informations qui leurs ont été fournies.

Dans cette même liste, on trouve même des automobiles, ce qui pose de nombreuses questions quant aux données utilisées. Nous demandons d'ailleurs un moratoire sur cette même liste. Quoi que nous comprenons que vous ne pouvez changer la tarification, vous pourrez toutefois retirer les véhicules de la liste par décret, rendant ainsi justice à ces conducteurs qui paient une prime disproportionnée depuis des années.

## 6. IMPUTABILITÉ

Il faut remarquer qu'alors qu'on a décidé d'imputer les frais de santé aux usagers de la route, dont les motocyclistes, ceux-ci ne sont pas imputés aux autres ministères. Ainsi, lors d'un accident causé par la condition de la route, les frais de santé de cet accident sera imputé aux motocyclistes alors qu'ils n'ont aucun recours envers le Ministère des Transports du Québec dû au régime sans égard à la faute. Ce système est donc unilatéral et en défaveur des motocyclistes dont les frais de couverture de santé sont plus élevés que pour les automobilistes.

## 7. INFLATION

Deux points sont importants à explorer lorsque l'on parle de l'inflation. Le premier étant son effet sur la classe et le deuxième son augmentation relative.

Donc si nous prenons la valeur des immatriculation en 1978 pour les motocyclistes de 85\$ et que nous soumettons ce montant à l'inflation la valeur de cette prime en 2022 serait de 343.36\$. Il faut prendre en compte que la prime aujourd'hui se situe aux environs de 600\$. Cette différence provenant majoritairement de frais ajoutés depuis la mise en place du régime, il faut s'y attarder et remédier à la situation. Et quoi que nous croyons que la SAAQ ait une volonté de résoudre certains de ces problèmes, nous

croyons qu'une volonté politique est nécessaire afin de résoudre certains problèmes engendrés par le projet de loi 55 édicté par les Libéraux en 2004.

Si l'on ajoute à cette situation l'inflation actuelle qui frappe plus durement les conducteurs de moto dites « à risque », nous croyons qu'il faut adresser ce problème dans les plus brefs délais par respect envers ceux-ci.

## **8. CONDUITE EN INFRACTION**

Depuis quelques années, on voit un problème s'envenimer sur le terrain alors que le nombre de conducteurs conduisant selon nos membres est de plus en plus élevé. Effectivement, un conducteur conduisant sans immatriculation se verrait attribuer une amende de 500\$ alors que le coût de cette même immatriculation se chiffre dans les 700-1800\$.

## **9. MANQUE DE COHÉRENCE**

Concernant les motos dite « à risque », nous observons un manque de cohérence entre les véhicules sélectionnés. S'ajoute à cela on changement dans le monde de la moto où des véhicules beaucoup plus performants que ceux se trouvant dans cette site apparaissent et se trouvent considérés comme des motos régulières, impactant les statistiques générales de la catégorie.

## **10. DROITS ACQUIS**

Dans la liste des motos dites à risque, plusieurs modèles disposent d'une clause de droits acquis. Ainsi, certains modèles sports se trouvent dans la liste des motos régulières, faussant ainsi les statistiques de cette catégorie. Je tiens à donner pour exemple ma situation où deux de mes motos sont du même modèle mais une se trouve à être à risque alors que la seconde se trouve à être une moto régulière alors qu'il s'agit ici du même modèle.

## **11. ACCÈS À LA CONDUITE**

Quoi que la SAAQ dise travailler sur le dossier, nous aimerions mentionner que le modèle d'accès graduel est demandé par la majorité des acteurs du dossier depuis 2008. Ainsi, encore aujourd'hui, un adolescent de 16 ans et 1 mois pourra enfourcher une moto de course et aller seul sur la route alors qu'il ne pourra se déplacer seul au volant d'une

automobile avant 1 an encore. Ceci est totalement déraisonnable et demande une action rapide puisque le dossier a assez trainé et représente un danger pour ces même utilisateurs qui est, soit dit en passant, refacturé à l'ensemble des motocyclistes.

## **12. PROGRESSION DE LA TARIFICATION**

Vu le nombre de nouveaux conducteurs annuellement, il est nécessaire de trouver une méthode de tarification plus juste pour les conducteurs d'expérience. Quoi que les tarifs se trouvent à être assez bas selon la SAAQ, ils sont toutefois beaucoup trop élevés pour les conducteurs d'expérience qui doivent compenser pour les apprentis.

Pour exemple, un conducteur apprenti sur une moto régulière avec 15 points d'inaptitude paiera 30% moins cher qu'un conducteur de moto dite « à risque » avec une expérience de conduite de plus de 25 ans.

## **13. REMBOURSEMENTS 2022-2023**

Considérant le fait que les remboursements de 2022 et 2023 sont basés sur les rendements de placements à la caisse de dépôt et de placement du Québec, nous considérons aussi que les motocyclistes ont été lésés lors des remboursements effectués en ce moment. Alors que plusieurs ont des primes d'assurance de centaines de dollars au contraire des automobilistes qui ne paie que 150\$ de prime annuellement, leur retour sur les montants placés à la CDP sont inférieurs aux automobilistes.

## **CONCLUSION**

Tel que nous le mentionnions précédemment, nous apprécions la volonté de la SAAQ de vouloir prendre décisions raisonnables dans la résolution de ce litige. Nous tenons toutefois à nous assurer que le ministère garde un canal de communication ouvert avec nous afin de bien s'assurer d'éviter toute urgence de dernière minute.

De plus, nous maîtrisons suffisamment notre dossier pour pouvoir apporter un nouvel éclairage sur la situation actuelle et les pistes de solution.

Pour terminer, nous demandons un appui du ministère afin de réviser certaines dispositions de la loi en défaveur des motocyclistes. Nous espérons votre collaboration



dans ce dossier et tenons à réitérer notre demande d'émettre un moratoire ou un décret sur la liste des motos dites « à risque » en signe de bonne foi de votre part.