



CTE – 004M
C.P. – P.L. 69
Code de la sécurité
routière concernant les
écoles de conduite

COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES SUR LES MODIFICATIONS AU PROJET DE LOI N° 69, LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE CONCERNANT LES ÉCOLES DE CONDUITE

**Mémoire présenté par Monsieur Yvan Sévigny, Président du Groupe
Tecnic 2000 inc., en partenariat avec Monsieur Réjean Blais,
Directeur général du réseau ConduiPRO.**

Le 25 novembre 2009

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES SUR LES MODIFICATIONS
AU PROJET DE LOI N° 69, LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
CONCERNANT LES ÉCOLES DE CONDUITE**

À propos du Groupe Tecnic 2000 inc.

Groupe Tecnic 2000 inc., avec plus de 80 succursales opérant sous la bannière Tecnic, est le franchiseur du plus grand réseau d'écoles de conduite au Québec.

Depuis 1985, les Écoles de conduite Tecnic se démarquent au Québec en offrant une formation de haute qualité avec une équipe de formateurs expérimentés qui sont préoccupés par leur influence sur le jeune conducteur et le bilan routier. Fait à noter, par sa convention de bannières à laquelle chaque franchisé Tecnic est tenu de respecter, tous les affiliés du réseau Tecnic doivent répondre à des exigences supérieures aux normes imposées par leurs mandataires. En plus de la formation donnée en automobile, Tecnic offre également des formations aux apprentis conducteurs motos, camions, autobus, ainsi que des cours spécialisés tel que formation en entreprises, cours de contrôle sur surface glissante et cours sur véhicule adapté.

Depuis sa fondation, Tecnic a toujours misé sur ses forces : une solide expérience en sécurité routière, un service à la clientèle exceptionnel et une équipe d'enseignants dynamiques et dédiés à l'amélioration du bilan routier. C'est pour cette raison que Tecnic s'est impliqué activement avec d'autres partenaires tels que ConduiPro, les mandataires ainsi que la SAAQ dans l'élaboration du nouveau programme d'éducation à la sécurité routière.

À propos de ConduiPRO

Fondé en 1987, le Groupement Coopératif des Écoles de Conduite Indépendantes du Québec (ConduiPRO) est une entreprise à but non lucratif et compte présentement 36 membres avec près de 70 écoles sous sa bannière et ce, dans toutes les régions du Québec.

Outre le fait de dispenser des services à ses membres, la Coopérative se soucie constamment d'offrir, sans condition, un niveau de qualité supérieur en enseignement de la conduite automobile, et en exclusivité, la formation pour les adeptes de la motoneige de la province du Québec.

ConduiPro a su depuis toujours privilégier la pédagogie car celle-ci représente, à notre avis, la qualité même d'une école de conduite. C'est pour cette raison que les administrateurs et dirigeants de la coopérative ont toujours fait partie, en première place, du processus d'amélioration des cours de conduite. Depuis l'automne 2007, en particulier au cours de l'année 2008 et 2009, tous les membres du conseil d'administration sans exception ont participé d'une manière ou d'une autre aux différentes rencontres, discussions et organisations du nouveau programme d'éducation à la sécurité routière.

CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES SUR LES MODIFICATIONS AU PROJET DE LOI N° 69, LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE CONCERNANT LES ÉCOLES DE CONDUITE

Le présent mémoire vise à présenter nos commentaires concernant le projet de loi 69.

Parce que nous partageons les mêmes problématiques depuis plus de 20 ans et que nous sommes conjointement solidaires face au défi que représente le retour des cours de conduite obligatoires, Tecnic et ConduiPRO se sont unis pour préparer ce document.

En tant qu'intervenant de premier plan au Québec, nous tenons à mentionner dès le départ que le réseau des Écoles Tecnic et ConduiPRO accueillent positivement les modifications proposées au projet de Loi 69. Nous remercions la Ministre des transports, Madame Julie Boulet pour ses initiatives et son désir d'améliorer le bilan routier.

Depuis plus de trente ans, c'est la première fois que tous les intervenants de l'industrie participent activement à l'élaboration d'un nouveau programme de cours de conduite en collaboration avec la Société de l'Assurance Automobile du Québec. Nous tenons d'ailleurs à remercier la SAAQ pour cette ouverture d'esprit à l'égard de notre industrie.

Au cours des deux dernières années, à travers les différents comités d'élaboration du nouveau programme de cours, nous nous sommes vite aperçus qu'il fallait aussi aller au-delà de la refonte du programme. Pour réellement améliorer le bilan routier auprès des jeunes conducteurs, il fallait aussi revoir certaines règles pour s'assurer d'une plus grande stabilité de notre industrie. Bien qu'une refonte du programme de cours soit très positive, l'impact sera à peu près nul si certaines problématiques de notre industrie ne sont pas corrigées.

Heureusement les modifications proposées au projet de loi 69 apportent certaines solutions. Cette loi protège la population, donne au mandataire des outils facilitant le retrait des permis en transférant cette responsabilité à la SAAQ. Finalement, en prolongeant le moratoire cela permet à l'industrie de s'adapter plus facilement face à ce changement majeur.

Maintenant, regardons les quatre principales modifications proposées à la LOI :

1. LE RETRAIT DE LA RECONNAISSANCE D'UNE ÉCOLE RELEVRA DE LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Nous sommes en accord avec cette mesure. Après avoir exécuté les avis de défaut sans succès auprès de certaines écoles, le mandataire transfère le dossier à la SAAQ. Celle-ci peut alors retirer le permis d'école.

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES SUR LES MODIFICATIONS
AU PROJET DE LOI N° 69, LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
CONCERNANT LES ÉCOLES DE CONDUITE**

**2. LE GOUVERNEMENT POURRA FIXER LE PRIX MAXIMUM ET LE PRIX
MINIMUM POUR SUIVRE UN COURS DE CONDUITE AUTOMOBILE**

Cette proposition est nécessaire suite aux messages véhiculés par certains médias quant au retour des cours obligatoires associé à des prix de 1200 \$ à 1500 \$, ce qui n'est pas du tout réaliste.

Rappelons que le nouveau programme est composé de seulement 3 heures de pratique de plus et de 24 heures de cours théoriques, ce qui peut représenter de 250\$ à 350\$ d'augmentation. Nous sommes loin du double, tel que rapporté par certains médias. Dans les régions où des écoles sont établies, le prix pourrait se situer dans la fourchette de 750\$ à 900\$. Ces prix sont tout à fait légitimes et demeurent bien en dessous des prix des cours de conduite que l'on peut retrouver ailleurs au Canada, aux États-Unis et en Europe.

Dans les régions plus éloignées tel que la Basse Côte Nord et Chibougamau à titre d'exemple, où il n'y a pas d'écoles à proximité, le prix maximum de 900\$ n'est pas réaliste. Avant de prendre une décision trop hâtive sur les prix, nous demandons à la Ministre qu'une étude de prix soit réalisée pour tenir compte des particularités régionales en considérant le nouveau programme de cours.

Nous accueillons favorablement le pouvoir discrétionnaire que se donne la Ministre à l'effet de fixer un prix minimum et maximum. Cette mesure protège la population et peut régler dans certaines régions telles que Montréal entre autres, des guerres de prix très préjudiciables au bon fonctionnement des écoles. Il est primordial que les écoles ne se retrouvent pas dans une situation de survie si nous voulons améliorer le bilan routier par la formation.

Lors des comités de travail avec la SAAQ et les autres acteurs de l'industrie, nous nous sommes tous mis d'accord pour former un Comité permanent sur l'industrie des écoles de conduite.

Ce Comité permanent aurait comme mandat de travailler à l'amélioration du programme d'enseignement, de surveiller les abus et de voir à commander des études sur la possibilité de contingentement pour l'émission de permis d'écoles et d'en faire les recommandations à la Ministre des Transports.

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES SUR LES MODIFICATIONS
AU PROJET DE LOI N° 69, LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
CONCERNANT LES ÉCOLES DE CONDUITE**

**3. LA MINISTRE PROLONGE LE MORATOIRE D'UN AN ET POURRA LE
PROLONGER À NOUVEAU PAR ARRÊTÉ MINISTÉRIEL**

La demande de prolonger le moratoire d'un an nous apparaît un peu court mais elle est accueillie favorablement par Tecnic et ConduiPRO, même si l'ensemble de l'industrie aurait préféré un moratoire de trois ans.

Cet appui par contre est conditionnel à ce que la Ministre puisse prolonger ce moratoire dans un an par arrêté ministériel. Sinon, nous souhaitons un moratoire ferme de 3 ans.

Il est trop facile de conclure prématurément qu'avec des cours obligatoires, les écoles de conduite feront de bonnes affaires et qu'un moratoire est inutile. C'est une fausse perception qu'il faut absolument corriger. Au contraire, elle permet à l'industrie de survivre et de se concentrer davantage sur la qualité de l'enseignement.

1) D'abord, les écoles de conduite s'apprêtent à vivre un bouleversement historique des plus importants.

a) La formation de mise à niveau du personnel pour dispenser le nouveau programme exige un investissement de 8 à 12% de la masse salariale. C'est ÉNORME ! Pour la plupart des écoles, cela représente un investissement considérable.

b) La durée du permis d'apprenti passe de 8 mois à 12 mois. Cette mesure crée un ralentissement au niveau des cours pratiques et peut entraîner des mises à pied.

c) Le nouveau programme entraîne des modifications aux outils pédagogiques et de gestion de façon importante. Les écoles doivent se munir d'équipement audio-visuel et informatique dans chaque classe. Les logiciels de gestion d'élève, la documentation d'information, les contrats, la papeterie publicitaire, tout doit être revue en profondeur.

2) Le deuxième point majeur qui justifie le prolongement d'un moratoire : Il y a trop d'écoles de conduite au Québec.

Selon les informations fournies par la SAAQ et les mandataires, nous avons quelques statistiques intéressantes qui démontrent une industrie précaire avec beaucoup trop d'écoles et ce, malgré un retour des cours obligatoires.

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES SUR LES MODIFICATIONS
AU PROJET DE LOI N° 69, LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
CONCERNANT LES ÉCOLES DE CONDUITE**

Il y a présentement 390 écoles de conduite reconnues au Québec.

En 2008, 111 612 candidats ont obtenu un permis de conduire.

En 2008, 66 945 candidats ont suivi un cours de conduite (60% des candidats ont suivi un cours de conduite).

Si on prend le nombre de candidats qui ont suivi un cours de conduite et qu'on le divise par le nombre d'écoles, nous obtenons une moyenne de 171 élèves par école.

Selon une analyse financière préparée conjointement avec Tecnic et ConduiPRO, le point mort (i.e. le seuil de rentabilité d'une école) est situé environ à 350 élèves par année par école.

Cette information est cruciale. Ceci signifie clairement qu'un très grand nombre d'écoles de conduite au Québec vivent une situation financière difficile et même précaire.

Nous sommes conscients que le retour des cours obligatoires augmentera le nombre de candidats par école. Cependant, la demande de renouveler le moratoire n'a absolument pas comme effet de réduire la concurrence mais bien au contraire, elle contribue à une saine compétition axée davantage sur la qualité de la formation plutôt que sur la survie des entreprises.

Si nous reprenons le calcul d'élèves par école, mais dans un contexte obligatoire, nous obtenons une moyenne de 286 élèves par école au lieu de 171 élèves. C'est toujours sous le seuil de rentabilité idéal mais plus acceptable. Le maintien du moratoire n'aura pas comme effet de créer des monopoles ou quasi-monopoles, il permettra tout simplement aux écoles d'axer davantage sur la qualité de leurs services au lieu de sabrer dans la qualité et des prix pour s'attirer des clients

Par ailleurs, il est important de savoir que contrairement à d'autres industries, il existe très peu de barrières à l'entrée pour démarrer une école de conduite. Historiquement, parce que nous l'avons déjà vécu par le passé, lorsque le moratoire a pris fin en 1995, il y a eu une augmentation subite de 33% d'écoles de conduite de plus. Donc nous obtiendrons une moyenne de 215 élèves par école au lieu de 286.

CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES SUR LES MODIFICATIONS AU PROJET DE LOI N° 69, LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE CONCERNANT LES ÉCOLES DE CONDUITE

En fait, la vraie question à se poser est la suivante: Pour donner des cours de conduite de qualité, combien d'écoles doit-il y avoir au Québec pour dispenser la formation à 111 612 candidats? Théoriquement, ce serait 320 écoles, alors qu'il y en a présentement 390 (soit $111\,612 / 350 \text{ élèves} = 320 \text{ écoles environ}$).

Examinons attentivement le tableau suivant, il peut certainement répondre en partie à la question précédente.

Tableau 1 – Évolution du nombre d'écoles de conduite selon l'année et le régime en vigueur				
	1994	1997	2009	2010
	Pendant le moratoire de 1987 à 1995	Après le moratoire Avant la déréglementation	Après la déréglementation Pendant le moratoire de 2007	?
	Cours obligatoire	Cours obligatoire	Cours non obligatoire	Cours obligatoire
Nombre d'écoles	406	542 + 33% vs 1994	390 - 28% vs 1997	Si +33% = 518
Nouveaux permis	Environ 90 000	Environ 90 000	111 612	111612
Moyenne élèves/ école	221 élèves/école	166 élèves/école	286 élèves/école	215 élèves/école

Donc, pour continuer l'analyse de notre exemple, l'école qui est seule dans son territoire à former 171 élèves annuellement dans le contexte actuel verra donc son nombre de candidats augmenter à 286 candidats annuellement à compter du retour des cours obligatoires.

Si celle-ci doit s'adapter à l'arrivée d'un nouveau joueur dans son marché, elle devra logiquement partager ses élèves avec le nouveau concurrent. Finalement, chacune de ces écoles passeraient éventuellement à 143 élèves par année.

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES SUR LES MODIFICATIONS
AU PROJET DE LOI N° 69, LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
CONCERNANT LES ÉCOLES DE CONDUITE**

Cette baisse de clientèle devrait logiquement être compensée par une augmentation des prix de cours, nous savons toutefois que dans la réalité cette situation aboutit régulièrement à une diminution des prix de cours et place les écoles dans une situation de survie et de guerre de prix.

Il ne faut pas se le cacher. Une école placée dans une situation de survie n'a pas, comme première préoccupation ni l'enseignement, ni le service à la clientèle. Pour survivre ces propriétaires vont rapidement se tourner vers des méthodes de gestion douteuses qui engendreront des situations de tricherie, de mauvaise foi, d'argent au noir, etc. Nous avons connu exactement ces situations dans le passé,

il ne faut pas répéter ces erreurs. Sinon, les deux ans que nous avons mis à repenser le programme de cours de conduite n'aura pas l'effet souhaité.

**4. LA DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR DES COURS DE CONDUITE
AUTOMOBILE OBLIGATOIRE EST FIXÉE AU 17 JANVIER 2010**

Selon nous, le 17 janvier 2010 est une date réaliste pour la mise en place du nouveau programme de cours de conduite automobile obligatoire.

CONCLUSION

En terminant, nous aimerions insister sur l'importance de prolonger le moratoire, de trois ans idéalement, ou d'un an s'il y a possibilité de renouveler par arrêté ministériel. Nous travaillons depuis plus de vingt ans dans une industrie précaire, avec peu de barrières à l'entrée, et une clientèle non renouvelable.

C'est une réelle opportunité, avec un nouveau programme d'éducation à la sécurité routière, de pouvoir changer les comportements des jeunes conducteurs. Mais attention, pour y arriver, il est essentiel de donner un minimum de sécurité financière et de stabilité aux écoles. Il est fondamental de prolonger le moratoire. Par ailleurs, la mise en place de ce programme nécessite des investissements importants pour chaque propriétaire. La très grande majorité n'a reçu aucune aide financière pour vivre ce changement majeur.

Tel que nous l'avons mentionné, un comité permanent dirigé par la SAAQ veut travailler à l'amélioration du programme de formation, analyser l'évolution de notre industrie, faire possiblement des recommandations à la Ministre concernant les prix de cours, possibilité de contingentement.

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET AUDITIONS PUBLIQUES SUR LES MODIFICATIONS
AU PROJET DE LOI N° 69, LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
CONCERNANT LES ÉCOLES DE CONDUITE**

ANNEXE 1

Seuil de rentabilité d'une école de conduite Contexte de cours <u>non</u> obligatoires Contexte - cours non obligatoires		
SCÉNARIO de 350 élèves/année, prix moyen de 500\$		
REVENUS		
Revenus cours conduite	175 000 \$	
Revenus net de volumes	663 \$	*1
Revenus net de location - véhicule	2 100 \$	*2
DÉPENSES		
Personnel enseignant - Moniteurs	60 480 \$	*3
Amortissement & entretien véhicules	22 500 \$	*4
Essence	13 860 \$	*5
Loyer	15 000 \$	
Préposées	29 952 \$	*6
Gestion administrative	20 000 \$	
Autres	15 000 \$	*7
	176 792 \$	
Bénéfice (perte)	971 \$	
Le prix moyen de 500\$ pour les cours est basé sur le prix moyen des cours de conduite en 2008 dans les écoles Tecnic du Québec. Ce prix est également très représentatif de celui demandé dans les écoles ConduiPRO et des écoles faisant partie de l'AECQ.		

1 : Environ 45% des élèves achèteront un volume pour suivre le cours de théorie. Les volumes proposés par la SAAQ sont le Guide de la route à 17.95\$ et le véhicule de promenade à 19.95\$.

2 : Environ 20% des élèves loueront un véhicule pour l'examen de la SAAQ.

3 : Basé sur un taux horaire moyen par moniteur de 12\$/heure et des bénéfices marginaux de 20%.

4 : Basé sur une moyenne selon laquelle environ 150 élèves nécessitent 1 véhicule. Les règlements de la SAAQ exigent au minimum 2 véhicules. (Amortissement/auto: 5000\$/année et l'entretien (réparations, assurances, immatriculation, inspection, etc.: 2500\$/année

5 : Basé sur une moyenne de 3 litres par heure de pratique à 1.10\$/litre.

6 : Basé sur un salaire moyen de 12\$/heure, de 40 heures par semaine et des bénéfices marginaux de 20%.

7 : Frais de publicité, Pages Jaunes, honoraires professionnels, coût de la certification, téléphone, internet, etc.,.