

Commission des transports et de l'environnement

Consultations particulières et auditions publiques
sur le projet de loi n°165

Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions



Mémoire présenté par monsieur Yves Georges et Mylène Sévigny
Fondation québécoise d'éducation en sécurité routière (FQESR)

13 février 2018

Table des matières

À propos de la Fondation Québécoise d'Éducation en Sécurité Routière (FQESR)	3
Introduction.....	4
Le projet de loi 165 - Partage de la route.....	5
Distractions au volant.....	6
Mieux protéger les zones scolaires	7
Véhicules autonomes et aides à la conduite	8
Nouveaux conducteurs.....	9
Les cours de conduite au Québec.....	10
Conclusion	12



À propos de la Fondation Québécoise d'Éducation en Sécurité Routière (FQESR)

La Fondation Québécoise d'Éducation en Sécurité Routière (FQESR) est un organisme sans but lucratif créé en 2016, née de l'initiative des fondateurs du plus grand réseau d'écoles de conduite du Québec (Le réseau Tecnic). Notre organisme englobe près de 200 écoles de conduite opérant soit en franchise sous le nom Tecnic ou comme entreprises indépendantes. Elle a pour mission de sensibiliser les jeunes à un bon comportement sur le route et, par le fait même, à leur donner une voix afin qu'ils puissent faire rayonner autour d'eux une approche positive et sécuritaire de la conduite. La Fondation entend d'ailleurs impliquer un maximum d'intervenants concernés en matière de sécurité routière afin de rassembler l'expertise disponible et de bonifier les activités d'éducation auprès des jeunes à l'école primaire, secondaire, collégial ou universitaire afin de sensibiliser les 6 à 24 ans à bien se conduire sur le réseau routier du Québec. Ainsi, en plus de ses propres activités dans les écoles, la Fondation souhaite offrir son soutien et participer aux autres campagnes et programmes actuels qui feront avancer des nouvelles idées et approches sur la sécurité routière ainsi que sur le virage vert des transports.

La Fondation cherche donc à éduquer les jeunes à un bon comportement sur la route, que ce soit comme piéton, cycliste, motocycliste ou automobiliste et faire la promotion de l'éco-conduite via des activités concrètes en milieu scolaire et dans les écoles de conduite à travers le Québec.

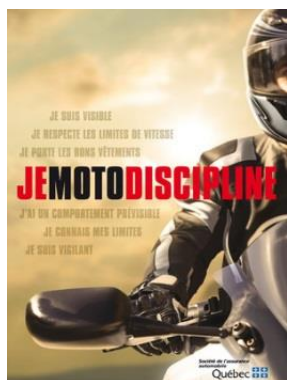


Introduction

En premier lieu, nos commentaires sur le projet de loi n°165 seront divisés en deux parties; La première offrira des commentaires et suggestions spécifiques sur les nouveaux articles de lois et la deuxième partie sera une courte présentation sur l'importance de la sensibilisation et de la formation des usagers et des nouveaux conducteurs de la route.

Concernant les propositions du projet de loi n°165, la Fondation est en accord avec la majorité des modifications et ajouts proposés par le Gouvernement du Québec. Ayant comme objectif commun l'amélioration du bilan routier au Québec et par notre expertise, nous nous permettons toutefois de proposer certaines pistes d'améliorations ou certains manquements concernant les nouveaux conducteurs et les autres utilisateurs du réseau routier (piétons, cyclistes ou passagers).

Dans la deuxième partie, la Fondation aimerait aborder le volet de la formation des nouveaux conducteurs relié aux écoles de conduite qui représentent un jalon majeur en terme de sécurité routière et méritent une attention particulière.



Le projet de loi 165 - Partage de la route

Nous accueillons favorablement les 2 nouveaux concepts innovateurs pour le Québec: Vélorue et Rue Partagée. Pour la rue Partagée, nous voyons une nouvelle alternative qui offre un milieu plus ouvert aux piétons, plus facile à implanter et surtout sans les conséquences négatives d'une rue 100% piétonnière. Pour le concept de Vélorue, nous avons hâte de voir en application ce concept qui offre une alternative intéressante aux pistes cyclables dispendieuses et souvent complexes à implanter. **Nous recommandons toutefois de créer des logos universels pour l'affichage sur le réseau routier et ainsi clairement annoncer ces 2 nouveaux concepts de rues afin d'en rendre la compréhension plus rapide et avoir un affichage identique, ce qui favoriserait la sécurité routière.**



Distractions au volant

Nous connaissons tous les conséquences désastreuses de ce fléau sur nos routes et l’emprise des nouvelles technologies de téléphone intelligent sur les jeunes conducteurs, vélo-cyclistes et même piétons. Cependant, il ne faut pas baisser les bras mais continuer de sensibiliser, former et en restreindre l’utilisation. **Nous aimerions que soit analysée la possibilité d’augmenter les points d’inaptitude, présentement à 4, pour les récidivistes qui conduisent en tenant en main un appareil pour parler, texter ou consulter un écran selon les règles de l’article 443.1.**

La Fondation travaille déjà auprès des jeunes pour sensibiliser ceux-ci ainsi que leurs parents sur les dangers des nombreuses distractions au volant. Il faut donc continuer d’utiliser la communication, la formation, l’éducation mais aussi la dissuasion pour réussir à faire passer le message auprès de la population et spécialement des jeunes. Nous allons donc continuer d’évaluer les meilleures méthodes d’enseignement, les campagnes les plus efficaces à travers le monde et les idées innovatrices pour faire comprendre le danger grandissant des distractions au volant.



Mieux protéger les zones scolaires

Voici une section qui nous tient particulièrement à cœur. Nous sommes favorables à *l'article 516.2* «*Est passible d'une amende égale au double de celle prévue au premier alinéa de l'article 516 quiconque excède la vitesse permise dans une zone scolaire,*». **Nous suggérons également de doubler le nombre de points d'inaptitude lors d'une infraction de vitesses dans une zone scolaire en période scolaire.** Il s'agit en fait d'envoyer un message clair sur l'importance du respect de la vitesse et de la sécurité autour des zones scolaires.

- 1) **Nous aimerions de plus qu'on intensifie les efforts près des zones scolaires à haut risque par l'instauration de panneaux lumineux fonctionnant pendant les heures scolaires et indiquant clairement la vitesse réduite. Nous aimerions aussi voir l'installation de cinémomètres de vitesse dans certaines zones scolaires pour mieux contrôler la vitesse près des écoles et agir ainsi comme outil dissuasif.** Il s'agit en fait de travailler sur la visibilité des vitesses réduites près des écoles et sensibiliser les conducteurs de véhicules sur les conséquences de rouler trop vite près des écoles.
- 2) Propositions pour autobus scolaire :
Il existe de nouvelles technologies que nous pourrions évaluer afin d'augmenter la sécurité aux traverses d'autobus scolaire. Des caméras installées dans les autobus scolaires permettent de photographier les contrevenants aux dépassements sur les lumières rouges clignotantes.
Une autre option est d'avoir des marquages de rues plus voyants près des corridors scolaires pour aviser les conducteurs d'un risque de traverse d'écoliers.



Véhicules autonomes et aides à la conduite

Au cours des prochaines années, nous allons vivre une véritable révolution dans le secteur de la conduite automobile. En effet, une prise de contrôle de certaines fonctions de conduite ainsi que l'avancement des technologies d'aide à la conduite auront des effets bénéfiques (prouvés par de nombreuses études) sur la sécurité routière.

Le Québec doit toutefois baliser l'utilisation de ces technologies et surtout avoir un certain contrôle sur les voitures autonomes. Cependant, il ne faut pas limiter l'avancement technologique et par le fait même les bénéfices potentiels pouvant en découler sur le bilan routier, spécialement pour les nouveaux conducteurs inexpérimentés.

Nous pensons que la nouvelle définition de l'article 4 «véhicule autonome» : un véhicule routier équipé d'un système de conduite autonome qui a la capacité de conduire un véhicule conformément au niveau d'automatisation de conduite 3, 4 ou 5 de la norme J3016 de la SAE International;» **qui définit la voiture autonome pourrait permettre une plus grande analyse du niveau 3 avant de l'interdire du revers de la main.** Nous devrions prendre le temps pour évaluer un peu plus le niveau 3 dans cette définition de véhicule autonome. Ce niveau 3 se définit comme (selon la norme SAE): « Un système de conduite automatisé contrôle tous les aspects de la conduite, et l'on s'attend à ce que le conducteur réagisse de manière appropriée lorsqu'il lui est demandé d'intervenir ». Nous sommes donc, d'accord de mieux encadrer et d'interdire pour l'instant les niveaux 4 (automatisation élevée) et 5 (automatisation complète), car la technologie et les tests ne sont pas encore prouvés mais d'inclure le niveau 3 pourrait empêcher le Québec de bénéficier d'avancement significatif pour améliorer la sécurité routière. Nous aimerions avoir une loi qui encadre et accélère la réglementation sur la conduite autonome, mais qui ne freine pas le progrès qui améliorera la sécurité au volant.

Par exemple, la prochaine Audi A8 2019 offrira le niveau 3 d'automatisation avec son système «AI Traffic Jam pilot» positionner comme système de conduite 100% autonome lors d'embouteillages. Il s'agit du premier système de niveau 3 qui arrivera dans quelques mois et qui sera interdit sur nos routes.



Nouveaux conducteurs

Voici nos commentaires concernant les modifications proposées pour les nouveaux conducteurs. À notre avis, ces propositions contribueront certainement à améliorer le bilan routier chez les jeunes.

- 1) Nous sommes tout à fait en accord avec l'article 99. « *Il est interdit au titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur de classe 5 ou 6A, tel que déterminé par règlement, de conduire un véhicule routier visé par l'une de ces classes au cours de la période comprise entre minuit et cinq heures. Le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur conduisant une motocyclette ne peut transporter des passagers.* »
- 2) Nous aimerions voir bonifier le cours de conduite Cyclomoteur qui actuellement inclut 3 heures théoriques et 3 heures pratiques en circuit fermé. Or, nos plus jeunes conducteurs sur la route (à partir de 14 ans) utilisent le réseau routier pour une première fois sur leur cyclomoteur sans jamais y avoir circulé avec un accompagnateur ou un moniteur. **Nous suggérons donc d'ajouter 3 heures théoriques additionnelles afin de mieux préparer nos jeunes aux divers concepts de sécurité routière ainsi qu'une sortie de 2 heures sur la route accompagnée** d'un moniteur comme cela se fait pour le cours de motocyclette. Ainsi la formation se terminerait avec une sortie et une évaluation réelle sur la route des compétences des jeunes par un professionnel de la conduite.
- 3) Nous sommes également tout à fait en accord avec l'article 100 1° qui impose des restrictions pour les titulaires d'un permis probatoire de classe 5 « *pendant les six premiers mois, il ne peut transporter, au cours de la période comprise entre minuit et cinq heures, qu'un seul passager âgé de 19 ans ou moins;* » **Nous aimerions cependant voir la durée de cette restriction augmenter de 6 à 12 mois.** Il s'agit en fait d'obtenir une année complète d'expérience de conduite selon les 4 saisons avec les différentes conditions routières/climatiques sans une influence de groupe dans le véhicule. Les recherches le prouvent, l'effet d'entraînement est un facteur important dans les accidents chez les jeunes et donc nous sommes convaincus que de bonifier cette restriction à 12 mois réduirait les accidents chez les moins de 19 ans de façon encore plus significative. En Ontario, cette restriction sur le permis G1 est de 12 mois. Nous sommes tout à fait d'accord avec le fait de ne pas tenir compte dans cette application des passagers de la famille immédiate.



Les cours de conduite au Québec

Comme vous avez pu le constater, nous accueillons favorablement le projet de loi 165. Aussi, plusieurs nouvelles propositions de lois de ce projet auront un impact direct sur l'apprentissage des apprentis-conducteurs ainsi que sur la formation du corps professoral des écoles de conduite.

Nous savons également que le respect des lois en sécurité routière ainsi que l'adoption de comportements sécuritaires sur le réseau routier passe d'abord par la formation et la conscientisation; c'est pourquoi d'ailleurs que les cours de conduite sont obligatoires au Québec.

Conséquemment, les écoles de conduite sont également des acteurs importants qui impactent directement les résultats du bilan routier. Dans cet optique, il est d'une importance capitale de s'assurer que les écoles de conduite sont non seulement bien contrôlées, bien formées, mais également, qu'elles œuvrent dans un milieu économique viable et sain qui leur permet de dispenser des cours de qualité.

Le prix des cours de conduite automobile étant fixé et gelé à 825 \$, depuis 8 ans, ne leur permet pas d'œuvrer dans un milieu économiquement viable. Conséquemment, cette situation nuit à la qualité des cours dispensés et ne permet plus d'atteindre les objectifs fixés par le programme ESR mis en place depuis 2010.

Un prix de cours gelé et des écoles confrontées à diverses augmentations, telles que : l'essence, les loyers, les véhicules, etc., font en sorte, entre autres choses, qu'elles n'ont pas été en mesure d'offrir des salaires aux corps professoraux à la hauteur du métier. Le salaire moyen d'un moniteur en conduite automobile au Québec tourne autour de 13,25 \$ de l'heure. Cela cause nécessairement une grande rotation du personnel enseignant et ne permet pas une continuité dans l'enseignement auprès des élèves qui eux effectuent leur cours sur une période d'un an. Sans compter que plusieurs propriétaires d'écoles de conduite uniques doivent effectuer des heures de travail pouvant représenter 80 heures de cours par semaine. À compter de leur 40^{ième} heure, le niveau de qualité des cours diminue nécessairement.

Oui, nous pouvons se poser comme question légitime : Mais pourquoi indexer le prix de 825 \$ si plusieurs écoles de conduite, particulièrement situées dans le Grand Montréal, affichent des prix bien en deçà? Dans un premier temps, ce n'est pas parce qu'il existe un prix maximum que nécessairement toutes les écoles de conduite au Québec seront à ce même tarif. Chaque école œuvre dans son propre marché, chaque marché comporte ses propres caractéristiques.

Si on pense au taux de chômage, plus élevé ou plus faible d'une région à l'autre, qui a nécessairement un impact sur les salaires, si on pense à la densité de la population qui suivra un cours qui impactera nécessairement le volume de client par école, si on pense aux tarifs des baux, aux prix de l'essence, à la quantité de kilométrage qu'une voiture peut effectuer pendant une période de cours; notamment, si on compare un cours dispensé en ville où plusieurs feux de circulation empêchent d'aller bien loin contrairement à dispenser un cours en milieu rural.

La bonne question alors à se poser est : peut-il vraiment y avoir des différences de prix de l'ordre de près de 400 \$ pour un cours de conduite d'une région à l'autre? Voilà là une très bonne question! C'est justement la question que le Ministre des transports en 2012, monsieur, Pierre Moreau, avait posée à l'industrie. Ce dernier, a demandé également que l'industrie dépose une étude sérieuse qui démontrerait les coûts d'un cours de conduite au Québec. En 2014, l'industrie déposait une étude qui leurs avait coûté plusieurs dizaines de milliers de dollars. L'Étude qui fut effectuée par la firme réputée PWC, elle démontrait clairement que le prix de 825 \$ était plus que justifié. Vous retrouvez d'ailleurs en annexe une copie de cette dernière.

Or, cette différence marquée des prix, en ce qui concerne particulièrement le Grand Montréal, nous pousse à se poser de sérieuses questions. D'autant plus que, nous savons que sur l'île de Montréal, il y a beaucoup trop d'écoles pour la demande que nous y retrouvons. Cette situation fait en sorte de limiter la quantité d'élèves par école. (En 2014, selon l'étude PWC, il y avait environ 225 élèves en moyenne par école). Conséquemment, arrêtons le mutisme en ce qui concerne la justification du prix maximum de 825 \$. Les écoles affichant un prix à ce niveau ont besoin de voir ce dernier indexer au coût de la vie; à défaut de pouvoir obtenir non seulement une indexation avec une augmentation pour un certain rattrapage du passé.

Au nom de la qualité de l'éducation et dans le but de préserver la qualité de l'enseignement nous proposons :

- 1- Une indexation du prix maximum des cours de conduite automobile, au plus tard ce printemps au taux de l'IPC.
- 2- La création rapide d'un comité de travail incluant tous les intervenants publics et privés reliés à l'industrie afin d'émettre des pistes de solutions pour régler la situation des écoles de conduite du Grand Montréal particulièrement et s'assurer à la fois de la qualité dispensée dans les écoles.



Conclusion

Il ne faut surtout jamais oublier que tous les changements apportés au Code de la sécurité routière devront être bien communiqués aux conducteurs actuels et enseignés aux apprenti-conducteurs. À cet effet, il est primordial de s'assurer de la pleine et entière collaboration des écoles de conduite. Nous devons également investir auprès des jeunes et les sensibiliser dès l'école primaire aux notions de sécurité routière. Cela leur permettra de développer tôt de bonnes habitudes afin de devenir des conducteurs respectueux et prudents. La Fondation désire donc activement participer à l'éducation et la formation des jeunes en collaboration avec ses partenaires pour améliorer le bilan routier et réduire les décès sur nos routes.

Merci beaucoup et au plaisir de répondre à vos questions.

