



Le 8 février 2024

Commentaires de l'Association des écoles de conduite du Québec (AECQ) présentés à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre du dépôt du Projet de loi no 48 Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière.

Fondée en 1958, l'Association des écoles de conduite du Québec (AECQ) constitue le plus important réseau de propriétaires d'écoles de conduite au Québec.

L'AECQ a pour mission de fournir des produits et services à ses membres, à les représenter auprès des diverses instances gouvernementales et à défendre leurs intérêts.

Pour protéger les consommateurs et encourager les professionnels de la conduite automobile à privilégier une pratique honnête de la part de ses membres, l'AECQ a rédigé et adopté un code d'éthique.

Nous informons et nous conseillons régulièrement nos membres sur de la réglementation sociale, juridique et fiscale liée à leur profession ainsi que sur les actualités relatives à celle-ci. Nous contribuons à la formation de conducteurs compétents et respectueux de la sécurité en promouvant un enseignement professionnel fondé sur les meilleures pratiques au sein des différentes écoles. Nous agissons et réagissons également face à l'évolution des lois et des règlements, dans le but de faire valoir des solutions favorables aux entreprises dans notre domaine d'activité.

Par ailleurs, l'ensemble de nos écoles sont également membres de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI), et notre association est également membre de la Driving School Association of the Americas (DSAA).

COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES

Chapitre 11

AUTRES DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

40. l'article 66.1 de ce code stipule au deuxième paragraphe que : « *Le gouvernement peut par règlement fixer les montants maximal et minimal exigibles pour suivre la formation à la conduite d'un véhicule de promenade.* »

Au Québec, le tarif des cours de conduite est réglementé¹ et gelé par le ministère des Transports. Après près de dix ans de gel tarifaire (2010-2019), les écoles de conduite ont pu augmenter le prix des cours et depuis janvier 2022, cette somme est indexée annuellement selon le taux prévu par la Loi sur l'administration financière² (article 83.3). Depuis le 1^{er} janvier 2024, un cours de conduite coûte 1 076 \$, plus les taxes applicables.

L'indexation gouvernementale des tarifs des cours de conduite automobile au Québec constitue un enjeu majeur pour les acteurs de l'industrie, car elle les contraint à s'adapter exclusivement aux exigences économiques déterminées par le gouvernement, plutôt qu'à leurs propres réalités financières. Or, cette industrie subit aussi la hausse marquée de ses coûts d'exploitation, ainsi que l'augmentation des prix du carburant et des salaires, et fait face à de nombreux autres défis dont celui de la pénurie de main-d'œuvre. Ainsi, les propriétaires de petites et moyennes entreprises (PME) québécoises de l'industrie se retrouvent dans une position où leur capacité à fixer les tarifs en fonction de leur propre réalité est inexistante et où ils doivent maintenir leur viabilité financière tout en continuant à fournir des services de qualité. Cet équilibre délicat entre les exigences économiques gouvernementales et les besoins de l'industrie souligne la complexité de la gestion des écoles de conduite dans un contexte de réglementation tarifaire stricte.

Par ailleurs, bien que les tarifs soient indexés, l'inflation touche inégalement les entreprises en fonction de leurs réalités. À titre illustratif, l'augmentation des coûts de carburant et les effets de la pénurie de main-d'œuvre sur la hausse des salaires frappent plus durement les écoles de conduite que d'autres secteurs d'activité. De plus, le prix du carburant varie d'une région à l'autre, et les impacts de la pénurie de main-d'œuvre sont plus marqués dans les régions plus éloignées que dans les grands centres, à titre d'exemple.

D'ailleurs, il ne faut pas oublier que plus l'entreprise est petite, plus elle vit durement l'augmentation des coûts, notamment parce qu'elle ne peut pas bénéficier des mêmes économies d'échelle que ses concurrents, surtout en comparaison avec les grandes entreprises. En effet,

¹ Légis Québec, *Règlement sur les permis, Code de la sécurité routière*. Consultation en ligne : <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/rc/C-24.2.%20r.%2034%20/>

² Légis Québec, *Loi sur l'administration financière*. Consultation en ligne : <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/A-6.001?&cible=>

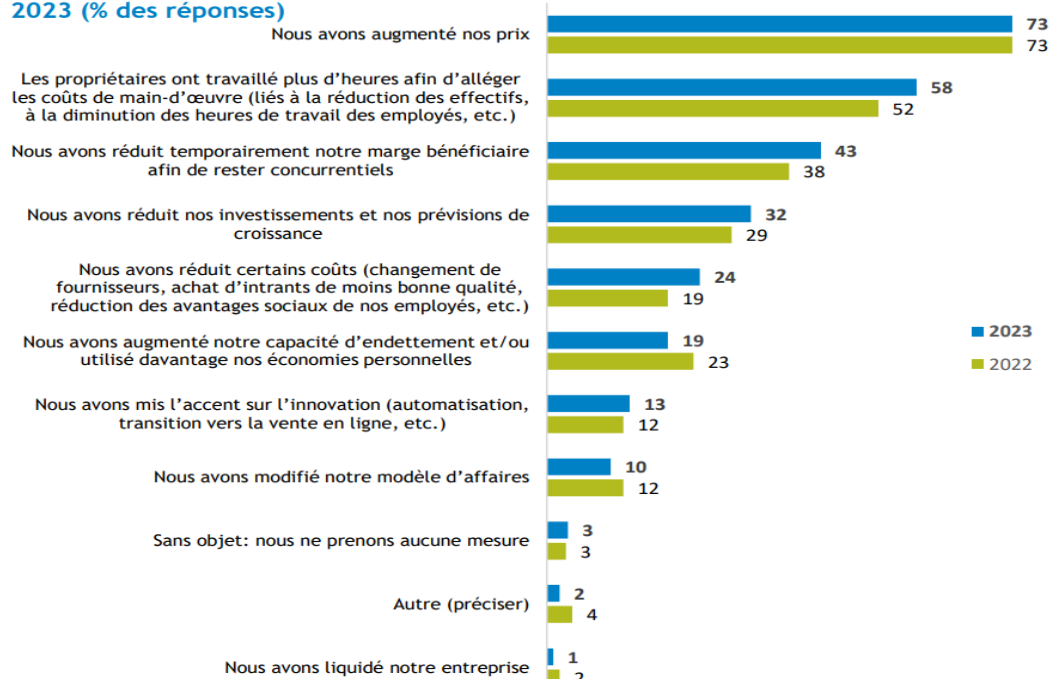
selon une récente étude de la FCEI, l'impact est également plus marqué quant au nombre d'heures travaillées par les chefs de PME, comptant de 0 à 4 employés et de 5 à 19 employés, dans une proportion de 64 % et de 60 % respectivement. Enfin, les entreprises de moins de 5 employés sont plus nombreuses que la moyenne à réduire leurs investissements (36 % en 2023 comparativement à 29 % en 2022)³ en raison de l'inflation.

Au-delà du coût des carburants, en tant que PME, les écoles de conduite subissent également une forte hausse des tarifs d'électricité, la plus importante des 25 dernières années, des hausses du salaire minimum importantes, sans oublier les hausses parfois fulgurantes des taxes municipales.

Lorsqu'on les interroge sur les mesures prises par les PME québécoises pour combattre l'inflation, il devient évident qu'au-delà du défi lui-même, les écoles de conduite sont particulièrement limitées en termes de marge de manœuvre pour y faire face. En effet, la première réaction entrepreneuriale est de hausser les prix, cette option est presque inenvisageable pour les écoles de conduite, étant limitées par l'indexation des tarifs par le gouvernement du Québec.

La deuxième réaction des propriétaires de PME étant de travailler plus d'heures pour alléger les coûts de main-d'œuvre, plusieurs propriétaires d'école de conduite doivent eux aussi vivre avec cette dure réalité. Finalement, bon nombre d'entre eux doivent réduire leurs marges bénéficiaires, qui dans un contexte réglementé à l'image des écoles de conduite, voient le citron déjà pressé au maximum.

Mesures prises par les PME québécoises pour combattre l'inflation en 2022 et en 2023 (% des réponses)

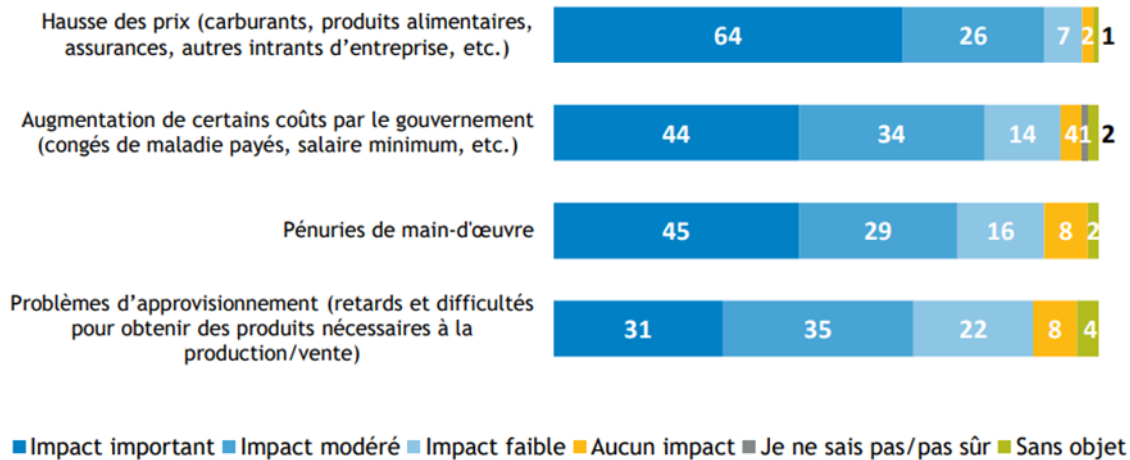


Sources : FCEI, sondage *Votre Voix - Février 2022*, mené du 9 au 25 février 2022, résultats finaux, 642 répondants, marge d'erreur +/- 3,9 %, 19 fois sur 20; FCEI, sondage *Votre Voix - Janvier 2023*, mené du 18 au 31 janvier 2023, résultats finaux, 579 répondants, marge d'erreur +/- 4,1 %, 19 fois sur 20.

³ FCEI, *Les PME québécoises et l'inflation - Entre adaptation et gestion des répercussions économiques, février 2023*. Consultation en ligne : <https://www.cfib-fcei.ca/hubfs/advocacy/pdf/FCEI-2023-Fev-etude-de-suivi-PME-quebecoises-inflation-FR.pdf>

Lorsque l'on examine de près le niveau d'impact de certains facteurs liés à l'inflation pour les PME du Québec, il apparaît manifeste que les écoles de conduite sont également plus durement frappées par l'inflation, comme mentionné précédemment.

Niveau d'impact des défis des PME québécoises sur leur entreprise - 2023 (% des réponses)



Source : FCEI, sondage *Votre Voix - Janvier 2023*, mené du 18 au 31 janvier 2023, résultats finaux, 579 répondants, marge d'erreur +/- 4,1 %, 19 fois sur 20.

Finalement, parmi les soixante-trois (63) juridictions aux États-Unis et au Canada, le Québec est la seule qui impose aux écoles de conduite un prix maximum. Bien que le Québec se démarque à plusieurs égards de manière favorable, il nous appert que ce niveau d'interventionnisme dans le marché des écoles de conduite n'en fait pas partie. En somme, l'approche actuelle du gouvernement dans cette industrie occulte complètement le fait que c'est l'entrepreneur seul qui assume les risques d'affaires dans une école de conduite. L'État ne peut, à travers sa régulation, tabler à la fois sur les grands avantages que comporte le secteur privé pour la délivrance de cours de conduite au Québec, tout en niant *de facto* le statut d'entrepreneurs de ceux qui desservent la population. Avec le temps, cette situation incongrue est devenue la source de contraintes inconsidérées pour l'industrie. Par ailleurs, le secteur de l'enseignement de la moto a toujours connu le libre marché sans enjeux particuliers.

D'après l'AECQ, il serait possible d'alléger la réglementation en vigueur tout en assurant la sécurité routière. En ce sens, elle invite le gouvernement du Québec à modifier l'article 7.13 du Code de sécurité routière associé au tarif maximum d'un cours de conduite pour un véhicule visé par un permis de classe 5, que peut exiger une école de conduite reconnue. L'abolition ou la modification de cette exigence permettrait aux acteurs du milieu de s'organiser et de s'établir dans un marché de libre concurrence.

Recommandation 1

- *Modifier ou abroger l'article 7.13 du Code de sécurité routière (C-24.2, R.34) relatif au tarif maximum exigible pour un cours de conduite visant l'obtention d'un permis de classe 5, offert par une école reconnue.*

Recommandation 2

- *Retrait de l'article 40 modifiant l'article 66.1 de ce code qui stipule au deuxième paragraphe que : « Le gouvernement peut par règlement fixer les montants maximal et minimal exigibles pour suivre la formation à la conduite d'un véhicule de promenade. »*

41. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 66.1, du suivant : « 66.2. La Société établit le programme de formation pour la conduite d'un véhicule routier et en fixe les paramètres. Elle peut, aux conditions qu'elle fixe, reconnaître un établissement d'enseignement, une école de conduite, une entreprise ou tout organisme pour dispenser ce programme.

La Société peut, en outre, déléguer à tout organisme son pouvoir de reconnaissance. Néanmoins, seule la Société peut suspendre ou révoquer la reconnaissance accordée en cas de non-respect des conditions fixées.

La Société établit également, aux conditions qu'elle fixe et pour chacune des classes de permis, incluant pour toute mention s'y rapportant, la formation que les personnes appelées à dispenser le programme de formation pour la conduite doivent suivre. Elle peut dispenser elle-même cette formation ou elle peut autoriser aux conditions qu'elle fixe un établissement d'enseignement, une école de conduite, une entreprise ou tout organisme à la dispenser. »

Pour l'AECQ, l'article 41 du projet de loi soulève certaines appréhensions et des questionnements importants. En effet, dans l'optique où les formations offertes par les écoles de conduite du Québec puissent être également dispensées par des établissements d'enseignement, nous nous retrouverons devant un enjeu d'équité majeur.

En effet, le secteur privé ne pourra en aucun cas demeurer compétitif dans un environnement d'affaires où un service largement subventionné par l'État, avec des capacités nettement supérieures de rémunération et sans contraintes de fixations des prix qui influent sur leurs rentabilités financières, est mis en place.

Actuellement, les quelques établissements d'enseignement qui ont conservé leurs permis en raison de droits acquis peuvent se permettre des salaires allant jusqu'à 50.00 \$ l'heure. En aucun cas, le secteur privé ne pourra compétitionner dans un environnement d'affaires aussi inéquitable et avec de telles distorsions dans les conditions du marché.

Il nous apparaît important de souligner que si le gouvernement poursuit dans cette direction, tout

indique que le coût des formations pour les permis de conduire pourrait dorénavant être assumé directement ou indirectement par l'État via ses établissements d'enseignement et à des coûts nettement supérieurs à ce que le secteur privé est en mesure d'offrir.

Considérant que dans de telles conditions de marché, plusieurs écoles de conduite pourraient fermer leurs portes, cela encouragerait incidemment une demande encore plus grande pour une desserte du secteur public.

En définitive, ce changement, s'il advient, pourrait engendrer des coûts importants pour l'État et en conséquence, nous jugeons que le gouvernement devrait procéder à une analyse d'impact réglementaire afin d'en faire les estimations. Une telle prise en charge par l'État des formations pour l'obtention d'un permis pour la conduite d'un véhicule routier, nous le réitérons, ne viendra pas sans coûts.

D'après l'AECQ, le système de reconnaissance et de formations est fonctionnel et ne justifie pas ces changements qui pourraient engendrer d'importants changements dans le marché.

Recommandation 3

- *Modifier ou abroger l'article 41 du projet de loi qui modifie le code par l'insertion, après l'article 66.1, de l'article 66.2.*

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

L'AECQ tient à souligner les mesures proposées à l'égard de la sécurité routière dans le projet de loi, notamment au niveau de l'ajustement des sanctions à l'égard de comportements routiers dangereux.

Soulignons également l'intention, notamment, de fixer à 30 km/h la limite de vitesse applicable dans une zone scolaire et d'augmenter les amendes de certaines infractions résultant d'un comportement non sécuritaire à l'égard de certains usagers vulnérables, dont le défaut de leur céder le passage.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation 1

- *Modifier ou abroger l'article 7.13 du Code de sécurité routière (C-24.2, R.34) relatif au tarif maximum exigible pour un cours de conduite visant l'obtention d'un permis de classe 5, offert par une école reconnue.*

Recommandation 2

- *Retrait de l'article 40 modifiant l'article 66.1 de ce code qui stipule au deuxième paragraphe que : « Le gouvernement peut par règlement fixer les montants maximal et minimal exigibles pour suivre la formation à la conduite d'un véhicule de promenade.*

Recommandation 3

- *Modifier ou abroger l'article 41 du projet de loi qui modifie le code par l'insertion, après l'article 66.1, de l'article 66.2.*