

Rapport final

Analyse d'impact réglementaire relative aux cours de conduite stipulés par la Loi modifiant le Code de la sécurité routière

**Présenté à
La Société de l'assurance
automobile du Québec**

**par
Moktar Lamari
Marie-Claude Jean**

Rapport final

**Analyse d'impact réglementaire
relative aux cours de conduite stipulés par
la Loi modifiant le Code de la sécurité routière**

AVANT-PROPOS

En juin 2010, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a confié au Centre de recherche et d'expertise en évaluation (CREXE), pôle de recherche au sein de l'École nationale d'administration publique (ENAP), l'accomplissement d'une analyse d'impact réglementaire, et ce, conformément aux normes de réalisation recommandées pour une telle analyse par le Secrétariat du Comité ministériel de la prospérité économique et du développement durable. L'analyse d'impact en question a trait à l'imposition de tarifs minimum et maximum relatifs aux coûts exigés par les écoles de conduite pour offrir les cours de conduite automobile.

En réponse à cette demande, le CREXE a proposé une offre de service précisant les principaux paramètres de la conduite de l'analyse d'impact. La SAAQ a alors retenu les services du CREXE. En septembre 2010, un rapport d'étude préparatoire a été présenté et déposé auprès de la SAAQ. Ce rapport, qui reposait sur une revue des écrits administratifs et scientifiques, a exposé le modèle de la problématique, le cadre de l'évaluation, la méthodologie de recherche envisagée et différentes hypothèses de changement réglementaire. Les principaux éléments de ce rapport sont présentés à l'annexe 1.

Le rapport de l'étude finale, livré dans le présent document, constitue donc le dernier livrable de l'analyse d'impact réglementaire et du mandat qui a été confié au CREXE. Les principales constituantes de ce rapport sont le rappel du mandat confié, un bref état des connaissances, la méthodologie détaillée, les résultats, et finalement, les conclusions et recommandations.

SOMMAIRE

Le mandat confié au CREXE, par la SAAQ, a consisté à effectuer une analyse d'impact réglementaire relative à l'imposition de tarifs minimum et maximum pour l'offre de cours de conduite obligatoires. À cette fin, le CREXE a procédé à une collecte de données objectives et a réalisé des analyses empiriques et économétriques pour examiner les impacts et la faisabilité de divers scénarios réglementaires affectant le prix des cours. Les scénarios étudiés sont : 1) le maintien du *statu quo*, c'est-à-dire le maintien du prix maximum exigible pour les cours de conduite à 825 \$ (à l'exclusion des taxes et du matériel pédagogique), avec la possibilité d'une indexation annuelle; 2) le fait de laisser le libre marché s'appliquer à l'industrie des écoles de conduite; 3) la mise en place d'un prix maximum modulable en fonction, notamment, de l'éloignement géographique et de la démographie particulière de certaines régions. Ces scénarios ont été déterminés dans le cadre de l'étude préparatoire. Toutefois, au regard des analyses effectuées, une hypothèse additionnelle a été examinée à la demande des propriétaires d'école de conduite qui ont été rencontrés pendant les groupes de discussion (*focus groups*). Cette hypothèse porte sur l'instauration d'un prix minimum combiné à l'abolition du prix maximum. Dans les analyses, le CREXE a considéré que les campagnes d'information et de sensibilisation restent en vigueur, indépendamment du scénario retenu.

Les parties prenantes concernées par les changements réglementaires ont été consultées et invitées à répondre à des sondages conçus à cette fin (total de 706 répondants) et à participer à des groupes de discussion (environ 80 participants), dans le respect des règles et contraintes éthiques en vigueur pour ce type de recherche. Les sondages ont visé : 1) les propriétaires d'école de conduite; 2) des jeunes âgés de 16 à 24 ans actuellement inscrits à la nouvelle formule des cours, 3) des jeunes âgés de 16 à 24 ans qui n'ont pas été exposés à la nouvelle formation, qu'ils possèdent ou non un permis de conduire (groupe de contrôle); 4) des parents de jeunes âgés de 16 à 24 ans. Les méthodes de collecte de données ont été diversifiées : 1) des sondages téléphoniques auprès des jeunes et des parents (N = 591), 2) un sondage Web transmis à l'ensemble des propriétaires d'école de conduite (N = 115), et 3) des groupes de discussion effectués avec des gens de l'industrie (N = 80). Une revue exhaustive de la littérature scientifique et des rapports gouvernementaux a été réalisée afin de relever les preuves empiriques démontrées et de fiabiliser les indicateurs et méthodes d'analyses, notamment les analyses coûts-avantages.

Les résultats obtenus sont fort instructifs. La réintroduction des cours de conduite obligatoires est largement appuyée par les groupes consultés (entre 75 % et 94 % des répondants). La réglementation du prix maximum est fortement appuyée par les jeunes et les parents (80 %). Plus de 80 % des répondants perçoivent que les cours de conduite obligatoires ont un impact positif sur la sécurité routière et que le fait d'apprendre avec un professionnel permet de réduire les accidents de la route. Les répondants ont estimé des baisses importantes des accidents attribuables aux changements réglementaires, ce qui témoigne de l'appui et de la légitimité des changements introduits aux yeux des groupes consultés. La baisse moyenne des accidents avec blessures graves est estimée à 34 %, celle des accidents avec blessures légères à 37 % et celle des accidents avec dégâts matériels à 37 %. Quant aux autres mesures que le gouvernement pourrait mettre en place pour diminuer les accidents chez les jeunes, soulignons que la tolérance zéro à l'égard des

comportements à risque, l'introduction d'amendes et de pénalités plus sévères, les campagnes d'information et de sensibilisation à la sécurité routière, ainsi que la présence policière accrue sur les routes ont fait partie des mesures bénéficiant d'un appui relativement important, ce qui n'a pas été le cas de l'interdiction de la conduite de nuit.

Les points de vue des répondants divergeaient par rapport au prix jugé adéquat pour les cours de conduite. Pour les jeunes inscrits, le prix maximum envisagé pour suivre les cours est de 801 \$, alors que le prix minimum accepté par les propriétaires est de 952 \$. Nos résultats montrent que 77 % des jeunes bénéficiaient de l'aide d'un membre de leur famille pour payer les cours de conduite, alors que 23 % d'entre eux assumaient cette charge financière seuls. Par rapport à leurs capacités financières, le prix actuel du cours demeure abordable pour 63 % des jeunes. Le groupe des propriétaires indique, dans une proportion de 82 %, que le prix actuel ne permet pas aux écoles de bien s'en sortir sur le plan financier et que ce prix ne permet pas d'offrir des cours de haute qualité, dans une proportion de 75 %. Finalement, 40 % des propriétaires indiquent qu'ils ne pourront poursuivre leurs activités à court ou moyen terme si le prix maximum actuel est maintenu. À l'évidence, les parties prenantes ne sont pas comparables quant à leur capacité à payer ou à recevoir des compensations pour les cours de conduite.

À partir des préférences des jeunes et des propriétaires qui ont participé aux diverses collectes, il a été possible de déterminer un prix d'équilibre du marché se situant à 878 \$ en 2010, pour le scénario du maintien d'un prix maximum pour les cours de conduite. En ce qui concerne le niveau d'indexation souhaitable, les groupes divergent : 77 % des jeunes ne souhaitent aucune indexation, alors qu'une indexation de 5 % ou plus est souhaitable pour 60 % des propriétaires. Objectivement, la variation annuelle des coûts liés au transport a été de l'ordre de 5,1 % au Canada entre février 2010 et février 2011, ce qui rejoint la préférence exprimée par les propriétaires. Dans un contexte de libre marché, les sondages situent le prix d'équilibre du marché à 908 \$ pour 2010. Pour le prix maximum modulable en fonction des régions, les analyses n'ont pas permis d'établir des différences significatives entre les régions administratives, ni même entre les types de milieu (milieu urbain, semi-urbain ou rural). L'hypothèse du prix minimum entraînerait pour sa part des situations de « rente »¹ qui défavoriseraient la performance et la concurrence entre les écoles, tout en alourdissant le fardeau financier à assumer par les jeunes, ce qui va à l'encontre des recommandations du Protecteur du citoyen. Finalement, les sondages indiquent que les campagnes d'information et de sensibilisation demeurent souhaitables, tant pour informer la population du prix des cours que pour améliorer la sécurité routière.

Les analyses effectuées ont permis de démontrer les conditions dans lesquelles les changements réglementaires auront une rentabilité sociale et de répondre aux interrogations formulées par le mandant, ce qui nous amène à présenter un ensemble de recommandations à ce dernier. Les données utilisées pour les analyses sont celles de 2010. L'analyse de ces dernières permet de **recommander une hausse du prix maximum à 880 \$** au lieu des 825 \$ qui prévalent actuellement. À partir des préférences, mais également de données objectives, nous **recommandons la mise en place d'une indexation annuelle de la tarification des cours**. Divers paramètres sont d'ailleurs exposés afin d'alimenter les réflexions sur le taux d'indexation souhaitable. Les analyses effectuées concernant les

¹ En économie, une situation de rente réfère au bénéfice supplémentaire qu'une entreprise peut réaliser comparativement à ses concurrents, parce que ses coûts de production sont inférieurs, pour un même prix de vente.

hypothèses de changement réglementaire relatives à la libéralisation du marché, à la mise en place d'une indexation en fonction des régions et à l'instauration d'un prix minimum ne permettent pas de recommander ces dernières. Enfin, le CREXE **recommande une évaluation de la mise en œuvre de la réglementation en 2014**, et ce, pour s'assurer des conditions de succès de la mise en œuvre de la réglementation et pour mettre à jour, s'il y a lieu, les paramètres tarifaires.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS.....	I
SOMMAIRE	III
LISTE DES TABLEAUX.....	IX
LISTE DES FIGURES	XI
LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES	XIII
INTRODUCTION	1
RAPPEL DU MANDAT CONFIE´	3
ÉTAT DES CONNAISSANCES.....	5
1 Accidentologie des jeunes	5
2 Efficacité des programmes d'éducation à la conduite automobile	5
3 Efficacité de l'accès graduel à la conduite.....	6
4 Pratiques prometteuses.....	7
MÉTHODOLOGIE.....	9
1 Outils utilisés.....	9
1.1 Sondages téléphoniques	9
1.2 Sondage Web auprès des propriétaires d'école de conduite.....	11
1.3 Groupes de discussion auprès des propriétaires d'école de conduite.....	12
2 Analyse avantages-coûts (simulations et calculs).....	13
RÉSULTATS.....	15
1 Analyses descriptives.....	15
1.1 Pertinence de l'intervention	15
1.2 Sécurité routière	15
1.3 Tarification des cours.....	20
1.4 Hypothèses de changement réglementaire.....	22
2 Analyses coûts-avantages.....	31
2.1 Valeur actuelle nette (VAN).....	38
2.2 Le taux de rendement interne (TRI)	38
2.3 Ratio coût/efficacité.....	39
2.4 Ratio bénéfice/coût	40
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	41
BIBLIOGRAPHIE.....	43

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 :	APPUI AUX COURS OBLIGATOIRES	15
TABLEAU 2 :	PERCEPTION DE L'IMPACT POSITIF DES COURS SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	16
TABLEAU 3 :	IMPACT POSITIF DES COURS SUIVIS AVEC UN PROFESSIONNEL SUR LA RÉDUCTION DES ACCIDENTS	16
TABLEAU 4 :	RÉDUCTION ANTICIPÉE DES ACCIDENTS À LA SUITE DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA RÉGLEMENTATION	17
TABLEAU 5 :	AUGMENTATION ANTICIPÉE DE LA CONDUITE SANS PERMIS	18
TABLEAU 6 :	MOYENNE DES COÛTS POUR LES COURS	20
TABLEAU 7 :	PONDÉRATION DU PRIX D'ÉQUILIBRE DU MARCHÉ	24
TABLEAU 8 :	INDEXATION ANNUELLE ACCEPTÉE/SOUHAITÉE	25

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 :	AUTRES MOYENS POUR DIMINUER LES ACCIDENTS CHEZ LES JEUNES	19
FIGURE 2 :	PRIX MINIMUM D'ÉQUILIBRE DU MARCHÉ	23
FIGURE 3 :	TAUX D'INDEXATION ACCEPTÉ/SOUHAITÉ	25
FIGURE 4 :	PRIX D'ÉQUILIBRE DU MARCHÉ.....	26
FIGURE 5 :	DONNÉES POUR ÉTABLIR UN PRIX D'ÉQUILIBRE PAR RÉGION ADMINISTRATIVE	30

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

AECQ :	ASSOCIATION DES ÉCOLES DE CONDUITE DU QUÉBEC
AQTR :	ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DES ROUTES
CREXE :	CENTRE DE RECHERCHE ET D'EXPERTISE EN ÉVALUATION
ENAP :	ÉCOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION PUBLIQUE
LCSREC :	LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE CONCERNANT LES ÉCOLES DE CONDUITE
LCSRPI :	LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET LE RÈGLEMENT SUR LES POINTS D'INAPTITUDE
SAAQ :	SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC
TPS :	TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES
TQSR :	TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TRI :	TAUX DE RENDEMENT INTERNE
TVQ :	TAXE DE VENTE DU QUÉBEC
VAN :	VALEUR ACTUELLE NETTE

INTRODUCTION

En juin 2010, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a confié au Centre de recherche et d'expertise en évaluation (CREXE), pôle de recherche au sein de l'École nationale d'administration publique (ENAP), la réalisation d'une analyse d'impact réglementaire, et ce, conformément aux directives du Secrétariat du Comité ministériel de la prospérité économique et du développement durable. L'analyse d'impact en question a trait à l'imposition de tarifs minimum et maximum relatifs aux coûts exigibles par les écoles de conduite pour offrir les cours de conduite automobile, comme le stipule la Loi modifiant le Code de la sécurité routière concernant les écoles de conduite, qui est entrée en vigueur en janvier 2010.

Le présent rapport d'analyse vise donc à répondre à diverses questions d'intérêt pour le mandant. Il permet entre autres d'exposer et d'analyser les diverses options réglementaires. La capacité des hypothèses de changement réglementaire à mettre en œuvre la nouvelle réglementation et à résoudre ou non le problème est au cœur des analyses qui ont été effectuées. Finalement, des analyses de rendement ont été réalisées de manière à voir si les bénéfices associés aux solutions justifient les coûts des changements réglementaires.

Le présent document constitue le dernier livrable de l'analyse d'impact réglementaire et du mandat qui a été confié au CREXE. La suite du document est structurée en cinq principales parties. La première partie consiste à rappeler de manière détaillée le mandat confié au CREXE par la SAAQ. La deuxième partie présente une brève synthèse des connaissances disponibles au sujet de la relation entre les cours de conduite et leurs retombées sur la sécurité routière. La troisième partie est celle de la méthodologie et elle présente les diverses méthodes de collecte de données qui ont permis d'obtenir les données nécessaires aux analyses. La quatrième partie expose les principaux résultats de l'étude. Ces derniers se rapportent à la pertinence de l'intervention, à la sécurité routière, à la tarification des cours, aux hypothèses de changement réglementaire et aux analyses coûts-avantages. Finalement, la dernière partie rapporte les conclusions et recommandations qui permettent de préciser le scénario de changement réglementaire qui apparaît le plus bénéfique pour l'ensemble de la société.

Mais avant d'aller plus loin, nous aimerions prendre le temps de remercier tous ceux et celles qui ont collaboré de près ou de loin à la réalisation de cette étude. Nos remerciements vont donc aux responsables du dossier à la SAAQ, aux représentants de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), au directeur général de l'Association des écoles de conduite du Québec (AECQ), aux jeunes, aux parents et aux propriétaires d'école de conduite. Sans leurs contributions, la présente évaluation n'aurait pas pu obtenir les données empiriques, les témoignages et les avis qui nous ont permis de mener cette étude et de tenir compte des points de vue de l'ensemble des parties prenantes.

RAPPEL DU MANDAT CONFIE

Le mandat confié au CREXE, par la SAAQ, consiste à effectuer une analyse d'impact réglementaire relative à l'imposition de tarifs minimum et maximum pour l'offre de cours de conduite obligatoires. L'analyse d'impact réglementaire doit par ailleurs être réalisée selon les recommandations établies par le gouvernement du Québec, telles qu'elles sont décrites dans le *Guide sur la réalisation d'une analyse d'impact réglementaire*, publié par le Secrétariat du Comité ministériel de la prospérité et du développement durable (2004). Dans ce contexte, et au moyen de divers outils de collecte de données, le CREXE a réalisé une série d'analyses économiques pour examiner les impacts et la faisabilité de diverses hypothèses réglementaires sur le prix des cours. Les hypothèses étudiées sont :

1. Le maintien du *statu quo*, c'est-à-dire le maintien du prix maximum exigible pour les cours de conduite à 825 \$ (à l'exclusion des taxes et du matériel), avec la possibilité d'une indexation annuelle.
2. Le fait de laisser le libre marché s'appliquer à l'industrie des écoles de conduite.
3. La mise en place d'un prix maximum modulable en fonction, notamment, de l'éloignement géographique et de la démographie particulière de certaines régions.

La possibilité de renforcer chacune de ces hypothèses par une campagne d'information et de sensibilisation a également été étudiée.

Avant d'aller plus loin, rappelons le contexte et les enjeux. Au Québec, le cadre réglementaire régissant la formation nécessaire pour l'obtention d'un permis de conduire² a beaucoup évolué depuis les 30 dernières années. En 1983, le gouvernement provincial exige, pour la première fois, que tous les futurs conducteurs suivent une formation théorique et pratique reconnue, afin d'acquérir les compétences nécessaires à la conduite d'un véhicule automobile. Cette formation constitue alors un préalable à l'obtention du permis, en plus de la réussite des examens officiels.

Au tournant des années 1990, cette première initiative est suivie d'une période de déréglementation graduelle. D'abord, en 1991, l'obligation de suivre le volet théorique est retirée, puis, en 1997, il en est de même pour la partie pratique des cours. Au tournant des années 2000, plusieurs pays inquiets du fort taux d'accidents chez les jeunes conducteurs financent d'importantes recherches sur les déterminants de la sécurité routière auprès de ce groupe. C'est aussi le début de la recherche et de l'évaluation des premiers programmes d'accès graduel à la conduite. Au Québec, la Table québécoise de la sécurité routière (TQSR) dépose, en 2007, un rapport recommandant de renforcer les règles d'accès graduel à la conduite, tout en préservant la mobilité des nouveaux conducteurs, mais en étant toutefois plus sévère à l'égard des conducteurs fautifs. On y propose notamment que la période d'apprentissage soit étendue à 12 mois, qu'un cours de conduite ait été suivi ou non.

² Véhicule de promenade, permis classe 5.

En 2007, la ministre des Transports met en œuvre une grande partie des recommandations de la TQSR en réintroduisant le cours de conduite obligatoire. Il ne s'agit pas simplement de revenir à la formation obligatoire donnée avant 1997, mais de modifier le contenu du nouveau cours à la lumière des études les plus récentes, tout en augmentant le nombre d'heures de formation pratique et théorique. La décision gouvernementale d'intervenir tire son origine d'un constat inquiétant. Au Québec, les jeunes conducteurs de 16 à 24 ans sont de 2 à 3 fois plus impliqués dans les accidents de la route que les conducteurs d'autres groupes d'âge (SAAQ, 2006). En effet, bien que les 16 à 24 ans ne détiennent que 10 % des permis de conduire dans la province, ils représentent 26,5 % des victimes de la route (accidents mortels), et 29 % de l'ensemble des accidentés (SAAQ, 2010).

Cette nouvelle obligation est entérinée le 19 décembre 2007, dans le cadre de l'adoption du projet de loi 42 – Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude (LCSRRPI, 2007, chap. 40). Les travaux entourant l'élaboration du nouveau cours de conduite débutent dès janvier 2008 et nécessitent l'étroite collaboration de la SAAQ, des organismes accréditeurs (CAA-Québec³, AQTR), de l'industrie des écoles de conduite (notamment le Groupe Tecnic et ConduiPRO), de l'Association des écoles de conduite du Québec (AECQ) et de consultants en pédagogie. L'implantation du cours obligatoire, entré en vigueur le 17 janvier 2010, est ainsi encadrée par le nouveau Programme d'éducation à la sécurité routière de la SAAQ.

Parallèlement à ces changements, le Protecteur du citoyen recommande à la ministre des Transports de prendre des dispositions concernant le coût des cours obligatoires. Dans un contexte où les cours deviennent obligatoires et que leur contenu et leur durée sont revus à la hausse, le Protecteur du citoyen craint que l'augmentation tarifaire envisagée par l'industrie ne devienne une barrière économique à l'accès au permis de conduire. En décembre 2009, le projet de loi 69 – Loi modifiant le Code de la sécurité routière concernant les écoles de conduite (LCSREC) – vient répondre à cette recommandation en modifiant le Code de la sécurité routière à l'égard des tarifs exigés par les écoles de conduite. Plus précisément, il permet au gouvernement de fixer par décret les montants minimum et maximum exigibles pour suivre le cours de conduite automobile.

L'objectif poursuivi par cette mesure est d'assurer l'accessibilité au cours obligatoire et le maintien de sa qualité en situation de concurrence. Le tarif maximum de la formation est fixé à 825 \$ le 21 décembre 2009 (*Gazette officielle du Québec*, décret 1395-2009). En ce qui a trait au tarif minimum, les parties prenantes s'entendent pour laisser le temps aux écoles d'implanter correctement le nouveau cours de conduite et de mesurer ses premiers effets avant de fixer un prix plancher.

L'industrie des écoles de conduite se caractérise par sa fragilité. Les changements réglementaires qui se sont succédé depuis les années 1990 ont contribué à cette fragilisation en ayant des impacts directs et soudains sur la demande des services offerts par ces écoles. Afin de limiter les impacts des changements, le gouvernement du Québec a accordé plusieurs années de moratoire à cette industrie. Il y a eu une première période de moratoire de 1987 à 1995, puis une deuxième qui est en vigueur depuis 2007. Les propriétaires craignent particulièrement la fin du moratoire, car lors de la levée de celui de 1995, il y a eu une hausse de 33 % du nombre d'écoles de conduite.

³ Depuis janvier 2010, le CAA-Québec n'est plus un organisme accréditeur.

ÉTAT DES CONNAISSANCES

1 Accidentologie des jeunes

Au Québec, les jeunes conducteurs de 16 à 24 ans sont de 2 à 3 fois plus souvent impliqués dans les accidents de la route que les autres groupes d'âge (SAAQ, 2006). Ils représentent 24 % des victimes de la route (accidents mortels) et 29 % de l'ensemble des accidentés (SAAQ, 2009)⁴, et ce, même s'ils ne détiennent que 10 % des permis de conduire délivrés dans la province. Ce constat tragique ne touche pas uniquement le Québec, mais la majorité des pays développés, comme l'ont démontré de nombreuses études aux États-Unis (Mayhew et autres, 2006), en Europe (Twisk et Stacey, 2007) et ailleurs.

Plusieurs éléments contribuant aux taux élevés d'accidents de la route chez les jeunes conducteurs sont relevés dans la littérature scientifique. L'inexpérience sur la route jumelée à de faibles compétences de conduite et à une prise de risque plus élevée serait à l'origine de la plupart des accidents impliquant des jeunes (Boyce et Geller, 2002). Nichols (2003) retient pour sa part huit facteurs de risque associés aux accidents de la route chez ce groupe d'âge : l'âge, l'inexpérience, l'alcool, l'utilisation moins fréquente de la ceinture de sécurité, la présence de jeunes passagers, la conduite de nuit, le genre (homme) et le fait que le véhicule conduit soit généralement plus âgé.

Les premières expériences de conduite exposent les jeunes conducteurs à un risque d'accident élevé. McCartt et autres (2003) notent que ce risque est particulièrement augmenté pendant les 500 premiers milles parcourus (les premiers 805 kilomètres). Les auteurs s'entendent généralement pour dire que les six premiers mois sont les plus critiques (Mayhew et autres, 2003). L'âge est également reconnu comme étant un facteur de risque important. Les jeunes conducteurs âgés de 16 à 19 ans ont un risque 2 fois plus élevé d'avoir un accident de la route que les jeunes conducteurs âgés de 20 ans ou plus, même si ces derniers amorcent également leur apprentissage de la conduite (Mayhew et autres, 2003).

2 Efficacité des programmes d'éducation à la conduite automobile

Depuis les années 1990, la plupart des recherches et évaluations menées sur les programmes de formation à la conduite automobile n'ont pu démontrer l'efficacité de ces derniers à réduire le nombre d'accidents impliquant de jeunes conducteurs (Mayhew et autres, 1998; Lonero, 2007). Les résultats des études sont très souvent mitigés et seulement quelques études ont associé, à l'éducation à la conduite automobile, un effet bénéfique sur les accidents (Zhao et autres, 2006). En effet, les résultats des études internationales n'ont pas démontré de façon certaine une relation significative entre les cours de conduite et la baisse des accidents. Certaines études ont même démontré que les cours de conduite entraînaient une hausse des accidents plutôt qu'une baisse de ces derniers (Mayhew et Simpson, 2002).

⁴ Ces données proviennent du plus récent *Dossier-statistique – Bilan 2009 : Accidents, parc automobile, permis de conduire* de la SAAQ.

Malgré leurs faibles impacts sur le bilan routier, les programmes de formation reçoivent l'assentiment de la plupart des parents de jeunes conducteurs (Fuller et Bonney, 2003, 2004; Plato et Rasp, 1983) et sont souvent indirectement appuyés par l'industrie de l'assurance automobile publique et privée (par la réduction des primes d'assurance par exemple).

3 Efficacité de l'accès graduel à la conduite

L'une des solutions les plus fréquemment citées pour réduire l'accidentologie chez les jeunes est l'accès graduel à la conduite automobile. Ce dernier réduirait les risques d'accident chez les adolescents de 6 % à 23 %, car il prolonge la période de conduite supervisée de plusieurs mois, renforçant ainsi la maturité des jeunes et leurs compétences au volant (Chen et autres, 2006; Anderson et autres, 2005). Certains auteurs considèrent même l'accès graduel à la conduite comme étant un facteur de protection contre les accidents (Mayhew et autres, 2003). Les documents recensés permettent de croire que les programmes d'accès graduel à la conduite automobile ont un impact positif sur les accidents. Par exemple, une étude réalisée au Wisconsin par Fohr et autres (2005) a permis d'établir que le programme d'accès graduel avait engendré une réduction de 13,8 % des accidents et de 15,6 % des accidents avec blessures chez le groupe des 16 ans. Toujours selon cette étude, la diminution aurait été de 6,2 % des accidents et de 5,8 % des accidents avec blessures chez le groupe des jeunes âgés de 17 ans et plus. Une étude similaire réalisée en Floride par Ulmer et autres (2000) a relevé une baisse de 9 % des accidents mortels et des accidents avec blessés chez les jeunes âgés de 15 à 17 ans. Au Connecticut, Ulmer et autres (2001) ont également constaté une baisse des accidents mortels et avec blessés de l'ordre de 22 % chez les conducteurs âgés de 16 ans, la première année où l'accès graduel à la conduite automobile a été instauré. Simpson (2003) s'est aussi intéressé à l'évolution de l'efficacité des programmes d'accès graduel à la conduite automobile chez les nouveaux conducteurs. Les études qu'il a recensées dénotent des diminutions dans les accidents de la route variant entre 4 % et 60 %. Plus particulièrement, à partir de la recension effectuée, il relève une diminution de 5 % des accidents mortels et de 14 % des accidents avec blessés après l'introduction d'un programme d'accès graduel à la conduite automobile, au Québec, en 1997. Dussault (2000) rapporte que les changements mis en place en 1997 ont permis une réduction nette des accidents mortels de 32,8 % et une diminution de 15,1 % pour les accidents avec blessés dans l'année qui a suivi l'entrée en vigueur des changements. Des résultats similaires ont été observés en Ontario, où les baisses recensées sont supérieures à 30 % (Boase et Tasca, 1998, cités dans Dussault, 2000).

Cependant, afin d'assurer une bonne efficacité des programmes d'accès graduel à la conduite automobile, ceux-ci doivent comprendre un minimum de cinq des sept facteurs suivant : 1) âge minimum pour le permis d'apprenti, 2) temps d'attente obligatoire (délai), 3) exigence d'un minimum d'heures de conduite supervisées, 4) âge minimum pour le permis intermédiaire (permis probatoire), 5) âge minimum pour l'obtention du permis (permis standard), 6) restriction de la conduite de nuit, 7) restriction du nombre de passagers (Chen et autres 2006). Ces auteurs ont par ailleurs remarqué que les accidents mortels étaient réduits de 18 % lorsque cinq de ces composantes étaient présentes, et de 21 % lorsque six ou sept d'entre elles étaient appliquées. Pour Chen et autres (2006), l'impact des programmes d'accès graduel à la conduite sur l'incidence des accidents

mortels s'explique à partir de trois mécanismes : 1) la hausse de l'âge pour l'obtention du permis, 2) l'augmentation de la durée de la conduite supervisée qui présente un risque plus faible, et 3) la réduction des situations à risque élevé après l'obtention du permis.

4 Pratiques prometteuses

Dans le but d'améliorer l'impact des cours de conduite, la communauté scientifique a suggéré plusieurs pistes de solution. Les auteurs s'entendent sur la nécessité, pour améliorer la sécurité routière chez les jeunes, de concevoir des programmes de formation plus englobants que ceux ayant eu cours par le passé; ces derniers ayant été principalement axés sur les aptitudes techniques (Lonerio et autres, 1995; National Research Council, Institute of Medicine, and Transportation Research Board, 2007). Mayhew (2007) croit qu'il est possible que des cours de conduite améliorés puissent augmenter l'efficacité de ces derniers dans le futur. Mayhew et Simpson (1997) ont réalisé une revue des résultats de diverses études portant sur l'efficacité des programmes de conduite automobile. Là où ils se sont démarqués, c'est en procédant à des recommandations quant à l'amélioration future des cours de conduite. Ainsi, ils avancent que les cours devraient se dérouler en plusieurs phases. Ils recommandent également que le fait de suivre des cours de conduite ne permette pas une réduction du temps d'apprentissage légal requis. Finalement, ils insistent sur l'amélioration du contenu et de l'enseignement des cours de conduite.

L'implication des parents semble être un facteur ayant un certain impact sur l'amélioration de la sécurité routière. Selon Hartos et autres (2005), les parents sont davantage en mesure d'établir et d'appliquer des restrictions de conduite quand la loi les soutient. Desrichard et autres (2007) indiquent pour leur part qu'un niveau de supervision parentale élevé mène à une réduction importante des accidents de la route chez les jeunes. Ils suggèrent donc d'exploiter ce levier d'action en effectuant des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière qui visent précisément les parents. Mayhew (2007) propose quelques recommandations concernant l'implication des parents dans l'apprentissage de la conduite de leur jeune. Ainsi, il suggère que le rôle de la formation à la conduite automobile encourage le jeune à acquérir plus de pratique de conduite supervisée. Il prône une meilleure collaboration entre l'instructeur et les parents, de telle sorte que ces derniers soient davantage impliqués dans le processus d'apprentissage. De plus, il recommande un encadrement systématique des parents, de façon à structurer la manière dont la pratique de la conduite se déroule avec les jeunes conducteurs (débuter par des situations simples pour en arriver progressivement à des situations plus complexes).

Mayhew et Simpson (2002) ont établi les éléments clés sur lesquels les programmes de formation à la conduite automobile devraient prendre appui. Les éléments établis sont les suivants : 1) le contenu du programme doit être empiriquement fondé et se concentrer sur les compétences psychomotrices, cognitives et perceptuelles qui sont associées à des taux élevés de collision chez les conducteurs novices; 2) le programme devrait inclure des expériences qui démontrent la valeur des pratiques sécuritaires et, par conséquent, inciter les jeunes à conduire prudemment; 3) des stratégies de formation devraient être incluses afin de rendre les conducteurs novices plus conscients de leurs limites et ainsi de contrer le problème de l'excès de confiance; 4) les méthodes et techniques d'enseignement devraient être conçues pour répondre aux modes de vie et aux facteurs psychosociaux qui peuvent atténuer les effets bénéfiques des cours de conduite et mener à l'adoption de

comportements de conduite automobile à risque; 5) des programmes axés sur les compétences, qui reconnaissent les différences individuelles et qui sont conçus pour répondre aux lacunes des compétences des conducteurs novices, devraient également être inclus. L'impact du suivi de ces recommandations potentielles n'est toutefois pas encore établi.

Nous observons que l'ensemble de ces recommandations a été mis en œuvre dans le nouveau programme d'éducation à la sécurité routière mis en place en janvier 2010. En raison des changements qui ont pris place, la SAAQ pourra faire avancer les connaissances de façon importante en procédant à l'évaluation des impacts des nouveaux cours. Effectivement, compte tenu des écarts entre les cours de conduite traditionnels et la nouvelle génération de cours, qui est encore peu étudiée, il est difficile de prédire l'impact combiné des différentes mesures qui ont été appliquées, ce qui limite donc les appuis scientifiques sur lesquels les analyses peuvent s'appuyer. Les cours n'étant pas homogènes les uns par rapport aux autres, les comparaisons et les généralisations demeurent périlleuses.

MÉTHODOLOGIE

Dans le cadre d'une analyse d'impact réglementaire, il importe de consulter les principaux publics cibles au sujet de la problématique étudiée. Une telle consultation permet de faire ressortir les appuis et les réticences des groupes d'acteurs en ce qui concerne les hypothèses de changement réglementaire exposées et d'enrichir ces dernières. Le CREXE a donc consulté quatre principaux groupes :

- Les propriétaires d'école de conduite : les propriétaires des écoles de conduite sont directement concernés par l'intervention publique, car celle-ci affecte l'offre de service qu'ils sont en mesure de proposer et les coûts rattachés à cette nouvelle offre.
- Les jeunes âgés de 16 à 24 ans qui suivent actuellement la nouvelle formule des cours de conduite⁵⁶. Ces jeunes constituent la nouvelle génération de conducteurs du Québec (80 % des nouveaux permis). Ils sont touchés par l'introduction des nouveaux cours et ont à payer le nouveau prix de ces derniers pour accéder à la conduite automobile. Ils sont, proportionnellement, la frange populationnelle la plus impliquée dans les accidents de la route.
- Les jeunes âgés de 16 à 24 ans qui n'ont pas suivi la nouvelle formule des cours de conduite, qu'ils aient ou non un permis de conduire.⁷
- Les parents de jeunes de 16 à 24 ans : ceux-ci sont concernés financièrement, puisqu'ils ont souvent à assumer en totalité ou en partie les frais rattachés à la formation de leurs enfants.

1 Outils utilisés

Trois méthodes de collecte de données ont été mises en œuvre : 1) des sondages téléphoniques réalisés par une firme de sondage spécialisée, 2) un sondage Web administré par le CREXE, et 3) des groupes de discussion menés par l'équipe du CREXE.

1.1 Sondages téléphoniques

L'enquête par téléphone avec questionnaire a permis de joindre tous les individus d'un échantillon. Les sondages téléphoniques ont été effectués auprès de 3 groupes : 1) des jeunes âgés de 16 à 24 ans qui sont actuellement inscrits à la nouvelle formule des cours de conduite automobile; 2) des jeunes âgés de 16 à 24 ans qui n'ont pas suivi la nouvelle formule des cours de conduite automobile; 3) des parents de jeunes qui sont âgés de 16 à 24 ans. Les questionnaires utilisés figurent à l'annexe 2 du présent rapport. Il est à noter que lorsque des jeunes d'âge mineur étaient sondés, le consentement des parents était

⁵ La répartition de l'âge des répondants de cet échantillon est la suivante : 16 ans (68 %), 17 ans (21,8 %), 18 ans (4,1 %), 19 ans (1,5 %), 20 ans (3,1 %), 21 ans (1 %) et 22 ans (0,5 %).

⁶ L'échantillonnage a été effectué auprès des nouveaux détenteurs d'un premier permis d'apprenti conducteur de classe 5 émis après le 17 janvier 2010.

⁷ La répartition de l'âge des répondants de cet échantillon est la suivante : 16 ans (11,9 %), 17 ans (18,1 %), 18 ans (11,9 %), 19 ans (18,1 %), 20 ans (6,7 %), 21 ans (13 %), 22 ans (6,2 %), 23 ans (7,8 %) et 24 ans (6,2 %). Ce sont 68,4 % d'entre eux qui possèdent un permis de conduire de classe 5.

préalablement obtenu par la firme externe. De plus, pour ces cas, ce n'est pas l'ensemble des questions qui ont été posées. Effectivement, à la suite des recommandations de la conseillère à l'éthique de la SAAQ, toutes les questions comportant des éléments plus délicats ont été retranchées pour les individus de ce groupe d'âge. La firme externe avait donc des directives claires en ce sens.

1.1.1 Jeunes qui ont suivi la nouvelle formule des cours

Pour le groupe des jeunes de 16 à 24 ans actuellement inscrits à la nouvelle formule des cours, la firme externe a réalisé 197 sondages comportant un maximum de 37 questions. L'échantillonnage a été effectué de manière aléatoire, à partir d'un échantillon stratifié représentatif de la population, qui a été remis à la firme de sondage par la SAAQ. À la phase du prétest, 11 questionnaires ont été remplis. Aucune difficulté n'ayant été rencontrée durant cette phase, le questionnaire n'a pas été modifié et la collecte des données a par la suite débuté. Cette dernière s'est déroulée entre le 31 janvier 2011 et le 17 février 2011.

Le taux de réponse a été de l'ordre de 65,76 % et la durée moyenne de remplissage d'un questionnaire a été de 14 minutes et 59 secondes. La marge d'erreur d'estimation pour ce groupe est de plus ou moins 6,98 %, 19 fois sur 20.

1.1.2 Jeunes qui n'ont pas suivi la nouvelle formule des cours

Pour le groupe des jeunes de 16 à 24 ans qui n'ont pas suivi la nouvelle formule des cours, la firme externe a réalisé 193 sondages comportant un maximum de 41 questions. L'échantillonnage a été réalisé de manière aléatoire dans la population. Huit questionnaires ont été remplis à la phase du prétest. Aucune difficulté n'ayant été rencontrée durant cette phase, le questionnaire n'a pas été modifié et la collecte des données a par la suite débuté. Cette dernière s'est déroulée entre le 7 janvier 2011 et le 4 février 2011.

Le taux de réponse a été de l'ordre de 58,26 % et la durée moyenne de remplissage d'un questionnaire était de 16 minutes et 23 secondes. La marge d'erreur d'estimation pour ce groupe est de plus ou moins 7,05 %, 19 fois sur 20.

1.1.3 Parents de jeunes âgés de 16 à 24 ans

Pour le groupe des parents de jeunes âgés de 16 à 24 ans, la firme externe a réalisé 201 sondages comportant un maximum de 33 questions. L'échantillonnage a été réalisé de manière aléatoire dans la population. Onze questionnaires ont été remplis à la phase du prétest. Aucune difficulté n'ayant été rencontrée durant cette phase, le questionnaire n'a pas été modifié et la collecte des données a par la suite débuté. Cette dernière s'est déroulée entre le 7 janvier 2011 et le 4 février 2011.

Le taux de réponse a été de l'ordre de 61,19 % et la durée moyenne de remplissage d'un questionnaire était de 11 minutes et 48 secondes. La marge d'erreur d'estimation pour ce groupe est de plus ou moins 6,91 %, 19 fois sur 20.

1.2 Sondage Web auprès des propriétaires d'école de conduite

Une enquête menée à l'aide d'un sondage Web est une méthode de recherche qui gagne en popularité. Cette méthode permet au répondant de choisir le moment qui lui convient pour remplir le questionnaire. De plus, si le répondant doit consulter certains documents pour répondre aux questions, il peut prendre tout le temps nécessaire pour le faire, ce qui lui permet de transmettre une information plus juste. Finalement, un plus grand nombre de personnes peuvent être sondées sans que cela entraîne une hausse importante des coûts.

Compte tenu de la nature des questions adressées aux propriétaires des écoles de conduite, il est apparu pertinent de sonder ce groupe par l'intermédiaire d'une plate-forme Web. L'AQTR a confirmé à l'équipe du CREXE qu'une majorité de propriétaires possédaient des courriels et qu'une partie des communications entre l'AQTR et les propriétaires s'effectuait justement par l'envoi de bulletins de nouvelles par courriels. L'AQTR a donc remis au CREXE une banque de données comportant les noms et les coordonnées de l'ensemble des propriétaires d'école de conduite.

Cette banque de données était constituée de 205 propriétaires. De ce nombre, le CREXE a dû retrancher deux personnes parce que leur adresse de courriel et leur adresse postale n'étaient pas valides. Une autre école a été retirée de la population parce qu'il s'agissait d'une école de conduite de motocyclette et non d'une école de conduite automobile, ce qui a été confirmé par le propriétaire lors d'un appel téléphonique. Finalement, sept personnes n'avaient pas d'adresse de courriel valide. Il y a donc eu prise de contact téléphonique auprès de ces dernières, puis envoi de l'invitation à participer par la poste. Malheureusement, aucune de ces personnes n'a répondu à l'appel. Nous avons donc décidé de les exclure de la population étudiée, puisque le recrutement postal ne semble pas être une méthode de recrutement appropriée dans le cas d'un sondage Web. Cela porte donc la population ciblée par l'étude à 195 propriétaires d'école de conduite automobile.

Trois questionnaires ont été remplis à la phase du prétest qui s'est tenue au mois de novembre 2011. Le prétest a permis de comprendre que certaines informations étaient trop délicates et que les maintenir dans les questionnaires risquait de faire diminuer le taux de participation. De plus, les répondants nous ont fait part du fait que les questionnaires étaient trop longs pour eux et que cela découragerait plusieurs propriétaires, ce qui aurait encore une fois eu comme impact de diminuer le nombre de répondants. Afin de prévenir l'impact des difficultés anticipées, des rectifications ont été apportées et plusieurs questions ont été retranchées, soit parce qu'elles étaient trop délicates ou parce qu'elles apparaissaient moins importantes que les autres. Bref, le but poursuivi par l'équipe du CREXE était de maximiser la participation afin que les différentes réalités vécues par les propriétaires d'école de conduite puissent être exprimées et relevées par le questionnaire Web.

Sur l'ensemble des 195 propriétaires joints, 115 nous ont retourné un questionnaire rempli en totalité ou en partie, ce qui donne un taux de participation de 58,97 %. Il s'agit d'un excellent taux de participation pour un sondage Web, car le taux de participation moyen, établi à partir d'une métaanalyse effectuée par Shih et Fan (2008), est de l'ordre de 34 %. La marge d'erreur qui découle de ce taux de participation est de plus ou moins 5,87 %, 19 fois sur 20.

Les propriétaires ont été avisés, tout comme les autres groupes, que leur participation était volontaire, que les données transmises demeureraient strictement confidentielles et anonymes et qu'il ne serait pas possible de lier les réponses transmises à la personne qui les a fait parvenir. Pour s'assurer qu'un propriétaire ne faisait pas parvenir son questionnaire plus d'une fois, un code d'accès unique a été transmis à chaque propriétaire. Cela assure donc que les 115 personnes qui ont soumis des questionnaires sont des personnes distinctes.

Afin de maximiser la participation et d'établir la crédibilité de l'étude aux yeux des propriétaires d'école de conduite, l'annonce de la tenue d'un sondage auprès des propriétaires d'école de conduite a été effectuée dans un bulletin de nouvelles de l'AQTR, avec l'appui de la SAAQ. Le questionnaire a été mis en ligne et les participants ont été joints par courriel le 20 décembre 2010. Un premier rappel a été effectué par M. Marc Thompson, directeur général de l'AECQ, le 3 janvier 2011. Ce dernier a fait valoir l'importance de l'étude auprès des membres de l'AECQ, ce qui a engendré une augmentation immédiate des taux de réponse. Par la suite, compte tenu du taux de participation qui demeurait insatisfaisant pour la réalisation de l'étude, l'équipe du CREXE a fait un rappel le 13 janvier 2011 et a prolongé la période du sondage afin de permettre à un plus grand nombre de personnes de faire parvenir leurs réponses. Enfin, des rappels ont été transmis à l'ensemble des répondants le 20 janvier 2011 et le 24 janvier 2011.

1.3 Groupes de discussion auprès des propriétaires d'école de conduite

Cette méthode qualitative de collecte de données consiste à regrouper plusieurs individus au profil relativement homogène (par exemple : de même statut) afin de les exposer à certains concepts et de les amener à en discuter. Ces groupes, où les participants sont exposés aux points de vue, opinions et attitudes de tout un chacun, permettent d'apporter plus d'idées et de les approfondir davantage que les entretiens individuels. Le but de la discussion n'est pas de prouver un phénomène, mais plutôt de fouiller le pourquoi et le comment dudit phénomène et de faire émerger les liens de causalité.

Le CREXE a rencontré directement des propriétaires d'école de conduite. Ces rencontres ont eu lieu le 13 novembre 2010 dans le cadre du colloque de l'AQTR qui s'est tenu à l'hôtel Loews Le Concorde de Québec. Une équipe du CREXE a animé cinq groupes de discussion dans le but d'obtenir les opinions, commentaires et préférences de l'industrie des écoles de conduite automobile. Au total, plus de 80 participants ont contribué aux groupes de discussion. La majorité des participants étaient des propriétaires d'école de conduite, mais quelques moniteurs et instructeurs étaient également présents. Les propriétaires, dont les écoles de conduite étaient situées dans divers milieux : urbain, semi-urbain et rural, venaient de plusieurs régions administratives du Québec. Les ateliers avaient une durée moyenne d'une heure et portaient sur trois principaux thèmes : le coût des cours de conduite, les hypothèses de changement réglementaire et l'impact anticipé des changements réglementaires sur la sécurité routière.

Un compte rendu complet des groupes de discussion figure à l'annexe 3.

2 Analyse avantages-coûts (simulations et calculs)

La méthodologie retenue pour effectuer les analyses découle du *Guide sur la réalisation d'une analyse d'impact réglementaire*, lequel expose les exigences gouvernementales en la matière. Dans ce contexte, l'ensemble des étapes a été respecté, bien qu'elles ne soient pas entièrement exposées dans le présent rapport. Effectivement, une description plus exhaustive de la problématique, des objectifs poursuivis et des hypothèses réglementaires retenues a fait l'objet d'un précédent rapport intitulé *Étude préparatoire : Analyse d'impact réglementaire relative à l'imposition de tarifs maximum et minimum pour les cours de conduite obligatoires (Loi modifiant le Code de la sécurité routière concernant les écoles de conduite)*, qui a été déposé auprès de la SAAQ en septembre 2010. Les principaux éléments de ce document figurent à l'annexe 1 du présent rapport.

Une fois que les hypothèses de changement réglementaire ont été fixées, l'équipe du CREXE a procédé à l'analyse des avantages et des coûts. Les étapes suivantes ont été suivies : 1) inventorier les divers avantages et coûts; 2) choisir les unités de mesure monétaires pour évaluer les divers impacts; 3) anticiper et estimer les impacts sur un horizon temporel à long terme (30 ans); 4) convertir en valeur monétaire les avantages et les coûts; 5) actualiser les coûts et les bénéfices à l'aide d'un taux d'actualisation⁸; 6) mesurer les bénéfices nets de chacune des hypothèses de changement réglementaire à partir d'indicateurs de rendement validés; 7) procéder à une analyse de sensibilité avec des modèles de simulation des risques et incertitudes.

Compte tenu de l'importance des données quantitatives requises pour la réalisation de l'analyse des avantages-coûts, plusieurs sources de données ont été mises à contribution. Le mandant a été sollicité pour mobiliser les données statistiques pertinentes disponibles au sein de la SAAQ et chez d'autres acteurs concernés par les enjeux et les externalités associés à la problématique (associations, organismes concernés, etc.). Par ailleurs, lors de ces analyses, des estimations produites dans le cadre de recherches publiées par des ministères (provinciaux et fédéraux) et des organismes internationaux ont été prises en compte pour quantifier des avantages et des coûts intangibles, peu observables et incertains (dans le temps et dans l'espace). Enfin, les sondages et les groupes de discussion ont aussi été utilisés pour quantifier les paramètres intangibles et prendre en compte l'ensemble des coûts et des avantages.

⁸ Le taux d'actualisation nominal du gouvernement du Québec est généralement de 8 % et le taux réel, de 6 % (Montmarquette et Scott, 2007). Cela varie toutefois selon les organismes publics. Le taux utilisé dans l'étude est de 7 %, ce qui représente le taux moyen utilisé par le gouvernement du Québec, mais également le taux utilisé en exemple dans le *Guide sur la réalisation d'une analyse d'impact réglementaire*.

RÉSULTATS

1 Analyses descriptives

Une partie importante des résultats de l'étude sont issus des sondages qui ont été administrés soit par la firme de sondage (sondages téléphoniques), soit par l'équipe du CREXE (sondage Web). Les questionnaires utilisés apparaissent à l'annexe 2. Les thèmes les plus importants pour effectuer les analyses sont présentés ici, à savoir les éléments se rapportant à la pertinence de l'intervention, à la sécurité routière, à la tarification des cours et aux hypothèses de changement réglementaire.

1.1 Pertinence de l'intervention

Les questionnaires ont permis d'explorer la pertinence sociale de la mise en place des cours de conduite obligatoires, à partir des points de vue des divers groupes concernés. Ainsi, les répondants appuient favorablement l'imposition des cours de conduite. Voici donc les résultats obtenus auprès des différents groupes consultés.

Tableau 1 : Appui aux cours obligatoires

Groupes de répondants	Très en faveur	Assez en faveur	Peu en faveur	Pas du tout en faveur
Jeunes avec cours	21,9 %	53,4 %	15,8 %	8,7 %
Jeunes sans cours (groupe témoin)	50,3 %	33,3 %	12,7 %	3,7 %
Parents	76,3 %	16,2 %	3,0 %	4,5 %
Propriétaires	73,4 %	20,2 %	2,1 %	4,3 %

Comme il est possible de l'observer à partir des données du tableau 1, plus de 75 % des répondants de chacun des groupes étaient assez en faveur ou même très en faveur de l'imposition des cours de conduite automobile. Cela témoigne d'un fort appui social à l'égard de cette mesure. Les groupes qui soutiennent le plus cette mesure sont ceux des parents (92,5 %) et ceux des propriétaires d'école de conduite (93,6 %). Les jeunes sont proportionnellement moins favorables à l'imposition des cours, même s'ils demeurent majoritairement en faveur de l'intervention. Effectivement, ce sont 83,6 % des jeunes qui ne suivent pas les cours, et 75,3 % des jeunes inscrits à la nouvelle formule des cours qui approuvent les cours obligatoires. Il est possible de comprendre que certains individus de ces deux derniers groupes soient moins en faveur de l'intervention, car cette dernière contraint leur accès à la conduite automobile.

1.2 Sécurité routière

Plusieurs éléments se rapportant à la sécurité routière ont été abordés dans les sondages. Dans un premier temps, les groupes ont été interrogés afin de voir si, pour eux, le fait d'avoir rendu les cours de conduite automobile obligatoires permettra d'améliorer la sécurité routière au Québec. La répartition des réponses est exposée au tableau 2.

Tableau 2 : Perception de l'impact positif des cours sur la sécurité routière

Groupes de répondants	Oui	Non	Ne sais pas/Ne réponds pas
Jeunes avec cours	83,8 %	15,2 %	1 %
Jeunes sans cours (groupe témoin)	80,3 %	13 %	6,7 %
Parents	80,6 %	19,4 %	0 %
Propriétaires	84,5 %	15,5 %	0 %

Dans une forte proportion (plus de 80 %), les répondants croient que les cours obligatoires vont avoir une incidence positive sur la sécurité routière. Ces résultats témoignent une fois de plus du fort appui social dont cette mesure bénéficie. Bien que les résultats des différents groupes soient quasi identiques, il est intéressant de noter que ce sont les jeunes qui suivent la nouvelle formule des cours et les propriétaires qui croient le plus fortement que les cours obligatoires vont améliorer la sécurité routière. Cela semble prometteur quant à l'impact des nouveaux cours de conduite, car ce sont les deux groupes qui sont les plus exposés à ces derniers et qui peuvent sans doute le mieux en anticiper les résultats à venir.

Les jeunes de 16 à 24 ans et le groupe des parents ont eu à se prononcer sur l'impact des cours de conduite suivis avec des professionnels sur la réduction des accidents de la route chez les jeunes. Les résultats obtenus sont présentés au tableau 3.

Tableau 3 : Impact positif des cours suivis avec un professionnel sur la réduction des accidents

Groupes de répondants	Oui	Non
Jeunes avec cours	81,2 %	18,8 %
Jeunes sans cours (groupe témoin)	75,8 %	24,2 %
Parents	86,2 %	13,8 %

Pour la majorité des répondants, les cours suivis avec des professionnels permettent de réduire les accidents de la route chez les jeunes. Ces répondants ont été consultés au sujet de la baisse anticipée des accidents chez les jeunes de 16 à 24 ans qui auront suivi les cours obligatoires selon la nouvelle structure et le nouveau contenu des cours. Il est possible de consulter la synthèse de ces résultats au tableau 4; les moyennes y sont présentées, ainsi que les médianes, entre parenthèses.

Tableau 4 : Réduction anticipée des accidents à la suite de la mise en œuvre de la réglementation

Groupes de répondants	Blessures graves	Blessures légères	Dégâts matériels
Jeunes avec cours	37,01 % (30 %)	40,08 % (40 %)	41,44 % (40 %)
Jeunes sans cours (groupe témoin)	29,73 % (25 %)	34,99 % (30 %)	37,09 % (30 %)
Parents	37,73 % (40 %)	40 % (40 %)	39,1 % (40 %)
Propriétaires	31,08 % (20 %)	32,96 % (25 %)	31,37 % (20 %)

Ces données démontrent un optimisme certain quant à l'effet des nouveaux cours obligatoires sur la réduction des accidents chez les jeunes. Effectivement, à partir de ces résultats, il est possible de constater que ce sont entre 30 % et 40 % des accidents de la route qui seraient évités par la mise en place du nouveau cours obligatoire. Le groupe le plus optimiste est celui des jeunes actuellement inscrits à la nouvelle formule des cours de conduite. Ensuite, nous retrouvons les parents, les jeunes qui ne suivent pas les cours, et finalement, les propriétaires d'école de conduite. Ces derniers sont les plus prudents par rapport à l'impact attendu sur la réduction des accidents, même si leurs estimations demeurent élevées.

Dans l'analyse des questionnaires, nous avons essayé de déceler les effets pervers qui pourraient découler de la mise en œuvre du nouveau cours de conduite obligatoire. L'indicateur retenu est celui de la hausse des effectifs de jeunes qui conduisent sans permis de conduire. Lors du prétest du questionnaire destiné aux propriétaires d'école de conduite, un propriétaire a d'ailleurs rapporté que l'un de ses étudiants venait assister aux cours avec sa propre voiture et conduisait par conséquent sans accompagnateur, donc de manière illégale. Toutefois, étant donné que le jeune faisait actuellement la bonne chose, c'est-à-dire suivre les cours pour légaliser sa situation, le propriétaire préférait ne pas le dénoncer. Il a donc été demandé à l'ensemble des groupes de se prononcer quant à une augmentation de la conduite sans permis de conduire en raison de l'introduction des cours obligatoires. Lorsque les personnes interrogées croyaient qu'une telle augmentation se produirait, l'estimation (%) de l'augmentation leur était alors demandée. Les résultats peuvent être consultés au tableau 5.

Ces données sont toutefois plus difficiles à interpréter. Ce que nous pouvons néanmoins constater, c'est que la majorité des personnes croient qu'il n'y aura pas d'augmentation de la conduite automobile délinquante. Plusieurs individus croient cependant qu'il pourrait y avoir une hausse de ce phénomène, et ce, dans des proportions variant de 13,1 % à 47,8 %. Une façon de se positionner par rapport aux résultats pourrait être de croire que les jeunes sont les mieux placés pour estimer les comportements de délinquance puisqu'ils côtoient d'autres jeunes. Toutefois, si les jeunes n'ont pas accès à une voiture, il ne leur sera pas possible de conduire sans permis. En ce sens, il faudrait que les parents ou des amis soient complices des comportements de délinquance. Donc, l'estimation qui serait peut-être plus

Tableau 5 : Augmentation anticipée de la conduite sans permis

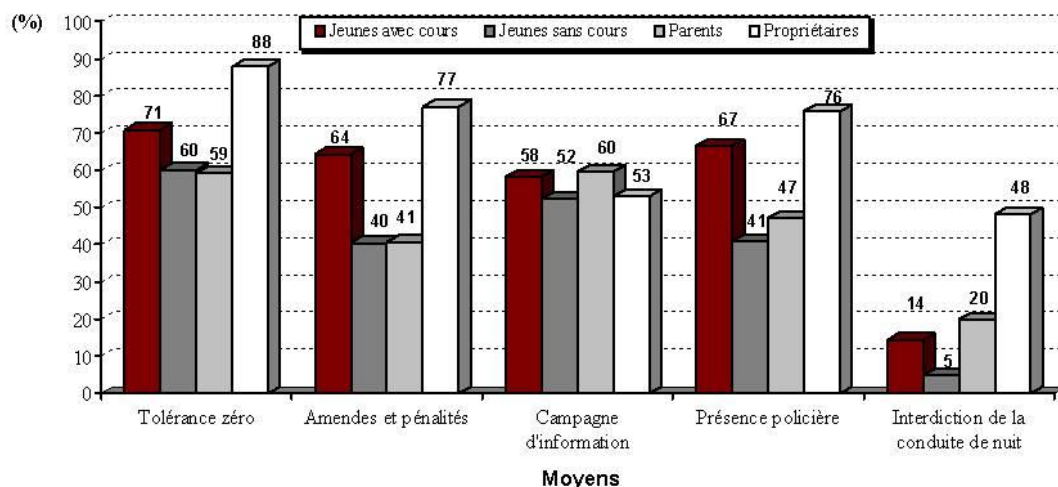
Groupes de répondants	Oui	Non	% d'augmentation
Jeunes avec cours	43,1 %	56,9 %	24,61 %
Jeunes sans cours (groupe témoin)	47,8 %	52,2 %	20,36 %
Parents	13,1 %	86,9 %	34,72 %
Propriétaires	45,1 %	54,9 %	18,32 %

juste serait celle des parents, puisqu'ils constituent un vecteur important des contraintes d'accès à un véhicule. De plus, même cette estimation peut être plus importante que la réalité, car les parents ont pu répondre non, pas par rapport au comportement de leur propre enfant, mais davantage à partir de la croyance que les jeunes commettent plus d'erreurs de jugement et prennent plus de risques. Il est possible d'envisager qu'il en est de même pour l'estimation de l'augmentation pour les gens qui croient qu'il pourrait y avoir une hausse de la conduite sans permis de conduire. Il sera donc important que cet indicateur soit suivi de près dans les années à venir afin de s'assurer que cet effet pervers n'est pas en hausse en raison de l'introduction des cours obligatoires. Parmi les autres raisons qui expliqueraient la hausse des jeunes qui conduisent sans le permis, les personnes consultées ont souligné la délinquance, l'insouciance des jeunes, parce que c'est « le fun » et parce que certains jeunes ont de l'expérience avec d'autres types de véhicules, ce qui leur donne la fausse impression de déjà tout connaître de la conduite automobile.

Finalement, les gens ont été interrogés pour savoir quels pourraient être les autres moyens pris par le gouvernement pour diminuer les risques d'accident chez les jeunes. Certains choix étaient offerts, tels que : 1) la tolérance zéro à l'égard des comportements à risque (alcool, *car surfing*, grand excès de vitesse, etc.); 2) les amendes (\$) et pénalités (points d'inaptitude) plus sévères associées aux infractions; 3) les campagnes d'information et de sensibilisation à la sécurité routière; 4) la présence policière accrue sur les routes; et 5) l'interdiction de la conduite de nuit chez les jeunes. À ces choix s'ajoutait la possibilité pour les répondants de présenter d'autres mesures. La répartition des réponses à cette question est présentée à la figure 1.

Plusieurs observations découlent de l'examen de ces résultats. Les mesures les plus populaires sont, dans l'ordre, la tolérance zéro à l'égard des comportements à risque; suivie de la présence policière accrue sur les routes; des campagnes d'information et de sensibilisation à la sécurité routière; des amendes et pénalités plus sévères associées aux infractions; et finalement, la mesure la moins populaire est celle de l'interdiction de la conduite de nuit. Cette dernière mesure a pourtant démontré son efficacité sur la réduction des accidents et de la mortalité chez les jeunes (Nichols, 2003), mais elle ne bénéficie pas autant de l'appui de la population que les autres mesures.

Il est possible d'observer que les propriétaires d'école de conduite appuient davantage les mesures de type coercitif comparativement aux autres groupes. Paradoxalement, bien que

Figure 1 : Autres moyens pour diminuer les accidents chez les jeunes

ce groupe appuie fortement les mesures coercitives, ils appuient moins la sensibilisation (campagnes d'information et de sensibilisation). Pour expliquer ce résultat, nous pouvons émettre le postulat que ce groupe perçoit moins l'impact de la sensibilisation sur le changement des comportements de conduite chez les jeunes. Cet aspect a d'ailleurs été souligné par certains propriétaires lors des groupes de discussion, ces derniers rappelant qu'« un jeune ça reste un jeune ».

Enfin, il apparaît pertinent d'examiner la façon dont les deux groupes de jeunes se comparent quant à leurs réponses sur cette question. Les deux groupes se distinguent fortement sur la plupart des mesures présentées, à l'exception de la mesure portant sur les campagnes d'information et de sensibilisation à la sécurité routière. Ainsi, nous observons des variations statistiquement significatives pour quatre des mesures; toutes les variations étant à la faveur du groupe des jeunes inscrits au nouveau cours (ils appuient davantage les mesures proposées que les jeunes du groupe contrôle). Il y a une différence de 11 % quant à la tolérance zéro à l'égard des comportements à risque; une différence de 24 % par rapport aux amendes et pénalités plus sévères associées aux infractions; une différence de 26 % dans le cas d'une présence policière accrue sur les routes; et finalement, une différence de 9 % associée à l'interdiction de la conduite de nuit chez les jeunes. Ces différences entre les groupes sont intéressantes et poussent à s'interroger sur les raisons qui pourraient les expliquer. Est-ce le cours qui sensibilise davantage les jeunes aux comportements à risque et à l'importance de la sécurité routière?

Plusieurs répondants ont proposé d'autres mesures pour diminuer les risques d'accident chez les jeunes. Parmi celles-là, la mesure la plus populaire est l'augmentation de l'âge minimum requis pour la conduite automobile. Cette mesure a été avancée par 20 individus dont 15 parents, 3 jeunes non inscrits à la nouvelle formule des cours et 2 jeunes inscrits au nouveau cours. La deuxième mesure la plus souvent rapportée est celle touchant au transport des passagers. Les gens ont proposé diverses variantes de cette mesure qui peut toucher, soit la limitation du nombre de passagers, les heures pendant lesquelles il est permis de transporter des passagers ou encore les conditions dans lesquelles il est permis de

transporter des passagers (avec un accompagnateur expérimenté, par exemple). Cette mesure a été rapportée par 12 personnes, dont 11 propriétaires d'école de conduite et un parent. Finalement, les mesures qui suivent ont été relevées par trois à quatre des individus consultés : l'ajout d'un examen après la période de probation, l'évaluation de la conduite à intervalle fixe (par exemple aux deux, trois ou dix ans), l'augmentation de la sévérité et des conséquences du non-respect des règles de conduite, les limitations de vitesse pour les jeunes en période d'apprentissage, les cours obligatoires en situation hivernale (par exemple, le contrôle des dérapages) et finalement, l'amélioration du transport en commun (diminution du prix et augmentation des heures de service).

1.3 Tarification des cours

Les groupes consultés ont eu à se prononcer sur différentes questions relatives au prix des cours de conduite automobile. Ainsi, tous les groupes ont eu à s'exprimer sur le prix maximum qu'ils sont prêts à déboursier pour suivre les cours, ou encore sur le prix minimum qu'ils exigeraient pour les cours, selon le groupe consulté. Ensuite, les jeunes et les parents ont eu à se prononcer sur le prix qu'ils jugent adéquat pour l'offre des cours de conduite, compte tenu du fait que les cours sont dorénavant obligatoires pour l'obtention du permis de conduire. Pour les propriétaires, la question posée demandait quel serait le prix minimum auquel ils accepteraient d'enseigner les cours. Les données présentées au tableau 6 permettent donc de mettre en relief les préférences quant aux différentes mesures de prix.

Tableau 6 : Moyenne des coûts pour les cours

Groupes de répondants	Prix avant	Prix maximum	Prix adéquat/ minimum	Différence moyenne
Jeunes avec cours	ND	800,67 \$	587,71 \$	217,93 \$
Jeunes sans cours (groupe témoin)	ND	684,24 \$	507,75 \$	175,49 \$
Parents	ND	677,86 \$	598,68 \$	83,13 \$
Propriétaires	511,87 \$	1 081,52 \$	951,73 \$	135,53 \$

Il est possible d'observer des différences importantes entre les groupes. Les jeunes qui suivent actuellement les cours, c'est-à-dire les jeunes qui n'ont pas un permis de conduire, semblent prêts à déboursier des montants plus élevés pour les cours que les jeunes qui ne font pas les cours ou les parents. Il est possible de croire que ces deux derniers groupes sont biaisés par le fait qu'ils ont déjà un permis de conduire, ce qui les amène à donner une valeur moins grande au permis de conduire. Pour les jeunes qui suivent les cours, le désir ou, si l'on veut, le besoin du permis est plus grand, ce qui hausse le prix qu'ils sont prêts à déboursier pour obtenir ce dernier. De grandes différences entre les offreurs de cours (les propriétaires) et les demandeurs de cours (les jeunes qui suivent les cours) peuvent également être observées. Elles seront toutefois davantage explorées et analysées dans la section sur les hypothèses de changement réglementaire.

Plusieurs informations se rapportant au groupe des jeunes qui suivent les nouveaux cours de conduite obligatoires méritent d'être rapportées. Tout d'abord, 22,8 % d'entre eux

déboursent eux-mêmes la totalité des frais liés aux cours, alors que 28,4 % partagent les frais avec au moins un membre de leur famille et, pour 48,7 % des jeunes, les cours sont payés en totalité par un ou des membres de leur famille. De l'ensemble des jeunes qui paient une partie ou la totalité du cours de conduite, 27 % affirment avoir dû retarder le début des cours, le temps d'amasser les fonds nécessaires pour les suivre; 42,4 % disent avoir pris un travail pour payer les frais engendrés par les cours; et 18 % déclarent avoir dû répartir les cours sur une plus longue période pour être en mesure de les payer. Le tarif actuel exigé par les écoles de conduite apparaît très abordable à 1,5 % des jeunes, assez abordable à 37,6 % de ceux-ci, peu abordable à 37,1 % d'entre eux et pas du tout abordable à 20,8 % de ces derniers. Cependant, bien que les jeunes affirment majoritairement que les cours ne soient pas abordables, lorsqu'on leur demande si ce montant est abordable par rapport à leurs capacités financières, les données diffèrent. Ainsi, par rapport à leurs capacités financières, les cours sont très abordables dans une proportion de 6,7 %, assez abordables pour 56,5 % des répondants, peu abordables pour 24,4 % de ceux-ci et pas du tout abordables pour 12,4 % des jeunes. Il est donc permis de constater que le coût du nouveau cours de conduite, par rapport aux capacités financières des jeunes, demeure abordable pour près des deux tiers (63,2 %) des répondants. Finalement, il a été demandé aux jeunes actuellement inscrits à la nouvelle formule des cours jusqu'à quel point ils connaissaient le prix des cours avant de s'inscrire à ces derniers. Ainsi, 43,7 % des jeunes ont dit qu'ils étaient très bien informés et au courant du prix; 40,6 % ont dit qu'ils étaient bien informés et relativement au courant du prix; 7,1 % ont dit qu'ils étaient peu informés et peu au courant du prix; et en dernier lieu, 5,1 % ont dit qu'ils n'étaient pas du tout informés et pas du tout au courant du prix des cours. Globalement, ce sont 84,3 % des répondants qui étaient relativement bien informés et au courant du prix des cours. Il aurait donc pu être pertinent pour 12,2 % des jeunes d'être sensibilisés et mieux informés du prix des cours.

Pour les propriétaires, nous avons choisi de présenter les trois questions qui reflètent le mieux leur réalité et leur point de vue par rapport au prix des cours. Les propriétaires ont eu à donner leur niveau d'accord avec la proposition suivante : « Ce prix [le prix actuel des cours] permet aux écoles de conduite de bien s'en sortir sur le plan financier ». Les propriétaires étaient tout à fait d'accord avec cette proposition dans une proportion de 2,8 %; plutôt d'accord à 15,5 %; peu d'accord à 29,6 %; et pas du tout d'accord pour 52,1 % d'entre eux. Puis, les propriétaires ont fourni leur degré d'accord avec l'affirmation suivante : « Ce prix [le prix actuel des cours] permet aux écoles de conduite d'offrir des cours de haute qualité. » Ils étaient tout à fait d'accord dans une proportion de 5,5 %; plutôt d'accord à 19,2 %; peu d'accord à 24,7 %; et pas du tout d'accord à 50,7 %. Finalement, la dernière question sélectionnée pour exprimer le point de vue des propriétaires concerne la survie de leur école, compte tenu du prix actuel. Ainsi, 57 % des propriétaires affirment que si le prix actuel des cours de conduite se maintient à son niveau actuel, ils pourront continuer leurs activités à court et moyen terme; 34,2 % d'entre eux disent que si le prix actuel des cours se maintient à son niveau actuel, ils pourront poursuivre leurs activités à court terme, mais pas à moyen terme; finalement, 8,9 % des propriétaires déclarent que si le prix des cours se maintient à son niveau actuel, ils ne seront pas en mesure de poursuivre leurs activités. Les réponses à ces trois questions reflètent bien les points de vue des propriétaires, car elles corroborent les propos qui ont été exprimés lors des groupes de discussion. Ainsi, une forte majorité de propriétaires sont insatisfaits du prix maximum actuel exigible pour les cours, trouvant ce prix trop bas. De plus, puisque le prix actuel est

un prix maximum, certains propriétaires ont souligné que ce prix représentait le « maximum de qualité qu'une école de conduite peut offrir aujourd'hui », ce qui était une autre source de frustration chez ces derniers. Certains propriétaires ont émis le souhait d'offrir des cours « haut de gamme » qui viseraient une clientèle plus précise, mais n'en ont pas la possibilité dans le contexte actuel. Finalement, certains propriétaires ont manifesté leurs inquiétudes quant à l'avenir et à la survie de leur école si le prix maximum actuel est maintenu. Ce qui a fait fortement consensus lors des groupes de discussion était le désir que l'industrie soit régie par un prix minimum seulement et que des barrières soient présentes pour limiter la venue de nouveaux concurrents (moratoire, règles plus sévères, etc.).

1.4 Hypothèses de changement réglementaire

Comme le stipule le mandat confié au CREXE, diverses hypothèses de changement réglementaire ont été examinées et analysées. Les hypothèses retenues sont celles élaborées dans le cadre de l'étude préparatoire. Une hypothèse a également été ajoutée à la suite des groupes de discussion qui ont pris place avec les propriétaires d'école de conduite. Les hypothèses sont donc les suivantes : 1) prix maximum à 825 \$ avec possibilité d'indexation annuelle; 2) le libre marché établit les prix; 3) prix maximum modulable en fonction de l'éloignement géographique et de la démographie particulière de certaines régions; et 4) prix minimum. Dans les analyses, le CREXE a considéré que les campagnes d'information et de sensibilisation restent en vigueur, indépendamment du scénario retenu.

1.4.1 Prix maximum de 825 \$ et possibilité d'indexation

Les sondages ont permis d'établir les préférences quant à l'imposition d'un prix maximum légiféré par le gouvernement du Québec pour les cours de conduite. Les résultats obtenus sont les suivants : 80,7 % des jeunes actuellement inscrits à la nouvelle formule des cours sont en faveur de l'imposition d'un prix maximum, ce qui est le cas pour 73,5 % des jeunes non inscrits et 83,5 % des parents de jeunes âgés de 16 à 24 ans. Il est donc possible de constater que la population est favorable et se sent probablement sécurisée par la présence d'un prix maximum. L'idée d'imposer un prix maximum pour les cours de conduite est étroitement liée à la préservation de l'accessibilité des jeunes à ces derniers. Le permis de conduire est très important, voire nécessaire pour plusieurs jeunes. Les sondages ont permis de constater qu'il permet aux jeunes d'acquérir une plus grande autonomie, d'accéder à l'emploi, de poursuivre leurs études, etc. C'est pourquoi le Protecteur du citoyen a recommandé au gouvernement du Québec de légiférer sur le prix, pour éviter que les clientèles soient financièrement prises en otage par les propriétaires d'école de conduite, compte tenu du fait que les cours sont obligatoires.

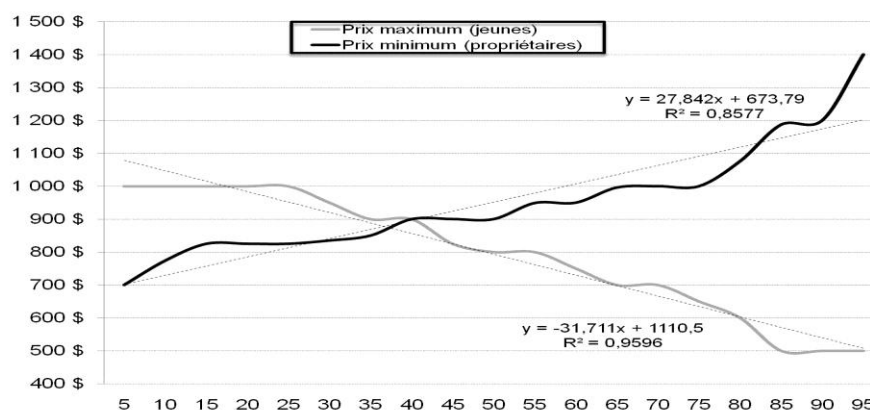
Parallèlement à ces enjeux, il y a celui tout aussi important de la survie de l'industrie des écoles de conduite. Lors des groupes de discussion, les propriétaires ont, dans une très forte majorité, fait connaître leur mécontentement quant au prix maximum actuel. Ce dernier ne serait pas suffisamment élevé pour leur permettre de survivre tout en offrant des conditions de travail qui favorisent la rétention des employés. De plus, ils ont souligné les investissements importants qu'ils ont eu à mettre en œuvre pour se conformer aux nouvelles exigences. Certains propriétaires ont même dévoilé qu'ils réussissaient à être rentables uniquement parce qu'ils sacrifiaient une partie de leur salaire et travaillaient de nombreuses heures. Bref, cette industrie semble très précaire et présente des

caractéristiques distinctives. Les heures de travail y sont atypiques. Effectivement, les jeunes étant disponibles principalement les soirs de semaine et les fins de semaine, ces moments sont privilégiés pour suivre les cours théoriques et pratiques. Les conditions de travail qui découlent de cette réalité sont peu attrayantes pour les employés et ne permettent pas une bonne conciliation travail-famille. De plus, les salaires offerts aux employés stagnent dans le temps. La majorité des propriétaires affirment ne pas pouvoir hausser les salaires annuellement, car historiquement, le prix des cours est demeuré relativement le même, alors que le coût des intrants a continué à augmenter (prix de l'essence, coût de location des locaux, etc.).

Les faits exposés permettent de saisir deux réalités divergentes et opposées. Les intérêts de ces deux catégories d'acteurs semblent peu conciliables. Les consommateurs (les jeunes qui suivent les cours) souhaitent payer le plus bas prix possible pour les cours, d'autant plus qu'à l'âge où ils obtiennent leur permis, leurs capacités financières demeurent limitées. De l'autre côté, les propriétaires ont intérêt à ce que le prix soit le plus élevé possible pour maximiser leurs profits, mais doivent toutefois s'assurer que le prix des cours permet un achalandage de jeunes suffisamment important pour assurer la survie de leur école.

En prenant en compte les divers éléments présentés, ainsi que les données obtenues à partir des sondages, il est possible d'effectuer une mise en perspective économique de la situation. La figure 2 permet de voir les répartitions de prix maximum (jeunes) et minimum (propriétaires).

Figure 2 : Prix minimum d'équilibre du marché



En appliquant un intervalle de confiance de 95 % (deux fois l'écart-type), il est possible de dire que pour le groupe des jeunes qui suivent les cours de conduite, le prix maximum qu'ils sont prêts à déboursier est de 800,67 \$, plus ou moins 450,32 \$; le prix maximum qu'ils sont prêts à payer varie dans la fourchette de 350,35 \$ à 1 250,99 \$. Si nous appliquons le même intervalle de confiance au prix minimum auquel les propriétaires accepteraient de fournir les cours, nous obtenons un prix de 951,73 \$, plus ou moins 480,94 \$, un prix minimum qui se situe donc entre 470,79 \$ et 1 432,67 \$. À partir des équations de régression linéaire estimées, il est possible de déterminer l'intersection entre le consentement maximum à payer par les jeunes et le consentement minimum des prix

acceptés par les propriétaires pour offrir les cours. Ce prix d'équilibre se situe à 877,96 \$, ce qui nous amène à constater que le prix maximum fixé aujourd'hui à 825 \$ est en dessous du niveau requis issu des sondages.

Un autre outil pour établir le prix maximum a été élaboré. Il s'agit d'un tableau (tableau 7) présentant le prix approprié en fonction de divers coefficients de variation, comme l'exprime l'équation suivante.

$$\text{Prix optimal} = \alpha \text{ Prix max. élèves} + (1 - \alpha) \text{ Prix min. proprios où } 0 \leq \alpha \leq 1$$

Tableau 7 : Pondération du prix d'équilibre du marché

Coefficient de variation du prix (jeunes/proprios)	Jeunes avec cours (prix max. = 800,67 \$)	Proprios (prix min. = 951,73 \$)	Prix pondéré
0 % – 100 %	0 \$	951,73 \$	951,73 \$
10 % – 90 %	80,07 \$	856,56 \$	936,63 \$
20 % – 80 %	160,13 \$	761,38 \$	921,51 \$
30 % – 70 %	240,20 \$	666,21 \$	906,41 \$
40 % – 60 %	320,27 \$	571,04 \$	891,31 \$
50 % – 50 %	400,34 \$	475,87 \$	876,21 \$
60 % – 40 %	480,40 \$	380,69 \$	861,09 \$
70 % – 30 %	560,47 \$	285,52 \$	845,99 \$
80 % – 20 %	640,54 \$	190,35 \$	830,89 \$
90 % – 10 %	720,60 \$	95,17 \$	815,77 \$
100 % – 0 %	800,67 \$	0 \$	800,67 \$

Ce tableau permet de voir que, si la décision du prix maximum est fondée uniquement sur le point de vue des propriétaires, le prix sera de 951,73 \$. À l'inverse, si le prix maximum repose sur les préférences des jeunes, le prix maximum sera de 800,67 \$. À partir de ce tableau, il est donc possible d'accorder plus de poids à l'un ou l'autre des groupes, selon les enjeux qui sont privilégiés. Nous recommandons toutefois d'accorder un poids égal aux deux groupes, ce qui porterait le prix maximum à 876,21 \$.

Les deux méthodes présentées permettent d'en arriver à des résultats très similaires. Dans le premier cas, le prix maximum est de 877,96 \$, alors qu'il est de 876,21 \$ à partir de la seconde méthode de calcul. La différence, par rapport au prix maximum actuel, se porte donc à une cinquantaine de dollars. Cela signifie donc que, si la réglementation encadrant le prix maximum est maintenue, il serait préférable que le prix maximum soit haussé au niveau obtenu dans nos analyses. Les analyses effectuées à partir des données fournies pour l'année 2010 permettent de croire que le prix maximum devrait être haussé à 880 \$.

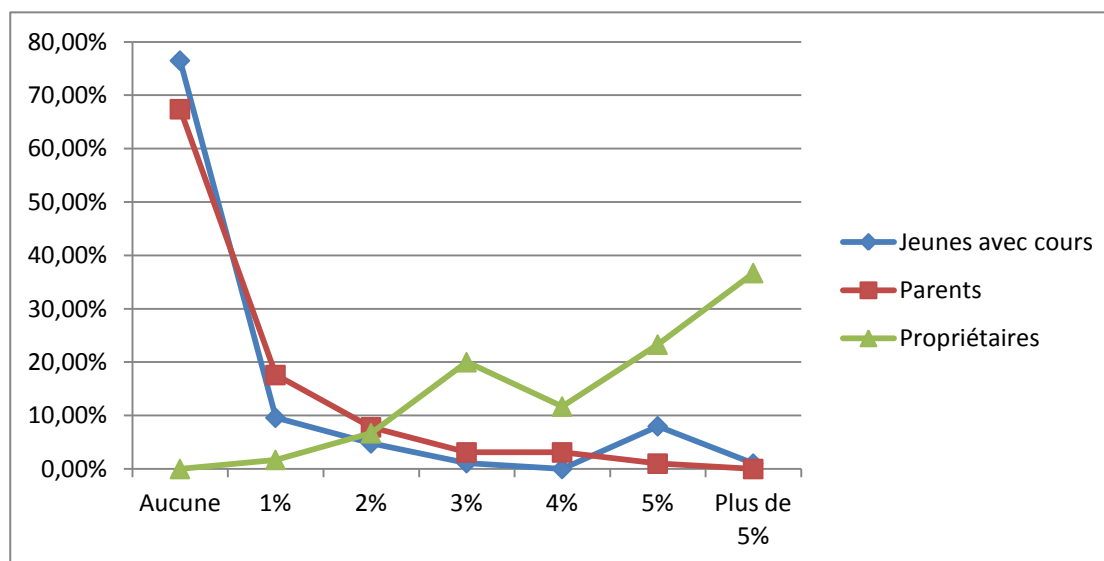
Un autre élément important sur lequel il faut se pencher est celui de l'indexation annuelle du prix maximum des cours. Il apparaît pertinent qu'une forme d'indexation soit mise en place afin d'éviter des mises à jour abruptes à intégrer plus tard. Par contre, ce qui est plus difficile, c'est d'établir le taux d'indexation qui serait approprié pour cette industrie. Les données des sondages permettent d'alimenter les réflexions entourant cet aspect. Le tableau 8 présente d'ailleurs les divers taux privilégiés par les différents groupes consultés.

Tableau 8 : Indexation annuelle acceptée/souhaitée

Indexation annuelle	Jeunes avec cours	Parents	Propriétaires
Aucune	76,5 %	67,4 %	0 %
1 %	9,6 %	17,6 %	1,7 %
2 %	4,8 %	7,8 %	6,7 %
3 %	1,1 %	3,1 %	20 %
4 %	0 %	3,1 %	11,7 %
5 %	8 %	1 %	23,3 %
Plus de 5 %	0 %	0 %	36,7 %

Les variations entre les groupes sont très importantes. Il est possible de remarquer que le groupe des jeunes et celui des parents sont majoritairement défavorables à l'introduction d'une indexation. Il est facile de concevoir que le consommateur ne souhaite pas payer plus cher, et ce, peu importe le produit ou le service dont il serait question. Du côté des propriétaires, nous pouvons observer que 60 % des répondants favorisent une indexation annuelle de 5 % ou plus. En examinant la figure 3, il est encore plus facile de voir que les tendances entre les propriétaires et les autres groupes sont opposées.

Figure 3 : Taux d'indexation accepté/souhaité



Les tendances qui se dégagent des sondages demeurent des indicateurs imparfaits pour fixer le taux d'indexation. Idéalement, le taux à utiliser serait celui de l'indice des prix à la production dans le secteur du transport. Un tel taux permet de fonder la décision sur des données objectives et réelles plutôt qu'estimées. Toutefois, il n'en existe pas pour l'industrie particulière des écoles de conduite. Nous pouvons par contre nous inspirer des taux canadiens de variation annuelle des coûts liés au transport⁹. Nous obtenons ainsi une augmentation de 5,1 % pour les transports. Pour le transport privé, la variation annuelle est de 4,9 %, et pour le taxi et les autres types de transport locaux et de banlieue, la variation est de 3,9 %. Les éléments présentés pourront alimenter les réflexions quant au taux d'indexation qui serait approprié.

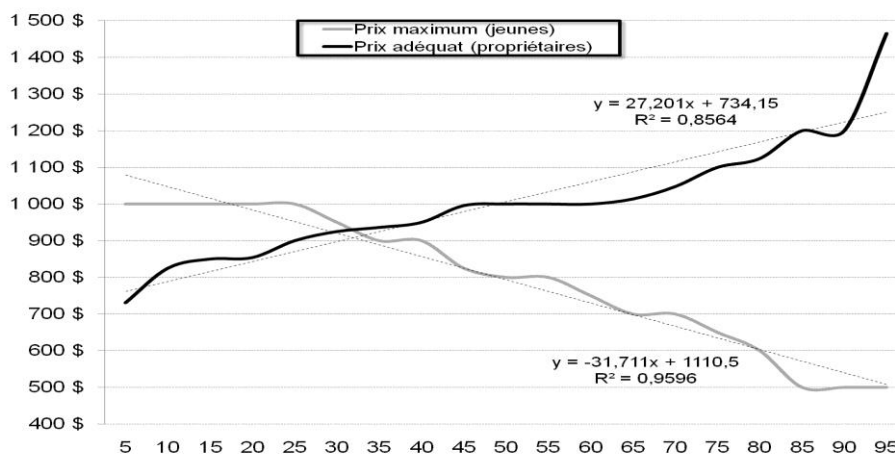
Recommandation 1 : à partir des données pour l'année 2010, nous recommandons une hausse du prix maximum à 880 \$.

Recommandation 2 : nous recommandons l'adoption d'une indexation annuelle de la tarification des cours.

1.4.2 Libre marché

La deuxième hypothèse de changement réglementaire examinée est celle qui laisse le marché fixer librement les prix. Cette hypothèse en est une où il n'y a aucune intervention gouvernementale et aucune réglementation des prix. Pour étudier cette hypothèse, sur le plan économique, les variables utilisées sont celles du prix maximum que les jeunes sont prêts à payer et du prix jugé adéquat par les propriétaires. La figure 4 permet de bien voir la distribution de ces deux variables.

Figure 4 : Prix d'équilibre du marché



En appliquant un intervalle de confiance de 95 %, il est possible de dire que pour le groupe des jeunes qui suivent les cours de conduite, le prix maximum qu'ils sont prêts à déboursier est de 800,67 \$, plus ou moins 450,32 \$; le prix maximum qu'ils sont prêts à payer se situe

⁹ Données comparatives pour les périodes de février 2010 à février 2011 provenant de CANSIM (Statistique Canada).

donc dans la fourchette de 350,35 \$ à 1 250,99 \$. Si nous appliquons le même intervalle de confiance au prix jugé adéquat pour les propriétaires d'école de conduite, nous obtenons un prix de 1 004,85 \$, plus ou moins 556,12 \$; un prix qui se situe donc entre 448,73 \$ et 1 560,97 \$. À partir des équations de régression linéaire estimées, il est possible de déterminer l'intersection entre le consentement maximum à payer par les jeunes et le prix jugé approprié par les propriétaires pour offrir les cours. Ce prix d'équilibre se situe à 907,92 \$, ce qui représente un fardeau financier plus important pour les jeunes et les parents que l'hypothèse du maintien d'un prix maximum.

Les données présentées sont fondées sur la moyenne des groupes. Il semble toutefois important d'apporter quelques nuances pour mieux saisir les conséquences que pourrait avoir la libéralisation du marché. Dans les zones où le jeu de la compétition peut s'exercer (milieux urbain et semi-urbain), les règles du marché nous permettent de croire que les prix demeureraient autour du montant estimé. Les propriétaires n'auraient d'autres choix que de maintenir des prix plus bas pour réussir à être concurrentiels par rapport aux autres écoles de leur milieu. Toutefois, là où il y a davantage lieu de s'inquiéter, c'est dans les milieux où les écoles sont peu nombreuses et où il y a pour ainsi dire absence de concurrence. Effectivement, les résultats des sondages permettent de constater que les prix jugés adéquats par les propriétaires sont supérieurs à 1 000 \$ pour 34,8 % des répondants et vont jusqu'à une hauteur de 2 000 \$. Ces cas extrêmes peuvent compromettre de manière importante l'accessibilité des jeunes aux cours, ce qui rejoint les craintes exprimées par le Protecteur du citoyen.

Compte tenu des analyses effectuées et du fait que le prix d'équilibre du marché exposé dans cette section et celui présenté à la section précédente ne présentent qu'une variation d'une trentaine de dollars, l'option du prix maximum ajusté semble plus appropriée. En effet, l'hypothèse du prix maximum permet de minimiser les impacts négatifs de l'augmentation des coûts pour les jeunes, d'autant plus que les cours sont incontournables pour avoir accès au permis de conduire. La recommandation du Protecteur du citoyen pourrait ainsi être suivie tout en assurant la rentabilité et la viabilité des écoles de conduite. Donc, compte tenu des intérêts de chacun des groupes, l'hypothèse du prix maximum semble permettre un meilleur compromis sociétal.

1.4.3 Prix maximum en fonction des caractéristiques des régions

La dernière hypothèse de travail qui avait initialement été formulée est celle d'un prix maximum modulable en fonction de l'éloignement géographique et de la démographie particulière de certaines régions. La première analyse a consisté à discerner les différences entre les régions administratives quant aux diverses questions posées concernant les prix. Lorsque des analyses statistiques sont effectuées à partir des réponses qu'ont données les jeunes qui suivent les cours à la question sur le prix actuel des cours qu'ils suivent, trois régions se distinguent. Tout d'abord, les deux régions où les prix sont significativement plus bas ($\alpha = 0,05$) sont les régions de l'Estrie et de Laval. À l'opposé, la région où les prix sont plus élevés, de manière statistiquement significative ($\alpha = 0,05$), est celle du Centre-du-Québec. Il importe également de souligner que les prix rapportés par les jeunes sont anormalement élevés. Nous avons émis le postulat que la question avait été mal interprétée et que les jeunes avaient fourni un prix qui incluait les taxes, alors que le prix recherché était celui sans les taxes. Cependant, même en excluant les taxes des montants

donnés, certaines moyennes régionales demeurent au-dessus du prix maximum permis par la loi. Une fois les taxes ajoutées au prix permis par la loi, nous devrions obtenir des moyennes d'au plus 940 \$. Or, les moyennes pour les régions suivantes excèdent ce coût : Montérégie (moyenne de 945,93 \$ à partir de 29 observations), Côte-Nord (moyenne de 950 \$ à partir de 2 observations), Chaudière-Appalaches (moyenne de 952,92 \$ à partir de 13 observations), Capitale-Nationale (moyenne de 965,33 \$ à partir de 18 observations), Outaouais (moyenne de 971 \$ à partir de 11 observations), Lanaudière (moyenne de 973,06 \$ à partir de 17 observations), Bas-Saint-Laurent (moyenne de 986,29 \$ à partir de 7 observations), Mauricie (moyenne de 1 000 \$ à partir de 4 observations) et Centre-du-Québec (moyenne de 1 040,20 \$ à partir de 5 observations). Ces données nous amènent à nous interroger fortement. Plusieurs scénarios peuvent expliquer ces montants élevés. Par exemple, il est légitime de se demander si les propriétaires ne factureraient pas plus cher que le prix légalement permis. Une autre explication pourrait être que les jeunes ne connaissent pas avec précision le prix payé, soit parce que ce sont les parents qui paient les frais ou encore parce que l'école ne donne pas un prix global, mais plutôt un prix par cours. Une autre possibilité serait que les propriétaires, pour assurer la rentabilité, exigent des étudiants qu'ils paient des frais administratifs ou des cours supplémentaires. Si nous nous fions aux données fournies dans les sondages par les jeunes qui suivent présentement les cours, les coûts supérieurs au prix permis par la loi ne sont pas des cas isolés.

Lorsque le même exercice d'analyse est effectué auprès du groupe des propriétaires et que nous observons la variable du coût actuellement facturé aux jeunes pour suivre les cours de conduite, deux régions administratives se distinguent des autres sur le plan statistique ($\alpha = 0,05$). Il s'agit des régions de Montréal, pour laquelle les prix sont plus bas, et de celle du Bas-Saint-Laurent, pour laquelle les prix apparaissent supérieurs. La surfacturation est un élément qui ressort également auprès de ce groupe. Il est possible d'observer que pour la région de la Côte-Nord et pour celle du Bas-Saint-Laurent, les prix sont supérieurs à celui stipulé par la loi (les moyennes sont respectivement de 833,33 \$ à partir de 3 observations, et de 844,71 \$ à partir de 7 observations). Il faut par ailleurs noter que, sur une base individuelle, le maximum facturé par les propriétaires, à partir des réponses fournies par ces derniers, est de 988 \$. Il n'a pas été permis d'explorer les raisons de ces résultats dans le cadre de l'étude, mais les mêmes hypothèses explicatives demeurent (mêmes hypothèses que celles du paragraphe précédent).

À partir des données présentées jusqu'à présent, il n'est pas possible de démontrer clairement qu'il existe des différences entre les régions administratives quant au prix des cours. En effet, les régions qui se distinguent pour leur prix plus élevé ou leur prix plus bas ne sont pas les mêmes pour les deux groupes concernés (jeunes qui suivent les cours et les propriétaires), ce qui nous empêche d'émettre des constats clairs. De plus, le nombre de répondants étant limité dans chacune des régions administratives, il serait imprudent de généraliser les résultats de la présente étude et de conclure qu'elles sont représentatives de chacune des régions administratives. S'il s'avérait nécessaire de fixer un prix en fonction des régions administratives, il serait possible de s'inspirer des valeurs de l'offre et de la demande pour chacune des régions. Ces données sont présentées à la figure 5. Un exercice de pondération similaire à celui présenté dans la section sur le prix maximum pourrait être effectué à partir de ces données. Toutefois, comme les données ont été obtenues à partir d'un nombre restreint d'observations et que nous ne disposons pas de données pour l'ensemble des régions, cette option semble peu pertinente.

Par la suite, des analyses ont également été effectuées afin de voir s'il y avait des différences statistiquement significatives entre les types de milieu (urbain, semi-urbain ou rural) quant au prix des cours. Aucune différence significative n'a pu être relevée à partir des analyses effectuées.

Ces constats ne nous permettent pas de conclure qu'il est justifié d'établir un prix maximum modulable en fonction des régions. Pour valider pleinement cette hypothèse, le meilleur moyen serait d'effectuer le calcul des coûts de revient en fonction des régions administratives et des types de milieu. Une telle analyse nécessiterait des données sur les coûts d'exploitation et un accès aux livres comptables des écoles de conduite, ce qui va au-delà du mandat qui nous a été confié.

Il apparaît toutefois que des situations exceptionnelles pourraient justifier un traitement différencié. Il va de soi que si un instructeur doit prendre l'avion pour aller donner les cours, les coûts dépasseront les coûts normaux du cours, coûts sur lesquels nos analyses ont été fondées. Les situations d'exception nécessiteront des solutions originales et novatrices afin d'éviter que des inégalités d'accès à la conduite automobile ne soient créées entre les jeunes. L'État pourrait jouer un rôle important dans ces situations en adoptant diverses mesures (assouplissement de la réglementation, soutien à l'industrie pour maintenir l'accessibilité financière et géographique, offre de cours de conduite en milieu scolaire, apprentissage avec un accompagnateur expérimenté, etc.).

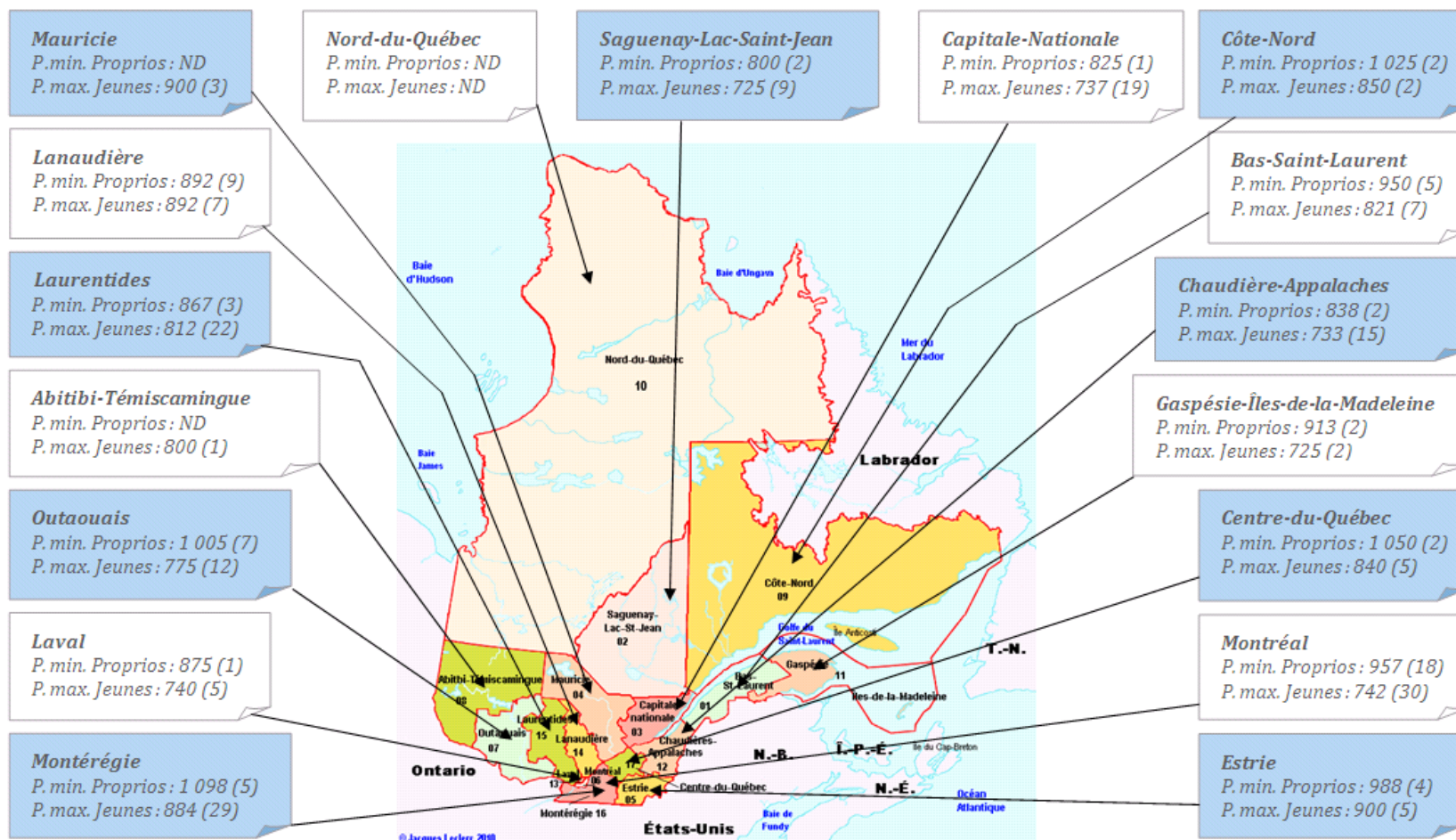
1.4.4 Prix minimum

L'hypothèse de changement réglementaire la plus réclamée par les gens de l'industrie est celle de l'introduction d'un prix minimum combinée à l'abolition du prix maximum. Lors des groupes de discussion, les propriétaires ont affirmé qu'un prix minimum contribuerait à stabiliser économiquement leur école, en minimisant les impacts négatifs d'une trop grande concurrence entre les producteurs. Cependant, un prix minimum ne profiterait à l'industrie que dans la mesure où il serait plus élevé que le prix d'équilibre. Cela aurait pour impact d'augmenter les bénéfices des écoles les plus rentables, mais aurait également l'effet pervers d'augmenter le fardeau assumé par les jeunes et leurs parents. Cette hypothèse serait celle comportant le risque des coûts les plus élevés pour le consommateur, ce qui pourrait mettre en péril le respect du principe de l'accessibilité financière aux cours, principe qui a été prôné par le Protecteur du citoyen. Une telle hypothèse ajouterait également des situations de « rente » qui pourraient défavoriser la performance et la concurrence. Les propriétaires en retireraient des bénéfices importants, certes, mais les jeunes et les parents perdraient beaucoup sur le plan de l'accessibilité financière. Donc, à partir de notre compréhension des enjeux rattachés au prix des cours et des lois régissant les marchés, il ne nous est pas possible de recommander cette hypothèse réglementaire.

1.4.5 Campagne d'information et de sensibilisation

Pour les analyses économétriques, nous avons préféré ne pas inclure les frais liés à des campagnes d'information et de sensibilisation, car elles ne sont pas directement liées aux changements réglementaires, c'est-à-dire qu'elles n'auront pas d'impact direct sur le prix des cours. Il s'agit véritablement d'une mesure parallèle. De plus, comme il est difficile d'en estimer les coûts et les effets (ces derniers varient en fonction des campagnes), il apparaissait plus judicieux de ne pas les inclure dans les projections effectuées. Les

Figure 5 : Données pour établir un prix d'équilibre par région administrative



sondages menés auprès des divers groupes consultés permettent toutefois d'apporter des informations intéressantes pour juger de la pertinence de cette mesure et du soutien dont elle bénéficie.

Lorsque les groupes consultés ont été interrogés quant à leur connaissance du fait que le prix des cours de conduite avait été haussé, des différences entre les groupes ont pu être observées. Les groupes les moins directement concernés par le prix étaient proportionnellement moins au courant de la hausse du prix des cours. Ainsi, ce sont 58,7 % des parents et 46,6 % des jeunes qui ne suivent pas la nouvelle formule des cours qui n'étaient pas au courant de la hausse des prix. Pour les jeunes inscrits, seulement 12,2 % de ceux-ci avancent ne pas avoir été au courant du prix des cours au moment de leur inscription à ces derniers. Finalement, du point de vue des propriétaires, c'est 85,3 % de la clientèle qui serait bien informée du prix des cours. Ces résultats permettent de constater qu'une campagne d'information portant précisément sur le prix des cours pourrait être bénéfique pour une part importante de la population. Une meilleure connaissance du prix des cours pourrait d'ailleurs favoriser une meilleure planification financière des coûts à assumer, tant pour les jeunes que pour les parents, ce qui contribuerait à diminuer le fardeau à assumer au moment de suivre les cours.

Enfin, lorsque nous avons demandé aux différents groupes de répondants quelles étaient les autres mesures que le gouvernement pourrait mettre en place pour diminuer les accidents chez les jeunes, une majorité de personnes se sont montrées favorables aux campagnes d'information et de sensibilisation. Ce sont 59,7 % des parents, 52,3 % des jeunes qui ne sont pas inscrits aux cours, 58,2 % des jeunes qui suivent les nouveaux cours et 53 % des propriétaires qui étaient de cet avis. La présente étude table, dans toutes ses analyses, sur le maintien de campagnes d'information et de sensibilisation à la sécurité routière.

2 Analyses coûts-avantages

Le tableau 9¹⁰ présente les estimations qui ont été utilisées pour effectuer les analyses coûts-avantages, soit la valeur actuelle nette (VAN), le taux de rendement interne (TRI), le ratio coût/efficacité et le ratio bénéfice/coût. Les données doivent toutefois être interprétées avec précaution. Elles demeurent basées sur des estimations et doivent être comprises comme étant des tendances se rapprochant de la réalité et non comme étant la réalité absolue. De plus, sur un horizon de 30 ans, il n'est pas possible de prédire avec exactitude quel sera l'impact des facteurs externes. À titre d'exemple, les changements technologiques apportés aux véhicules automobiles diminueront peut-être les accidents de façon importante. Dans cette éventualité, l'exercice effectué ici surestime alors les effets de l'introduction du nouveau cours de conduite obligatoire. Finalement, pour en arriver à effectuer les projections sur 30 ans, il a été nécessaire de fixer certains paramètres, même si ces derniers varieront sans doute dans le temps. Par exemple, les données utilisées pour les accidents sont celles de 2009 et l'hypothèse de travail postule que ce taux demeure fixe dans le temps. Il en est de même pour le nombre des étudiants qui suivent les cours de conduite, les données utilisées étant celles de 2008.

¹⁰ Les valeurs présentées sont celles du scénario où les taux de réduction des accidents sont ceux issus de la moyenne des médianes des sondages et où la réduction de la mortalité est de 18 %.

Tableau 9 : Données utilisées pour le calcul des coûts et des bénéfices liés aux changements réglementaires

Coûts	2010
Société	
Bruit	(1 008 301,27 \$)
Pollution de l'air	(260 972,09 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(177 638,96 \$)
Sous-total :	(1 446 912,33 \$)
Gouvernement	
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	(2 000 000 \$)
Achat du progiciel de gestion des examens	(4 000 000 \$)
Heures supplémentaires	(135 000 \$)
Sous-total :	(6 135 000,00 \$)
Propriétaires d'école de conduite	
Formation	(2 766 407,46 \$)
Un employé supplémentaire/école	(15 444 226,02 \$)
Ressources matérielles	(11 948 105,64 \$)
Usure et entretien des voitures	(7 488 196,92 \$)
Sous-total :	(37 646 936,04 \$)
Parents/Jeunes	
Manuel <i>Guide de la route</i>	(2 534 608,01 \$)
Manuel <i>Véhicule de promenade</i>	(2 534 608,01 \$)
Coût des cours	(62 348 174,62 \$)
Coût d'opportunité de 2 h de formation (parents)	(11 383 548,46 \$)
Valeur financière du temps de transport des jeunes	(85 437 247,31 \$)
Sous-total :	(164 238 186,42 \$)
Total des coûts :	(209 467 034,78 \$)
Bénéfices	2010
Société¹¹	
Blessures légères	22 415 587,26 \$
Blessures graves	6 445 252,76 \$
Dégâts matériels	10 021 318,96 \$
Vies sauvées (scénario 18 %)	13 444 791,40 \$
Sous-total :	52 326 950,37 \$
Gouvernement	
Taxes	11 709 074,92 \$
Impôts	0 \$
Sous-total :	11 709 074,92 \$
Propriétaires d'école de conduite	
Augmentation brute des revenus	54 803 838,69 \$
Sous-total :	54 803 838,69 \$
Total des bénéfices :	118 839 863,98 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	107 130 789,06 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	(90 627 170,80 \$)
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	(102 336 245,72 \$)

¹¹ Les coûts associés aux différents types d'accidents et de décès découlent de la valeur sociétale établie pour un accident ou un décès et, par conséquent, ne doivent pas être compris comme étant les coûts d'indemnisation de la SAAQ pour un accident ou un décès.

Pour tester la sensibilité au risque de la rentabilité de la réglementation, diverses hypothèses de travail ont été utilisées : 1) des variations de la réduction de la mortalité, tout en maintenant fixe la diminution des autres types d'accidents (des diminutions de 18 %, de 15 %, de 8 %, de 5 % et de 1 % ont été testées); 2) des réductions de l'ensemble des types d'accidents, y compris ceux qui sont mortels (des diminutions de 15 % et de 5 % ont été appliquées) et 3) l'utilisation de coûts de la vie et des accidents découlant de la méthode du capital humain (données provenant du *Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport* produit par la Direction des affaires corporatives du Gouvernement du Québec en 2008). Il est possible de consulter les tableaux de projection des 30 prochaines années pour chacun des scénarios étudiés à l'annexe 4 du rapport.

La première donnée présentée est le **bruit**. Il s'agit d'un coût social associé à l'utilisation de voitures lors des cours pratiques de conduite et au transport des jeunes effectué par les parents pour que ces derniers puissent assister aux cours. Dans un premier temps, il faut calculer quel est le nombre d'heures de conduite pratique qui est engendré par l'introduction des nouveaux cours obligatoires (voir tableau 10 pour les détails).

Tableau 10 : Temps de transport des jeunes

Groupes	Nombre	Heures de pratique (2008)	Heures de pratique (2010)	Augmentation heures/étudiant	Augmentation totale des heures
Avec cours	66 852	12	15	3	200 556
Sans cours	44 667	0	15	15	670 005
Total	111 519	-	-	-	870 561

L'augmentation totale des heures de conduite en tenant compte de la composition des 2 groupes de jeunes est donc de 870 561 heures. Ensuite, le même processus doit être appliqué pour obtenir l'augmentation globale du nombre de cours pour lesquels les parents doivent transporter les jeunes, pour que ces derniers puissent suivre les cours (tableau 11).

Tableau 11 : Nombre de cours où les parents doivent transporter leur jeune

Groupes	Nombre	Nombre de cours (2008)	Nombre de cours (2010)	Augmentation cours/étudiant	Augmentation totale des cours
Avec cours	66 852	20	27	7	467 964
Sans cours	44 667	0	27	27	1 206 009
Total	111 519	-	-	-	1 673 973

L'augmentation totale du nombre de cours de conduite à l'échelle de la province est donc de 1 673 973 cours annuellement. Afin de quantifier le coût social rattaché au bruit, nous avons utilisé les résultats de l'étude de Zhang et autres (2004). Ces auteurs ont établi le coût social du bruit à 0,0068 \$ par kilomètre parcouru, valeur qui est exprimée en dollars canadiens de 2002. Une hausse annuelle de 2 % a donc été appliquée à ce coût pour en actualiser la valeur monétaire (valeur de 2010). En ce qui concerne l'augmentation des

heures de pratique découlant de la mise en œuvre du nouveau cours, une hypothèse de 30 kilomètres parcourus par cours a été appliquée. Cette donnée semble appropriée étant donné que la durée des cours pratiques est de 55 minutes, et qu'il faut compter certaines périodes d'arrêt pendant lesquelles le moniteur présente certaines notions à l'élève. Pour le transport des jeunes effectué par les parents, une hypothèse de 60 kilomètres a été retenue. L'hypothèse signifie donc que les parents vivent en moyenne dans un rayon de 30 kilomètres de l'école de conduite que leur jeune fréquente et qu'ils attendent le jeune pendant le cours. Il est vrai que certains jeunes peuvent se rendre aux cours par d'autres moyens, tels que le covoiturage ou le transport en commun. Toutefois, il est permis de croire que certains parents ont à parcourir une plus grande distance que 30 kilomètres, faute d'écoles situées à proximité. De plus, pour les cas où les parents demeurent plus près de l'école, il est possible qu'ils retournent à la maison pendant le cours du jeune, ce qui implique une plus grande distance parcourue. Le coût social relié au bruit est donc estimé à 1 008 301,27 \$ pour l'année 2010.

Le coût supplémentaire de la **pollution de l'air** engendré par les changements réglementaires a également été calculé. Il s'agit encore ici du coût social associé à l'utilisation additionnelle de voitures lors des cours pratiques de conduite, et au transport des jeunes effectué par les parents pour que ces derniers puissent assister aux cours. Le coût a également été déterminé à partir de l'étude de Zhang et autres (2004). Ces derniers ont fixé le coût de la pollution de l'air à 0,00088 \$ par kilomètre parcouru, par passager. Ce coût est encore une fois en valeur monétaire de 2002. Une hausse annuelle de 2 % a donc été appliquée pour obtenir la valeur monétaire de 2010. Les données exposées au point précédent sur les distances parcourues ont été appliquées pour en arriver à obtenir le coût social de la pollution de l'air. Pour 2010, ce coût semble avoir été de 260 972,09 \$.

Enfin, le dernier coût social engendré par le nouveau cours de conduite obligatoire est celui des **émissions de gaz à effet de serre**. Ce coût est associé à l'augmentation du temps d'utilisation des voitures pendant les cours de conduite pratiques, et au transport des jeunes par les parents pour que ces derniers puissent assister aux cours. Les données de l'étude de Zhang et autres (2004) ont permis de quantifier le coût des émissions de gaz à effet de serre à 0,000599 \$ par kilomètre parcouru, par passager. Ce coût étant en valeur monétaire de 2002, une hausse annuelle de 2 % a été exercée pour obtenir la valeur monétaire de 2010. Les distances parcourues exposées dans la section sur le coût du bruit ont été utilisées, ce qui a permis de quantifier le coût des émissions de gaz à effet de serre, qui est estimé à 177 638,96 \$ pour 2010.

En ce qui a trait aux investissements que le gouvernement a dû déployer pour mettre en place la nouvelle formation, ils sont de trois ordres. La SAAQ a investi 2 000 000,00 \$ pour **élaborer et mettre en œuvre la nouvelle formule des cours**. Ensuite, elle a dû déboursier 4 000 000,00 \$ pour qu'un nouveau **progiciel de gestion des examens** soit mis en place. Finalement, la SAAQ a fait face à des coûts reliés aux **heures supplémentaires** des employés qui ont dû travailler à l'élaboration et à la mise en place des nouveaux cours. Les données fournies par la SAAQ ont permis de fixer ce coût à 135 000 \$, en tenant compte de l'ensemble des coûts (frais de gestion, ressources humaines, etc.).

Divers coûts découlant directement de la mise en œuvre de la nouvelle formule des cours de conduite ont été à la charge des propriétaires d'école de conduite. Parmi ces coûts, il y a

la **formation des employés** à la nouvelle formule des cours. Le coût de mise à niveau pour un instructeur est de 390 \$ plus les taxes, et de 240 \$ plus les taxes pour un moniteur. Dans le cas d'un nouvel instructeur, pour une formation complète, le coût est de 1 261,50 \$ plus les taxes, et de 1 342,50 \$ plus les taxes pour un moniteur. Le coût lié à la formation a été obtenu en utilisant le nombre d'employés moyen estimé à partir des sondages (1,82 instructeur expérimenté; 3,95 moniteurs expérimentés; 0,24 nouvel instructeur et 0,59 nouveau moniteur). De plus, le salaire moyen obtenu pour les instructeurs et moniteurs a été appliqué aux heures de formation, puisque les formations sont généralement payées par l'employeur. Cela a permis d'établir que le coût lié à la formation des employés a été de 2 766 407,46 \$ en 2010.

Ensuite, les propriétaires ont dû embaucher, en moyenne, un peu plus d'un **employé supplémentaire** par école (1,33 employé, donnée obtenue à partir du sondage et des groupes de discussion). Le salaire moyen de chaque catégorie d'employés a été appliqué à l'augmentation moyenne de chaque type de ressource, ce qui permet d'obtenir un coût salarial moyen par école de 35 260,79 \$. Ce montant, appliqué à l'ensemble des écoles de conduite, permet d'estimer les coûts liés à l'embauche d'employés supplémentaires qui seraient de 15 444 226,02 \$ en 2010.

Dans le sondage leur étant destiné, les propriétaires ont rapporté avoir dû faire des investissements en **ressources matérielles** de l'ordre de 27 278,78 \$ par école, ce qui représente un coût global de 11 948 105,64 \$ en 2010.

Finalement, le dernier coût calculé pour les propriétaires d'école de conduite est l'**usure et l'entretien des voitures**. Il est à noter que seule l'augmentation des coûts engendrés par la hausse de l'achalandage est calculée, puisque les autres frais étaient déjà présents avant les changements réglementaires. Une hausse de 40 %¹² de la clientèle engendre une moyenne de 1 987,58 heures de conduite supplémentaires par école, ce qui signifie environ 38 heures de conduite pratique supplémentaires par semaine par école. Donc, il est permis de croire qu'un seul véhicule supplémentaire par école de conduite permettrait de combler l'augmentation du besoin de véhicules. En maintenant l'hypothèse des 30 kilomètres parcourus par heure de pratique, en moyenne, il y aurait 59 627 kilomètres parcourus annuellement avec la nouvelle voiture achetée. À partir de données de 2006 qui ont été rapportées par la CAA, il a été possible d'estimer les coûts fixes et les coûts variables rattachés à l'ajout d'un véhicule par école de conduite. Le coût total d'un véhicule a été fixé à 15 794,38 \$, ce qui représente un coût total de 7 488 196,02 \$ pour 2010.

Les frais déboursés par les parents et les jeunes ont été quantifiés à partir des données des sondages et de diverses sources de référence. Pour suivre les cours, les jeunes doivent acheter deux manuels de cours, lesquels sont intitulés *Guide de la route* et *Véhicule de promenade*. Le coût de chacun de ces manuels est de 19,95 \$ plus les taxes, ce qui représente un coût annuel global de 2 534 608,01 \$ pour chacun de ces documents. Ensuite, le coût principal déboursé par cette catégorie d'acteurs a trait au **coût du cours** en lui-même. Compte tenu des données fournies par les jeunes, il est permis de croire que la

¹² La hausse de 40 % est fondée sur la proportion de personnes qui ne suivaient pas les cours avant la mise en application des changements réglementaires. La hausse n'a pas été aussi forte pour 2010. Toutefois, la situation s'équilibrera dans le temps et permettra d'en arriver à une hausse réelle de 40 %. Aux fins des analyses, c'est donc ce pourcentage d'augmentation qui est utilisé.

question a mal été interprétée et que le montant avancé par les jeunes inclut les taxes. Les taxes ont donc été retirées des montants obtenus à partir des sondages pour ce groupe. De plus, la moyenne obtenue pour le coût du cours par les jeunes et la moyenne obtenue par les propriétaires ont été pondérées dans une proportion de 50 % – 50 % afin de refléter une donnée le plus près possible de la réalité. En respectant les proportions de jeunes qui effectuaient déjà les cours en 2008, il a été possible de calculer que le coût supplémentaire engendré par la nouvelle formule des cours était de 62 348 174,62 \$ en 2010. Ensuite, le **coût d’opportunité rattaché au fait que les parents doivent accompagner leur enfant à un cours théorique** de deux heures a été calculé. Le coût utilisé est celui du PIB par heure, ce qui permet d’avancer que le coût global relié au fait de participer avec le jeune à une période de 2 heures de formation est de 11 383 548,46 \$. Finalement, la dernière donnée comptabilisée est celle de la **valeur financière découlant du transport des jeunes aux cours**. L’indicateur qui a été employé est encore le PIB par heure et il a été appliqué uniquement aux heures supplémentaires de transport que les parents doivent effectuer en respectant le prorata des jeunes qui étaient inscrits avant les changements réglementaires. Le coût engendré est donc de l’ordre de 85 437 247,31 \$ en 2010.

Il est possible d’anticiper les bénéfices qui pourront être retirés des changements réglementaires en appliquant diverses hypothèses de travail. Plusieurs bénéfices sociaux sont attendus de l’introduction des changements réglementaires qui ont pris place. Les quatre catégories de bénéfices sociaux qui ont été relevés sont : la réduction des accidents avec blessures légères, la réduction des accidents avec blessures graves, la réduction des accidents avec dégâts matériels et la réduction de la mortalité chez les jeunes découlant d’une baisse des accidents mortels¹³. Les taux d’accidents utilisés sont ceux de 2009 et sont tirés du *Dossier statistique bilan 2009 : Accidents, parc automobile, permis de conduire* publié par la SAAQ (2010). Plus précisément, les données utilisées sont celles du nombre d’accidents selon la nature des dommages et l’âge des conducteurs (dans le cas présent, les conducteurs âgés de 16 à 24 ans).

Pour la **réduction des accidents avec blessures légères**, le taux de réduction des accidents appliqué est la moyenne des médianes des réponses des quatre groupes consultés dans l’étude, soit une réduction de 33,75 %. Le nombre d’accidents avec blessés légers est donc de 11 058. Le coût d’une blessure légère utilisé dans les analyses est celui tiré de l’étude de Vodden et autres (2007) et est établi à 48 000 \$ (dollars canadiens de 2004). Un taux d’augmentation de 2 % par année a été appliqué afin d’obtenir une valeur monétaire en dollars de 2010, ce qui porte le total des bénéfices à 22 415 587,26 \$ pour la réduction estimée des accidents avec blessures légères. Il est à noter que ce montant représente le 1/9 de la baisse estimée, puisque ce sont seulement les 1/9 des jeunes âgés de 16 à 24 ans qui auront bénéficié de la nouvelle formation à la conduite en 2010. Le maximum des bénéfices sera donc atteint en 2019, lorsque l’ensemble des conducteurs de 16 à 24 ans aura reçu la nouvelle formation.

Tout comme pour la réduction des accidents avec blessures légères, le taux de **réduction des accidents avec blessures graves** est la moyenne des médianes des réponses des groupes consultés, soit une réduction de 28 %. Le nombre d’accidents avec blessés graves

¹³ Les coûts associés aux différents types d’accidents et de décès découlent de la valeur sociétale établie pour un accident ou un décès et, par conséquent, ne doivent pas être compris comme étant les coûts d’indemnisation de la SAAQ pour un accident ou un décès.

en 2009 était de 657 et le coût d'une blessure grave de 280 000 \$ (valeur établie par Vodden et autres, 2007, en dollars canadiens de 2004). Une fois le montant établi en valeur monétaire de 2010, et en appliquant encore une fois une diminution de 1/9 des accidents graves, nous obtenons des bénéfices de 6 445 252,76 \$ pour 2010.

En ce qui concerne les **accidents avec dégâts matériels**, la moyenne des médianes est de 32,5 %. Le nombre d'accidents avec dégâts matériels était pour sa part de 30 803 en 2009, et le coût moyen d'un accident avec dégâts matériels de 8 000 \$ (valeur tirée de l'étude de Vodden et autres, 2007, en valeur monétaire de 2004). Un taux d'augmentation annuel de 2 % a été appliqué pour obtenir une valeur monétaire en dollars de 2010. En appliquant une réduction de 1/9 de l'estimation effectuée par les répondants, le montant des bénéfices s'élève à 10 021 318,96 \$ pour 2010.

Finalement, la dernière catégorie de bénéfices établie pour la société est la valeur financière des **vies sauvées** par le fait que les jeunes aient suivi la nouvelle formation à la conduite automobile. Cet élément n'ayant pas été sondé à partir des questionnaires, diverses hypothèses de réduction ont été appliquées. Les hypothèses étudiées sont une réduction de 5 %, de 8 %, de 15 % et de 18 %, où le scénario à 5 % se veut le plus pessimiste et le scénario à 18 %, un scénario optimiste prenant ancrage, en partie, dans la littérature scientifique. En 2009, le nombre de décès était de 135, et la valeur financière d'une vie, de 4,25 millions de dollars (donnée provenant de Vodden et autres, 2007 et exprimée en valeur monétaire de 2004). En considérant une réduction de 1/9 des taux estimés, les gains varient respectivement de 13 444 791,40 \$ (scénario optimiste de 18 %) à 3 734 664,28 \$ (scénario pessimiste de 5 %).

Les bénéfices pour le gouvernement sont de deux ordres : les taxes et les impôts. Bien que ces deux données soient ici présentées, elles ne sont pas prises en compte dans les différentes analyses économétriques. Effectivement, ces montants constituant des transferts monétaires et non une valeur ajoutée, il faut généralement les exclure des analyses. Cette idée est d'ailleurs illustrée dans le tableau 9, où les totaux sont présentés avec et sans les taxes. Le montant des **taxes** découle du coût des nouveaux cours en respectant le prorata des inscriptions qui avaient cours en 2008 (c'est-à-dire que pour 60 % des élèves inscrits, l'augmentation de la taxe est calculée uniquement sur la différence entre ce qui était payé en 2008 et ce qui a été payé en 2010, alors que l'augmentation des taxes est calculée sur la totalité du coût pour les 40 % des élèves qui ne s'inscrivaient pas aux cours avant l'imposition de ces derniers). En appliquant le taux des taxes qui était valide en 2010, nous obtenons donc un bénéfice (incluant TPS et TVQ) de 11 709 074,92 \$. Pour les bénéfices découlant des **impôts**, étant donné que l'impôt sur le revenu de 2010 est payé en 2011, il n'y a aucun gain tangible pour 2010, mais des gains sont à prévoir pour les années subséquentes.

La dernière catégorie de bénéfices touche les propriétaires d'école de conduite et il s'agit de l'**augmentation brute du revenu des écoles**. Cette augmentation a été calculée de la façon suivante : la différence entre le coût de 2010 et le coût de 2008 pour les 60 % des élèves qui suivaient déjà les cours, et la totalité du coût pour les 40 % des jeunes qui ne suivaient pas les cours de conduite. Cela permet d'estimer que le bénéfice a été de l'ordre de 54 803 838,69 \$ en 2010.

2.1 Valeur actuelle nette (VAN)

La valeur actuelle nette est un indicateur de mesure de la valeur actuelle d'une intervention ou d'un investissement donné. La VAN constitue la somme des valeurs actuelles de tous les flux monétaires d'un projet, aussi bien positives (entrées d'argent) que négatives (sorties d'argent). Plus précisément, le calcul de la VAN convertit tous les flux monétaires futurs (sur N années) en valeur actuelle, c'est-à-dire la valeur présente. La formule pour calculer la VAN est la suivante :

$$VAN_n = (VA_1 + VA_2 + \dots + VA_n) - \text{Coût de l'investissement initial}$$

La valeur actuelle nette des différents scénarios a été calculée à partir de divers taux d'actualisation. Le taux suggéré dans le *Guide sur la réalisation d'une analyse d'impact réglementaire* du gouvernement du Québec est de 7 %. Les VAN ont également été calculées pour des taux d'actualisation de 10 % et 12 %. Les résultats obtenus sont présentés au tableau 12.

Tableau 12 : Valeurs actualisées nettes (hors fiscalité)

Scénario	VAN 7 %	VAN 10 %	VAN 12 %
1 % de réduction de la mortalité	2 342 503 301,16 \$	1 508 942 713,94 \$	1 146 787 513,53 \$
5 % de réduction de la mortalité	1 830 227 447,60 \$	1 144 247 839,06 \$	846 953 208,04 \$
8 % de réduction de la mortalité	3 022 762 731,02 \$	1 967 925 010,75 \$	1 511 862 854,44 \$
15 % de réduction de la mortalité	3 561 528 057,28 \$	2 359 384 429,31 \$	1 835 174 729,52 \$
18 % de réduction de la mortalité	3 822 747 647,88 \$	2 541 621 939,74 \$	1 982 686 275,80 \$
5 % de réduction sur tous les types d'accidents	(2 001 413 607,44 \$)	(1 528 862 264,05 \$)	(1 316 786 868,05 \$)
15 % de réduction sur tous les types d'accidents	1 131 928 122,43 \$	664 395 770,64 \$	463 171 801,17 \$
Méthode de calcul du capital humain	175 254 756,47 \$	(3 018 844,45 \$)	(77 064 737,67 \$)

Ces résultats permettent de voir qu'à partir des estimations effectuées, même dans le scénario le plus pessimiste, la mise en œuvre de la nouvelle formule des cours de conduite obligatoires est rentable.

2.2 Le taux de rendement interne (TRI)

Le taux de rendement interne (TRI) est un indicateur de mesure du rendement économique et social de la réglementation. Le TRI indique le taux de rendement que le projet apportera à la société québécoise dans son ensemble. C'est un taux d'actualisation qui permet d'égaliser les flux monétaires positifs et négatifs (VAN = 0). Ce taux est calculé à partir de la formule suivante :

$$\sum_{n=1}^n \frac{R_n - C_n}{(1+r)^n} = 0$$

Le tableau 13 permet de voir quels sont les taux de rendement internes obtenus pour les différents scénarios de réduction de la mortalité retenus.

À partir de ces valeurs, il est possible de constater que les changements qui ont pris place sont rentables, peu importe le scénario de réduction de la mortalité qui est employé. Les valeurs des taux de rendement internes présentées sont très importantes (les différents scénarios apparaissent très rentables, pour ne pas dire trop rentables). C'est pourquoi le scénario de 5 % de réduction sur tous les types d'accidents a été utilisé. Ce type d'analyse économique peut donc rassurer les décideurs en démontrant que, même avec des effets moindres sur les taux d'accidents chez les jeunes de 16 à 24 ans, les changements réglementaires apparaissent rentables.

Tableau 13 : Taux de rendement interne des scénarios étudiés

Scénario	TRI
1 % de réduction de la mortalité	38 %
5 % de réduction de la mortalité	43 %
8 % de réduction de la mortalité	47 %
15 % de réduction de la mortalité	56 %
18 % de réduction de la mortalité	60 %
5 % de réduction sur tous les types d'accidents	Non rentable
15 % de réduction sur tous les types d'accidents	23 %
Méthode de calcul du capital humain	10 %

2.3 Ratio coût/efficacité

Le ratio coût/efficacité est utilisé pour déterminer combien il en coûte pour réaliser certains objectifs (effets souhaités) de l'intervention. Il s'agit ici de rapporter des coûts (mesurés en dollars) sur des effets mesurés en unités physiques (non monétaires). Dans le cas présent, il apparaît pertinent d'effectuer le ratio du coût par rapport aux effets estimés pour chaque catégorie d'accidents. Les données obtenues sont présentées au tableau 14.

Tableau 14 : Ratio coût/efficacité des effets anticipés

Effets anticipés	Ratio coût/efficacité
1 % de réduction de la mortalité	5 746 695,06 \$
5 % de réduction de la mortalité	1 149 339,01 \$
8 % de réduction de la mortalité	718 336,88 \$
15 % de réduction de la mortalité	383 113,00 \$
18 % de réduction de la mortalité	319 260,84 \$
32,5 % de réduction des accidents avec dégâts matériels	774,95 \$
33,75 % de réduction des blessures légères	2 078,75 \$
28 % de réduction des accidents avec blessures graves	42 172,42 \$

Ces données permettent d'estimer combien il en coûtera pour réduire l'occurrence d'un accident ou d'un décès pour les 30 prochaines années, mais en valeur monétaire de 2010 et en fonction des effets escomptés dans chacun des scénarios.

2.4 Ratio bénéfice/coût

Le ratio bénéfice/coût est un ratio qui permet d'exprimer l'ensemble des bénéfices par rapport aux coûts. Il peut s'exprimer ainsi :

$$\text{Ratio bénéfice/coût} = \left| \frac{\sum \text{Bénéfices actualisés}}{\sum \text{Coûts actualisés}} \right|$$

Le ratio bénéfice/coût a été calculé seulement pour le scénario fondé sur la méthode de calcul du capital humain, car les TRI des autres scénarios étant très élevés, ces scénarios apparaissent moins vraisemblables. Dans le cadre de ce scénario (méthode de calcul du capital humain), le ratio bénéfice/coût est de 1,17, ce qui signifie que pour chaque dollar investi, les bénéfices retirés collectivement seraient de 1,17 \$.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Les principales conclusions et recommandations de l'étude réalisée tiennent compte des intérêts divergents et opposés des parties prenantes concernées. Ainsi, dans le respect de la recommandation du Protecteur du citoyen, le souci du maintien de l'accessibilité des jeunes au cours de conduite automobile a été considéré comme une balise clé dans l'étude. Parallèlement, il faut assurer la survie et la prospérité de l'industrie des écoles de conduite, sinon l'accessibilité même au cours de conduite en sera altérée. Effectivement, les écoles n'ayant pas toutes la même rentabilité, il faut éviter de favoriser certains types d'écoles de conduite au détriment d'autres. Il faut donc avoir la préoccupation d'assurer la viabilité des petites écoles indépendantes tout comme celles étant en coopératives ou celles qui sont franchisées. Cet aspect est très important pour que l'offre de cours demeure présente sur l'ensemble du territoire québécois. Ces éléments et les analyses effectuées nous ont permis de faire divers constats et recommandations.

Les résultats permettent de constater qu'une campagne d'information portant spécifiquement sur le prix des cours pourrait être bénéfique pour une part importante de la population. Une meilleure connaissance du prix des cours pourrait d'ailleurs favoriser une meilleure planification financière des coûts à assumer, tant pour les jeunes que pour les parents. Cela contribuerait à diminuer leur fardeau financier au moment de suivre les cours. Par ailleurs, lorsque les répondants ont eu à se prononcer sur les autres mesures à mettre en place par le gouvernement pour diminuer les accidents chez les jeunes, une majorité de personnes se sont montrées favorables aux campagnes d'information et de sensibilisation dans des proportions de plus de 50 %.

Au regard des analyses effectuées, du point de vue de la société, la plupart des scénarios de l'impact des changements réglementaires sont bénéfiques (rentables). Pour tester la sensibilité au risque de la rentabilité de la réglementation, diverses hypothèses de travail ont été utilisées : 1) des variations de la réduction de la mortalité, tout en maintenant fixe la diminution des autres types d'accidents; 2) des réductions de l'ensemble des types d'accidents, y compris ceux qui sont mortels et 3) l'utilisation du coût rattaché à la valeur d'une vie et des coûts liés aux divers types d'accidents qui sont issus de la méthode du capital humain plutôt que de la méthode de la disposition à payer (velléité à payer).

Afin d'estimer adéquatement le prix minimum d'équilibre du marché, deux façons de faire ont été appliquées. Dans un premier temps, en estimant des équations de régression linéaire à partir des distributions de l'offre (prix minimum accepté pour fournir les services par les propriétaires) et de la demande (prix maximum que les jeunes sont prêts à payer pour suivre les cours) et en déterminant le point d'intersection, il est possible d'avancer que le prix minimum d'équilibre est de 878 \$ pour 2010. Ensuite, en donnant un poids égal au prix maximum que les jeunes sont prêts à payer et au prix minimum que les propriétaires acceptent en compensation de l'offre de cours, nous obtenons un prix de 876 \$. Ces résultats nous permettent d'effectuer une première recommandation. **La présente analyse recommande une majoration d'une cinquantaine de dollars pour situer le prix maximum à 880 \$ (contre 825 \$).**

Il apparaît pertinent qu'une indexation annuelle du prix maximum exigible pour les cours de conduite soit prévue et appliquée. En prenant en compte les préférences des personnes consultées, nous constatons que les tendances entre les propriétaires et les autres groupes sont opposées. En effet, 77 % des jeunes ne souhaitent aucune indexation annuelle, alors que 60 % des propriétaires souhaitent une indexation de 5 % ou plus. Objectivement, la variation annuelle des coûts liés au transport est de l'ordre de 5,1 %, ce qui correspond à la fourchette d'indexation demandée par l'industrie. À partir de ces observations, nous **recommandons l'adoption d'une indexation annuelle** dont le taux de variation demeure toutefois à déterminer, à partir de l'établissement du coût de revient moyen de la dispensation du cours pour l'industrie, par exemple.

Les analyses effectuées concernant les hypothèses de changement réglementaire relatives à la libéralisation du marché, à la mise en place d'une indexation en fonction des caractéristiques et de la démographie particulière des régions, ainsi qu'à l'instauration d'un prix minimum ne permettent pas de recommander ces dernières.

Enfin, le CREXE **recommande une évaluation de la mise en œuvre de la réglementation en 2014**, et ce, pour s'assurer des conditions de succès de la mise en œuvre de la réglementation et pour mettre à jour, s'il y a lieu, les paramètres tarifaires.

BIBLIOGRAPHIE

1. MINISTÈRES ET ORGANISMES EN TRANSPORT AU QUÉBEC

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DES ROUTES (2009). *Rapport annuel 2009*, Québec, Association québécoise du transport et des routes.

GROUPE DE RECHERCHE EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DÉPARTEMENT D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION (2003). *Annexes : profil d'apprentissage de la conduite automobile chez les jeunes du Québec*, Québec, Université Laval.

MINISTÈRE DU CONSEIL EXÉCUTIF (2008). *Politique gouvernementale sur l'allégement réglementaire et administratif*, Québec, Secrétariat du Comité ministériel de la prospérité économique et développement durable.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2001). *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier*, Québec, ministère des Transports.

SECRÉTARIAT DU COMITÉ MINISTÉRIEL DE LA PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE (2004). *Guide sur la réalisation d'une analyse d'impact réglementaire*, Québec, Secrétariat du Comité ministériel de la prospérité économique et développement durable.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2009). *Accidents, parc automobile, permis de conduire*, Québec, Société de l'assurance automobile du Québec.

----- (2009). *Bilan routier 2009*, Québec, Société de l'assurance automobile du Québec.

----- (2009). *Données et statistiques 2009*, Québec, Société de l'assurance automobile du Québec.

----- (2009). *Programme d'éducation à la sécurité routière : pour une nouvelle génération de conducteurs*, Québec, Direction des communications, Société de l'assurance automobile.

----- (2009). *Rapports annuels de gestion 2009*, Québec, Société de l'assurance automobile du Québec.

----- (2006). *Étude Omnibus : rapport d'étude sur l'intérêt et les principaux problèmes perçus en matière de sécurité routière au Québec*, Québec, Société de l'assurance automobile du Québec.

TARDIF, F. (2003). *Impacts des changements démographiques sur le bilan routier au Québec 2002-2015*, Québec, Société de l'assurance automobile du Québec.

TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (2009). *Deuxième rapport de recommandations : pour poursuivre l'amélioration du bilan routier*, Québec, Table québécoise de la sécurité routière.

----- (2007). *Pour améliorer le bilan routier : premier rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière*, Québec, Table québécoise de la sécurité routière.

2. ORGANISMES EN TRANSPORT À L'INTERNATIONAL

A) American Association of Automobile (AAA)

AAA FOUNDATION FOR TRAFFIC SAFETY (2009). *Teen crashes - everyone is at risk : people fatally injured in motor vehicle crashes*, Washington, DC, Government relations.

LONERO, L., K. CLINTON, J. BROCK, G. WILDE, I. LAURIE et D. BLACK (1995). *Novice driver education model curriculum outline*, Washington, DC, AAA Foundation for traffic safety.

LONERO, L., et K. CLINTON (2006). *Evaluating driver education programs*, Washington, DC, AAA Foundation for traffic safety.

LONERO, L., et D. MAYHEW (2010). *Teen driver safety : large scale evaluation review of the literature on driver education evaluation*, Washington, DC, AAA Foundation for traffic safety.

MAYHEW, D., J. SIMPSON, D. SINGHAL et K. DESMOND (2006). *Reducing the crash risk for young drivers*, Washington, DC, AAA Foundation for traffic safety.

WILLIAMS, A., N. CHAUDHARY et J. TISON (2010). *Evaluation of New Jersey's graduated driver licensing program*, Washington, DC, AAA Foundation for traffic safety.

B) Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

FRANCE. ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (2006). *Conférence européenne des ministres des Transports : jeunes conducteurs : la voie de la sécurité*, Paris, Éditions de l'OCDE.

----- (2006). *Zéro tué sur la route : un système sûr, des objectifs ambitieux*, Paris, Éditions de l'OCDE.

----- (2002). *Sécurité routière : quelle vision pour demain?*, Paris, Éditions de l'OCDE.

GÖNENÇ, R., M. MAHER et G. NICOLETTI (2001). « Mise en œuvre et effets de la réforme de la réglementation : leçons à tirer et problématique actuelle », *Revue économique de l'OCDE*, n° 32.

C) Autres organismes

ASSOCIATION PRÉVENTION ROUTIÈRE (2008). *Les jeunes conducteurs en Europe*, France, Fédération française des sociétés d'assurance (FFSA).

BEAUMIER, J.-F. (1996). *Rapport sur les écoles de conduite du Québec*, Québec, Rapport remis à ConduiPRO.

- BERTRAND, J.-M. (2005). *Faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire : étude et propositions*, France, rapport parlementaire déposé le 25 janvier 2005, Assemblée nationale.
- BLAIS, R., A. LAMARCHE et Y. SÉVIGNY (2009). *Argumentaire : propositions de l'industrie des écoles de conduite au QC effectuées auprès du cabinet de la ministre des Transports*.
- BOASE, P., et L. TASCA (1998). *Graduated licensing system evaluation : interim report*, Ontario, Ministry of Transportation of Ontario.
- CRETENDEN, A., et A. DRUMMOND (1994). *The young driver problem versus the young problem driver*, Victoria, Australia, Monash University Accident Research Centre.
- ENGSTRÖM, I., N. PETTER et K. HERNETKOSKI (2003). *Jeunes conducteurs novices, éducation et formation du conducteur : étude bibliographique*, Linköping, Suède, Institut national suédois de recherche sur les routes et les transports.
- FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE (2004). *Sondage sur la sécurité routière 2004 : les jeunes conducteurs*, Ottawa, Fondation de recherche sur les blessures de la route.
- FORSYTH, E., G. MAYCOCK et B. SEXTON (1995) *Cohort study of learner and novice drivers : part 3, accidents, offences and driving experience in the first three years of driving*, Crowthorne, Berkshire, Transport Research Laboratory.
- HAWORTH, N., N. KOWADLO et C. TINGWALL (2000). *Evaluation of pre-driver education program*, Victoria, Australia, Monash University Accident Research Centre.
- LONERO, L., K. CLINTON, B. N. PERSAUD, L. CHIPMAN et M. SMILEY (2005). *A longitudinal analysis of Manitoba public insurance driver education program*, Winnipeg, Manitoba, Manitoba Public Insurances.
- MASTEN, S. V., et A. CHAPMAN (2004). *The effectiveness of home-study driver education compared to classroom instruction : the impact on student knowledge, skills and attitudes, Report to the legislature of the state of California*, Report n° CAL-DMV-RSS-03-203, Sacramento, CA, California Department of Motor Vehicles.
- MAYHEW, D. R., et H. M. SIMPSON (1997). *Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system*, Ottawa, Ontario, Traffic Injury Research Foundation.
- MCKENNA, C. K., B. YOST, R. F. MUNZENRIDER et M. L. YOUNG (2000). *An evaluation of driver education in Pennsylvania*, Harrisburg, PA, Pennsylvania Department of Transportation.
- MICHAEL, S. (2004). *What is the effect of driver education programs on traffic crash and violation rates*, Arizona, États-Unis, Arizona Department of Transportation.

- NATIONAL RESEARCH COUNCIL, INSTITUTE OF MEDICINE, AND TRANSPORTATION RESEARCH BOARD (2007). *Preventing teen motor crashes : contributions from the behavioral and social sciences*, workshop report, Program committee for a workshop on contributions from the behavioral and social sciences in reducing and preventing teen motor crashes, Washington, DC, The National Academies Press.
- NICHOLS, J. L. (2003). *Driver education review*, Paper presented at the NTSB Forum on Driver Education and Training, October, 2003, Washington, DC, National Transportation Safety Board.
- PEZOLDT, V. J., J. K. N. WOMACK et D. E. MORRIS (2007). *Parent-taught driver education in Texas : a comparative evaluation*, U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, DOT HS 810 760.
- RAY, H. W., M. SADOFF, J. WEAVER, J. R. BRINK et J. R. STOCK (1980). *Safe performance secondary school driver education curriculum demonstration project*, Washington, DC, U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration.
- STOCK, J. R., J. K. WEAVER, H. W. RAY, J. R. BRINK et M. G. SADOFF (1983). *Evaluation of safe performance secondary school driver education curriculum demonstration project*, Washington, DC, U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration.
- VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE (2011). *Transportation cost and benefit analysis II – Vehicle costs*, British Columbia, Canada, Victoria Transport Policy Institute.
- WOODEN, K., D. SMITH, F. EATON et D. MAYHEW (2007). *Analyse et estimation des collisions de la route en Ontario : rapport final*, Canada, Transports Canada.
- WYNNE-JONES, J. D., et P. M. HURST (1984). *The AA driver training evaluation in Wellington New Zealand : Ministry of Transport*, Traffic Research Report n° 33, Wellington, New Zealand, Ministry of Transport.
- WIGGINS, S. (2005). *Graduated Licensing Program interim evaluation report – year 3*, Vancouver, British Columbia, Insurance Corporation of British Columbia.
- ZHANG A., B. BOARDMAN, D. GILLEN et W. G. WATERS (2004). *Towards estimating the social and environmental costs of transportation in Canada*, British Columbia, Canada, Transports Canada.

3. MONOGRAPHIES ET ARTICLES SCIENTIFIQUES

- AJZEN, I., et M. FISHBEIN (1980). *Understanding attitudes and predicting social behaviour*, Englewood-Cliffs, New Jersey, Prentice-Hall.
- AJZEN, I., et M. FISHBEIN (2005). « The influence of attitudes on behaviour » dans D. Albarracín, B. T. Johnson et M. P. Zanna, *The handbook of attitudes*, Mahwah, New Jersey, Erlbaum, p. 173-221.

- ANDERSON, S., P. LAYDE et C. GUSE (2005). « Graduated driver licensing in Wisconsin : does it create safer drivers? », *Wisconsin Medical Journal*, vol. 104, n° 7, p. 31-36.
- BANDURA, A. (1977). « Self-efficacy : toward a unifying theory of behavioural change », *Psychological review*, vol. 84, p. 191-215.
- BELLAVANCE F., et G. DIONNE (2009). « The value of a statistical life : a meta-analysis with mixed effects », *Journal of health economics*, vol. 28, p. 444-464.
- BOUCHARD, J., C. DUSSAULT, R. SIMARD, M. GENDREAU et A. M. LEMIRE (1999). *The Québec graduated licensing system for novice drivers : a two-year evaluation of the 1997 reform*, Québec, Société de l'assurance automobile du Québec.
- BOYCE, T. E., et E. S. GELLER (2002). « An instrumented vehicle assessment of problem behavior and driving style; do younger males really take more risks? », *Accident analysis and Prevention*, vol. 34, p. 51-54.
- BLACHMAN, D., et D. ABRAMS (2008). « Behavioral and social science contributions to preventing teen motor crashes : systems integrative and interdisciplinary approaches », *American journal of preventive medicine*, vol. 35, n° 3S, p. s285-s287.
- CAMERON, H. (2006). « Regulation by prices, quantities or both : a review of instrument by choice », *Oxford review of economic policy*, vol. 22, n° 2, p. 226-247.
- CARLSON, F., D. DARUVALA et H. JALDELL (2010). « Value of statistical life and cause of accident : a choice experiment », *Risk analysis*, Society for risk analysis, vol. 30, n° 6, p. 975-986.
- CARTESSEN, G. (2002). « The effect on accident risk of a change in driver education in Denmark », *Accident analysis and prevention*, vol. 34, p. 111-121.
- CHEN, L., S. BAKER et L. GUOHUA (2006). « Graduated driver licensing programs and fatal crashes of 16-year-old drivers : a national evaluation », *Pediatrics*, vol. 118, n° 1 p. 56-62.
- CHIPMAN, M., et C. MEANEY (2010). « Crash responsibility of young novice drivers : what difference does graduated licensing make? », *Dalla Lana school of public health*, Université de Toronto.
- CHU, D., M. S. ANISE et E. HUNG (2010). « Invulnerability and the intention to drink and drive : an application of the theory of planned behavior », *Accident analysis and Prevention*, vol. 42, p. 1549-1555.
- DATE, P., R. MAMON, L. JALEN et I. WANG (2010). « A linear algebraic method for pricing temporary life annuities and insurance policies », *Insurance mathematics and economics*, Elsevier, vol. 47, p. 98-104.
- DESRICHARD, O., S. ROCHE et L. BEGUE (2007). « The theory of planned behavior as mediator of the effect of parental supervision : a study of intentions to violate driving

- rules in a representative sample of adolescents », *Journal of Safety Research*, Elsevier, vol. 38, p. 447-452.
- DIONNE, G., D. DESJARDINS, C. LABERGE-NADEAU, U. MAAG et S. MESSIER (1997). « Analyse de l'effet des règles d'obtention d'un permis de conduire au Québec (1991) sur la sécurité routière », *Cahier de recherche*, vol. 97, n° 2, juin.
- DIONNE, G., et P. LANOIE (2004). « Public choice about the value of a statistical life for cost-benefit analysis : the case of road safety », *Journal of transports economics and policy*, vol. 8, n° 2, mai, p. 247-274.
- DREYER, D., et M. JANKE (1979). « The effects of range versus nonrange driver training on the accident and conviction frequencies of young drivers », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 11, p. 179-198.
- DUSSAULT, C. (2000). « Le nouveau système d'accès graduel à la conduite au Québec : fondements et résultats préliminaires », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 67, p. 7-18.
- EVANS, M. et G. SCHAUR (2010). « A quantile estimation approach to identify income and age variation in the value of a statistical life », *Journal of environmental economics and management*, Elsevier, Part F 12, p. 198-207.
- FOHR, S., P. LAYDE et C. GUSE (2005). « Graduate licensing in Wisconsin : does it create safer drivers? », *Wisconsin Medical Journal*, vol. 104, n° 7, p. 31-36.
- FORWARD, S. (2009). « The theory of planned behavior : the role of descriptive norms and past behavior in the prediction of driver's intentions to violate », *Transportation Research*, Elsevier, vol. 59, p. 260-270.
- FULLER, R., et D. BONNEY (2003). « Driver education and training in post-primary schools in Ireland », *Behavioural research in road safety : thirteenth seminar*. Crowthorne, Berkshire, Transport Research Laboratory.
- FULLER, R., et D. BONNEY (2004). *Driver education and training in post-primary schools - monograph*, Dublin, National Council for Curriculum and Assessment.
- GAUDRY, M. (2006). « Life, limbs and bumper trade-offs calculable from road accident models : an empirical multimoment portfolio analysis and life asset pricing model (LAMP) », *Transport reviews*, vol. 26, n° 4, juillet, p. 501-520.
- GREGERSEN, N. P. (1994). « Systematic cooperation between driving schools and parents in driver education : an experiment », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 26, p. 453-461.
- HARTOS, J., B. SIMMONS-MORTON, K. BECK et W. LEAF (2005). « Parent-imposed limits on high-risk adolescent driving : are they stricter with graduated driver licensing? », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 37, p. 557-562.

- KEATING, D. (2007). « Understanding adolescent development : implications for driving safety », *Journal of safety research*, vol. 38, p. 147-157.
- KNIESNER, T., K. VISCUSI et J. ZILIAK (2010). « Policy relevant heterogeneity in the value of statistical life : new evidence from panel data quantile regressions », *Journal of risk and uncertainty*, Springer, vol. 40, p. 15-31.
- LAWRENCE, P., et M. S. LONERO (2008). « Trends in driver education and training », *American journal of preventive medicine*, vol. 35, p. S316-S323.
- LEVY, D. T. (1990). « Youth and traffic safety : the effects of driving age, experience and education », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 22, n° 4. p. 327-334.
- LONERO, L. (2007). « Trends in driver education, evaluation and development », *PDE publication inc.*, jeudi 22 novembre, [en ligne], <http://www.drivers.com/article/941/>
- MCCARTT, A., W. LEAF, C. FARMER, S. FERGERSON et A. WILLIAM (2001). « Effects of Florida's graduated licensing program on the behaviors and attitudes of teenagers », *Journal of safety research*, vol. 32, p. 119-131.
- MCCARTT, A., V. SHABANOVA et A. WILLIAM (2003). « Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 35, p. 311-320.
- MAYHEW, D., H. SIMPSON, A. WILLIAMS et S. FERGUSON (1998). « Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system », *Journal of public health policy*, vol. 19, n° 1, p. 51-67.
- MAYHEW, D., et H. SIMPSON (2002). « The safety value of driver education and training », *Injury prevention*, vol. 8, n° 2, juin, p. ii3-ii8.
- MAYHEW, D., H. SIMPSON, A. WILLIAMS et A. PAK (2003). « Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 35, p. 683-691.
- MAYHEW, D. (2007). « Driver education and graduated licensing in North America past, present and future », *Journal of safety research*, vol. 38, p. 229-235.
- MUNRO, J., P. COLEMAN, J. NICHOLL, R. HARPER, G. KENT et D. WILD (1995). « Can we prevent accidental injury to adolescents? A systematic review of the evidence », *Injury prevention*, vol. 1, p. 249-255.
- PARIS, H., et S. VAN DEN BROUCKE (2008). « Measuring cognitive determinants of speeding : an application of the theory of planned behaviour », *Transportation Research, Part F* 11, p. 168-180.
- PETKANTCHIN, V. (2006). « Collection réglementation : les effets pervers des contrôles de prix », *Les notes économiques*, Québec, Institut économique de Montréal, avril.

- PLATO, K. C., et A. RASP (1983). *Parental views on issues related to traffic safety education and the licensing of teenage drivers*. Olympia, Washington, Washington Office of the state Superintendent of Public Instruction.
- POTVIN, L., F. CHAMPAGNE et C. LABERGE-NADEAU (1988). « Mandatory driver training and road safety : the Quebec experience », *AJPH*, vol. 78, n° 9, septembre, p. 1206-1209.
- ROBERTS, I. G., et I. KWAN (2001). « School-based driver education for the prevention of traffic crashes », *Cochrane database of systematic reviews*, vol. 3, art. n° CD003201.
- ROBERTSON, L. S., et P. L. ZADOR (1978). « Driver education and fatal crash involvement of teenage drivers », *American Journal of Public Health*, vol. 68, p. 959-965.
- ROBERTSON, L. (1980). « Crash involvement of teenaged drivers when driver education is eliminated from high school », *AJPH*, vol. 70, n° 6, juin, p. 599-603.
- RUSELL, H., B. FETTE et A. BALLARD (2007). « A peer-to-peer safety program to reduce teen driver crashes in Texas », *Institute of transportation engineers, ITE Journal*, vol. 3, ABI/INFORM Global, p. 40.
- SENSERRICK, T. (2007). « Recent developments in young driver education, training and licensing in Australia », *Journal of Safety Research*, vol. 38, p. 237-244.
- SHIH, T.-H., et X. FAN (2008). « Comparing response rates from Web and mail surveys : a meta-analysis », *Field Methods*, vol. 20, n° 3, p. 249-271.
- SIMONS-MORTON, B. (2007). « Parent involvement in novice teen driving : rationale, evidence of effects, and potential for enhancing graduated driver licensing effectiveness », *Journal of Safety Research*, vol. 38, n° 2, p. 193-202.
- SIMPSON, H. (2003). « The evolution and effectiveness of graduated licensing », *Journal of Safety Research*, vol. 34, p. 25-34.
- SIMSEKOGLU, O., et T. LAJUNEN (2008). « Social psychology of seat belt use : a comparison of theory of planned behavior and health belief model », *Transportation Research, Part F* 11, p. 181-191.
- SHOPE, T. (2007). « Graduated driver licensing : review of evaluation results since 2002 », *Journal of Safety Research*, vol. 38, p. 165-175.
- STEVENSON, M., et P. PALAMARA (2001). « Behavioral factors as predictors of motor vehicles crashes : differentials between young urban and rural drivers », *Australian and New Zealand Journal of Public Health*, vol. 25, n° 3, p. 245.
- TENG, T., M. ADAMS, J. PLISKIN, D. SAFRAN, J. SIEGEL, M., WEINSTEIN et J. GRAHAM (1995). « Five-hundred life saving interventions and their cost-effectiveness », *Risk Analysis*, vol. 15, p. 369-384.

- TREICH, N. (2010). « The value of statistical life under ambiguity aversion », *Journal of environmental economics and management*, Elsevier, vol. 59, p. 15-26.
- TWISK, D. et C. STACEY (2007). « Trends in young driver risk and countermeasures in European countries », *Journal of safety research*, vol. 38, p. 245-257.
- ULMER, G., F. PREUSSER, S. FERGUSON et A. WILLIAMS (1999). « Teenage crash reduction associated with delayed licensure in Louisiana », *Journal of Safety Research*, vol. 30, p. 31-38.
- ULMER, G., F. PREUSSER, A. WILLIAMS, S. FERGUSON et C. FARMER (2000). « Effect of Florida's graduated licensing program on the crash rate of teenage drivers », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 32, p. 527-532.
- ULMER, G., F. PREUSSER, A. WILLIAMS, S. FERGUSON et F. WILLIAMS (2001). « Teenage crash reduction associated with delayed licensure in Connecticut », *Journal of Safety Research*, vol. 32, p. 31-41.
- VISCUSI, K. (2010). « The heterogeneity of the value of statistical life : introduction and overview », *Journal of risk and uncertainty*, Springer, vol. 40, p. 1-13.
- WALLEN WARNER, H. et L. ABERG (2006). « Drivers decision to speed : a study inspired by the theory of planned behavior », *Transportation Research*, Elsevier, Part F 9, p. 427-433.
- WIJEN, W., P. WESEMANN et A. BLAEIJ (2009). « Valuation of road safety effects in cost-benefit analysis », *Evaluation and program planning*, Elsevier, vol. 32, p. 326-331.
- WILLIAMS, A. et D. MAYHEW (2008). « Graduated licensing and beyond », *American journal of preventive medicine*, vol. 35, September, p. S324-S333.
- WILLIAMS, A. (2007). « Contribution of the component of graduated licensing to crash reductions », *Journal of safety research*, vol. 38, p. 177-184.
- ZHAO, J., R. MANN, M. CHIPMAN, E. ADLAF, G. STODUTO et R. SMART (2006). « The impact of driver education on self-reported collisions among young drivers with a graduated license », *Accident analysis and prevention*, vol. 38, p. 35-42.

4. LÉGISLATION

- QUÉBEC (2009). « Décret 1395-2009, 21 décembre 2009 », *Gazette officielle du Québec, partie 2 : Règlements et autre actes*, Québec, Éditeur officiel du Québec, n° 2A, p. 81A.
- (2009). *Projet de loi n° 69 : Loi modifiant le Code de la sécurité routière concernant les écoles de conduite*, Québec, Éditeur officiel du Québec, 39^e législature, 1^{re} session, sanctionné.

----- (2009). *Journal des débats de la Commission permanente des transports et de l'environnement : consultations particulières sur le projet de loi n° 69*, Québec, Éditeur officiel du Québec, 39^e législature, 1^{re} session, vol. 41, n° 37.

----- (2009). *Feuilleton et préavis de l'Assemblée*, Québec, Éditeur officiel du Québec, 39^e législature, 1^{re} session, n° 82.

----- (2009). *Procès-verbal*, Québec, Éditeur officiel du Québec, 39^e législature, 1^{re} session, n° 82.

5. STATISTIQUES

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2006). *Recensement de la population*, Québec, Institut de la statistique du Québec [en ligne], http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/lequebec_20/population_20/popjeune20.htm

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2000). *Les transports au Québec : recueil de données statistiques*, Québec, ministère des Transports.

USALCAS, J. (2005). « Les jeunes et le marché du travail », *Perspective*, Statistique Canada, n° 75-001-XIF, novembre, p. 5-11.

USALCAS, J., et G. BOWL (2006). *Les étudiants sur le marché du travail*, Ottawa, Statistique Canada.

Annexes du rapport final

**Analyse d'impact réglementaire
relative aux cours de conduite stipulés par
la Loi modifiant le Code de la sécurité routière**

**Présenté à
La Société de l'assurance
automobile du Québec**

**par
Moktar Lamari
Marie-Claude Jean**

Annexes du rapport final

**Analyse d'impact réglementaire
relative aux cours de conduite stipulés par
la Loi modifiant le Code de la sécurité routière**

AVANT-PROPOS

En juin 2010, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a confié au Centre de recherche et d'expertise en évaluation (CREXE), pôle de recherche au sein de l'École nationale d'administration publique (ENAP), la réalisation d'une analyse d'impact réglementaire, et ce, conformément aux directives du Secrétariat du Comité ministériel de la prospérité économique et du développement durable. L'analyse d'impact en question a trait à l'imposition de tarifs minimum et maximum relatifs aux coûts exigés par les écoles de conduite pour offrir les cours de conduite automobile.

En réponse à cette demande, le CREXE a proposé une offre de service précisant les principaux paramètres de la conduite de l'analyse d'impact. La SAAQ a alors retenu les services du CREXE. En septembre 2010, un rapport d'étude préparatoire a été présenté et déposé auprès de la SAAQ. Ce rapport, qui reposait sur une revue des écrits administratifs et scientifiques, a exposé le modèle de la problématique, le cadre de l'évaluation, la méthodologie de recherche envisagée et différentes alternatives à la réglementation. Puis, un rapport final présentant les principaux résultats des analyses et les recommandations qui en découlent fut déposé en avril 2011.

Le présent document se veut un complément au rapport final qui a été déposé. Les principales constituantes de ce rapport sont le rappel des principaux éléments de l'étude préparatoire, les questionnaires utilisés, un compte-rendu des propos des groupes de discussion et des tableaux complémentaires.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	I
LISTE DES TABLEAUX	V
LISTE DES FIGURES	VII
ANNEXE 1 : SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE PRÉPARATOIRE	1
1 LA PROBLÉMATIQUE ENTOURANT LA RÉGLEMENTATION TARIFAIRE	1
1.1 Le modèle de problématique.....	1
1.2 Le modèle logique	7
2 LA THÉORIE ÉCONOMIQUE ET LA RÉGLEMENTATION TARIFAIRE	11
2.1 La théorie économique des choix publics	11
2.2 L'intervention publique sur les prix : principes fondamentaux	11
2.3 Les autres interventions envisageables	15
ANNEXE 2 : LES QUESTIONNAIRES	17
1 JEUNES QUI SUIVENT LES NOUVEAUX COURS DE CONDUITE	17
1.1 Renseignements généraux.....	17
1.2 Perception des cours de conduite automobile et du permis de conduire	18
1.3 Sécurité routière.....	20
1.4 Comportements à risque	23
1.5 Coût des cours de conduite	24
1.6 Questions d'identification.....	25
2 JEUNES QUI N'ONT PAS SUIVI LES NOUVEAUX COURS DE CONDUITE	26
2.1 Renseignements généraux.....	26
2.2 Perception des cours de conduite automobile et du permis de conduire	27
2.3 Sécurité routière.....	30
2.4 Comportements à risque	31
2.5 Coût des cours de conduite	32
2.6 Questions d'identification.....	34
3 QUESTIONNAIRE POUR LES PARENTS DE JEUNES DE 16 À 24 ANS	35
3.1 Renseignements généraux.....	35
3.2 Perception des cours de conduite automobile et du permis de conduire	35
3.3 Sécurité routière.....	36
3.4 Coût des cours de conduite	38
3.5 Questions d'identification.....	39
4 QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX PROPRIÉTAIRES D'ÉCOLES DE CONDUITE	40
4.1 Questions concernant l'ensemble de vos écoles de conduite automobile	40
4.2 Questions concernant les changements réglementaires	42
4.3 Questions concernant l'impact des changements réglementaires sur la sécurité routière	44
4.4 Questions concernant les répercussions des changements réglementaires sur vos écoles de conduite	45
4.5 Questions concernant le prix des cours de conduite	46
4.6 Questions concernant les perspectives futures	50
4.7 Questions d'identification du propriétaire	51

ANNEXE 3 : COMPTE-RENDU DES GROUPES DE DISCUSSION	53
1. DÉROULEMENT DES ATELIERS	53
2. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE AUX PARTICIPANTS PAR MARIE-CLAUDE JEAN.....	54
3. LA GRILLE DE DISCUSSION	55
4. PREMIER ATELIER.....	56
5. DEUXIÈME ATELIER	58
6. TROISIÈME ATELIER	60
7. QUATRIÈME ATELIER.....	62
8. SYNTHÈSE DES GROUPES DE DISCUSSION.....	64
ANNEXE 4 : TABLEAUX COMPLÉMENTAIRES	68

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 :	INDICE DES PRIX À LA CONSOMMATION, COMPOSANTES PRINCIPALES ET CERTAINS SOUS-GROUPES, CANADA, NON-DÉSAISONNALISÉ – TRANSPORTS (CANSIM).....	68
TABLEAU 2 :	PROJECTION (30 ANS) DU SCÉNARIO DE 1 % DE RÉDUCTION DE LA MORTALITÉ ET D'UNE RÉDUCTION DE LA VALEUR DE LA MOYENNE DES MÉDIANES POUR LES AUTRES TYPES D'ACCIDENTS	69
TABLEAU 3 :	PROJECTION (30 ANS) DU SCÉNARIO DE 5 % DE RÉDUCTION DE LA MORTALITÉ ET D'UNE RÉDUCTION DE LA VALEUR DE LA MOYENNE DES MÉDIANES POUR LES AUTRES TYPES D'ACCIDENTS	73
TABLEAU 4 :	PROJECTION (30 ANS) DU SCÉNARIO DE 8 % DE RÉDUCTION DE LA MORTALITÉ ET D'UNE RÉDUCTION DE LA VALEUR DE LA MOYENNE DES MÉDIANES POUR LES AUTRES TYPES D'ACCIDENTS	77
TABLEAU 5 :	PROJECTION (30 ANS) DU SCÉNARIO DE 15 % DE RÉDUCTION DE LA MORTALITÉ ET D'UNE RÉDUCTION DE LA VALEUR DE LA MOYENNE DES MÉDIANES POUR LES AUTRES TYPES D'ACCIDENTS	81
TABLEAU 6 :	PROJECTION (30 ANS) DU SCÉNARIO DE 18 % DE RÉDUCTION DE LA MORTALITÉ ET D'UNE RÉDUCTION DE LA VALEUR DE LA MOYENNE DES MÉDIANES POUR LES AUTRES TYPES D'ACCIDENTS	85
TABLEAU 7 :	PROJECTION (30 ANS) DU SCÉNARIO DE 5 % DE RÉDUCTION POUR L'ENSEMBLE DES TYPES D'ACCIDENTS	89
TABLEAU 8 :	PROJECTION (30 ANS) DU SCÉNARIO DE 15 % DE RÉDUCTION POUR L'ENSEMBLE DES TYPES D'ACCIDENTS	93
TABLEAU 9 :	PROJECTION (30 ANS) DU SCÉNARIO FONDÉ SUR LES DONNÉES QUÉBÉCOISES DE LA MÉTHODE DU CAPITAL HUMAIN POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS	97

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 :	MODÈLE DE PROBLÉMATIQUE	2
FIGURE 2 :	MODÈLE LOGIQUE DE LA RÉGLEMENTATION TARIFAIRE (PRIX MINIMUM ET MAXIMUM)	8
FIGURE 3 :	PRIX MAXIMUM NON CONTRAIGNANT	12
FIGURE 4 :	PRIX MAXIMUM CONTRAIGNANT (PÉNURIE)	13
FIGURE 5 :	PRIX MINIMUM CONTRAIGNANT (EXCÉDENT)	14
FIGURE 6 :	SCHÉMA DE SYNTHÈSE	16

ANNEXE 1 : SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE PRÉPARATOIRE

1 La problématique entourant la réglementation tarifaire

Le modèle de problématique entourant l'imposition de tarifs minimum et maximum pour le cours de conduite prend son ancrage dans l'analyse logique des fondements de cette réglementation. Deux outils fondamentaux permettent donc de bien comprendre les principaux facteurs explicatifs à la base de ce décret et l'intervention qui a été mise en place : le modèle de la problématique et le modèle logique du programme.

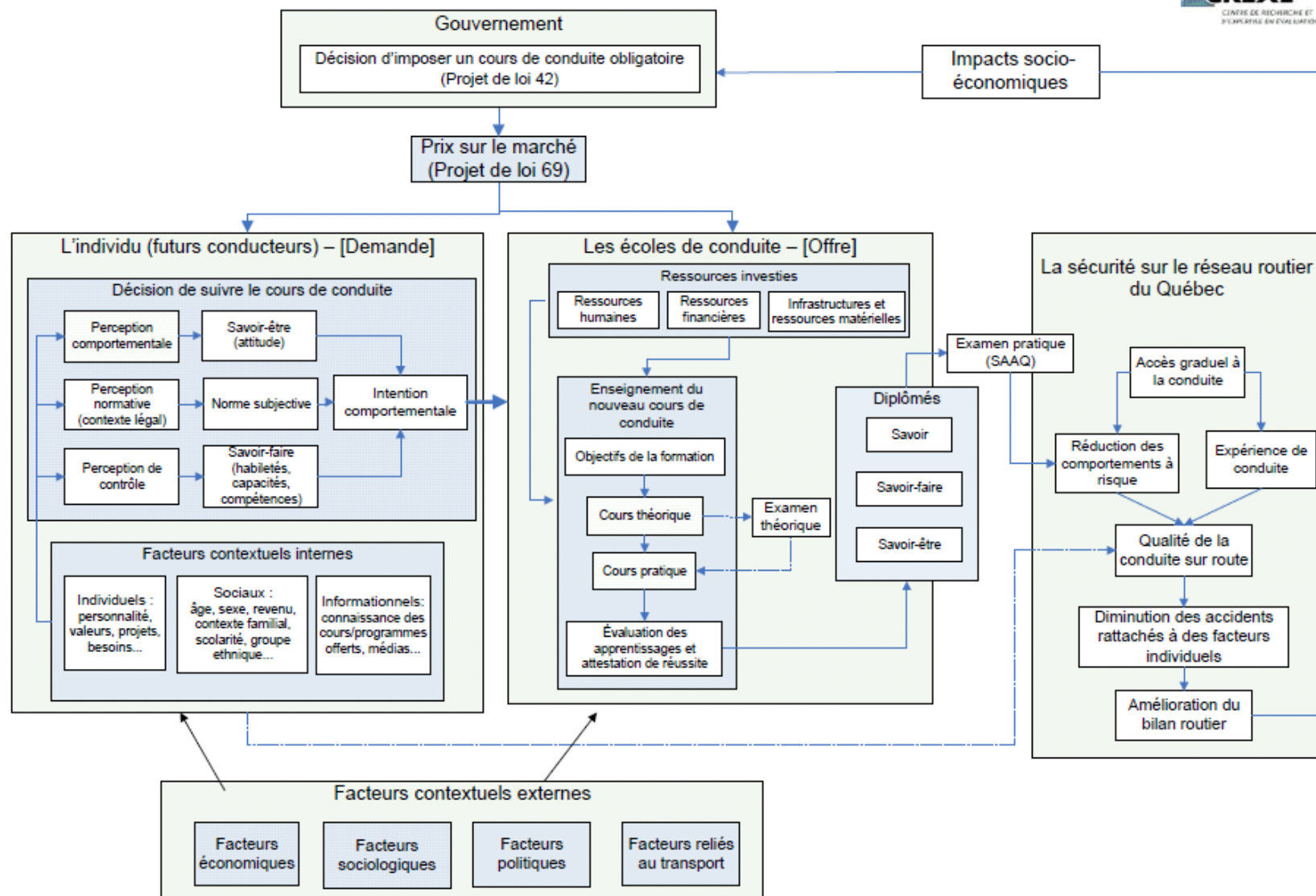
Le modèle de problématique présente les principales variables entourant l'enjeu du cours obligatoire, de ses tarifs et de leurs effets sur les jeunes, l'industrie des écoles de conduite et la sécurité sur le réseau routier. Ce modèle permet de lier ces variables à divers facteurs d'influence et aux intentions qui sous-tendent l'intervention publique. Comme la réglementation tarifaire est intimement liée à l'implantation du nouveau cours de conduite obligatoire, ces deux aspects s'enchevêtrent dans le modèle de problématique.

Pour sa part, le modèle logique isole plus particulièrement l'intervention publique qui est élaborée pour agir sur le contexte présenté dans le modèle de problématique. Ainsi, il décrit avec plus de précision la raison d'être et la nature de l'intervention, ainsi que les objectifs et les effets escomptés par celle-ci. Dans le cas présent, le modèle logique décrira donc comment la réglementation tarifaire entend contrer les effets négatifs que pourrait avoir la hausse des coûts associée au nouveau cours de conduite obligatoire.

1.1 Le modèle de problématique

Le modèle de problématique, présenté à la figure 1, suggère un ensemble d'éléments qui, liés entre eux, démontrent l'impact du cours obligatoire et de sa hausse tarifaire sur trois ensembles de variables : 1) celles liées à l'individu (futur conducteur); 2) celles liées à l'industrie des écoles de conduite; 3) celles liées à la sécurité sur le réseau routier. D'abord, en ce qui a trait au futur conducteur, le modèle démontre comment le nouveau cours et sa hausse tarifaire peuvent peser sur la décision individuelle de s'y inscrire, notamment lorsque celle-ci se combine à différents facteurs d'influence internes (individuels, sociaux, informationnels). Ensuite, le modèle explique l'influence de ces mêmes aspects sur l'industrie des écoles de conduite, notamment sur leur processus de production (intrants, activités, extrants). Finalement, les répercussions du cours de conduite obligatoire et de sa hausse tarifaire sont projetées sur le réseau routier, par l'utilisation de ce dernier par les diplômés des écoles de conduite. Le modèle esquisse alors les impacts escomptés du nouveau cours sur le « terrain », soit sur les routes du Québec. Les facteurs contextuels externes (économiques, sociologiques, etc.) pouvant influencer la demande et l'offre de cours de conduite sont également abordés.

Figure 1 : Modèle de problématique



1.1.1 Le gouvernement

La décision gouvernementale d'intervenir sur la formation à la conduite automobile tire son origine d'un constat inquiétant. Au Québec, les jeunes conducteurs sont de deux fois (20-24 ans) à trois fois (16-19 ans) plus souvent impliqués dans des accidents de la route que les autres groupes d'âge (SAAQ, 2006). En effet, bien que les 16 à 24 ans ne détiennent que 10 % des permis de conduire dans la province, ils représentent 24 % des victimes de la route (accidents mortels), et 29 % de l'ensemble des accidentés (SAAQ, 2009). Cette problématique ne touche pas uniquement le Québec, mais la majorité des pays développés, comme l'ont démontré de nombreuses études aux États-Unis (Williams, 1999; Mayhew et autres, 2006), en Europe (Twisk et Stacey, 2007) ou ailleurs. L'inexpérience sur la route jumelée à de faibles compétences de conduite et à une prise de risque plus élevée serait à l'origine de la plupart des accidents impliquant des jeunes (McCart et autres, 2008; Boyce et Geller, 2002; McKnight et McKnight, 2003).

Depuis les années 1990, la plupart des recherches et évaluations menées sur les programmes de formation à la conduite n'ont pu démontrer l'efficacité de ces derniers à réduire le nombre d'accidents impliquant de jeunes conducteurs (Mayhew et autres, 1998; Williams et autres, 2009; Lonero, 2007). Les auteurs s'entendent toutefois sur la nécessité, pour améliorer la sécurité routière chez les jeunes, de concevoir des programmes de formation plus englobants que ceux ayant eu cours par le passé, principalement axés sur les aptitudes techniques (Lonero et autres, 1995; National Research Council, Institute of Medicine, and Transportation Research Board, 2007). Par ailleurs, malgré leurs faibles impacts sur le bilan routier, les programmes de formation reçoivent l'assentiment de la plupart des parents de jeunes conducteurs (Fuller and Bonney 2003, 2004; Plato and Rasp, 1983) et sont souvent indirectement appuyés par l'industrie de l'assurance automobile publique et privée (par exemple : réduction sur les primes d'assurance).

En bonifiant le contenu du cours de conduite et en rendant ce dernier obligatoire, dans le cadre d'un programme d'accès graduel à la conduite, le gouvernement du Québec désire ainsi s'assurer que certaines connaissances, compétences et attitudes favorables à une meilleure conduite sont véhiculées auprès des futurs conducteurs. Il s'agit d'un des nombreux moyens d'intervention mis au point, dans de multiples domaines, pour améliorer le bilan routier dans la province. Dans un contexte où le contenu des cours et le nombre d'heures d'enseignement sont revus à la hausse, il devient nécessaire pour les écoles de conduite d'en augmenter le prix. Afin d'éviter que les tarifs n'entraînent des conséquences néfastes pour le marché et pour la société, l'État intervient sur ces derniers. Cet aspect sera plus amplement abordé dans le modèle logique de la réglementation.

1.1.2 L'individu (futurs conducteurs)

◆ La décision de s'inscrire au cours de conduite

Bien que les cours de conduite soient obligatoires, la décision de s'y inscrire est influencée par une série de réflexions personnelles, de convictions et de normes par rapport auxquelles l'individu se positionne et qui contribuent à former son intention comportementale. Dans le domaine de la psychologie sociale, la théorie de l'action raisonnée et du comportement planifié d'Azjen et Fishbein (2005) est un prisme particulièrement intéressant pour aborder ce phénomène. Selon cette théorie, trois éléments viennent influencer l'intention

comportementale, soit l'antécédent immédiat du comportement : 1) les conséquences positives et négatives liées à l'adoption d'un comportement (perception comportementale); 2) l'approbation ou la désapprobation du comportement par des personnes significatives (perception normative); 3) les facteurs pouvant faciliter ou empêcher la réalisation du comportement (perception de contrôle).

- La perception comportementale

L'adoption d'un comportement individuel est souvent le fruit de la formation d'une perception à l'égard de ce dernier, et donc d'une attitude favorable ou défavorable envers ce comportement. En considérant les conséquences prévisibles à la suite de l'adoption de ce comportement (Ajzen et Fishbein, 1980), les résultats attendus (Bandura, 1977) et les « coûts et bénéfices » qui l'accompagnent (Becker, 1974), l'individu se forge une perception positive ou négative du comportement en question. Si les avantages perçus à l'exécution du comportement l'emportent sur les inconvénients, l'individu est susceptible d'afficher une attitude positive vis-à-vis de ce dernier. À l'inverse, si les inconvénients perçus sont plus importants que les avantages, une attitude négative est formée (Ajzen et Fishbein, 2005).

Ainsi, avant de prendre la décision de s'inscrire au cours de conduite, l'individu s'interroge sur les avantages et les inconvénients que lui procureront cette formation, ainsi que sa finalité, soit le permis de conduire. Le résultat de cette interrogation conditionne son attitude vis-à-vis de son inscription. Sur le plan des bénéfices, les jeunes considèrent généralement que le permis de conduire leur apportera plus de mobilité et d'autonomie (Groupe de recherche en sécurité routière de l'Université Laval, 2005). Par contre, ces bénéfices s'accompagnent d'un investissement personnel (par exemple : fournir un effort d'apprentissage, sacrifier une partie de son temps) et financier (payer le nouveau tarif plus élevé) qui pourrait les porter à repousser l'inscription.

- La perception normative

Le deuxième élément de la théorie de l'action raisonnée fait référence à la perception normative (Ajzen et Fishbein, 2005). Dans ce cas-ci, l'adoption d'un comportement sera influencée par la perception probable de ce comportement par les amis de l'individu concerné, les membres de sa famille, etc. Ce type de perception est à l'origine de la formation d'une norme subjective, c'est-à-dire la perception par l'individu d'une pression sociale qui l'incite à exécuter ou non un tel comportement. Pour l'individu qui songe à entreprendre des cours de conduite, les positions favorables ou défavorables de ses parents et amis à l'égard de ce projet peuvent influencer son intention et donc son comportement.

Par ailleurs, la perception normative renvoie également à la position de l'individu par rapport au contexte législatif. Si ce dernier accorde de l'importance au respect de la loi (LCSRRPI), il aura davantage tendance à s'inscrire au cours de conduite en vue d'obtenir une attestation de réussite en règle puis, par la suite, son permis. S'il accorde peu d'importance au fait de se conformer à cette obligation légale, il aura moins tendance à adopter ce comportement. Certains iront peut-être jusqu'à adopter des comportements illégaux (par exemple : fabrication d'une fausse attestation, conduite sans permis, etc.).

- La perception de contrôle

Finalement, les perceptions liées à la présence ou à l'absence de facteurs facilitant ou contraignant l'exécution du comportement attendu constituent le troisième élément de la théorie d'Ajzen et Fishbein. La perception de contrôle fait référence à la perception qu'a un individu de sa capacité à réaliser le comportement attendu, soit de conduire une automobile. Cette idée renvoie à la connaissance du participant de ses propres capacités (self-efficacy) (Bandura, 1977). Les participants qui se perçoivent comme ayant les capacités, les compétences et les ressources nécessaires pour adopter tel comportement et maîtriser les difficultés rencontrées sont plus susceptibles d'aller de l'avant que ceux ayant une perception négative de ces éléments (Ajzen et Fishbein, 2005). En somme, si l'individu connaît ses capacités personnelles et financières et qu'il estime qu'elles lui permettront d'apprendre à conduire, il est probable qu'il choisisse cette option. S'il hésite, pour diverses raisons (par exemple : manque de confiance, peur en voiture, manque de moyens, etc.), il repoussera son inscription.

- ◆ **Les facteurs contextuels internes**

Une multitude de facteurs individuels, sociaux et informationnels peuvent influencer les perceptions comportementales, normatives et de contrôle, et donc, les comportements adoptés par les individus. Ainsi, des différences sur le plan individuel — la personnalité, les projets, les besoins, les expériences, les valeurs, l'attitude — peuvent expliquer des perceptions différentes. Par exemple, une mauvaise expérience en voiture (accident ou autre) pourrait modifier l'intention d'un individu d'entreprendre les cours de conduite. À l'inverse, des valeurs telles que l'indépendance ou des projets à court terme (par exemple : se rendre au travail ou à l'école, à partir d'une région éloignée, sans transport en commun) peuvent influencer positivement la décision. Sur le plan social, des facteurs tels que l'éducation, l'âge, le sexe, le revenu et la culture peuvent également expliquer des perceptions différentes. Ainsi, une personne à faible revenu n'aura pas forcément les moyens de s'inscrire spontanément au cours, dont les tarifs ont été revus à la hausse. Un nouvel arrivant, qui connaît mal les règles de conduite au Québec, pourrait également choisir de repousser ce projet, le temps de se familiariser avec le système. Enfin, certains facteurs informationnels peuvent aussi exercer une influence sur les perceptions, notamment l'exposition aux médias et à l'information (Ajzen et Fishbein, 2005). En effet, la disponibilité, dans l'environnement de l'individu, d'une quantité suffisante d'information sur les cours obligatoires (la formation théorique et pratique, les tarifs en vigueur, etc.) influencera ses perceptions et son intention comportementale.

En terminant, mentionnons que peu importe les motifs d'influence du comportement adopté (les trois types de perception ou les facteurs contextuels internes), ce dernier pourrait avoir des conséquences importantes pour l'aspirant conducteur. Pour les jeunes, surtout ceux vivant en région éloignée, le permis de conduire est souvent fortement corrélé à l'insertion professionnelle et sociale (Bertrand, 2005). D'une part, l'accessibilité à la conduite leur permet de surmonter les obstacles géographiques, notamment l'éloignement, afin d'obtenir un premier emploi. D'autre part, cette plus grande mobilité leur est utile socialement, en ce qui concerne l'insertion à des groupes sociaux par l'entremise des loisirs par exemple.

1.1.3 Les écoles de conduite

Le groupe de variables rattaché aux écoles de conduite peut être décomposé en trois sous-groupes distincts : les intrants investis à la formation (ressources), les activités des écoles (enseignement théorique et pratique, évaluation, etc.) et finalement, les extrants issus des activités de production (les diplômés des écoles de conduite). L'imposition du cours obligatoire et la hausse tarifaire qui en découle ont un impact sur l'ensemble de ces variables, des ressources jusqu'aux extrants, comme il sera expliqué plus amplement dans le modèle logique.

◆ Les ressources investies (intrants)

Les écoles de conduite investissent dans différents types de ressources pour mener à bien leurs activités : 1) des ressources financières (frais administratifs, salaires, formation du personnel au nouveau cours de conduite, etc.); 2) des ressources humaines (instructeurs, moniteurs, personnel de soutien, etc.) et des ressources matérielles (locaux, ressources informatiques, flotte de véhicules, etc.). Ces ressources sont consacrées à différentes activités, décrites au point suivant.

◆ Les activités des écoles de conduite et les extrants (diplômés)

L'enseignement constitue la principale activité des écoles de conduite. Cette activité constitue, en soi, un processus complet de production. D'abord, les écoles se basent sur les objectifs et principes directeurs du Programme de formation à la sécurité routière pour enseigner le nouveau cours. Dans le cadre du cours théorique et du cours pratique, ils transmettent le contenu sur le plan des connaissances, mais aussi des compétences et des attitudes à acquérir. Par la suite, les écoles pratiquent des activités d'évaluation des apprentissages correspondant à ces objectifs. Cette évaluation se fait de façon ponctuelle, lors d'un premier examen théorique que l'élève passe à son école de conduite, mais également en continu, par le moniteur. Enfin, au bout de cette chaîne d'activités, les écoles « livrent » des diplômés ayant acquis le savoir, savoir-faire et savoir-être nécessaire pour réussir l'examen pratique de la SAAQ et circuler sur les routes du Québec.

En modifiant le contenu du cours de conduite et en le rendant obligatoire, l'intervention gouvernementale (LCSRPI) crée un impact sur le prix de celui-ci et sur les activités des écoles de conduite. En effet, bien qu'elle entraîne une hausse potentielle de clientèle, cette intervention s'accompagne aussi d'une hausse de frais pour les écoles (Assemblée nationale, Commission permanente des transports et de l'environnement, 2009). D'une part, les moniteurs et instructeurs des écoles de conduite reconnues doivent recevoir une formation par l'AQTR. Par ailleurs, pour donner ce nouveau cours, certaines écoles doivent mettre à jour ou revoir leur équipement (par exemple : locaux, ressources audiovisuelles). Comme les heures de cours augmentent parallèlement à la hausse potentielle de clientèle, il se pourrait aussi que les écoles doivent engager plus de ressources humaines (moniteurs, instructeurs, personnel de soutien) et accroître leur parc de véhicules (et donc les frais d'essence et d'entretien). Voilà la principale raison invoquée par l'industrie pour accroître les tarifs exigés aux aspirants conducteurs.

1.1.4 La sécurité sur le réseau routier du Québec

Le troisième bloc du modèle aborde le réseau routier sur lequel s'inséreront les nouveaux conducteurs, et plus particulièrement l'aspect de la sécurité routière. C'est sur ce plan que les effets souhaités de l'intervention publique (LCSRRPI) doivent se concrétiser. La variable du prix n'influence pas directement ce bloc, mais passe plutôt par l'intermédiaire de ses effets sur les individus et sur l'industrie des écoles de conduite.

La notion de sécurité routière comporte une dimension collective qu'il importe de souligner : elle touche tous les citoyens qui utilisent le réseau, qu'ils soient piétons, cyclistes, motocyclistes ou automobilistes. Chaque citoyen est en position de formuler l'espoir que son prochain connaîtra et appliquera les règles de sécurité routière en vigueur, et adoptera un comportement responsable et prudent (Bertrand, 2005). La sécurité routière n'est donc pas uniquement régie par les lois, mais par une sorte de contrat social.

En l'occurrence, il est souhaité que les aspirants conducteurs aient acquis les connaissances (savoir), les compétences (savoir-faire) et les attitudes (savoir-être) nécessaires pour non seulement adopter une bonne conduite d'un point de vue technique, mais également réduire les comportements à risque sur le réseau routier (par exemple : drogue, alcool, fatigue, car surfing, etc.). Il est également souhaité que ces nouvelles aptitudes, combinées à un accès graduel à la conduite¹ et au gain d'expérience sur la route, améliorent la qualité de la conduite chez ce groupe (Mayhew et autres, 1995). Indirectement, la réduction des accidents liés à des facteurs individuels² est donc visée, tout comme l'amélioration du bilan routier. En s'attaquant à ce problème, le gouvernement désire limiter les impacts sociaux (par exemple : blessures et pertes de vie, atteinte à la qualité de vie, perte de confiance en la sécurité sur le réseau routier, etc.) et économiques (coûts et dommages) associés aux accidents de la route.

1.1.5 Les facteurs contextuels externes

Finalement, le modèle de problématique détermine certains facteurs externes qui pourraient avoir une influence sur la demande et sur l'offre de cours de conduite. Parmi ces facteurs, on trouve le contexte économique plus ou moins favorable (par exemple : crise financière, mises à pied), tout comme les contextes sociologique (par exemple : mouvements sociaux, valorisation sociale de certains comportements, etc.) et politique (changement des priorités gouvernementales, etc.). Les facteurs liés au transport routier ont également une influence (qualité des infrastructures, accessibilité au transport en commun, etc.).

1.2 Le modèle logique

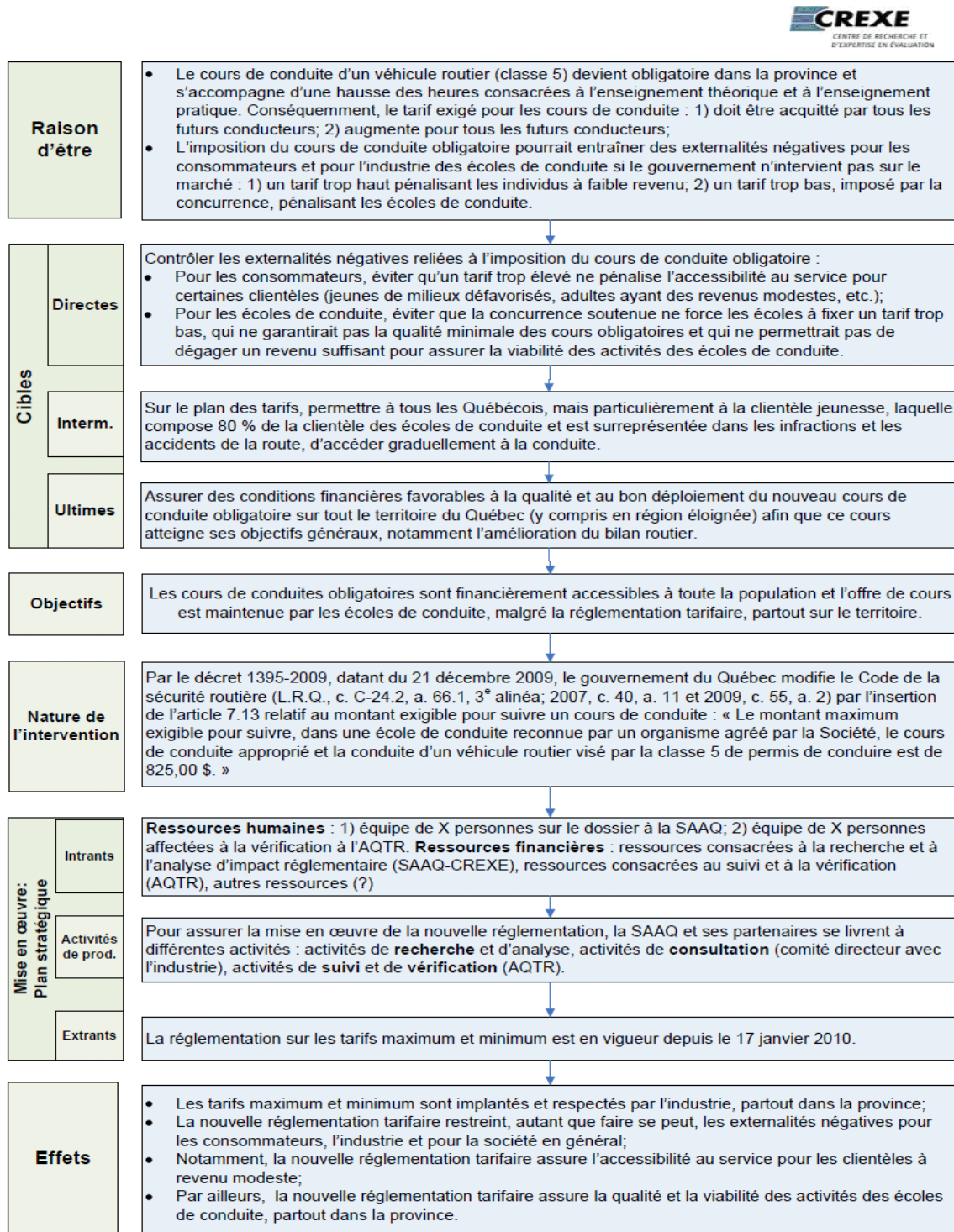
Le modèle logique, présenté à la page suivante (figure 2), illustre la façon dont le gouvernement veut agir sur la problématique de la hausse tarifaire associée à l'imposition du cours de conduite obligatoire. Il rappelle la raison d'être de l'intervention publique et précise les cibles de celle-ci, c'est-à-dire les situations insatisfaisantes, à court, moyen et

¹ Permis d'apprenti conducteur, permis probatoire, ainsi que leurs restrictions.

² Par facteurs individuels, nous entendons les connaissances, compétences et attitudes de conduite qui, lorsqu'elles font défaut, peuvent porter atteinte à la sécurité routière et entraîner des accidents de la route. On peut par exemple les distinguer des facteurs environnementaux (météo, condition de la chaussée, signalisation, etc.).

long terme, que la réglementation tarifaire cherche à modifier. Il décrit les ressources déployées par le gouvernement dans la mise en œuvre de la réglementation tarifaire, ainsi que ses effets escomptés.

Figure 2 : Modèle logique de la réglementation tarifaire (prix minimum et maximum)



1.2.1 La raison d'être

L'imposition de tarifs minimum et maximum prend sa source dans un contexte bien particulier. Sur le plan législatif, l'adoption de la LCSRRPI a entériné l'obligation de suivre un cours de conduite dans une école reconnue afin d'obtenir un permis de classe 5, régissant la conduite d'un véhicule de promenade. Désormais, tous les Québécois sont donc assujettis à cette loi. Simultanément, afin de bonifier la formation, le gouvernement a décidé de réviser le contenu de ce cours et d'augmenter le nombre d'heures consacrées à l'apprentissage théorique et pratique. Ces aspects ont un impact direct sur le prix du cours de conduite sur le marché, puisque les écoles doivent revoir leurs pratiques et, conséquemment, réviser leurs prix à la hausse.

Par ailleurs, si le gouvernement n'intervient pas sur le marché, l'imposition du cours de conduite obligatoire pourrait entraîner des externalités négatives pour les consommateurs et pour l'industrie des écoles de conduite. D'une part, si les écoles imposaient un tarif très élevé pour ce service, cela pourrait en restreindre l'accessibilité, notamment aux individus à faible revenu. L'annexe I aborde cet aspect plus en profondeur. D'autre part, si en situation de vive concurrence, certaines écoles de conduite imposaient un tarif trop bas, cela pourrait en pénaliser d'autres qui ne réussiraient pas à couvrir leurs frais avec d'aussi faibles revenus.

1.2.2 Les cibles

Les cibles constituent les situations insatisfaisantes qui doivent être corrigées par l'intervention gouvernementale. Compte tenu de la raison d'être présentée précédemment, les cibles de la réglementation tarifaire visent à restreindre les externalités négatives associées à l'imposition de prix minimum et maximum. Nous les avons divisées en cibles directes (court terme), intermédiaires (moyen terme) et ultimes (long terme).

Sur le plan des cibles directes, l'intervention vise à garantir l'accessibilité financière au service par les populations à faible revenu (prix maximum), mais également à assurer la viabilité des activités des écoles de conduite et la qualité des nouveaux cours obligatoires (prix minimum). Sur le plan des cibles intermédiaires, l'intervention vise à permettre à tous les Québécois, mais particulièrement à la clientèle jeunesse, laquelle compose 80 % de la clientèle des écoles de conduite et est surreprésentée dans les infractions et les accidents de la route, d'accéder graduellement à la conduite, avec tous les bénéfices pédagogiques associés à cette démarche. Enfin, à long terme, l'intervention tarifaire vise à fournir des conditions financières favorables au bon déploiement du nouveau cours de conduite sur tout le territoire québécois, y compris en région éloignée, afin que ce cours atteigne ses objectifs généraux, notamment l'amélioration de la qualité de la conduite sur route et, indirectement, du bilan routier.

1.2.3 Les objectifs

Les objectifs énoncent les résultats escomptés, c'est-à-dire l'état souhaité des cibles après l'intervention publique. Dans le cadre étudié, l'objectif général est que les cours de conduite obligatoires soient financièrement accessibles à toute la population et qu'une offre de cours de qualité soit maintenue par les écoles de conduite partout sur le territoire, malgré l'imposition d'un prix plafond.

1.2.4 Nature de l'intervention

Il s'agit essentiellement d'une décision politique, concrétisée par la suite sur le plan législatif. Par la LCSREC, le gouvernement du Québec s'accorde le pouvoir de déterminer les prix minimum et maximum exigibles. Par le décret 1395-2009, datant du 21 décembre 2009, il modifie le Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2, a. 66.1, 3e alinéa; 2007, c. 40, a. 11 et 2009, c. 55, a. 2) par l'insertion de l'article 7.13 relatif au montant exigible pour suivre un cours de conduite : « Le montant maximum exigible pour suivre, dans une école de conduite reconnue par un organisme agréé par la Société, le cours de conduite approprié et la conduite d'un véhicule routier visé par la classe 5 de permis de conduire est de 825,00 \$. »

1.2.5 Intrants

Les intrants correspondent aux efforts consentis pour mettre en œuvre l'intervention publique et agir sur ses cibles. En l'occurrence, il s'agit des ressources humaines et financières consacrées par la SAAQ et ses partenaires à l'implantation de la nouvelle réglementation. À la SAAQ, ces ressources correspondent aux employés qui ont travaillé en amont et en aval de l'intervention, et aux ressources financières mobilisées en ce sens (par exemple : contrat au CREXE pour l'analyse d'impact réglementaire). À l'AQTR, il s'agit également des employés ayant travaillé sur ce dossier (l'équipe de vérification incluse) et des ressources financières investies dans ce dernier.

1.2.6 Les activités de production

Pour assurer la mise en œuvre de la nouvelle réglementation, la SAAQ et ses partenaires se sont livrés à différentes activités : activités de recherche et d'analyse (par exemple : travail des équipes internes et du CREXE), activités de consultation (comité directeur avec l'industrie, future consultation des parties prenantes dans le cadre du présent mandat) et activités de suivi et de vérification (AQTR).

1.2.7 Les extrants

Les extrants de l'intervention gouvernementale correspondent principalement à l'application de la LCSREC et du décret 1395-2009, soit à l'implantation d'un tarif maximum pour les cours de conduite. Ce dernier est en vigueur depuis le 17 janvier 2010.

1.2.8 Les effets

Enfin, les effets correspondent aux situations souhaitées après intervention. La différence entre la situation cible a priori et celle a posteriori constitue l'effet brut de l'intervention. Par ailleurs, il se peut que l'intervention ait aussi des effets non prévus au départ. Dans le cas de la réglementation tarifaire, les effets souhaités sont : 1) que les tarifs maximum et minimum soient implantés et respectés par l'industrie, partout dans la province; 2) que la nouvelle réglementation tarifaire restreigne, autant que faire se peut, les externalités négatives pour les consommateurs, pour l'industrie et pour la société en général; 3) notamment, qu'elle assure l'accessibilité au service pour les clientèles à revenu modeste; et 4) qu'elle assure la qualité et la viabilité des activités des écoles de conduite, partout dans la province.

2 LA THÉORIE ÉCONOMIQUE ET LA RÉGLEMENTATION TARIFAIRE

2.1 La théorie économique des choix publics

Selon la théorie économique des choix publics, un « bien public » (bien ou service) constitue un bien dont la consommation entraîne des retombées positives pour l'ensemble de la société. Dans le cas présent, les retombées bénéfiques de la conduite automobile sont aisément identifiables, tant à l'échelle individuelle que sociétale ou gouvernementale (impacts économiques, logistiques, etc.). Or, un « bien public » est un bien qui est insuffisamment produit et demandé sans l'intervention du gouvernement. Les mécanismes du marché privé ne peuvent, seuls, en assurer l'accès de façon optimale à tous les individus, et donc en garantir l'universalité. En intervenant sur la tarification exigible pour les cours de conduite obligatoires, le gouvernement s'assure donc que ce service, bien qu'offert sur le marché privé, demeure financièrement accessible à tous. Dans une perspective égalitaire, l'intervention vise à stabiliser et à maintenir la demande par les clientèles défavorisées.

Les théories sur les « biens publics » préconisent donc l'intervention gouvernementale pour contrer les défaillances de marché qui nuisent à l'intérêt de la majorité ou de certains groupes : information insuffisante, domination excessive d'une partie, monopole naturel, marché insuffisant, coûts imposés à des tierces parties, concurrence imparfaite, etc. L'objectif est de protéger l'intérêt public, d'agir tout en s'assurant que le changement de situation est optimal, c'est-à-dire qu'il permet d'améliorer le bien-être de tous les individus (la société), idéalement sans nuire à certains. Par ailleurs, l'intervention vise à corriger une situation de la manière la plus efficace possible, en visant une minimisation des coûts (coûts réels pour les diverses parties prenantes) et une optimisation des bénéfices et des retombées. Par ailleurs, les modalités de l'intervention peuvent être très variées, puisqu'il existe une multitude de façons de résoudre le problème par des moyens et instruments différents.

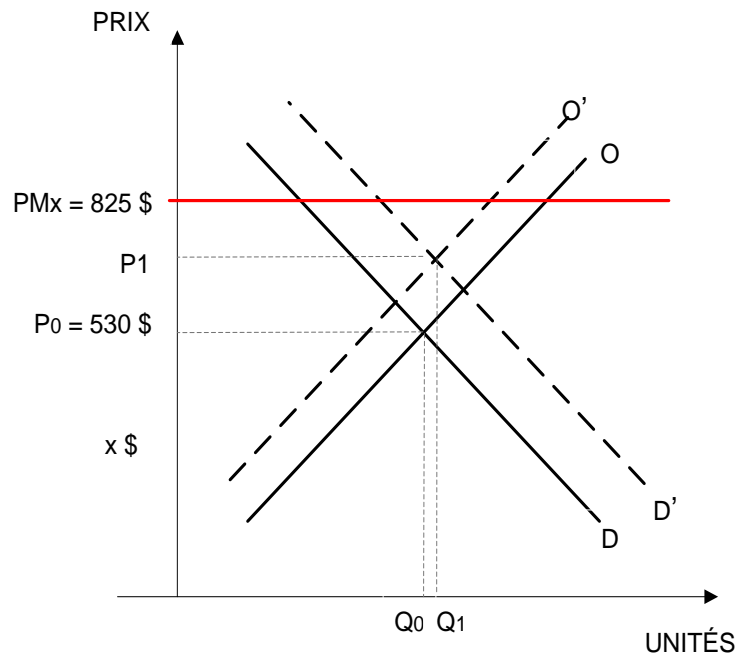
La littérature sur les leviers des politiques publiques fait valoir que le choix des instruments d'intervention est établi à partir des choix stratégiques des gouvernements. Ces choix stratégiques considèrent la nature du problème à résoudre et reflètent des préoccupations de management opérationnel de l'intervention : minimisation des coûts de gestion, efficacité, équité, acceptabilité, impacts, etc. Dans ce contexte, la présente étude doit, d'un côté, éclairer les choix stratégiques à la base de la réglementation tarifaire (modèles de problématique et logique) et de l'autre, mesurer ses effets potentiels sur les parties prenantes et sur le marché. Pour saisir l'ampleur des enjeux, l'analyse économique classique, reposant sur les concepts de l'offre et de la demande, s'avère une précieuse aide. En effet, elle offre un cadre formel mettant en évidence les liens entre la variation des prix d'un produit (bien ou service) et les quantités offertes ou demandées de ce même produit sur le marché. C'est dans cette perspective que les impacts de l'imposition de prix maximum et minimum seront abordés au point suivant.

2.2 L'intervention publique sur les prix : principes fondamentaux

Pour bien comprendre l'effet de la réglementation tarifaire, appuyons la démonstration sur une représentation classique du marché, illustrée à la figure 3. Précisons qu'il s'agit d'un marché concurrentiel à l'abri de toute intervention gouvernementale. Sur ce marché, plus le

prix d'un bien ou d'un service est élevé, plus les quantités offertes sont importantes (O). A contrario, plus le prix est faible, plus la quantité demandée est élevée (D), d'où les courbes inversées de l'offre et de la demande. Sur ce même marché, le prix d'un bien ou d'un service s'ajustera pour équilibrer l'offre et la demande. Au prix d'équilibre (P_0), la quantité que les acheteurs désirent se procurer est donc exactement égale à la quantité que les vendeurs souhaitent offrir (Q_0). Toutefois, cela ne signifie pas que toutes les parties prenantes sont satisfaites de ce prix, les groupes de protection des consommateurs faisant pression pour baisser les prix et les lobbys de producteurs, pour les augmenter. Avant l'intervention gouvernementale, le prix moyen du cours de conduite s'élevait à environ 530 \$ (P_0), dans un contexte non obligatoire.

Figure 3 : Prix maximum non contraignant

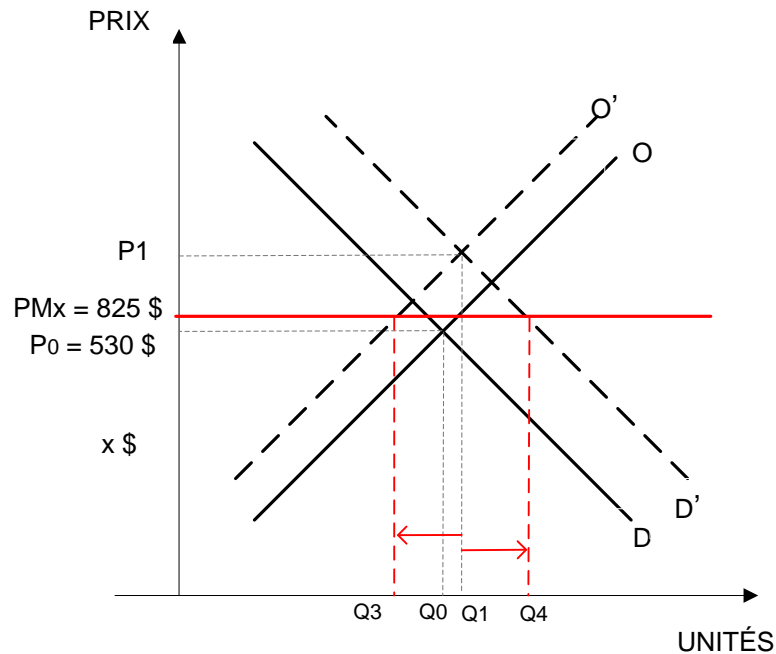


À partir de janvier 2010, les cours de conduite sont devenus obligatoires, et le gouvernement a bonifié leur contenu et revu le nombre d'heures d'apprentissage à la hausse, d'où le déplacement de la courbe de la demande (D'). Comme tous les Québécois auront désormais à suivre un cours de conduite pour obtenir un permis, cela fait inévitablement croître la demande d'unités. Par ailleurs, comme cette intervention implique des frais supplémentaires pour les écoles de conduite (ressources humaines, matérielles, etc.), cela fait aussi croître les prix demandés par l'industrie. Conséquemment, la courbe de l'offre se déplace elle aussi (O') et un nouveau prix d'équilibre est créé (P_1) pour une certaine quantité (Q_1).

Afin d'éviter que la libre hausse des prix pénalise certains acheteurs et entraîne une discrimination économique, particulièrement à l'égard de la clientèle à faible revenu, le gouvernement décide d'imposer un prix plafond, soit un prix maximum exigible pour le service ($PMx = 825$ \$). À partir de ce moment, deux situations peuvent survenir. Dans la première situation (figure 3), le prix maximum imposé se situe au-dessus du prix

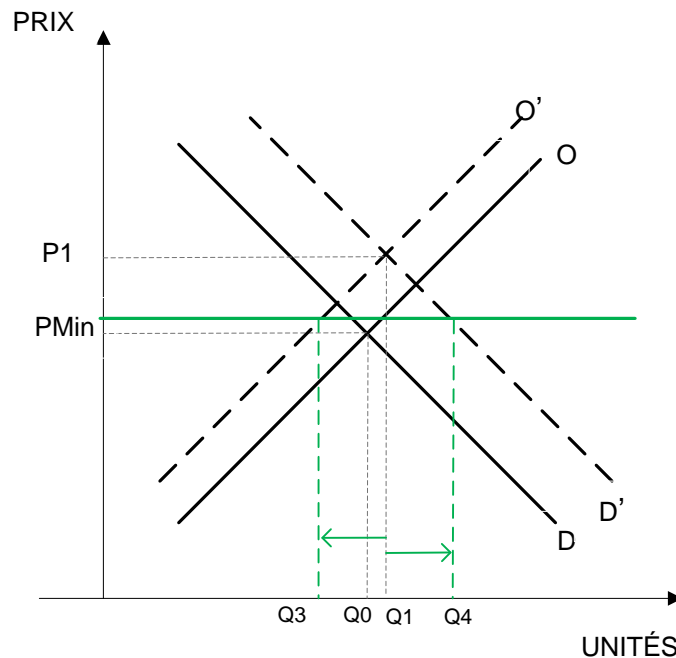
d'équilibre du marché ($P1$). Dans ce cas, le prix maximum n'est pas contraignant, puisqu'il est sans incidence sur l'équilibre du marché. Dans la seconde situation (figure 4), le prix maximum se situe en deçà du prix d'équilibre ($P1$). Le jeu de l'offre et de la demande pousse le prix vers son niveau d'équilibre, mais quand le plafond (PMx) est atteint, le prix ne peut plus augmenter. Conséquemment, la quantité de cours offerte diminue ($Q3$), tandis que la quantité demandée augmente ($Q4$). On se retrouve alors en situation de pénurie.

Figure 4 : Prix maximum contraignant (pénurie)



En ce qui concerne le prix minimum, bien que la LCSREC permette au gouvernement de fixer ce dernier, aucun montant n'a été déterminé jusqu'à présent. Par ailleurs, le prix minimum pourrait avoir des effets similaires sur l'équilibre du marché. Un prix minimum (plancher) inférieur au prix d'équilibre n'aura pas d'incidence sur le marché, qui s'ajustera naturellement. Par contre, un prix minimum supérieur au prix d'équilibre sera lui aussi contraignant (figure 5, page suivante).

Encore une fois, le jeu de l'offre et de la demande pousse le prix vers son niveau d'équilibre ($P1$), mais ce dernier ne peut descendre plus bas que le prix minimum ($PMin$). Conséquemment, la quantité demandée ($Q3$) est supérieure à la quantité offerte ($Q4$), et on se retrouve en situation d'excédent. Comme cette situation n'est pas encore réglementée, nous la traiterons de façon plus indirecte dans l'étude préparatoire, en parallèle avec le prix maximum.

Figure 5 : Prix minimum contraignant (excédent)

2.2.1 Les impacts de la réglementation tarifaire sur les écoles de conduite

Lorsqu'il y a imposition d'un prix maximum, l'enjeu premier est de déterminer la valeur réelle du prix d'équilibre du marché, afin de pouvoir évaluer si la réglementation tarifaire aura un impact favorable ou défavorable sur l'offre et la demande. En d'autres mots, il faut savoir où se situe l'industrie sur ce marché pour comprendre comment elle réagira.

Par ailleurs, comme l'industrie des écoles de conduite n'est pas homogène, il est fort possible que le prix d'équilibre ne soit pas le même pour toutes les écoles. En effet, celles-ci exercent leurs activités dans des contextes géographiques, démographiques et économiques très différents, qui engagent des coûts variables. Selon les sources consultées lors de la phase exploratoire de l'étude, les écoles situées dans de grands centres urbains, où le bassin de population est important, seraient en mesure d'exiger un tarif moindre que le prix maximal (825 \$, taxes non incluses) en amortissant leurs frais sur une plus grande clientèle. Comme la concentration d'écoles est plus grande dans les grands centres urbains, ces dernières sont exposées à une concurrence plus vive, ce qui les porterait également à baisser leurs tarifs. Par contre, en dehors de la métropole, les écoles auraient tendance à aller chercher le prix maximal. Du point de vue de la démographie, les écoles situées en régions éloignées doivent composer avec une population beaucoup plus restreinte. Par ailleurs, cette population est vieillissante et marquée par l'exode rural des jeunes, principale clientèle des écoles de conduite. Afin d'être rentables, ces dernières doivent souvent couvrir un territoire plus large pour s'assurer d'un certain bassin de clientèle. Or, cette couverture territoriale étendue engage des frais supplémentaires : l'école doit planifier à quelles municipalités elle fournira ses services et quand (par exemple : en regroupant son cours pratique en une journée, à un endroit), elle doit y louer un local momentanément

(cours théorique), déplacer ses moniteurs dans ces municipalités environnantes, ce qui hausse les frais associés aux salaires et à l'essence, etc.

Conséquemment, l'imposition du prix maximum n'aura pas un effet uniforme sur toute l'industrie. Pour certaines écoles en milieu urbain, le tarif maximum sera suffisant pour assurer la rentabilité et la viabilité des activités. Pour d'autres, surtout en région éloignée, il pourrait en être autrement. Selon une étude menée par ConduiPRO et le Groupe Tecnic (2009), le prix d'équilibre du nouveau cours obligatoire se situerait entre 750 \$ et 900 \$ (taxes en sus), pour une école située en région urbaine ou périurbaine. Pour une école en région éloignée, cette étude estime que le prix doit être supérieur à 900 \$ (taxes en sus), étant donné les frais additionnels qu'elle a à défrayer.

2.3 Les autres interventions envisageables

Nous avons vu que l'intervention gouvernementale sur le marché vise la réduction des défaillances de ce dernier, notamment dans une perspective de protection de l'intérêt citoyen et de justice sociale. Dans cette optique, l'intention de l'État est d'assurer une certaine équité envers les plus démunis, qui n'auraient pas accès aux cours de conduite si, tel qu'il est perçu, le prix d'équilibre devait être fixé librement. En l'occurrence, l'identification d'alternatives à la réglementation tarifaire devra respecter ce principe égalitaire de base et s'inscrire dans une perspective d'efficacité et d'efficience.

À cela, d'autres considérations s'ajoutent. Dans le cadre d'analyses avantages-coûts, chacune des alternatives à l'intervention doit normalement être évaluée par rapport à la situation projetée si le gouvernement n'intervient pas, ce que l'on nomme le « statu quo » : laisser le marché déterminer librement ses prix et quantités d'équilibre. Par ailleurs, comme la réglementation sur le prix maximum (LCSREC) est déjà en vigueur dans la province depuis le 17 janvier 2010, c'est plutôt de ce postulat de base que nous partirons. Il s'agit, en quelque sorte, d'un nouveau statu quo. Cette intervention réglementaire ne fera donc pas partie des alternatives envisagées, mais sera plutôt documentée en profondeur comme postulat de base lors de l'analyse avantages-coûts et de la consultation.

En l'occurrence, trois hypothèses, y compris le maintien du statu quo, paraissent actuellement pertinentes à étudier. Elles constituent des bases qui pourraient être soumises à la consultation :

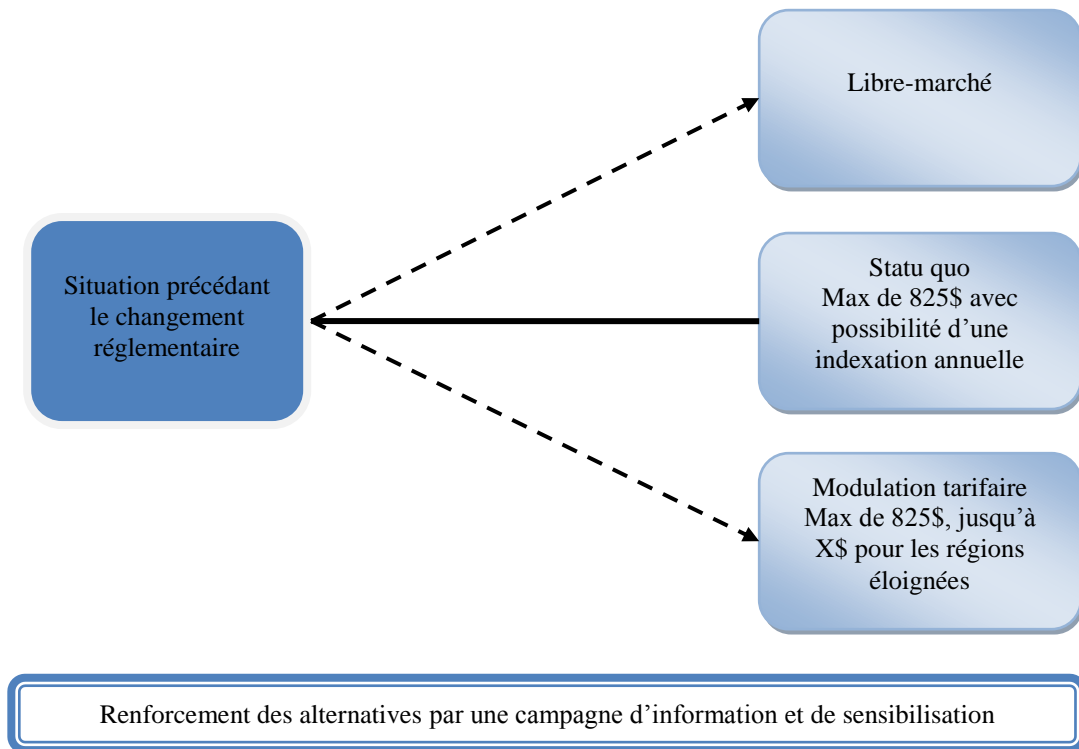
1. Le maintien du statu quo, c'est-à-dire le maintien du prix maximum exigible pour les cours de conduite à 825 \$ (excluant les taxes et le matériel), avec la possibilité d'une indexation annuelle.
2. Laisser le libre marché s'appliquer à l'industrie des écoles de conduite. Aucun prix plancher ni prix plafond.
3. La mise en place d'un prix maximum modulable en fonction, notamment, de l'éloignement géographique et de la démographie particulière de certaines régions.

La possibilité de renforcer chacune de ces hypothèses par une campagne d'information et de sensibilisation sera étudiée.

N.B. Les hypothèses seront mieux définies avec l'avancement des travaux.

Ces trois hypothèses seraient étudiées à l'égard des paramètres décrits dans la section abordant la méthodologie de recherche. Par ailleurs, elles seraient soumises à la consultation des parties prenantes. Si, au cours du processus de recherche, d'autres alternatives pertinentes et viables à l'égard des paramètres étudiés émergeaient des consultations ou de la SAAQ, elles seraient également étudiées en profondeur par le CREXE et intégrées à l'analyse finale.

Figure 6 : Schéma de synthèse



ANNEXE 2 : LES QUESTIONNAIRES

1 Jeunes qui suivent les nouveaux cours de conduite

1.1 Renseignements généraux

Les questions suivantes porteront sur des éléments généraux pour mieux comprendre votre situation personnelle et le milieu dans lequel vous suivez des cours de conduite automobile.

1. Quel âge avez-vous?
➤ _____ années
✓ **Si le jeune a 16 ou 17 ans, ne pas poser les questions 13, 20, 21, 22, 23 (sous-questions 5, 6, 7 et 8) et 37. De plus, il faut obtenir le consentement des parents avant de poursuivre.**
2. Êtes-vous titulaire d'un permis de conduite pour d'autres types de véhicules tels que les cyclomoteurs (scooter, motocyclette) ou les embarcations nautiques?
 a) Oui
 b) Non
3. Dans quelle région administrative habitez-vous? (01 Bas-Saint-Laurent; 02 Saguenay/Lac-Saint-Jean; 03 Capitale-Nationale; 04 Mauricie; 05 Estrie; 06 Montréal; 07 Outaouais; 08 Abitibi-Témiscamingue; 09 Côte-Nord; 10 Nord-du-Québec; 11 Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine; 12 Chaudière-Appalaches; 13 Laval; 14 Lanaudière; 15 Laurentides; 16 Montérégie; 17 Centre-du-Québec)
4. Quelle proposition, parmi les suivantes, représente le milieu dans lequel vous habitez?
 a) Milieu urbain (ex : Montréal, Québec).
 b) Milieu semi-urbain (Trois-Rivières, Rimouski, Chicoutimi).
 c) Milieu rural.
5. Y a-t'il un service de transport en commun dans votre municipalité?
 a) Oui
 b) Non
6. Quelle occupation vous décrit le mieux?
 a) Employé à temps complet
 b) Employé à temps partiel
 c) Étudiant à temps complet
 d) Étudiant à temps partiel
 e) Étudiant et en emploi
 f) Ni en emploi ni aux études
 g) Je ne réponds pas

1.2 Perception des cours de conduite automobile et du permis de conduire

Les prochaines questions porteront sur votre perception des cours de conduite automobile et du permis de conduire.

7. Depuis le 17 janvier 2010, les cours de conduite théoriques et pratiques sont obligatoires pour toutes les personnes qui souhaitent obtenir un permis de conduite automobile. Jusqu'à quel point êtes-vous en faveur avec l'imposition des cours de conduite automobile?

Très en faveur <input type="checkbox"/>	Assez en faveur <input type="checkbox"/>	Peu en faveur <input type="checkbox"/>	Pas du tout en faveur <input type="checkbox"/>	Je ne sais pas <input type="checkbox"/>	Je ne réponds pas <input type="checkbox"/>
---	--	--	--	---	--

8. Indiquez le niveau d'importance de l'obtention du permis de conduire, pour vous, en fonction des éléments suivants.

Élément/Importance	Très important	Plutôt important	Peu important	Pas du tout important	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
1-Le permis de conduire est important pour les études (se rendre à l'école)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2-Le permis de conduire est important pour le travail (se rendre au travail)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3-Le permis de conduire est important pour les loisirs (vie sociale)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4-Le permis de conduire est important pour aider les parents (rendre service)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5-Le permis de conduire est important pour devenir autonome	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6-Le permis de conduire est important pour avoir la possibilité de se rendre dans des endroits inaccessibles sans voiture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Indiquez votre degré d'accord avec le rôle joué par chacune des raisons suivantes dans votre décision de vous inscrire à des cours de conduite automobile dans une école de conduite.

Raison/Accord	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Peu d'accord	Pas du tout d'accord	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
1-Parce que le cours de conduite est obligatoire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2-Pour avoir la meilleure préparation possible à la conduite automobile (connaissances, compétences, attitudes)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3-Parce que cela vous permettra de conduire de façon plus sécuritaire et ainsi diminuer vos risques d'accident	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4-Pour être mieux préparé aux examens de la SAAQ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5-Parce que vous ne savez pas conduire et que personne ne vous a appris à conduire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6-Parce que vous voulez apprendre avec des professionnels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7-Parce que vous avez l'argent pour le prendre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8-Parce qu'on vous l'a payé (cadeau)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9-Parce que vos parents désirent que vous le suiviez	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10-Parce que vos amis suivent les cours	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Concernant le fait de suivre les nouveaux cours de conduite automobile, pouvez-vous nous indiquer votre degré d'accord avec les inconvénients suivants?

Inconvénient/Accord	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Peu d'accord	Pas du tout d'accord	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
1-Pour vous, le fait que les cours de conduite soient obligatoires est un inconvénient important	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2-Pour vous, le prix des cours de conduite est un inconvénient important	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3-Pour vous, la durée des cours de conduite est un inconvénient important	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4-Pour vous, les efforts que le cours nécessite, compte tenu de vos autres engagements, est un inconvénient important	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. De façon générale, approximativement combien d'heures par mois pratiquez-vous la conduite automobile avec vos parents?

➤ _____ heures

12. Croyez-vous que ce nombre d'heures de pratique de la conduite est suffisant pour faire de vous un bon conducteur?

- Oui
 Non

1.3 Sécurité routière

Les prochaines questions porteront sur l'amélioration de la sécurité routière chez les jeunes.

13. Est-ce que vous ou l'un de vos proches avez déjà été impliqués dans un accident de la route?

- a) Oui
 b) Non

14. Croyez-vous que le fait d'avoir rendu les cours de conduite automobile obligatoires permettra d'améliorer la sécurité routière au Québec?

Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Je ne sais pas <input type="checkbox"/>	Je ne réponds pas <input type="checkbox"/>
---------------------------------	---------------------------------	--	---

15. Croyez-vous que les cours de conduite suivis avec un professionnel permettent de réduire les accidents de la route chez les jeunes?

Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Je ne sais pas <input type="checkbox"/>	Je ne réponds pas <input type="checkbox"/>
---------------------------------	---------------------------------	--	---

16. Indiquez votre degré d'accord avec les affirmations suivantes concernant l'impact des changements réglementaires (cours obligatoires, nouvelle structure des cours et nouveau contenu des cours) sur l'adoption des comportements à risque suivants par les jeunes.

Affirmation/Accord	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Peu d'accord	Pas du tout d'accord	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
1-Diminution de la conduite de nuit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2-Diminution de la conduite les fins de semaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3-Diminution de la conduite lors de conditions routières plus difficiles (tempête de neige, chaussées glissantes, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4-Diminution de la conduite avec d'autres passagers âgés entre 16 et 24 ans sans la présence d'un parent (ou adulte expérimenté)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5-Diminution de la conduite avec l'utilisation du cellulaire au volant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6-Diminution de la conduite sans le port de la ceinture de sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7-Diminution de la conduite après avoir consommé de l'alcool	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8-Diminution de la conduite après avoir consommé de la drogue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17. Répondez aux questions suivantes à partir de l'estimation chiffrée personnelle (%) qui vous apparaît la plus plausible.

- La réintroduction des cours de conduite automobile obligatoires jumelée à la nouvelle structure et au nouveau contenu des cours va permettre de réduire les accidents avec blessures graves de _____ %.
- La réintroduction des cours de conduite automobile obligatoires jumelée à la nouvelle structure et au nouveau contenu des cours va permettre de réduire les accidents avec blessures légères de _____ %.
- La réintroduction des cours de conduite automobile obligatoires jumelée à la nouvelle structure et au nouveau contenu des cours va permettre de réduire les accidents avec dégâts matériels de _____ %.

18. Croyez-vous que les changements réglementaires (cours de conduite obligatoires, prix maximum, etc.) vont entraîner une hausse du nombre de jeunes qui conduisent sans permis de conduire?

Oui	Non	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- Si oui, pour quelles raisons? Cochez toutes les réponses qui s'appliquent.
 - Parce que le cours de conduite est maintenant obligatoire pour avoir un permis
 - Parce que le coût des cours de conduite est trop élevé
 - Parce que les cours de conduite s'échelonnent sur une trop longue période
 - Parce qu'ils savent déjà conduire
 - Autres raisons. Précisez :

- Si oui, cette hausse sera de quel ordre?
_____ %

19. Selon vous, outre le cours de conduite obligatoire, quels pourraient être les autres moyens pris par le gouvernement pour diminuer les risques d'accident chez les jeunes conducteurs? (cocher toutes les réponses qui s'appliquent)

- a) Tolérance zéro à l'égard des comportements à risque (alcool, *car surfing*, grands excès de vitesse, etc.)
- b) Amendes (\$) et pénalités (points d'inaptitudes) plus sévères associées aux infractions
- c) Campagnes d'information et de sensibilisation à la sécurité routière
- d) Présence policière accrue sur les routes
- e) Interdire la conduite de nuit chez les jeunes
- f) Autres mesures, précisez :

1.4 Comportements à risque

Les prochaines questions se rapporteront à votre adoption de certains comportements jugés à risque.

20. Est-ce que vous fumez la cigarette?

- a) Oui
- b) Non

21. Est-ce qu'il vous arrive de consommer de la drogue?

- a) Oui
- b) Non

22. Quelle est votre consommation moyenne d'alcool par semaine (sur 7 jours)?

- a) Aucune consommation
- b) Moins de 3 consommations
- c) De 3 à 5 consommations
- d) De 6 à 8 consommations
- e) De 9 à 11 consommations
- f) Plus de 12 consommations

23. Dans les 12 mois qui suivront l'obtention de votre permis probatoire, avez-vous l'intention de conduire dans les conditions suivantes :

- 1-Conduite de nuit
 - a) Oui
 - b) Non
- 2-Conduite de fin de semaine
 - a) Oui
 - b) Non
- 3-Conduite lorsque les conditions routières sont plus difficiles (ex : tempête de neige, chaussées glissantes, etc.)
 - a) Oui
 - b) Non
- 4-Conduite avec d'autres passagers âgés de 16 à 24 ans
 - a) Oui
 - b) Non
- 5-Conduite en utilisant le cellulaire au volant
 - a) Oui
 - b) Non
- 6-Conduite sans porter la ceinture de sécurité
 - a) Oui
 - b) Non
- 7-Conduite après avoir consommé de l'alcool
 - a) Oui
 - b) Non
- 8-Conduite après avoir consommé de la drogue
 - a) Oui
 - b) Non

1.5 Coût des cours de conduite

Les prochaines questions auront trait au coût exigé pour les cours de conduire.

24. Actuellement, quel est le prix demandé (taxes en sus et sans le matériel pédagogique) pour suivre l'ensemble des cours de conduite automobile (théoriques et pratiques) dans l'école de conduite que vous fréquentez?

➤ _____ \$

25. Qui paie cette somme?

- a) Vous payez la somme totale
- b) Vous et au moins un membre de votre famille vous divisez les frais du cours
- c) Un ou des membres de votre famille paient en totalité pour les frais du cours
- d) Autre, précisez :

✓ **Si la réponse est a ou b**, posez la question suivante.

Est-ce que le prix des cours de conduite a eu les conséquences suivantes pour vous :

- Devoir retarder le moment où vous avez commencé les cours pour accumuler les fonds nécessaires pour le suivre?
 - a) Oui
 - b) Non
- Devoir prendre un travail pour être capable de payer les frais engendrés par les cours de conduite?
 - a) Oui
 - b) Non
- Devoir étaler votre apprentissage sur une plus longue période pour être en mesure de payer les cours de conduite?
 - a) Oui
 - b) Non

26. Le tarif exigé par votre école de conduite vous apparaît _____?

Très abordable	Assez abordable	Peu abordable	Pas du tout abordable	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

27. Lorsque vous avez contacté votre école de conduite pour vous inscrire aux cours de conduite automobile, vous étiez _____?

- a) Très bien informé et au courant du prix approximatif des cours de conduite.
- b) Assez bien informé et relativement au courant du prix approximatif des cours de conduite.
- c) Peu informé et peu au courant du prix approximatif des cours de conduite.
- d) Pas du tout informé et pas du tout au courant du prix approximatif des cours de conduite.

28. Le gouvernement du Québec a imposé aux écoles de conduite un prix maximum exigible pour les cours de conduite automobile. Ce prix a été fixé à 825 \$ pour l'ensemble des cours

théoriques et pratiques. Êtes-vous en faveur de l'imposition d'un prix maximum exigible par les écoles de conduite pour les cours de conduite automobile?

- a) Oui
 b) Non

29. Par rapport à vos capacités financières, ce montant est _____?

Très abordable <input type="checkbox"/>	Assez abordable <input type="checkbox"/>	Peu abordable <input type="checkbox"/>	Pas du tout abordable <input type="checkbox"/>	Je ne sais pas <input type="checkbox"/>	Je ne réponds pas <input type="checkbox"/>
---	--	--	--	---	--

30. Considérant que le cours de conduite est désormais obligatoire pour tous les Québécois, quel serait, selon vous, le montant que les écoles de conduite devraient exiger pour ce service?

➤ _____ \$

31. Quel serait le prix maximal que vous seriez prêt à payer pour les cours de conduite automobile?

➤ _____ \$

32. Si vous aviez attendu à l'année prochaine pour faire vos cours de conduite, vous auriez été prêt à payer quel montant de plus que cette année pour ceux-ci?

- 1 % de plus
 2 % de plus
 3 % de plus
 4 % de plus
 5 % de plus
 Je ne serais pas prêt à payer plus cher que cette année
 Je ne sais pas
 Je ne réponds pas

33. Si vous habitiez dans une région éloignée ne disposant pas d'une école de conduite située à proximité, seriez-vous prêt à payer plus cher pour suivre vos cours de conduite?

- Oui
 Non

➤ Quel est le prix maximum que vous seriez prêt à payer dans ces conditions?
 _____ \$

1.6 Questions d'identification

Enfin, nous vous demandons de bien vouloir répondre aux questions suivantes.

34. Quel est votre sexe?

- a) Femme
 b) Homme

35. Considérez-vous appartenir à une minorité ethnique?

- a) Oui
 b) Non

36. Dans quelle classe se situe votre revenu annuel avant impôt, c'est-à-dire vos gains salariaux annuels?

- a) Moins de 500 \$
- b) Entre 500 et 1000 \$
- c) Entre 1000 et 2000 \$
- d) Entre 2000 et 3000 \$
- e) Entre 3000 et 4000 \$
- f) Entre 4000 et 5000 \$
- g) Plus de 5 000 \$

37. Dans quelle classe le revenu annuel avant impôt de vos parents, c'est-à-dire leurs salaires combinés, se situe-t-il?

- a) Moins de 15 000 \$
- b) Entre 15 000 et 25 000 \$
- c) Entre 25 000 et 35 000 \$
- d) Entre 35 000 et 45 000 \$
- e) Entre 45 000 et 55 000 \$
- f) Entre 55 000 et 65 000 \$
- g) Entre 65 000 et 75 000 \$
- h) Entre 75 000 et 85 000 \$
- i) Entre 85 000 et 95 000 \$
- j) Plus de 95 000 \$

Ceci met fin au questionnaire. Merci pour le temps que vous nous avez consacré.

2 Jeunes qui n'ont pas suivi les nouveaux cours de conduite

2.1 Renseignements généraux

Les questions suivantes porteront sur des éléments généraux pour mieux comprendre votre situation personnelle et le milieu dans lequel vous vivez.

1. Y a-t-il un jeune âgé entre 16 et 24 ans qui habite votre domicile?

- a) Oui
- b) Non

✓ **Si oui**, demander à lui parler, **Si non**, mettre fin à l'entrevue.

2. Quel âge avez-vous?

➤ _____ années

✓ **Si le jeune est âgé de 16 ou 17 ans, ne pas lui poser les questions 16, 22, 23, 24, 25 (sous-questions 5, 6, 7 et 8) et 40. De plus, il faut obtenir le consentement des parents pour poursuivre l'entrevue.**

3. Êtes-vous actuellement inscrit à un cours de conduite pour l'obtention d'un permis de conduite automobile?

- a) Oui
- b) Non

✓ **Si oui**, mettre fin à l'entrevue, **Si non**, poursuivre l'entrevue.

4. Êtes-vous titulaire d'un permis de conduite pour les véhicules automobiles?
- a) Oui
 - b) Non
- **Si oui**, lorsqu'il y a deux scénarios de question, choisir le A), **Si non**, lorsqu'il y a deux scénarios de question, choisir le B). (Questions concernées : 15, 25, 27 et 31)
5. Êtes-vous titulaire d'un permis de conduire pour d'autres types de véhicules tels que les cyclomoteurs (scooter, motocyclette) ou les embarcations nautiques?
- a) Oui
 - b) Non
6. Dans quelle région administrative habitez-vous? (01 Bas-Saint-Laurent; 02 Saguenay/Lac-Saint-Jean; 03 Capitale-Nationale; 04 Mauricie; 05 Estrie; 06 Montréal; 07 Outaouais; 08 Abitibi-Témiscamingue; 09 Côte-Nord; 10 Nord-du-Québec; 11 Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine; 12 Chaudière-Appalaches; 13 Laval; 14 Lanaudière; 15 Laurentides; 16 Montérégie; 17 Centre-du-Québec)
7. Quelle proposition, parmi les suivantes, représente le milieu dans lequel vous habitez?
- a) Milieu urbain (ex : Montréal, Québec).
 - b) Milieu semi-urbain (ex. : Trois-Rivières, Rimouski, Chicoutimi).
 - c) Milieu rural.
8. Y a-t'il un service de transport en commun dans votre municipalité?
- a) Oui
 - b) Non
9. Quelle occupation vous décrit le mieux?
- a) Employé à temps complet
 - b) Employé à temps partiel
 - c) Étudiant à temps complet
 - d) Étudiant à temps partiel
 - e) Étudiant et en emploi
 - f) Ni en emploi ni aux études
 - g) Je ne répons pas

2.2 Perception des cours de conduite automobile et du permis de conduire

Les prochaines questions porteront sur votre perception des cours de conduite automobile et du permis de conduire.

10. Depuis le 17 janvier 2010, les cours de conduite théoriques et pratiques sont obligatoires pour toutes les personnes qui souhaitent obtenir un permis de conduite automobile. Étiez-vous au courant de cette réglementation?
- a) Oui
 - b) Non

11. Jusqu'à quel point êtes-vous en faveur avec l'imposition des cours de conduite automobile?

Très en faveur <input type="checkbox"/>	Assez en faveur <input type="checkbox"/>	Peu en faveur <input type="checkbox"/>	Pas du tout en faveur <input type="checkbox"/>	Je ne sais pas <input type="checkbox"/>	Je ne réponds pas <input type="checkbox"/>
---	--	--	--	---	--

12. Indiquez le niveau d'importance de l'obtention du permis de conduire, pour vous, en fonction des éléments suivants.

Élément/Importance	Très important	Plutôt important	Peu important	Pas du tout important	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
1-Le permis de conduire est important pour les études (se rendre à l'école)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2-Le permis de conduire est important pour le travail (se rendre au travail)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3-Le permis de conduire est important pour les loisirs (vie sociale)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4-Le permis de conduire est important pour aider les parents (rendre service)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5-Le permis de conduire est important pour devenir autonome	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6-Le permis de conduire est important pour avoir la possibilité de se rendre dans des endroits inaccessibles sans voiture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Indiquez votre degré d'accord avec le rôle que jouerait chacune des raisons suivantes dans votre décision de vous inscrire à des cours de conduite automobile dans une école de conduite.

Raison/Accord	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Peu d'accord	Pas du tout d'accord	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
1-Parce que le cours de conduite est obligatoire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2-Pour avoir la meilleure préparation possible à la conduite automobile (connaissances, compétences, attitudes)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3-Parce que cela vous permettrait de conduire de façon plus sécuritaire et ainsi diminuer vos risques d'accident	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4-Pour être mieux préparé aux examens de la SAAQ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5-Parce que vous ne savez pas conduire et que personne ne vous a appris à conduire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6-Parce que vous voulez apprendre avec des professionnels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7-Parce que vous avez l'argent pour le prendre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8-Parce qu'on vous l'a payé (cadeau)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9-Parce que vos parents désirent que vous le suiviez	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10-Parce que vos amis suivent les cours	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. De façon générale, approximativement combien d'heures par mois croyez-vous qu'un jeune devrait pratiquer la conduite automobile avec ses parents pour être un bon conducteur?

➤ _____ heures

15. A) Est-ce que vos parents vous ont accompagné à tous les mois pour ce nombre d'heures lorsque vous avez fait votre apprentissage de la conduite automobile?

B) Croyez-vous que vos parents vont vous accompagner à tous les mois pour ce nombre d'heures lorsque vous ferez votre apprentissage de la conduite automobile?

a) Oui

b) Non

2.3 Sécurité routière

Les prochaines questions porteront sur l'amélioration de la sécurité routière chez les jeunes.

16. Est-ce que vous ou l'un de vos proches avez déjà été impliqués dans un accident de la route?

- a) Oui
 b) Non

17. Croyez-vous que le fait d'avoir rendu les cours de conduite automobile obligatoires permettra d'améliorer la sécurité routière au Québec?

Oui	Non	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18. Croyez-vous que les cours de conduite suivis avec un professionnel permettent de réduire les accidents de la route chez les jeunes?

Oui	Non	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Répondez aux questions suivantes à partir de l'estimation chiffrée personnelle (%) qui vous apparaît la plus plausible.

- La réintroduction des cours de conduite automobile obligatoires jumelée à la nouvelle structure et au nouveau contenu des cours vont permettre de réduire les accidents avec blessures graves de _____ %.
- La réintroduction des cours de conduite automobile obligatoires jumelée à la nouvelle structure et au nouveau contenu des cours vont permettre de réduire les accidents avec blessures légères de _____ %.
- La réintroduction des cours de conduite automobile obligatoires jumelée à la nouvelle structure et au nouveau contenu des cours vont permettre de réduire les accidents avec dégâts matériels de _____ %.

20. Croyez-vous que les changements réglementaires (cours de conduite obligatoires, prix maximum, etc.) vont entraîner une hausse du nombre de jeunes qui conduisent sans permis de conduire?

Oui	Non	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- Si oui, pour quelles raisons? Cochez toutes les réponses qui s'appliquent.
 - Parce que le cours de conduite est maintenant obligatoire pour avoir un permis
 - Parce que le coût des cours de conduite est trop élevé
 - Parce que les cours de conduite s'échelonnent sur une trop longue période
 - Parce qu'ils savent déjà conduire
 - Autres raisons. Précisez :

- Si oui, cette hausse sera de quel ordre?
 _____ %

21. Selon vous, outre le cours de conduite obligatoire, quels pourraient être les autres moyens pris par le gouvernement pour diminuer les risques d'accident chez les jeunes conducteurs?

- a) Tolérance zéro à l'égard des comportements à risque (alcool, *car surfing*, grands excès de vitesse, etc.)
- b) Amendes (\$) et pénalités (points d'inaptitude) plus sévères associées aux infractions
- c) Campagnes d'information et de sensibilisation à la sécurité routière
- d) Présence policière accrue sur les routes
- e) Interdire la conduite de nuit chez les jeunes
- f) Autres mesures, précisez :

2.4 Comportements à risque

Les prochaines questions se rapporteront à votre adoption de certains comportements jugés à risque.

22. Est-ce que vous fumez la cigarette?

- a) Oui
- b) Non

23. Est-ce qu'il vous arrive de consommer de la drogue?

- a) Oui
- b) Non

24. Quelle est votre consommation moyenne d'alcool par semaine (sur 7 jours)?

- a) Aucune consommation
- b) Moins de 3 consommations
- c) De 3 à 5 consommations
- d) De 6 à 8 consommations
- e) De 9 à 11 consommations
- f) Plus de 12 consommations

25. A) Dans les 12 mois qui ont suivi l'obtention de votre permis probatoire, avez-vous conduit dans les conditions suivantes :

B) Dans les 12 mois qui suivront l'obtention de votre permis probatoire, avez-vous l'intention de conduire dans les conditions suivantes :

➤ 1-Conduite de nuit

- a) Oui
- b) Non

➤ 2-Conduite de fin de semaine

- a) Oui
- b) Non

- 3-Conduite lorsque les conditions routières sont plus difficiles (ex : tempête de neige, chaussées glissantes, etc.)
 - a) Oui
 - b) Non
- 4-Conduite avec d'autres passagers âgés de 16 à 24 ans sans la présence d'un parent (ou adulte expérimenté)
 - a) Oui
 - b) Non
- 5-Conduite en utilisant le cellulaire au volant
 - a) Oui
 - b) Non
- 6-Conduite sans porter la ceinture de sécurité
 - a) Oui
 - b) Non
- 7-Conduite après avoir consommé de l'alcool
 - a) Oui
 - b) Non
- 8-Conduite après avoir consommé de la drogue
 - a) Oui
 - b) Non

2.5 Coût des cours de conduite

Les prochaines questions auront trait au coût exigé pour les cours de conduire.

26. À votre connaissance, quel est le prix demandé (taxes en sus et sans le matériel pédagogique) pour suivre l'ensemble des cours de conduite automobile (théoriques et pratiques) dans les écoles de conduite de votre région?

- _____ \$

27. A) Qui a payé pour vos cours de conduite?

- a) Vous avez payé la somme totale
- b) Vous et au moins un membre de votre famille vous êtes divisé les frais du cours
- c) Un ou des membres de votre famille ont payé en totalité pour les frais du cours
- d) Vous n'avez pas suivi de cours de conduite dans une école de conduite
- e) Autre arrangement, précisez :

B) Qui paiera les cours de conduite que vous suivrez?

- a) Vous paierez la somme totale
- b) Vous et au moins un membre de votre famille vous diviserez les frais du cours
- c) Un ou des membres de votre famille paieront en totalité pour les frais du cours
- d) Autre, précisez :

28. En raison de l'augmentation du nombre d'heures de cours théoriques et pratiques, plusieurs écoles de conduite ont haussé le coût des cours de conduite. Étiez-vous au courant de cet effet?

- a) Oui
 b) Non

29. Le gouvernement du Québec a imposé aux écoles de conduite un prix maximum exigible pour les cours de conduite. Ce prix a été fixé à 825 \$ pour l'ensemble des cours théoriques et pratiques. Jusqu'à quel point êtes-vous en faveur de l'imposition d'un prix maximum exigible par les écoles de conduite pour les cours de conduite automobile obligatoires?

Très en faveur <input type="checkbox"/>	Assez en faveur <input type="checkbox"/>	Peu en faveur <input type="checkbox"/>	Pas du tout en faveur <input type="checkbox"/>	Je ne sais pas <input type="checkbox"/>	Je ne réponds pas <input type="checkbox"/>
---	--	--	--	---	--

30. Par rapport à votre budget personnel, le prix de 825 \$ vous apparaît _____?

Très abordable <input type="checkbox"/>	Assez abordable <input type="checkbox"/>	Peu abordable <input type="checkbox"/>	Pas du tout abordable <input type="checkbox"/>	Je ne sais pas <input type="checkbox"/>	Je ne réponds pas <input type="checkbox"/>
---	--	--	--	---	--

31. A) Si vous n'aviez pas déjà votre permis de conduite automobile et que vous deviez suivre les cours obligatoires, quel aurait été l'effet de l'augmentation du prix des cours de conduite sur votre intention de suivre ces derniers?

- a) Cela n'aurait eu aucun effet, vous auriez suivi les cours
 b) Vous n'auriez pas retardé votre inscription, mais vous auriez dû vous trouver un emploi pour payer les cours
 c) Vous auriez retardé votre inscription le temps d'économiser suffisamment
 d) Vous auriez réparti votre apprentissage sur une plus longue période de temps
 e) Vous ne vous seriez pas inscrit aux cours et vous auriez privilégié un autre moyen de transport

B) Quel est l'effet de l'augmentation du prix du cours de conduite sur votre intention de suivre ce dernier?

- a) Cela n'a aucun effet, vous suivrez les cours
 b) Vous ne retarderez pas votre inscription, mais vous devrez vous trouver un emploi pour payer les cours
 c) Vous devrez retarder votre inscription le temps d'économiser suffisamment
 d) Vous devrez répartir votre apprentissage sur une plus longue période de temps
 e) Vous ne vous inscrirez pas aux cours et vous allez privilégier un autre moyen de transport

32. Considérant que le cours de conduite est désormais obligatoire pour tous les Québécois, quel serait, selon vous, le montant que les écoles de conduite devraient exiger pour ce service?

➤ _____ \$

33. Quel serait le prix maximal que vous seriez prêt à payer pour les cours de conduite automobile?

➤ _____ \$

34. Si vous aviez à suivre des cours de conduite automobile l'année prochaine, vous seriez prêt à payer quel montant de plus que cette année pour ceux-ci?

- 1 % de plus
- 2 % de plus
- 3 % de plus
- 4 % de plus
- 5 % de plus
- Je ne serais pas prêt à payer plus cher que cette année
- Je ne sais pas
- Je ne réponds pas

35. Si vous habitez dans une région éloignée ne disposant pas d'une école de conduite située à proximité, seriez-vous prêt à payer plus cher pour suivre vos cours de conduite?

- Oui
- Non
 - Quel est le prix maximum que vous seriez prêt à payer dans ces conditions?
_____ \$

2.6 Questions d'identification

Enfin, nous vous demandons de bien vouloir répondre aux questions suivantes.

36. Quel est votre code postal?

➤ _____

37. Quel est votre sexe?

- a) Femme
- b) Homme

38. Considérez-vous appartenir à une minorité ethnique?

- a) Oui
- b) Non

39. Dans quelle classe se situe votre revenu annuel avant impôt, c'est-à-dire vos gains salariaux annuels?

- a) Moins de 500 \$
- b) Entre 500 et 1000 \$
- c) Entre 1000 et 2000 \$
- d) Entre 2000 et 3000 \$
- e) Entre 3000 et 4000 \$
- f) Entre 4000 et 5000 \$
- g) Plus de 5 000 \$

40. Dans quelle classe le revenu annuel avant impôt de vos parents, c'est-à-dire leurs salaires combinés, se situe-t-il?

- a) Moins de 15 000 \$
- b) Entre 15 000 et 25 000 \$
- c) Entre 25 000 et 35 000 \$
- d) Entre 35 000 et 45 000 \$
- e) Entre 45 000 et 55 000 \$

- f) Entre 55 000 et 65 000 \$
- g) Entre 65 000 et 75 000 \$
- h) Entre 75 000 et 85 000 \$
- i) Entre 85 000 et 95 000 \$
- j) Plus de 95 000 \$

Ceci met fin au questionnaire. Merci pour le temps que vous nous avez consacré.

3 Questionnaire pour les parents de jeunes de 16 à 24 ans

3.1 Renseignements généraux

Les questions suivantes porteront sur des éléments généraux pour mieux comprendre votre situation familiale et le milieu dans lequel vous vivez.

1. Avez-vous des enfants âgés entre 16 et 24 ans?
 - a) Oui
 - b) Non

✓ **Si oui**, continuer l'entrevue, **Si non**, mettre fin à l'entrevue.
2. Vous avez combien d'enfants?
 - _____ enfants
3. Dans quelle région administrative habitez-vous? (menu déroulant des régions administratives : 01 Bas-Saint-Laurent; 02 Saguenay/Lac-Saint-Jean; 03 Capitale-Nationale; 04 Mauricie; 05 Estrie; 06 Montréal; 07 Outaouais; 08 Abitibi-Témiscamingue; 09 Côte-Nord; 10 Nord-du-Québec; 11 Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine; 12 Chaudière-Appalaches; 13 Laval; 14 Lanaudière; 15 Laurentides; 16 Montérégie; 17 Centre-du-Québec)
4. Dans quel type de milieu habitez-vous?
 - a) Milieu urbain (ex : Montréal, Québec).
 - b) Milieu semi-urbain (ex. : Trois-Rivières, Rimouski, Chicoutimi, etc.).
 - c) Milieu rural.
5. Y a-t'il un service de transport en commun dans votre municipalité?
 - Oui
 - Non
6. Êtes-vous titulaire d'un permis de conduire pour les véhicules automobiles?
 - a) Oui
 - b) Non

3.2 Perception des cours de conduite automobile et du permis de conduire

Les prochaines questions porteront sur votre perception des cours de conduite automobile et du permis de conduire.

7. Depuis le 17 janvier 2010, les cours de conduite théoriques et pratiques sont obligatoires pour toutes les personnes qui souhaitent obtenir un permis de conduite automobile. Étiez-vous au courant de cette réglementation?

- a) Oui
 b) Non

8. Jusqu'à quel point êtes-vous en faveur avec l'imposition des cours de conduite automobile?

Très en faveur	Assez en faveur	Peu en faveur	Pas du tout en faveur	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Veuillez indiquer le niveau d'importance de l'obtention du permis de conduire, pour vos enfants, en fonction des éléments suivants.

Élément/Importance	Très important	Plutôt important	Peu important	Pas du tout important	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
1-Le permis de conduire est important pour les études (se rendre à l'école)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2-Le permis de conduire est important pour le travail (se rendre au travail)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3-Le permis de conduire est important pour les loisirs (vie sociale)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4-Le permis de conduire est important pour aider les parents (rendre service)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5-Le permis de conduire est important pour devenir autonome	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3.3 Sécurité routière

Les prochaines questions porteront sur l'amélioration de la sécurité routière chez les jeunes.

10. Croyez-vous que le fait d'avoir rendu les cours de conduite automobile obligatoires permettra d'améliorer la sécurité routière au Québec?

Oui	Non	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Croyez-vous que les cours de conduite suivis avec un professionnel permettent de réduire les accidents de la route chez les jeunes?

Oui	Non	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Répondez aux questions suivantes à partir de l'estimation chiffrée personnelle (%) qui vous apparaît la plus plausible.

- La réintroduction des cours de conduite automobile obligatoires jumelée à la nouvelle structure et au nouveau contenu des cours va permettre de réduire les accidents avec blessures graves de _____ %.
- La réintroduction des cours de conduite automobile obligatoires jumelée à la nouvelle structure et au nouveau contenu des cours va permettre de réduire les accidents avec blessures légères de _____ %.
- La réintroduction des cours de conduite automobile obligatoires jumelée à la nouvelle structure et au nouveau contenu des cours va permettre de réduire les accidents avec dégâts matériels de _____ %.

13. Croyez-vous que les changements réglementaires (cours de conduite obligatoires, prix maximum, etc.) vont entraîner une hausse du nombre de jeunes qui conduisent sans permis de conduire?

Oui	Non	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- Si oui, pour quelles raisons? Cochez toutes les réponses qui s'appliquent.
 - Parce que le cours de conduite est maintenant obligatoire pour avoir un permis
 - Parce que le coût des cours de conduite est trop élevé
 - Parce que les cours de conduite s'échelonnent sur une trop longue période
 - Parce qu'ils savent déjà conduire
 - Autres raisons. Précisez :

- Si oui, cette hausse sera de quel ordre?
_____ %

14. Selon vous, outre le cours de conduite obligatoire, quels pourraient être les autres moyens pris par le gouvernement pour diminuer les risques d'accident chez les jeunes conducteurs?

- a) Tolérance zéro à l'égard des comportements à risque (alcool, *car surfing*, grands excès de vitesse, etc.)
- b) Amendes (\$) et pénalités (points de démerite) plus sévères associées aux infractions
- c) Campagnes d'information et de sensibilisation à la sécurité routière
- d) Présence policière accrue sur les routes
- e) Interdire la conduite de nuit chez les jeunes
- f) Autres mesures, précisez :

15. De façon générale, approximativement combien d'heures par mois croyez-vous qu'un jeune devrait pratiquer la conduite automobile pour être un bon conducteur?
➤ _____ heures
16. Croyez-vous que vous avez accompagné (ou que vous accompagnerez) vos enfants à tous les mois pour ce nombre d'heures lorsque qu'ils ont pris (ou prendront) leurs cours de conduite automobile?
 a) Oui
 b) Non
17. Selon vous, quelle sera l'incidence de la réintroduction des cours de conduite automobile obligatoires sur le nombre d'heures de pratique que les jeunes auront avec leurs parents?

Diminution des heures de pratique <input type="checkbox"/>	Constance des heures de pratique <input type="checkbox"/>	Augmentation des heures de pratique <input type="checkbox"/>
---	--	---

3.4 Coût des cours de conduite

Les prochaines questions auront trait au coût exigé pour les cours de conduite.

18. À votre connaissance, quel est le prix demandé (taxes en sus et sans le matériel pédagogique) pour suivre l'ensemble des cours de conduite automobile (théoriques et pratiques) dans les écoles de conduite de votre région?
➤ _____ \$
19. Qui a payé ou qui paiera pour les cours de conduite de votre ou de vos enfant(s)?
 a) Vous, les parents, avez payé ou paierez la somme totale
 b) Votre enfant et un ou des membres de la famille se sont divisés ou se diviseront la somme totale
 c) Votre enfant a payé ou paiera la somme totale
 d) Autre (ex. : cadeau)
20. En raison de l'augmentation du nombre d'heures de cours théoriques et pratiques, plusieurs écoles de conduite ont haussé le coût des cours de conduite. Étiez-vous au courant de cet effet?
 a) Oui
 b) Non
21. Le gouvernement du Québec a imposé aux écoles de conduite un prix maximum exigible pour les cours de conduite. Ce prix a été fixé à 825 \$ pour l'ensemble des cours théoriques et pratiques. Jusqu'à quel point êtes-vous en faveur de l'imposition d'un prix maximum exigible par les écoles de conduite pour les cours de conduite automobile obligatoires?

Très en faveur <input type="checkbox"/>	Assez en faveur <input type="checkbox"/>	Peu en faveur <input type="checkbox"/>	Pas du tout en faveur <input type="checkbox"/>	Je ne sais pas <input type="checkbox"/>	Je ne réponds pas <input type="checkbox"/>
--	---	---	---	--	---

22. Par rapport à votre budget personnel, le prix de 825 \$ vous apparaît _____ ?

Très abordable <input type="checkbox"/>	Assez abordable <input type="checkbox"/>	Peu abordable <input type="checkbox"/>	Pas du tout abordable <input type="checkbox"/>	Je ne sais pas <input type="checkbox"/>	Je ne réponds pas <input type="checkbox"/>
---	--	--	--	---	--

23. Par rapport au budget d'un jeune âgé entre 16 et 24 ans, le prix de 825 \$ vous apparaît _____ ?

Très abordable <input type="checkbox"/>	Assez abordable <input type="checkbox"/>	Peu abordable <input type="checkbox"/>	Pas du tout abordable <input type="checkbox"/>	Je ne sais pas <input type="checkbox"/>	Je ne réponds pas <input type="checkbox"/>
---	--	--	--	---	--

24. Considérant que le cours de conduite est désormais obligatoire pour tous les Québécois, quel serait, selon vous, le montant que les écoles de conduite devraient exiger pour ce service?

➤ _____ \$

25. Quel serait le prix maximal que vous seriez prêt à payer pour les cours de conduite automobile?

➤ _____ \$

26. Si l'un de vos enfants s'inscrivait aux cours de conduite l'année prochaine, quel montant devrait-il payer de plus par rapport au prix exigé cette année?

- 1 % de plus
- 2 % de plus
- 3 % de plus
- 4 % de plus
- 5 % de plus
- Le prix ne devrait pas être plus élevé que cette année
- Je ne sais pas
- Je ne réponds pas

27. Si vous habitiez dans une région éloignée non desservie par une école de conduite, seriez-vous prêt à payer plus cher pour que vos enfants suivent les cours de conduite automobile?

- Oui
- Non
 - Si oui, quel est le prix maximum que vous seriez prêt à payer dans ces conditions?
_____ \$

3.5 Questions d'identification

Enfin, nous vous demandons de bien vouloir répondre aux questions suivantes.

28. Quel est votre code postal?

➤ _____

29. Quel est votre sexe?

- a) Femme
- b) Homme

30. Quel âge avez-vous?

➤ _____ années

31. Considérez-vous appartenir à une minorité ethnique?
- a) Oui
 - b) Non
32. Quel est votre plus haut niveau de scolarité atteint?
- Diplôme d'études secondaires (DES)
 - Diplôme d'études professionnelles (DEP)
 - Diplôme d'études collégiales (DEC)
 - Baccalauréat (1^{er} cycle universitaire)
 - Maîtrise (2^e cycle universitaire)
 - Doctorat (3^e cycle universitaire)
 - Aucune de ces réponses
 - Je ne réponds pas
33. Dans quelle classe le revenu annuel avant impôt de votre ménage, c'est-à-dire les salaires des deux parents (le cas échéant), se situe-t-il?
- a) Moins de 15 000 \$
 - b) Entre 15 000 et 25 000 \$
 - c) Entre 25 000 et 35 000 \$
 - d) Entre 35 000 et 45 000 \$
 - e) Entre 45 000 et 55 000 \$
 - f) Entre 55 000 et 65 000 \$
 - g) Entre 65 000 et 75 000 \$
 - h) Entre 75 000 et 85 000 \$
 - i) Entre 85 000 et 95 000 \$
 - j) Plus de 95 000 \$

Ceci met fin au questionnaire. Merci pour le temps que vous nous avez consacré.

4 Questionnaire destiné aux propriétaires d'écoles de conduite

4.1 Questions concernant l'ensemble de vos écoles de conduite automobile

Les questions suivantes porteront sur l'ensemble de vos écoles de conduite. Les consignes sont fournies pour chacune des questions. Veuillez s'il vous plaît répondre à l'ensemble des questions au meilleur de vos connaissances. Pour toute question, n'hésitez pas à rejoindre la professionnelle de recherche responsable du projet.

1. Dans quelle région administrative vos écoles de conduite sont-elles majoritairement situées? (menu déroulant des régions administratives : 01 Bas-Saint-Laurent; 02 Saguenay/Lac-Saint-Jean; 03 Capitale-Nationale; 04 Mauricie; 05 Estrie; 06 Montréal; 07 Outaouais; 08 Abitibi-Témiscamingue; 09 Côte-Nord; 10 Nord-du-Québec; 11 Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine; 12 Chaudière-Appalaches; 13 Laval; 14 Lanaudière; 15 Laurentides; 16 Montérégie; 17 Centre-du-Québec)
2. Veuillez cocher la proposition, parmi les suivantes, qui est la plus représentative de votre réalité.
 - Vos écoles de conduite sont majoritairement situées en milieu urbain (ex : Montréal, Québec).
 - Vos écoles de conduite sont majoritairement situées en milieu semi-urbain (ex. : Trois-Rivières, Sherbrooke, Chicoutimi).

Vos écoles de conduite sont majoritairement situées en milieu rural.

3. Vos écoles de conduite sont _____ ?

Franchisées <input type="checkbox"/>	Indépendantes <input type="checkbox"/>	En coopérative <input type="checkbox"/>
---	---	--

4. De combien d'écoles de conduite automobile êtes-vous propriétaire?
_____ école(s)

5. Veuillez cocher toutes les caractéristiques, parmi les suivantes, qui s'appliquent à vos écoles de conduite :

- Mes écoles de conduite sont dotées d'un site web
- Mes écoles de conduite offrent un service d'accueil téléphonique sur les heures de bureau
- Mes écoles de conduite procurent un service d'accueil en personne, à l'école, sur les heures de bureau
- Mes écoles de conduite facilitent les paiements échelonnés (ex. : prélèvements bancaires)
- La qualité des services offerts pendant les cours est évaluée dans mes écoles de conduite
- La qualité des services offerts est évaluée dans mes écoles de conduite lorsque les cours sont terminés
- La satisfaction des étudiants est évaluée dans mes écoles de conduite
- Les cours sont offerts en français dans mes écoles de conduite
- Les cours sont offerts en anglais dans mes écoles de conduite

6. Veuillez caractériser les activités de vos écoles de conduite automobile au regard des indicateurs suivants. Pour l'année en cours, veuillez indiquer les données dont vous disposez jusqu'à présent.

Indicateur/Année	2007	2008	2009	2010
Nombre d'étudiants				
Nombre d'employés				
Nombre d'instructeurs				
Nombre de moniteurs				
Nombre de nouveaux instructeurs embauchés				
Nombre de nouveaux moniteurs embauchés				
Prix demandé pour les cours (total pour l'ensemble des cours théoriques et pratiques, mais sans les taxes et le matériel pédagogique)				

7. En moyenne, dans vos écoles de conduite, combien d'heures par semaine travaillent...

- Vos instructeurs ? _____ heures par semaine.
- Vos moniteurs ? _____ heures par semaine.

8. En moyenne, dans vos écoles de conduite, quelle est la rémunération horaire de...

- Vos instructeurs ? _____ \$ par heure.
- Vos moniteurs ? _____ \$ par heure.

9. Vos instructeurs et moniteurs de conduite occupent majoritairement quel type de poste?

Postes permanents <input type="checkbox"/>	Postes contractuels <input type="checkbox"/>
---	---

10. Vos instructeurs et moniteurs de conduite occupent majoritairement quel type de poste?

Temps complet <input type="checkbox"/>	Temps partiel <input type="checkbox"/>
---	---

11. En moyenne, en 2010, au sein de vos écoles de conduite, combien d'années d'expérience ont...

- Vos instructeurs ? _____ année(s) d'expérience.
- Vos moniteurs ? _____ année(s) d'expérience.

4.2 Questions concernant les changements réglementaires

Les questions suivantes porteront sur votre perception des changements réglementaires.

12. Depuis le 17 janvier 2010, les cours de conduite théoriques et pratiques sont obligatoires pour toutes les personnes qui souhaitent obtenir un permis de conduite automobile. Jusqu'à quel point êtes-vous en faveur avec le fait de rendre le cours de conduite obligatoire?

Très en faveur <input type="checkbox"/>	Assez en faveur <input type="checkbox"/>	Peu en faveur <input type="checkbox"/>	Pas du tout en faveur <input type="checkbox"/>	Je ne sais pas <input type="checkbox"/>	Je ne réponds pas <input type="checkbox"/>
--	---	---	---	--	---

13. Veuillez indiquer votre degré d'accord avec les propositions suivantes. La réglementation qui a rendu les cours de conduite automobile obligatoires est une excellente nouvelle pour ...?

Groupe/Niveau d'accord	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Peu d'accord	Pas du tout d'accord	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
Les propriétaires d'écoles de conduite franchisées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les propriétaires d'écoles de conduite indépendantes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les parents de jeunes conducteurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les jeunes conducteurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Votre communauté	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. Veuillez indiquer votre degré d'accord avec les propositions suivantes. La tarification maximale de 825 \$ est une excellente nouvelle pour ...?

Groupe/Niveau d'accord	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Peu d'accord	Pas du tout d'accord	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
Les propriétaires d'écoles de conduite franchisées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les propriétaires d'écoles de conduite indépendantes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les parents de jeunes conducteurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les jeunes conducteurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Votre communauté	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15. De ce que vous observez, depuis janvier 2010, comparativement à ce qui se passait avant janvier 2010, quelle est l'incidence de la réintroduction de cours de conduite automobile obligatoires sur le nombre d'heures de pratique de la conduite automobile que les jeunes ont avec leurs parents. Cochez la meilleure réponse.

Diminution des heures de pratique <input type="checkbox"/>	Constance des heures de pratique <input type="checkbox"/>	Augmentation des heures de pratique <input type="checkbox"/>	Je ne sais pas <input type="checkbox"/>
---	--	---	--

16. Depuis janvier 2010, l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) est l'organisme mandaté par la SAAQ dans la reconnaissance des écoles de conduite. Veuillez indiquer votre niveau de satisfaction par rapport aux aspects suivants.

Aspect/Satisfaction	Très satisfait	Plutôt satisfait	Peu satisfait	Pas du tout satisfait	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
Mécanismes d'accréditation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Coût des services	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Services rendus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualité des services	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Formations effectuées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sanctions imposées par l'AQTR dans les cas de non-conformité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.3 Questions concernant l'impact des changements réglementaires sur la sécurité routière

Les questions suivantes porteront sur votre perception de l'impact des changements réglementaires sur la sécurité routière.

17. Croyez-vous que le fait d'avoir rendu les cours de conduite automobile obligatoires permettra d'améliorer la sécurité routière au Québec?

Oui	Non	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18. Croyez-vous que la nouvelle formule des cours de conduite automobile (nouvelle structure et nouveau contenu) permettra d'améliorer la sécurité routière au Québec?

Oui	Non	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Veuillez répondre aux questions suivantes à partir de l'estimation chiffrée personnelle (%) qui vous apparaît la plus plausible.

- La réintroduction des cours de conduite automobile obligatoires jumelée à la nouvelle structure et au nouveau contenu des cours va permettre de réduire les accidents avec blessures graves de _____ %.
- La réintroduction des cours de conduite automobile obligatoires jumelée à la nouvelle structure et au nouveau contenu des cours va permettre de réduire les accidents avec blessures légères de _____ %.
- La réintroduction des cours de conduite automobile obligatoires jumelée à la nouvelle structure et au nouveau contenu des cours va permettre de réduire les accidents avec dégâts matériels de _____ %.

20. Croyez-vous que les changements réglementaires vont entraîner une hausse du nombre de jeunes qui conduisent sans permis de conduire?

Oui	Non	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- Si oui, pour quelles raisons? Cochez toutes les réponses qui s'appliquent.
 - Parce que le cours de conduite est maintenant obligatoire pour avoir un permis
 - Parce que le coût des cours de conduite est trop élevé
 - Parce que les cours de conduite s'échelonnent sur une trop longue période
 - Parce qu'ils savent déjà conduire
 - Autres raisons. Précisez :

- Si oui, cette hausse sera de quel ordre?
_____ %

4.4 Questions concernant les répercussions des changements réglementaires sur vos écoles de conduite

Les questions suivantes porteront sur les répercussions des changements réglementaires sur vos écoles de conduite.

21. Concernant les ressources matérielles de vos écoles de conduite automobile, l'introduction de la nouvelle formule des cours de conduite automobile obligatoires a eu un impact sur _____? Cochez toutes les réponses qui s'appliquent.
- La location de véhicules supplémentaires
 - L'achat de véhicules supplémentaires
 - La location de nouveaux locaux
 - L'achat de nouveaux locaux
 - La rénovation des locaux
 - La location de matériel audiovisuel (ordinateurs, téléviseurs, projecteurs, écrans, etc.)
 - L'achat de matériel audiovisuel (ordinateurs, téléviseurs, projecteurs, écrans, etc.)
 - La location de meubles et fournitures
 - L'achat de meubles et fournitures
 - La production de nouveaux documents informationnels
 - La production de nouveaux documents publicitaires
22. À combien s'élèvent les investissements en ressources matérielles que vous avez dû financer pour mettre en œuvre les nouveaux cours de conduite obligatoires (location de véhicules supplémentaires, achat de véhicules supplémentaires, location de nouveaux locaux, achat de nouveaux locaux, rénovation des locaux, location de matériel audiovisuel, achat de matériel audiovisuel, la location de meubles et fournitures, l'achat de meubles et fournitures, la production de nouveaux documents informationnels, la production de nouveaux documents publicitaires, etc.)?
- _____ \$ (arrondi à la centaine près)
23. Concernant les ressources humaines de vos écoles de conduite automobile, l'introduction de la nouvelle formule des cours de conduite automobile obligatoires, a-t-elle eu un impact sur _____? Cochez toutes les réponses qui s'appliquent.
- Embauche de nouveaux moniteurs. Combien? _____
 - Embauche de nouveaux instructeurs. Combien? _____
 - Embauche d'employés de soutien. Combien? _____
 - Embauche d'une ressource d'encadrement des ressources humaines. Combien? _____
 - Formation des moniteurs au nouveau cours.
 - Formation des instructeurs au nouveau cours.

24. À combien s'élèvent les investissements en ressources humaines que vous avez dû financer pour mettre en œuvre les nouveaux cours de conduite automobile obligatoires (embauche de nouveaux moniteurs, embauche de nouveaux instructeurs, embauche d'employés de soutien, embauche d'une ressource d'encadrement des ressources humaines, formation des moniteurs au nouveau cours, formation des instructeurs au nouveau cours, etc.)?
- _____\$ (arrondi à la centaine près)
25. Compte tenu de l'imposition des cours de conduite automobile obligatoires et de la hausse du prix des cours, envisagez-vous d'augmenter la rémunération de vos instructeurs et moniteurs de conduite?
- Oui
- Non
- Si oui, en vous basant sur le taux horaire, quelle augmentation envisagez-vous?
- _____\$/heure pour les instructeurs
- _____\$/heure pour les moniteurs
26. Selon vous, quelle est l'ampleur des changements que les modifications réglementaires ont eu sur vos bénéfices nets de 2010, comparativement à vos bénéfices nets de 2008 (les bénéfices nets = les revenus totaux – les coûts totaux et les taxes).
- Augmentation de vos bénéfices nets. Précisez le % _____
- Vos bénéfices nets sont demeurés les mêmes.
- Diminution de vos bénéfices nets. Précisez le % _____
- Je ne sais pas
- Je ne réponds pas

4.5 Questions concernant le prix des cours de conduite

Les questions suivantes porteront sur le prix des cours de conduite.

27. En considérant uniquement les frais et les dépenses liées à la conduite automobile, dans vos écoles de conduite, combien vous coûte, en moyenne, la dispensation de :
- Un cours théorique _____\$ par étudiant
- Un cours pratique _____\$ par étudiant
- L'ensemble des cours pour l'obtention d'un permis de conduite automobile _____\$ par étudiant
28. Compte tenu du contexte actuel (cours obligatoires, nouvelle structure et nouveau contenu des cours), quel est, pour vous, le prix approprié qui devrait être exigé pour l'ensemble des cours de conduite automobile (théoriques et pratiques, mais sans les taxes et le coût du matériel)?
- _____\$
29. Dans le contexte actuel (cours obligatoires, nouvelle structure et nouveau contenu des cours), si l'on vous permettait de déterminer vous-même le prix des cours de conduite automobile, quel est le prix maximal (sans les taxes et le coût du matériel) que vous adopteriez pour fournir les cours dans votre communauté?
- _____\$
30. Dans le contexte actuel (cours obligatoires, nouvelle structure et nouveau contenu des cours), si l'on vous permettait de déterminer vous-même le prix des cours de conduite automobile, quel serait le prix minimal (sans les taxes et le coût du matériel) que vous adopteriez pour fournir les cours dans votre communauté?
- _____\$

31. De manière générale, par rapport au prix que vous demandez pour l'ensemble des cours de conduite automobile, les clients qui vous contactent sont _____ ? Cochez la meilleure réponse.
- Très bien informés et au courant du prix approximatif des cours de conduite.
 - Assez bien informés et relativement au courant du prix approximatif des cours de conduite.
 - Peu informés et peu au courant du prix approximatif des cours de conduite.
 - Pas du tout informés et pas du tout au courant du prix approximatif des cours de conduite.
32. De manière générale, par rapport au prix que vous exigez actuellement pour l'ensemble des cours de conduite automobile, les clients qui vous contactent _____. Cochez la meilleure réponse.
- N'éprouvent aucune difficulté à payer le montant que vous exigez.
 - Éprouvent quelques difficultés à payer le montant que vous exigez.
 - Éprouvent beaucoup de difficultés à payer le montant que vous exigez.
 - N'arrivent pas à payer le montant que vous exigez.
 - Je ne sais pas.
 - Je ne réponds pas.
33. Veuillez indiquer votre degré d'accord avec les propositions suivantes concernant la réglementation du prix maximum exigible (825 \$ excluant les taxes et le matériel) pour les cours de conduite automobile.

Proposition/Accord	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Peu d'accord	Pas du tout d'accord	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
Ce prix est avantageux pour les écoles de conduite franchisées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ce prix est avantageux pour les écoles de conduite indépendantes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ce prix permet aux écoles de conduite d'offrir des cours de haute qualité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ce prix permet aux écoles de conduite de bien s'en sortir sur le plan financier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ce prix permet aux propriétaires d'écoles de conduite situées en région éloignée de payer les coûts qu'ils doivent défrayer pour offrir les cours	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ce prix assure une plus grande accessibilité aux cours pour la clientèle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ce prix permet d'éviter que certaines écoles de conduite ne demandent un prix exagéré à la clientèle pour suivre les cours	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ce prix permet un juste équilibre entre les coûts défrayés pour offrir les cours et le prix que la clientèle est prête à déboursier pour suivre les cours	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

34. Veuillez indiquer votre degré d'accord avec les propositions suivantes concernant la déréglementation du prix maximum exigible (laisser les propriétaires fixer eux-mêmes le prix) pour les cours de conduite automobile.

Proposition/Accord	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Peu d'accord	Pas du tout d'accord	Je ne sais pas	Je ne réponds pas
Il serait avantageux pour les écoles de conduite franchisées de fixer leur propre prix	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Il serait avantageux pour les écoles de conduite indépendantes de fixer leur propre prix	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Il serait avantageux pour les écoles de conduite des régions éloignées de fixer leur propre prix	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La déréglementation du prix maximum permettrait aux écoles de conduite d'offrir des cours de meilleure qualité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

La déréglementation du prix maximum permettrait aux propriétaires d'écoles de conduite de mieux s'en sortir sur le plan financier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La déréglementation du prix maximum n'entraînera pas de hausse significative des prix pour la clientèle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La déréglementation du prix maximum ne provoquera pas une hausse significative des prix pour la clientèle des régions où il y a peu ou pas de compétition entre les écoles de conduite	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La déréglementation du prix maximum n'aura pas d'incidence sur l'accessibilité des cours auprès des clientèles défavorisées	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La déréglementation du prix maximum n'aura pas d'incidence sur le moment où les jeunes obtiennent le permis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

35. Veuillez cocher, parmi les éléments suivants, tous les types d'arrangement que votre école de conduite offre aux clientèles défavorisées?

- Étalement des paiements tout au long du cours.
- Étalement des cours sur une plus longue période.
- Accès à un mode de financement permettant le paiement en versements égaux tout au long de la durée du cours.
- Accès à un mode de financement permettant le paiement en versements égaux sur une période excédant la durée du cours.
- Tarifs réduits.
- Autres arrangements. Spécifiez :

4.6 Questions concernant les perspectives futures

Les questions suivantes porteront sur les perspectives futures de vos écoles de conduite et sur des hypothèses de changement réglementaire.

36. À votre avis, si les conditions actuelles se maintiennent (prix maximum de 825 \$ avec la nouvelle structure et le nouveau contenu des cours), dans combien de temps réussirez-vous à rentabiliser les investissements que vous avez dû réaliser pour mettre en œuvre les nouveaux cours de conduite automobile dans vos écoles de conduite?

➤ _____ mois

37. Choisissez la réponse qui reflète le mieux la situation de vos écoles de conduite automobile.

- Si le prix actuel des cours de conduite se maintient à son niveau actuel, je pourrai continuer mes opérations à court et moyen terme.
- Si le prix actuel des cours de conduite se maintient à son niveau actuel, je pourrai continuer mes opérations à court terme, mais pas à moyen terme.
- Si le prix actuel des cours de conduite se maintient à son niveau actuel, je ne pourrai pas continuer mes opérations.

38. Considérant le prix maximum exigible actuellement (825 \$) pour les cours de conduite automobile, veuillez indiquer jusqu'à quel point la mise en application des types d'indexation suivants serait souhaitable pour l'ensemble des écoles de conduite. Choisissez la réponse qui vous apparaît la meilleure.

- L'introduction d'une indexation annuelle (augmenter le prix maximum selon un certain taux toutes les années) du prix maximum exigible pour les cours de conduite automobile.

Tout à fait souhaitable <input type="checkbox"/>	Plutôt souhaitable <input type="checkbox"/>	Peu souhaitable <input type="checkbox"/>	Pas du tout souhaitable <input type="checkbox"/>	Je ne sais pas <input type="checkbox"/>	Je ne réponds pas <input type="checkbox"/>
---	--	---	---	--	---

- L'introduction d'une indexation du prix maximum exigible pour les cours de conduite automobile qui tient compte des disparités régionales. Par exemple, la localisation géographique de l'école (zone éloignée des grandes villes).

Tout à fait souhaitable <input type="checkbox"/>	Plutôt souhaitable <input type="checkbox"/>	Peu souhaitable <input type="checkbox"/>	Pas du tout souhaitable <input type="checkbox"/>	Je ne sais pas <input type="checkbox"/>	Je ne réponds pas <input type="checkbox"/>
---	--	---	---	--	---

39. Selon vous, l'introduction d'une table d'indexation annuelle du prix maximum exigible pour les cours de conduite automobile devrait être de l'ordre de _____ %? Choisissez la meilleure réponse.

- 1 % (augmentation annuelle de 1 % du coût maximum exigible)
- 2 % (augmentation annuelle de 2 % du coût maximum exigible)
- 3 % (augmentation annuelle de 3 % du coût maximum exigible)
- 4 % (augmentation annuelle de 4 % du coût maximum exigible)
- 5 % (augmentation annuelle de 5 % du coût maximum exigible)

- Augmentation de plus de 5 %
- Aucune augmentation ne devrait être effectuée
- Je ne sais pas
- Je ne réponds pas

40. Selon vous, outre le cours de conduite obligatoire, quels pourraient être les autres moyens pris par le gouvernement pour diminuer les risques d'accident chez les jeunes conducteurs?

- a) Tolérance zéro à l'égard des comportements à risque (alcool, *car surfing*, grands excès de vitesse, etc.)
- b) Amendes (\$) et pénalités (points de démerite) plus sévères associées aux infractions
- c) Campagnes d'information et de sensibilisation à la sécurité routière
- d) Présence policière accrue sur les routes
- e) Interdire la conduite de nuit chez les jeunes
- f) Autres mesures, précisez :

4.7 Questions d'identification du propriétaire

Enfin, nous vous demandons de bien vouloir répondre aux questions suivantes. Nous tenons à vous assurer de la confidentialité de vos réponses et de leur traitement de manière anonyme.

41. Quel est votre code postal.

➤ _____

42. Quel est votre âge? (menu déroulant)

43. Quel est votre sexe?

- Femme
- Homme

44. Quel est votre plus haut niveau de scolarité atteint?

- Diplôme d'études secondaires (DES)
- Diplôme d'études professionnelles (DEP)
- Diplôme d'études collégiales (DEC)
- Baccalauréat (1^{er} cycle universitaire)
- Maîtrise (2^e cycle universitaire)
- Doctorat (3^e cycle universitaire)
- Aucune de ces réponses
- Je ne réponds pas

45. Depuis combien d'années œuvrez-vous dans l'industrie des écoles de conduite, que ce soit en tant qu'instructeur, moniteur ou propriétaire?

_____ années

Merci de votre participation. Ceci met fin au questionnaire.

ANNEXE 3 : COMPTE-RENDU DES GROUPES DE DISCUSSION

1. Déroulement des ateliers

L'AQTR étant responsable de l'organisation de la journée, le CREXE s'est vu attribuer une salle pour la tenue des ateliers à son arrivée à l'hôtel le 13 novembre 2010. Le CREXE avait initialement prévu diviser les participants de chacun des ateliers en deux groupes afin d'avoir un nombre de participants restreint et ainsi faciliter les discussions. Le premier atelier s'est donc réalisé selon cette configuration. Le CREXE a rapidement constaté que cette configuration de la salle était nuisible à la tenue des groupes de discussion, car il devenait très difficile d'entendre les propos des participants d'un groupe sans que la conversation du deuxième groupe n'empiète sur celle-ci. Bref, il est apparu que la configuration de la salle ne permettait pas de diviser les ateliers en deux groupes. Ainsi, pour les trois ateliers subséquents, les participants ont formé un seul groupe.

Cette façon de faire comportait certaines limites dont le fait d'avoir des groupes beaucoup plus nombreux, ce qui laissait moins de temps pour aborder l'ensemble des thèmes de la discussion et ne permettait pas à chacun des participants de s'exprimer autant qu'il aurait pu le souhaiter. Toutefois, le CREXE a la conviction que dans le contexte de cette journée, il s'agissait de la meilleure façon de procéder.

Atelier 1
Heure : 9 h 45 à 10 h 45 Lieu : Hôtel Loews Le Concorde Nombre de participants : 24 animateur : Atelier 1-A animé par Philippe Séguin Atelier 1-B animé par Marie-Claude Jean
Atelier 2
Heure : 11 h à 12 h Lieu : Hôtel Loews Le Concorde Nombre de participants : 20 animateur : Véronique Lavallée
Atelier 3
Heure : 14 h à 15 h Lieu : Hôtel Loews Le Concorde Nombre de participants : 24 animateur : Philippe Séguin

Atelier 4

Heure : 15 h à 16 h

Lieu : Hôtel Loews Le Concorde

Nombre de participants : 15

Animateur : Marie-Claude Jean

2. Présentation de l'étude aux participants par Marie-Claude Jean

Bonjour à tous! Je tiens à vous remercier d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer aujourd'hui. Je m'appelle Marie-Claude Jean et je suis professionnelle de recherche au Centre de recherche et d'expertise en évaluation de l'École nationale d'administration publique. Monsieur Moktar Lamari est le chercheur principal de l'étude d'impact réglementaire sur la tarification maximale des cours de conduite automobile pour laquelle nous avons été mandatés par la Société de l'assurance automobile du Québec. Le but de notre recherche est donc de mieux comprendre les répercussions que les changements réglementaires ont eues pour l'ensemble des acteurs concernés (propriétaires d'écoles de conduite, jeunes de 16 à 24, parents de jeunes de 16 à 24 ans et l'ensemble de la société dans un sens plus large), et ce, tant pour les aspects qui ont été positifs que pour ceux qui ont été négatifs.

Les ateliers que nous organisons aujourd'hui se veulent complémentaires au questionnaire qui vous sera acheminé par courriel. Dans ce cadre, nous aimerions entendre vos points de vue pour bien saisir la situation. La discussion sera orientée autour de trois grands thèmes qui seront abordés en sous-groupe. Ces thèmes sont 1) les coûts des cours de conduite (tarif maximal), 2) des hypothèses de changement réglementaire et 3) la sécurité routière. Nous allons enregistrer les discussions dans le but de pouvoir colliger de manière plus juste les informations que vous allez nous transmettre et il n'y a que Monsieur Lamari, moi-même et nos assistants de recherche qui auront accès au contenu des enregistrements.

Compte tenu du temps limité dont nous disposons, je vous demanderais d'être brefs et concis dans vos réponses pour laisser la chance au plus grand nombre de personnes possible de donner leur opinion. Je vous souhaite à tous d'agréables discussions et nous allons donc débiter sans tarder.

3. La grille de discussion

Thèmes	Sous-éléments de discussion
<p>Coût (15 minutes)</p>	<p>Que pensez-vous du prix maximal actuel pour les cours de conduite (825 \$)?</p> <p><i>Ici il est possible de faire nuancer en fonction du type de milieu (grande ville, ville de taille moyenne, milieu rural).</i></p> <p><i>Il est également possible de refléter les tendances (trop haut, trop bas, correct, etc.).</i></p> <p><i>Tenter de voir si ce prix est correct pour assurer la survie des écoles de conduite.</i></p>
<p>Hypothèses de changement réglementaire (35 minutes)</p>	<p>Dans nos analyses, nous allons évaluer trois hypothèses de changement réglementaire et nous aimerions savoir ce que vous pensez de ces hypothèses.</p> <p><i>Première hypothèse : On conserve le prix maximum de 825 \$, mais on introduit une table d'indexation annuelle en fonction de l'indice des prix à la consommation.</i></p> <p><i>Deuxième hypothèse : On conserve le prix maximum de 825 \$, mais on introduit une table d'indexation en fonction de l'éloignement géographique et de la démographie particulière des régions.</i></p> <p><i>Troisième hypothèse : On abolit le tarif maximum et on laisse les propriétaires fixer eux-mêmes le prix des cours de conduite.</i></p>
<p>Sécurité routière (10 minutes)</p>	<p>Croyez-vous que la réintroduction de cours de conduite obligatoires et l'introduction de la nouvelle façon d'enseigner vont permettre d'améliorer la sécurité routière chez les jeunes?</p> <p><i>Mots-clés : Accidents et comportements à risque</i></p>

4. Premier atelier

◆ Thème 1 : les coûts

Les propriétaires sont **majoritairement d'accord** :

- Le nouveau programme exige beaucoup de frais supplémentaires (augmentation du personnel administratif, nouveaux locaux, nouvelles technologies), alors que les profits ne sont pas élevés. Il est difficile de déterminer quel est l'impact sur l'entreprise, puisque l'année n'est pas encore terminée. Trop tôt pour déterminer.
- Les coûts varient grandement selon l'installation de l'école ex : offre les cours dans le sous-sol de sa maison, pas de livre, pas de projecteur ou dans un beau local aménagé adéquatement avec projecteur et avec les livres. Les coûts dépendent de la qualité offerte par l'école. L'AQTR est incapable de tout contrôler et ne vérifie pas tout, les normes doivent être resserrées pour avoir une conformité.
- La SAAQ veut offrir un nouveau programme de qualité, mais elle permet aux gens de baisser les prix, ceci offre un message contradictoire.
- Exiger un prix plancher et pas de prix maximum, car la compétition se fait par l'entremise des prix, donc les écoles coupent dans la qualité des cours en offrant le minimum. Plusieurs écoles sont incapables de demander le 825 \$, la compétition est trop féroce (700 à 795 \$), conséquemment le prix plafond est futile. Il n'y a aucune motivation à offrir des cours de qualité puisque le prix maximum est fixé, donc dénivellation vers le bas. Prix minimum assure le minimum qui doit être offert.
- Encore plus difficile pour les régions, car l'exode des jeunes empêche d'avoir du «volume» de clients. La compétition par les prix fait en sorte que les jeunes attendent d'avoir quitté leur région pour faire le cours en ville, car il y est moins dispendieux. La compétition par le prix menace la survie des écoles; le prix minimum est nécessaire.
- Les coûts sont plus élevés dans les régions à cause des déplacements importants (Tadoussac, Forestville) sinon les autres coûts sont semblables.
- Les coûts continuent d'augmenter (essence, assurance, pneus). Toutefois, il n'y a aucune marge de manœuvre pour s'ajuster.
- Le salaire des employés est une problématique importante, presque tous les propriétaires l'ont mentionné. Taux horaire minimal (12 à 14 \$ heure), les propriétaires désirent garder leurs employés d'expérience, mais sont incapables de les payer adéquatement. La main-d'œuvre qualifiée quitte le domaine (horaires de travail difficiles : soir et fin de semaine, pas capable d'offrir un minimum d'heures fixes). La qualité des cours dépend de la qualité des instructeurs.
- Les propriétaires craignent la fin du moratoire, car la compétition va augmenter et plusieurs gens vont entrer dans le marché pour faire un coup d'argent en offrant les cours dans leur sous-sol. La levée du moratoire va réduire la qualité des cours. Ils

désirent avoir des barrières à l'entrée du marché. Le moratoire est nécessaire pour donner le temps aux écoles de s'adapter.

- Les propriétaires et employés des écoles de conduite sont des gens passionnés qui donnent beaucoup. Ils ne font pas ce métier pour l'argent, car ils changeraient d'industrie puisque ce n'est pas payant.

Les opinions **divergentes** :

- Certains disent que la qualité est plus importante que le prix pour les clients et qu'ils réussissent à aller chercher leur clientèle en offrant de la qualité, mais en demandant le 825 \$.
- La formation des moniteurs/instructeurs devrait être encadrée par le réseau de l'éducation au niveau collégial ou universitaire pour faciliter le recrutement, pour diminuer les coûts des entreprises et pour revaloriser le rôle de ces acteurs dans la société.
- Étalement des paiements sur une plus longue période ce qui encourage à payer le prix maximum.

◆ **Thème 2 : Hypothèses de changement réglementaire**

Les propriétaires sont **majoritairement d'accord** :

- Aucune des trois hypothèses n'est choisie par les propriétaires. Ils désirent éliminer le prix plafond et instaurer un prix plancher indexé. Selon eux, il n'y aura pas une explosion des prix puisque la compétition féroce va ajuster le prix maximum en conséquence. Les propriétaires justifient l'instauration d'un prix plancher en avançant que les autres secteurs ne sont pas réglementés en conséquence d'un prix maximum, mais plutôt d'un prix minimum (exemple : alcool).

◆ **Thème 3 : Sécurité routière**

Les propriétaires sont **mitigés** :

- Il est trop tôt pour savoir si cela aura un impact positif sur le bilan routier, car les jeunes ne conduisent pas encore. Les comportements ne se changent pas en dix mois, mais à long terme. Les élèves sont enchantés par le nouveau cours.
- Certains croient que le programme influence les jeunes de manière positive, car ils se reconnaissent dans le programme. Les interactions entre les jeunes influencent positivement leurs comportements. Ils comprennent mieux les risques. Le temps prolongé du cours offre des résultats positifs.
- D'autres croient qu'ils apprennent seulement le côté psychologique de la conduite et non les aspects techniques, donc qu'ils ne savent pas comment conduire une voiture.
- Des propriétaires avancent que les jeunes auront toujours des comportements à risques, et ce, peu importe les cours enseignés.

5. Deuxième atelier

◆ Thème 1 : les coûts

Les propriétaires sont **majoritairement d'accord** :

- Le nouveau cours exige beaucoup plus de paperasse et beaucoup plus d'investissement au niveau des locaux (un propriétaire a dépensé 30 000 \$ dans la rénovation de ses salles de cours).
- Marge bénéficiaire minimale puisque les coûts augmentent continuellement (essence, assurance, pneus). Toutefois, il n'y a aucune marge de manœuvre pour s'ajuster.
- Le salaire des employés est une problématique importante; presque tous les propriétaires l'ont mentionné. Taux horaire minimal (12 à 14 \$ heure), les propriétaires désirent garder leurs employés d'expérience, mais sont incapables de les payer adéquatement. La main-d'œuvre qualifiée quitte le domaine (horaires de travail difficile : soir et fin de semaine, pas capable d'offrir un minimum d'heures fixes). Pas de relève; les jeunes ne veulent pas travailler dans le domaine, puisqu'il n'y a pas de possibilités d'augmentation salariale. Ils peuvent faire plus d'argent au Costco.
- La CSST catégorise dorénavant les écoles de conduite comme transporteur de personnes, donc les frais ont augmenté substantiellement.
- Les coûts varient grandement selon l'installation de l'école ex : offre les cours dans le sous-sol de sa maison, pas de livre, pas de projecteur ou dans un beau local aménagé adéquatement avec projecteur et livres. Les coûts dépendent de la qualité offerte par l'école.
- L'AQTR est incapable de tout contrôler (ne fait pas sa job) et ne vérifie pas tout. Les normes doivent être resserrées pour avoir une conformité. Grande insatisfaction envers l'AQTR. Temps de délai d'évaluation des écoles non conformes est de deux ans, ce qui est trop long pour corriger les problèmes actuels. Les évaluations sont dispendieuses pour les propriétaires (120 \$ par heure) et ne servent à rien puisque les écoles non conformes n'ont aucune conséquence.
- Les écoles conformes ressentent une injustice profonde, car les propriétaires travaillent deux fois plus fort pour suivre les normes tandis que d'autres écoles ne suivent pas les normes exigées, mais peuvent quand même fonctionner et faire un profit plus important.
- La situation est plus difficile pour les régions, car l'exode des jeunes empêche d'avoir du «volume» de clients. La compétition par les prix fait en sorte que les jeunes attendent d'avoir quitté leur région pour faire les cours en ville, car ils y sont moins dispendieux. Les frais additionnels que les écoles en région doivent assumer sont reliés au kilométrage parcouru. Le prix plafond menace la survie des écoles en région. Ces dernières ont besoin du prix plancher, ainsi que du moratoire pour assurer leur survie.

Les opinions **divergentes** :

- Le prix plancher encouragerait les écoles non conformes. Les écoles non conformes vont voir leur prix augmenter grâce au prix plancher.
- Prix maximum encourage le marché noir; plusieurs écoles sont non-conformes.
- Débat entre ce qui attire la clientèle : qualité versus prix. Certains disent que la qualité est plus importante que le prix pour les clients et qu'ils réussissent à aller chercher leur clientèle en offrant de la qualité, mais en demandant le 825 \$. Quelques propriétaires avancent que la meilleure façon d'augmenter sa clientèle consiste à offrir des cours de qualité et à miser sur le bouche à oreille.
- Homme de l'est de Gatineau : C'est quoi l'objectif au Québec, d'avoir un «Wal-Mart» des écoles de conduite et écraser toutes les petites écoles pour ainsi créer un monopole? Une fois le monopole instauré, ils vont réaliser que le prix est trop bas et vont l'augmenter. Comment Tecnic fait pour être commanditaire d'événements, par des économies d'échelle? Nous on est incapable d'arriver à la fin du mois.
- Le moratoire est nécessaire pour protéger la qualité des cours offerts.

◆ **Thème 2 : Hypothèses de changement réglementaire**

Les propriétaires sont **majoritairement d'accord** :

- Aucune des trois hypothèses n'est choisie par les propriétaires. Ils désirent éliminer le prix plafond et instaurer un prix plancher indexé.
- Crainte de l'indexation par région, car certaines régions peuvent être pénalisées selon la classification instaurée. Les jeunes sont prêts à voyager pour économiser de l'argent, donc aucun avantage. L'exode des jeunes va faire en sorte que les jeunes vont attendre d'être en ville avant de faire les cours.
- L'indexation des prix serait correcte, mais les autres hypothèses ne servent à rien. Elles ne représentent pas la réalité des écoles. Les propriétaires désirent un prix minimum et pas de maximum; le maximum va se décider par la volonté de payer des clients.

◆ **Thème 3 : Sécurité routière**

Les propriétaires sont **mitigés** :

- La sécurité routière va s'améliorer à **long terme**, toutefois on doit serrer la vis aux jeunes et à l'industrie. Les premiers effets semblent positifs, mais on ne le sait pas encore. Les jeunes ne sont pas encore évalués. Le cours permet de faire réfléchir les jeunes. L'accompagnement obligatoire des parents permet l'amélioration de la conduite des parents. La conscientisation des jeunes améliore le bilan routier. Le contenu est à améliorer, mais ça va dans le bon sens (12 ans de mauvaise conduite à récupérer).
- Il devrait y avoir une deuxième évaluation effectuée auprès des jeunes pour favoriser le maintien des bonnes habitudes, comme en Ontario.

- Il manque du contenu au cours actuel. Par conséquent, les jeunes ne savent pas les règles de la route. On responsabilise les jeunes à étudier par eux-mêmes, toutefois ils ne le font pas. Ils ne savent donc pas comment conduire. Il n'y a rien pour les motiver, les encourager à se dépasser dans l'apprentissage.

6. Troisième atelier

◆ Thème 1 : les coûts

Les propriétaires sont **majoritairement d'accord** :

- Le salaire des employés est une problématique importante. Taux horaire minimal (12 à 14 \$ heure), les propriétaires désirent garder leurs employés d'expérience, mais ils sont incapables de les payer adéquatement. La main-d'œuvre qualifiée quitte le domaine (horaires de travail difficiles : soir et fin de semaine, pas capable d'offrir un minimum d'heures fixes). En plus, l'emploi est dangereux. Si l'on veut améliorer le bilan routier, on doit miser sur des enseignants compétents. Le prix plafond limite la hausse potentielle des salaires des employés.
- Les évaluations de l'AQTR sont dispendieuses pour les propriétaires (120 \$ par heure d'évaluation). La structure des coûts de l'AQTR est aberrante et pénalise les écoles. L'évaluation d'une école de 150 élèves, à Chibougamau, coûte 2 400 \$.
- Les coûts augmentent continuellement (essence, assurances, pneus, entretien des véhicules, frais de communication), alors que le prix ne suit pas. Les gens vont finir par quitter le milieu. Le prix maximum fait en sorte qu'ils ne sont pas capables d'ajuster le prix, même que le 825 \$ est en deçà de ce que le cours coûte (850 \$). Il faut augmenter le prix, car le 825 \$, ça ne fonctionne pas. Plusieurs écoles sont menacées. Il faut hausser le prix.
- Les coûts varient aussi selon la grosseur de l'école et de la qualité des cours offerte. Les petites écoles ne peuvent pas offrir de la qualité; ils ne peuvent pas survivre.
- La SAAQ veut offrir un nouveau programme pour améliorer la sécurité routière, mais elle permet aux gens de baisser les prix et de couper dans la qualité. Cela constitue un message contradictoire. La SAAQ doit consulter les gens de l'industrie pour savoir combien cela coûte.
- Un prix plancher permettrait de niveler la qualité des cours vers le haut. Les gens pourront offrir des cours de qualité et les clients trancheront. Les parents sont prêts à payer pour le meilleur cours possible pour leur(s) enfant(s). Les gens sont conscients de la sécurité routière et sont prêts à payer pour la qualité.
- La fin du moratoire permettra aux instructeurs de démarrer leur propre école. Donc, c'est le prix minimum qui est inquiétant. Les nouveaux venus vont baisser les prix pour avoir une partie de la tarte. Toutefois le client est non-récurant. Donc, une fois qu'il a suivi son cours, c'est terminé après.
- Les propriétaires suggèrent de contingenter le moratoire selon les régions, en fonction du volume réel par région.

Les opinions **divergentes** :

- Quel type d'école on veut au Québec? Il y a une clientèle captive de 100 000 à 110 000 élèves annuellement au Québec. On veut une école qui passe 100, 500 ou 1000 clients? On veut un tarif en fonction du nombre d'élèves, pas un prix uniforme pour tout le monde. Monsieur n'est pas au prix maximum, mais il possède un grand volume d'affaires. Le manque de volume fait en sorte que les coûts sont divisés entre moins d'élèves et le prix coûtant est plus élevé. Pour lui, il faut miser sur la qualité par la compétition, mais baliser l'industrie avec un prix minimum, ceci pour garantir un minimum de qualité et de services. Les propriétaires réclament des barrières à l'entrée du marché pour les nouvelles écoles. Les questions demeurent. Quel genre de marché on veut au Québec : contingent, marché libre avec barrière, libre, moratoire, fonction publique? En attendant de clarifier ces questions, il est suggéré d'instaurer un prix minimum.
- À Montréal, il y a trop d'écoles et on affiche un prix très bas, mais les gens contournent ces obstacles en offrant moins de qualité. Un prix plancher permettrait de contrôler la polémique.
- À Laval, la compétition féroce empêche les propriétaires d'exiger le prix maximum. La différence est parfois même de 200 \$ avec le prix maximum. Par conséquent, le prix plafond est futile.
- Certaines écoles avaient un prix plus élevé que 825 \$, les changements dans la tarification entraînent des pertes. Certains propriétaires affirment que nous n'avons pas atteint la capacité maximale du payeur.
- La formation pour les instructeurs est dérisoire; il est facile de bâcler la tâche. Il y a seulement deux fins de semaine de formation. L'AQTR n'enlève même pas les permis. On effectue seulement des recommandations et on réévalue aux deux ans, ce qui est beaucoup trop long.
- Il n'y a pas de prix plafond pour les cours de motocyclette et cela fonctionne très bien. Il n'y a pas d'augmentation démesurée des prix.
- Un propriétaire effectue la démonstration de l'évolution du prix des cours dans le temps. Il a suivi ses cours de conduite il y a 26 ans, et ce, au coût de 525 \$. Toutefois, il y a 26 ans, il y avait moins de contenu, moins de structure et moins de frais administratifs. Il a l'impression de faire du bénévolat, tout en devant jouer le rôle de thérapeute et de psychologue auprès de la clientèle.

◆ **Thème 2 : Hypothèses de changement réglementaire**

Les propriétaires sont **majoritairement d'accord** :

- Aucune des trois hypothèses; ils souhaitent un prix minimum avec indexation. Donc, pas de prix plafond. Ils souhaitent également un plus grand encadrement de la profession.
- L'aspect régional est primordial dans l'évaluation des coûts, car la réalité est différente selon chaque région.

- Certains propriétaires se questionnent à savoir quel est le prix minimum des cours qui permettrait de favoriser la rétention des employés; ces derniers ayant une formation rigoureuse qui leur permet de réaliser une carrière.

Les opinions **divergentes** :

- Certains désirent que le prix minimum soit de 825 \$. Par contre, d'autres ne sont pas d'accord avec un prix minimum pour tous, car les coûts varient selon les régions. Par exemple, il y a des surtaxes, à Montréal, au niveau de l'essence et de l'immatriculation.
- L'IPC ne rejoint pas la réalité des écoles de conduite. Il varie selon les régions.
- Les propriétaires suggèrent de prendre la région la plus dispendieuse du Québec et de mettre ce prix minimal là pour toute la province.

◆ **Thème 3 : Sécurité routière**

Les propriétaires sont **mitigés** :

- Ce n'est pas le nouveau cours qui va améliorer le bilan routier, mais le fait que le cours soit redevenu obligatoire. Le retrait des cours obligatoires de conduite a détérioré le bilan routier, non seulement les morts, mais les accidents avec blessés. Il n'y aura aucun lien de cause à effet entre la nouvelle réforme et le bilan routier, mais bien avec l'obligation des cours de conduite. L'ancien cours aurait tout aussi bien fonctionné.

7. Quatrième atelier

◆ **Thème 1 : les coûts**

Les propriétaires sont **majoritairement d'accord** :

- Ils désirent un prix plancher et non un prix plafond. Le prix de 825 \$ à court terme ça va, mais les coûts augmentent continuellement. Donc, le prix plafond ne fonctionnera pas à long terme.
- Le prix de 825 \$ à Sorel ça va, mais il a besoin d'un prix plancher pour contrôler la qualité du cours. Un prix plancher devrait être divisé en trois catégories : région urbaine, semi-urbaine et éloignée. Par exemple, un village éloigné avec seulement douze jeunes doit également être capable d'offrir un cours de qualité. Le prix de 825 \$ devrait être le prix minimum.
- L'AQTR facture 120 \$ par heure pour évaluer les professeurs. Les écoles se font imposer un prix maximum et payent les employés des salaires dérisoires. L'AQTR charge le gros prix et les écoles n'ont aucune marge de manœuvre. Les propriétaires éprouvent donc un sentiment d'injustice envers les coûts faramineux de l'AQTR. Paradoxalement, les propriétaires avancent que l'AQTR facture extrêmement cher, mais qu'elle n'a aucun pouvoir. Ainsi, elle ne peut pas enlever le permis, car elle doit pour se faire avoir un jugement. Les propriétaires ne connaissaient pas l'amplitude des coûts de l'AQTR, mais affirment que ce coût doit être pris en compte dans le prix des cours.

- Les écoles faisaient plus d'argent avant l'imposition du prix plafond. Les coûts du nouveau programme, en plus de l'imposition du prix maximum, réduisent les bénéfices.
- Lorsque le moratoire sera levé, il y aura une guerre des prix. Il demeure trop facile d'ouvrir une école. Dans ces circonstances, les propriétaires ont le sentiment qu'un prix plancher serait bénéfique. De plus, ils souhaitent qu'il y ait des barrières à l'entrée pour les nouvelles écoles. La compétition favorisant la baisse des prix, il apparaît que le moratoire est nécessaire, et ce, par région administrative et selon la population.
- Le choix du prix actuel est politique, afin de s'assurer que le prix ne soit pas trop élevé pour ne pas que la population soit enragée, mais on n'a pas pensé à l'industrie.
- Les propriétaires suggèrent de faire un parallèle avec les prix, comparativement à d'autres types d'industrie.
- Le travail administratif est beaucoup plus lourd et il entraîne une augmentation des coûts de production.
- La SAAQ veut avoir de la qualité, mais elle fixe les prix, ce qui constitue un discours contradictoire.
- Pour les propriétaires, il faudrait exiger un prix plafond plus élevé. Le prix plafond de 825 \$ devrait être le prix plancher. Le phénomène d'un plus petit volume de clientèle se vit partout au Québec, pas seulement dans les régions.

Les opinions divergentes :

- Pourquoi le gouvernement fixe les prix? Nous ne sommes pas en Russie. Les prix fixés ne devraient pas exister. On veut faire de l'argent et prendre notre retraite.

◆ **Thème 2 : Hypothèse de changement réglementaire**

Les propriétaires sont **majoritairement d'accord** :

- L'hypothèse privilégiée est celle de la concurrence libre, afin de mieux payer les employés.
- Les propriétaires proposent d'établir les coûts du cours en tenant compte du taux horaire souhaitable pour les moniteurs.
- Le cours obligatoire engendre une guerre de prix et c'est les moniteurs qui en souffrent. On propose de fixer un salaire minimum pour les moniteurs afin d'assurer des salaires décents. Les propriétaires suggèrent de fixer les salaires et non les prix. Ils affirment rechercher des moniteurs de conduite, mais que le salaire qu'ils peuvent actuellement offrir n'est pas suffisant pour attirer la main-d'œuvre.
- Ils croient que si les salaires étaient fixés que cela arrêterait la guerre des prix. Les propriétaires étant obligés de payer les moniteurs un certain taux, ils ne pourraient pas baisser les prix radicalement.
- Ce qui est important, c'est le bénéfice net; c'est ce qui reste dans mes poches. Ce propriétaire souhaite donc le libre marché.

- En Angleterre, un baccalauréat du niveau universitaire est nécessaire pour pouvoir enseigner la conduite automobile. Ceci fait en sorte que le métier est une profession reconnue et que les coûts du cours sont par conséquent justifiés.

Les opinions **divergentes** :

- Certains sont contre la fixation des salaires. Ils ne veulent pas que le gouvernement se mêle de leurs affaires.
- Il n'y a pas eu d'augmentation de volume tel que prévu par le gouvernement. Le 40 % n'est pas arrivé. En région, le volume n'existe pas.

8. Synthèse des groupes de discussion

Les propriétaires sont **majoritairement favorables à un prix plancher** :

Commentaires « pour » le prix plancher	Commentaires « contre » le prix plancher
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il devrait être assez élevé pour établir le minimum de la qualité à offrir. ▪ Possibilité d'augmenter les salaires des employés. ▪ Possibilité d'augmenter les profits. ▪ Stabilisation du marché en conformité avec les exigences du nouveau programme (pour contrer la guerre des prix liée à l'aspect obligatoire du cours). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il y a des possibilités (principalement à Montréal ou la concurrence est féroce) que des propriétaires profitent de l'aspect obligatoire de la formation pour tirer un maximum de profits à partir d'un produit de mauvaise qualité. ▪ Hausse indue de la concurrence (lorsque le moratoire tombera).

Les propriétaires sont **majoritairement contre un prix maximum** avoisinant les 825 \$, avec ou sans indexation :

Commentaires « pour » le prix maximum	Commentaires « contre » le prix maximum
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Certaines écoles de conduite n'ont pas encore atteint le prix maximum en raison de la concurrence féroce (futilité du prix maximum). ▪ La survie des écoles de conduite et leur vocation à but lucratif sont menacées (incitations à faire des affaires très limitées). ▪ Plafonner le prix des cours est un message public qui nivelle vers le bas la valeur de la sécurité routière. Il en est de même pour le souhait d'offrir

	<p>un programme de qualité en imposant des ressources minimales; cela représente le maximum de qualité que les écoles peuvent offrir.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Après l'analyse des revenus futurs potentiels, certains propriétaires ont décidé de fermer ou de vendre. Les propriétaires sentent qu'ils ont les mains liées et qu'ils n'ont par conséquent aucune marge de manœuvre. ▪ La propension des gens à payer n'est pas atteinte, car plusieurs seraient prêts à payer entre 1 000 \$ et 1 500 \$ pour la formation. ▪ Favorise le marché noir (vente illégale de certificats). Les propriétaires perçoivent un problème de fraude qui découle d'un manque d'inspection et de coercition de la part de l'AQTR. ▪ Problème de rétention de personnel et exode des employés pour d'autres secteurs d'emploi. ▪ Le prix a été fixé de façon arbitraire (politiquement) pour que le prix soit en deçà de 1 000 \$, alors que le programme doit être plus long et plus coûteux pour répondre aux exigences liées à la sécurité routière.
--	---

L'indexation des prix ne semble pas une préoccupation majeure :

Commentaires « pour »	Commentaires « contre » l'indexation
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tenir compte d'un IPC ajusté, notamment à cause des coûts de l'essence ▪ Tenir compte d'un prix par région (contextes particuliers) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hausser d'abord le prix plafond avant de parler d'indexation, et ce, afin de statuer sur la qualité attendue.

L'hypothèse du prix maximum en fonction des régions administratives :

Commentaires « pour » un prix en fonction des régions	Commentaires « contre » un prix en fonction des régions
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La plupart disent qu'il y a des différences majeures les désavantageant : volume de clients peu élevé, coûts plus élevés des déplacements (essence), rétention du personnel par rapport à d'autres emplois peu spécialisés mieux rémunérés, concurrence indirecte avec les grands centres ou guerre de prix entre les régions pour garder la clientèle en région et pour éviter que les clients attendent de prendre le cours après un déménagement pour les études. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Certains disent qu'il n'y a pas de différence entre les régions. ▪ Il y aurait des problèmes de définition ou de classification de ce qu'est une région : semi-urbaine, semi-rurale, rurale, nordique, urbaine, métropolitaine, etc.

Le cas du moratoire (les propriétaires sont **majoritairement pour le maintien du moratoire**) :

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Si le moratoire venait qu'à être levé, il devrait y avoir un contingentement maximal par région, ainsi que des barrières à l'entrée. Une hausse des inspections de l'AQTR serait souhaitable afin de vérifier la qualité, car les propriétaires craignent une hausse importante de nouvelles écoles de conduite qui n'ont pas la qualité de la formation à cœur.

Sécurité routière en lien avec le nouveau cours de conduite :

Aspects positifs concernant l'amélioration de la sécurité routière	Aspects négatifs concernant l'amélioration de la sécurité routière
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les nouveaux cours sont plus axés sur la psychologie et les comportements. Des retours en classe sont effectués après des sorties sur la route, ce qui est bien. Le cours permet de développer la pensée à long terme, les interactions positives entre les jeunes et la modification des risques et des attitudes. Les jeunes se reconnaissent dans le programme. Des élèves qui ont suivi l'ancien et le nouveau programme sont favorables au nouveau. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les jeunes formés sous le nouveau cours manquent de connaissances techniques (signalisation routière, aspect pratique de la conduite, etc.).

Autres considérations :

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Certains disent qu'il est trop tôt pour se prononcer sur les impacts financiers pour les écoles de conduite (le cours est en place depuis moins d'un an et aucun cycle complet de cours n'a encore été effectué). ▪ La clientèle est difficile à capter, car elle est non récurrente. ▪ La formation des moniteurs/instructeurs devrait être encadrée par le réseau de l'éducation au niveau collégial ou universitaire. Ceci faciliterait le recrutement, diminuerait les coûts des entreprises et revaloriserait le rôle de ces acteurs dans la société (baisse des accidents, conscientisation, etc.). ▪ Il devrait y avoir une deuxième évaluation de la conduite une fois le permis délivré (comme en Europe et en Ontario) pour revalider les compétences, une fois la période du permis probatoire écoulée.

ANNEXE 4 : TABLEAUX COMPLÉMENTAIRES

Tableau 1 : Indice des prix à la consommation, composantes principales et certains sous-groupes, Canada, non-désaisonnalisé – TRANSPORTS (CANSIM)

SECTEUR	Indice de février 2010	Indice de février 2011	Taux de variation
TRANSPORTS	116,7	122,6	5,1
Transport privé	116,7	122,4	4,9
Achat, location à bail et location de véhicules de tourisme	91,9	91,2	-0,8
Achat et location à bail de véhicules de tourisme	91,8	91,0	-0,9
Achat de véhicule de tourisme	92,6	91,8	-0,9
Location de véhicules de tourisme	98,8	100,6	1,8
Utilisation de véhicules de tourisme	140,3	152,3	8,6
Essence	142,3	164,6	15,7
Pièces, entretien et réparation de véhicules de tourisme	125,9	127,4	1,2
Autres dépenses d'utilisation de véhicules de tourisme	145,0	150,8	4,0
Primes d'assurance de véhicule de tourisme	148,5	154,5	4,0
Frais d'immatriculation de véhicule de tourisme	107,6	107,9	0,3
Permis de conduire	150,3	151,2	0,6
Frais de stationnement	144,0	155,8	8,2
Transport public	116,1	125,0	7,7
Transport local et de banlieue	134,1	138,7	3,4
Transport urbain en autobus et métro	133,7	138,0	3,2
Taxi et autres transports locaux et de banlieue	134,6	139,9	3,9
Transport interurbain	106,2	117,3	10,5
Transport aérien	102,7	114,4	11,4
Transport par train, autobus et autres transports interurbains	127,2	133,3	4,8

Tableau 2 : Projection (30 ans) du scénario de 1 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Société									
Bruit	(1 008 301,27 \$)	(1 028 467,30 \$)	(1 049 036,64 \$)	(1 070 017,38 \$)	(1 091 417,73 \$)	(1 113 246,08 \$)	(1 135 511,00 \$)	(1 158 221,22 \$)	(1 181 385,65 \$)
Pollution de l'air	(260 972,09 \$)	(266 191,54 \$)	(271 515,37 \$)	(276 945,67 \$)	(282 484,59 \$)	(288 134,28 \$)	(293 896,97 \$)	(299 774,90 \$)	(305 770,40 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(177 638,96 \$)	(181 191,74 \$)	(184 815,57 \$)	(188 511,89 \$)	(192 282,12 \$)	(196 127,77 \$)	(200 050,32 \$)	(204 051,33 \$)	(208 132,35 \$)
Sous-total :	(1 446 912,33 \$)	(1 475 850,57 \$)	(1 505 367,59 \$)	(1 535 474,94 \$)	(1 566 184,44 \$)	(1 597 508,12 \$)	(1 629 458,29 \$)	(1 662 047,45 \$)	(1 695 288,40 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	(2 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 297 371,34 \$)	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	(4 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 594 742,67 \$)	0,00 \$
Temps supplémentaire	(135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(155 072,57 \$)	0,00 \$
Sous-total :	(6 135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(7 047 186,57 \$)	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(2 766 407,46 \$)	(844 508,99 \$)	(861 399,17 \$)	(878 627,15 \$)	(896 199,69 \$)	(914 123,69 \$)	(932 406,16 \$)	(951 054,28 \$)	(970 075,37 \$)
1 employé supplémentaire/école	(15 444 226,02 \$)	(15 753 110,54 \$)	(16 068 172,75 \$)	(16 389 536,21 \$)	(16 717 326,93 \$)	(17 051 673,47 \$)	(17 392 706,94 \$)	(17 740 561,08 \$)	(18 095 372,30 \$)
Ressources matérielles	(11 948 105,64 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 318 737,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(7 488 196,92 \$)	(7 637 960,86 \$)	(7 790 720,08 \$)	(7 946 534,48 \$)	(8 105 465,17 \$)	(8 267 574,47 \$)	(8 432 925,96 \$)	(8 601 584,48 \$)	(8 773 616,17 \$)
Sous-total :	(37 646 936,04 \$)	(24 235 580,39 \$)	(24 720 291,99 \$)	(25 214 697,83 \$)	(29 037 728,79 \$)	(26 233 371,63 \$)	(26 758 039,06 \$)	(27 293 199,84 \$)	(27 839 063,84 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Coût des cours	(62 348 174,62 \$)	(64 186 720,79 \$)	(65 470 455,21 \$)	(66 779 864,32 \$)	(68 115 461,60 \$)	(69 477 770,83 \$)	(70 867 326,25 \$)	(72 284 672,78 \$)	(73 730 366,23 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(11 383 548,46 \$)	(11 611 219,43 \$)	(11 843 443,82 \$)	(12 080 312,69 \$)	(12 321 918,95 \$)	(12 568 357,33 \$)	(12 819 724,47 \$)	(13 076 118,96 \$)	(13 337 641,34 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(85 437 247,31 \$)	(87 145 992,25 \$)	(88 888 912,10 \$)	(90 666 690,34 \$)	(92 480 024,15 \$)	(94 329 624,63 \$)	(96 216 217,12 \$)	(98 140 541,46 \$)	(100 103 352,29 \$)
Sous-total :	(164 238 186,42 \$)	(168 114 532,82 \$)	(171 476 823,48 \$)	(174 906 359,95 \$)	(178 404 487,15 \$)	(181 972 576,89 \$)	(185 612 028,43 \$)	(189 324 269,00 \$)	(193 110 754,38 \$)
Total des coûts :	(209 467 034,78 \$)	(193 825 963,78 \$)	(197 702 483,06 \$)	(201 656 532,72 \$)	(209 008 400,38 \$)	(209 803 456,64 \$)	(213 999 525,78 \$)	(225 326 702,86 \$)	(222 645 106,62 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	22 415 587,26 \$	45 727 798,01 \$	69 963 530,95 \$	95 150 402,09 \$	121 316 762,67 \$	148 491 717,50 \$	176 705 143,83 \$	205 987 710,52 \$	236 370 897,82 \$
Blessures graves	6 445 252,76 \$	13 148 315,63 \$	20 116 922,91 \$	27 359 015,15 \$	34 882 744,32 \$	42 696 479,05 \$	50 808 810,07 \$	59 228 555,74 \$	67 964 767,71 \$
Dégâts matériels	10 021 318,96 \$	20 443 490,67 \$	31 278 540,72 \$	42 538 815,39 \$	54 236 989,62 \$	66 386 075,29 \$	78 999 429,60 \$	92 090 734,64 \$	105 674 151,28 \$
Vies sauvées	746 932,86 \$	1 523 743,02 \$	2 331 326,83 \$	3 170 604,49 \$	4 042 520,72 \$	4 948 045,36 \$	5 888 173,98 \$	6 863 928,53 \$	7 876 357,98 \$
Sous-total :	39 629 091,83 \$	80 843 347,33 \$	123 690 321,41 \$	168 218 837,12 \$	214 479 017,33 \$	262 522 317,21 \$	312 401 557,48 \$	364 170 958,43 \$	417 886 174,80 \$
Gouvernement									
Taxes	11 709 074,92 \$	12 054 356,48 \$	12 409 819,83 \$	12 775 765,21 \$	13 152 501,73 \$	13 540 347,59 \$	13 939 630,40 \$	14 350 687,41 \$	14 773 865,82 \$
Impôts	0,00 \$	2 238 618,00 \$	2 283 390,36 \$	2 329 058,17 \$	2 375 639,33 \$	2 423 152,12 \$	2 471 615,16 \$	2 521 047,46 \$	2 571 468,41 \$
Sous-total :	11 709 074,92 \$	14 292 974,48 \$	14 693 210,19 \$	15 104 823,38 \$	15 528 141,06 \$	15 963 499,71 \$	16 411 245,56 \$	16 871 734,87 \$	17 345 334,23 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Sous-total :	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Total des bénéfices :	106 142 005,44 \$	151 036 237,27 \$	195 401 445,37 \$	241 481 932,54 \$	289 328 595,87 \$	338 993 683,16 \$	390 530 826,60 \$	443 995 077,34 \$	499 442 940,75 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	94 432 930,52 \$	136 743 262,79 \$	180 708 235,18 \$	226 377 109,17 \$	273 800 454,82 \$	323 030 183,45 \$	374 119 581,04 \$	427 123 342,46 \$	482 097 606,51 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	(103 325 029,34 \$)	(42 789 726,52 \$)	(2 301 037,69 \$)	39 825 399,82 \$	80 320 195,50 \$	129 190 226,51 \$	176 531 300,83 \$	218 668 374,48 \$	276 797 834,13 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	(115 034 104,26 \$)	(57 082 700,99 \$)	(16 994 247,88 \$)	24 720 576,45 \$	64 792 054,44 \$	113 226 726,80 \$	160 120 055,27 \$	201 796 639,60 \$	259 452 499,90 \$

Tableau 2 : Projection (30 ans) du scénario de 1 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Société									
Bruit	(1 205 013,36 \$)	(1 229 113,63 \$)	(1 253 695,90 \$)	(1 278 769,82 \$)	(1 304 345,21 \$)	(1 330 432,12 \$)	(1 357 040,76 \$)	(1 384 181,57 \$)	(1 411 865,21 \$)
Pollution de l'air	(311 885,81 \$)	(318 123,53 \$)	(324 486,00 \$)	(330 975,72 \$)	(337 595,23 \$)	(344 347,14 \$)	(351 234,08 \$)	(358 258,76 \$)	(365 423,94 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(212 295,00 \$)	(216 540,90 \$)	(220 871,72 \$)	(225 289,15 \$)	(229 794,94 \$)	(234 390,83 \$)	(239 078,65 \$)	(243 860,22 \$)	(248 737,43 \$)
Sous-total :	(1 729 194,17 \$)	(1 763 778,05 \$)	(1 799 053,61 \$)	(1 835 034,69 \$)	(1 871 735,38 \$)	(1 909 170,09 \$)	(1 947 353,49 \$)	(1 986 300,56 \$)	(2 026 026,57 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 638 957,53 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(5 277 915,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(178 129,63 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(8 095 002,21 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(989 476,88 \$)	(1 009 266,41 \$)	(1 029 451,74 \$)	(1 050 040,78 \$)	(1 071 041,59 \$)	(1 092 462,42 \$)	(1 114 311,67 \$)	(1 136 597,91 \$)	(1 159 329,86 \$)
1 employé supplémentaire/école	(18 457 279,74 \$)	(18 826 425,34 \$)	(19 202 953,85 \$)	(19 587 012,92 \$)	(19 978 753,18 \$)	(20 378 328,25 \$)	(20 785 894,81 \$)	(21 201 612,71 \$)	(21 625 644,96 \$)
Ressources matérielles	(3 664 153,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 045 521,89 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(8 949 088,49 \$)	(9 128 070,26 \$)	(9 310 631,67 \$)	(9 496 844,30 \$)	(9 686 781,19 \$)	(9 880 516,81 \$)	(10 078 127,15 \$)	(10 279 689,69 \$)	(10 485 283,48 \$)
Sous-total :	(32 059 998,93 \$)	(28 963 762,01 \$)	(29 543 037,26 \$)	(30 133 898,00 \$)	(30 736 575,96 \$)	(35 396 829,37 \$)	(31 978 333,63 \$)	(32 617 900,30 \$)	(33 270 258,31 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Coût des cours	(75 204 973,56 \$)	(76 709 073,03 \$)	(78 243 254,49 \$)	(79 808 119,58 \$)	(81 404 281,97 \$)	(83 032 367,61 \$)	(84 693 014,96 \$)	(86 386 875,26 \$)	(88 114 612,76 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(13 604 394,17 \$)	(13 876 482,05 \$)	(14 154 011,69 \$)	(14 437 091,93 \$)	(14 725 833,76 \$)	(15 020 350,44 \$)	(15 320 757,45 \$)	(15 627 172,60 \$)	(15 939 716,05 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(102 105 419,34 \$)	(104 147 527,73 \$)	(106 230 478,28 \$)	(108 355 087,85 \$)	(110 522 189,60 \$)	(112 732 633,40 \$)	(114 987 286,06 \$)	(117 287 031,78 \$)	(119 632 772,42 \$)
Sous-total :	(196 972 969,47 \$)	(200 912 428,86 \$)	(204 930 677,43 \$)	(209 029 290,98 \$)	(213 209 876,80 \$)	(217 474 074,34 \$)	(221 823 555,82 \$)	(226 260 026,94 \$)	(230 785 227,48 \$)
Total des coûts :	(230 762 162,56 \$)	(231 639 968,92 \$)	(236 272 768,30 \$)	(240 998 223,67 \$)	(245 818 188,14 \$)	(262 875 076,00 \$)	(255 749 242,94 \$)	(260 864 227,80 \$)	(266 081 512,36 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	241 098 315,78 \$	245 920 282,10 \$	250 838 687,74 \$	255 855 461,49 \$	260 972 570,72 \$	266 192 022,14 \$	271 515 862,58 \$	276 946 179,83 \$	282 485 103,43 \$
Blessures graves	69 324 063,07 \$	70 710 544,33 \$	72 124 755,21 \$	73 567 250,32 \$	75 038 595,32 \$	76 539 367,23 \$	78 070 154,57 \$	79 631 557,67 \$	81 224 188,82 \$
Dégâts matériels	107 787 634,31 \$	109 943 386,99 \$	112 142 254,73 \$	114 385 099,83 \$	116 672 801,82 \$	119 006 257,86 \$	121 386 383,02 \$	123 814 110,68 \$	126 290 392,89 \$
Vies sauvées	8 033 885,14 \$	8 194 562,85 \$	8 358 454,10 \$	8 525 623,18 \$	8 696 135,65 \$	8 870 058,36 \$	9 047 459,53 \$	9 228 408,72 \$	9 412 976,89 \$
Sous-total :	426 243 898,29 \$	434 768 776,26 \$	443 464 151,78 \$	452 333 434,82 \$	461 380 103,52 \$	470 607 705,59 \$	480 019 859,70 \$	489 620 256,89 \$	499 412 662,03 \$
Gouvernement									
Taxes	15 209 523,07 \$	15 658 027,15 \$	16 119 756,88 \$	16 595 102,27 \$	17 084 464,82 \$	17 588 257,87 \$	18 106 906,97 \$	18 640 850,18 \$	19 190 538,50 \$
Impôts	2 622 897,78 \$	2 675 355,74 \$	2 728 862,85 \$	2 783 440,11 \$	2 839 108,91 \$	2 895 891,09 \$	2 953 808,91 \$	3 012 885,09 \$	3 073 142,79 \$
Sous-total :	17 832 420,85 \$	18 333 382,88 \$	18 848 619,73 \$	19 378 542,38 \$	19 923 573,73 \$	20 484 148,96 \$	21 060 715,88 \$	21 653 735,26 \$	22 263 681,29 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Sous-total :	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Total des bénéfices :	509 571 979,50 \$	519 907 732,70 \$	530 454 456,54 \$	541 216 495,92 \$	552 198 286,35 \$	563 404 355,83 \$	574 839 326,89 \$	586 507 918,50 \$	598 414 948,19 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	491 739 558,64 \$	501 574 349,82 \$	511 605 836,81 \$	521 837 953,55 \$	532 274 712,62 \$	542 920 206,87 \$	553 778 611,01 \$	564 854 183,23 \$	576 151 266,90 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	278 809 816,93 \$	288 267 763,78 \$	294 181 688,24 \$	300 218 272,26 \$	306 380 098,21 \$	300 529 279,83 \$	319 090 083,94 \$	325 643 690,69 \$	332 333 435,83 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	260 977 396,08 \$	269 934 380,89 \$	275 333 068,51 \$	280 839 729,88 \$	286 456 524,48 \$	280 045 130,87 \$	298 029 368,07 \$	303 989 955,43 \$	310 069 754,54 \$

Tableau 2 : Projection (30 ans) du scénario de 1 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Société									
Bruit	(1 440 102,51 \$)	(1 468 904,56 \$)	(1 498 282,65 \$)	(1 528 248,30 \$)	(1 558 813,27 \$)	(1 589 989,54 \$)	(1 621 789,33 \$)	(1 654 225,11 \$)	(1 687 309,62 \$)
Pollution de l'air	(372 732,41 \$)	(380 187,06 \$)	(387 790,80 \$)	(395 546,62 \$)	(403 457,55 \$)	(411 526,70 \$)	(419 757,24 \$)	(428 152,38 \$)	(436 715,43 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(253 712,18 \$)	(258 786,42 \$)	(263 962,15 \$)	(269 241,39 \$)	(274 626,22 \$)	(280 118,74 \$)	(285 721,12 \$)	(291 435,54 \$)	(297 264,25 \$)
Sous-total :	(2 066 547,10 \$)	(2 107 878,04 \$)	(2 150 035,60 \$)	(2 193 036,32 \$)	(2 236 897,04 \$)	(2 281 634,98 \$)	(2 327 267,68 \$)	(2 373 813,04 \$)	(2 421 289,30 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 031 332,69 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(6 062 665,38 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(204 614,96 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(9 298 613,02 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(1 182 516,46 \$)	(1 206 166,79 \$)	(1 230 290,13 \$)	(1 254 895,93 \$)	(1 279 993,85 \$)	(1 305 593,73 \$)	(1 331 705,60 \$)	(1 358 339,71 \$)	(1 385 506,51 \$)
1 employé supplémentaire/école	(22 058 157,86 \$)	(22 499 321,02 \$)	(22 949 307,44 \$)	(23 408 293,59 \$)	(23 876 459,46 \$)	(24 353 988,65 \$)	(24 841 068,42 \$)	(25 337 889,79 \$)	(25 844 647,58 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	(4 466 583,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 931 468,61 \$)	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(10 694 989,15 \$)	(10 908 888,94 \$)	(11 127 066,71 \$)	(11 349 608,05 \$)	(11 576 600,21 \$)	(11 808 132,21 \$)	(12 044 294,86 \$)	(12 285 180,75 \$)	(12 530 884,37 \$)
Sous-total :	(33 935 663,47 \$)	(39 080 959,80 \$)	(35 306 664,28 \$)	(36 012 797,56 \$)	(36 733 053,52 \$)	(37 467 714,59 \$)	(43 148 537,48 \$)	(38 981 410,25 \$)	(39 761 038,46 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Coût des cours	(89 876 905,02 \$)	(91 674 443,12 \$)	(93 507 931,98 \$)	(95 378 090,62 \$)	(97 285 652,43 \$)	(99 231 365,48 \$)	(101 215 992,79 \$)	(103 240 312,65 \$)	(105 305 118,90 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(16 258 510,37 \$)	(16 583 680,58 \$)	(16 915 354,19 \$)	(17 253 661,27 \$)	(17 598 734,50 \$)	(17 950 709,19 \$)	(18 309 723,37 \$)	(18 675 917,84 \$)	(19 049 436,20 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(122 025 427,87 \$)	(124 465 936,43 \$)	(126 955 255,15 \$)	(129 494 360,26 \$)	(132 084 247,46 \$)	(134 725 932,41 \$)	(137 420 451,06 \$)	(140 168 860,08 \$)	(142 972 237,28 \$)
Sous-total :	(235 400 932,03 \$)	(240 108 950,67 \$)	(244 911 129,68 \$)	(249 809 352,28 \$)	(254 805 539,32 \$)	(259 901 650,11 \$)	(265 099 683,11 \$)	(270 401 676,77 \$)	(275 809 710,31 \$)
Total des coûts :	(271 403 142,60 \$)	(281 297 788,51 \$)	(282 367 829,57 \$)	(297 313 799,18 \$)	(293 775 489,88 \$)	(299 650 999,68 \$)	(310 575 488,28 \$)	(311 756 900,06 \$)	(317 992 038,07 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	288 134 805,50 \$	293 897 501,61 \$	299 775 451,64 \$	305 770 960,67 \$	311 886 379,88 \$	318 124 107,48 \$	324 486 589,63 \$	330 976 321,42 \$	337 595 847,85 \$
Blessures graves	82 848 672,60 \$	84 505 646,05 \$	86 195 758,97 \$	87 919 674,15 \$	89 678 067,63 \$	91 471 628,98 \$	93 301 061,56 \$	95 167 082,79 \$	97 070 424,45 \$
Dégâts matériels	128 816 200,75 \$	131 392 524,76 \$	134 020 375,26 \$	136 700 782,76 \$	139 434 798,42 \$	142 223 494,39 \$	145 067 964,28 \$	147 969 323,56 \$	150 928 710,03 \$
Vies sauvées	9 601 236,43 \$	9 793 261,16 \$	9 989 126,38 \$	10 188 908,91 \$	10 392 687,09 \$	10 600 540,83 \$	10 812 551,65 \$	11 028 802,68 \$	11 249 378,73 \$
Sous-total :	509 400 915,27 \$	519 588 933,58 \$	529 980 712,25 \$	540 580 326,49 \$	551 391 933,02 \$	562 419 771,68 \$	573 668 167,12 \$	585 141 530,46 \$	596 844 361,07 \$
Gouvernement									
Taxes	19 756 436,24 \$	20 339 021,39 \$	20 938 786,02 \$	21 556 236,73 \$	22 191 895,06 \$	22 846 297,92 \$	23 519 998,05 \$	24 213 564,51 \$	24 927 583,11 \$
Impôts	3 134 605,65 \$	3 197 297,76 \$	3 261 243,71 \$	3 326 468,59 \$	3 392 997,96 \$	3 460 857,92 \$	3 530 075,08 \$	3 600 676,58 \$	3 672 690,11 \$
Sous-total :	22 891 041,89 \$	23 536 319,14 \$	24 200 029,73 \$	24 882 705,32 \$	25 584 893,02 \$	26 307 155,84 \$	27 050 073,13 \$	27 814 241,09 \$	28 600 273,22 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Sous-total :	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Total des bénéfices :	610 565 334,12 \$	622 964 097,22 \$	635 616 363,37 \$	648 527 365,63 \$	661 702 446,54 \$	675 147 060,43 \$	688 866 775,81 \$	702 867 277,82 \$	717 154 370,69 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	587 674 292,23 \$	599 427 778,08 \$	611 416 333,64 \$	623 644 660,31 \$	636 117 553,52 \$	648 839 904,59 \$	661 816 702,68 \$	675 053 036,73 \$	688 554 097,47 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	339 162 191,52 \$	341 666 308,71 \$	353 248 533,80 \$	351 213 566,45 \$	367 926 956,66 \$	375 496 060,75 \$	378 291 287,53 \$	391 110 377,75 \$	399 162 332,62 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	316 271 149,63 \$	318 129 989,57 \$	329 048 504,07 \$	326 330 861,14 \$	342 342 063,64 \$	349 188 904,91 \$	351 241 214,40 \$	363 296 136,67 \$	370 562 059,40 \$

Tableau 2 : Projection (30 ans) du scénario de 1 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2037	2038	2039	2040	TOTAUX
Société					
Bruit	(1 721 055,81 \$)	(1 755 476,92 \$)	(1 790 586,46 \$)	(1 826 398,19 \$)	(42 731 244,11 \$)
Pollution de l'air	(445 449,74 \$)	(454 358,73 \$)	(463 445,91 \$)	(472 714,83 \$)	(11 059 851,42 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(303 209,54 \$)	(309 273,73 \$)	(315 459,20 \$)	(321 768,39 \$)	(7 528 239,77 \$)
Sous-total :	(2 469 715,08 \$)	(2 519 109,39 \$)	(2 569 491,57 \$)	(2 620 881,40 \$)	(61 319 335,30 \$)
Gouvernement					
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	(3 482 048,41 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(13 449 709,96 \$)
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	(6 964 096,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(26 899 419,92 \$)
Temps supplémentaire	0,00 \$	(235 038,27 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(907 855,42 \$)
Sous-total :	0,00 \$	(10 681 183,50 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(41 256 985,31 \$)
Propriétaires d'écoles					
Formation	(1 413 216,64 \$)	(1 441 480,97 \$)	(1 470 310,59 \$)	(1 499 716,80 \$)	(37 026 514,91 \$)
1 employé supplémentaire/école	(26 361 540,54 \$)	(26 888 771,35 \$)	(27 426 546,77 \$)	(27 975 077,71 \$)	(654 517 662,15 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	0,00 \$	(5 444 739,82 \$)	0,00 \$	(37 819 309,83 \$)
Usure des voitures et entretien des voitures	(12 781 502,06 \$)	(13 037 132,10 \$)	(13 297 874,74 \$)	(13 563 832,24 \$)	(317 345 597,99 \$)
Sous-total :	(40 556 259,23 \$)	(41 367 384,41 \$)	(47 639 471,92 \$)	(43 038 626,74 \$)	(1 046 709 084,88 \$)
Parents/jeunes					
Guide de la route	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Coût des cours	(107 411 221,28 \$)	(109 559 445,70 \$)	(111 750 634,62 \$)	(113 985 647,31 \$)	(2 666 280 147,75 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(19 430 424,92 \$)	(19 819 033,42 \$)	(20 215 414,09 \$)	(20 619 722,37 \$)	(482 428 417,89 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(145 831 682,03 \$)	(148 748 315,67 \$)	(151 723 281,98 \$)	(154 757 747,62 \$)	(3 620 782 763,43 \$)
Sous-total :	(281 325 904,51 \$)	(286 952 422,60 \$)	(292 691 471,06 \$)	(298 545 300,48 \$)	(6 984 321 869,57 \$)
Total des coûts :	(324 351 878,83 \$)	(341 520 099,91 \$)	(342 900 434,55 \$)	(344 204 808,63 \$)	(8 133 607 275,06 \$)
Bénéfices					
Société					
Blessures légères	344 347 764,81 \$	351 234 720,11 \$	358 259 414,51 \$	365 424 602,80 \$	7 703 868 504,36 \$
Blessures graves	99 011 832,94 \$	100 992 069,60 \$	103 011 910,99 \$	105 072 149,21 \$	2 215 127 319,80 \$
Dégâts matériels	153 947 284,23 \$	157 026 229,92 \$	160 166 754,52 \$	163 370 089,61 \$	3 444 162 429,77 \$
Vies sauvées	11 474 366,31 \$	11 703 853,63 \$	11 937 930,71 \$	12 176 689,32 \$	256 708 532,03 \$
Sous-total :	608 781 248,29 \$	620 956 873,26 \$	633 376 010,72 \$	646 043 530,94 \$	13 619 866 785,95 \$
Gouvernement					
Taxes	25 662 656,95 \$	26 419 406,93 \$	27 198 472,23 \$	28 000 510,90 \$	580 470 343,12 \$
Impôts	3 746 143,91 \$	3 821 066,79 \$	3 897 488,13 \$	3 975 437,89 \$	90 816 432,33 \$
Sous-total :	29 408 800,86 \$	30 240 473,72 \$	31 095 960,36 \$	31 975 948,79 \$	671 286 775,45 \$
Propriétaires d'écoles					
Augmentation brute du revenu des écoles	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Sous-total :	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Total des bénéfices :	731 733 980,28 \$	746 612 156,73 \$	761 795 077,02 \$	777 289 047,79 \$	16 613 709 598,19 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	702 325 179,42 \$	716 371 683,01 \$	730 699 116,67 \$	745 313 099,00 \$	15 942 422 822,74 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	407 382 101,46 \$	405 092 056,82 \$	418 894 642,47 \$	433 084 239,16 \$	8 480 102 323,13 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	377 973 300,59 \$	374 851 583,10 \$	387 798 682,11 \$	401 108 290,37 \$	7 808 815 547,68 \$

Tableau 3 : Projection (30 ans) du scénario de 5 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Société									
Bruit	(1 008 301,27 \$)	(1 028 467,30 \$)	(1 049 036,64 \$)	(1 070 017,38 \$)	(1 091 417,73 \$)	(1 113 246,08 \$)	(1 135 511,00 \$)	(1 158 221,22 \$)	(1 181 385,65 \$)
Pollution de l'air	(260 972,09 \$)	(266 191,54 \$)	(271 515,37 \$)	(276 945,67 \$)	(282 484,59 \$)	(288 134,28 \$)	(293 896,97 \$)	(299 774,90 \$)	(305 770,40 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(177 638,96 \$)	(181 191,74 \$)	(184 815,57 \$)	(188 511,89 \$)	(192 282,12 \$)	(196 127,77 \$)	(200 050,32 \$)	(204 051,33 \$)	(208 132,35 \$)
Sous-total :	(1 446 912,33 \$)	(1 475 850,57 \$)	(1 505 367,59 \$)	(1 535 474,94 \$)	(1 566 184,44 \$)	(1 597 508,12 \$)	(1 629 458,29 \$)	(1 662 047,45 \$)	(1 695 288,40 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	(2 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 297 371,34 \$)	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	(4 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 594 742,67 \$)	0,00 \$
Temps supplémentaire	(135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(155 072,57 \$)	0,00 \$
Sous-total :	(6 135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(7 047 186,57 \$)	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(2 766 407,46 \$)	(844 508,99 \$)	(861 399,17 \$)	(878 627,15 \$)	(896 199,69 \$)	(914 123,69 \$)	(932 406,16 \$)	(951 054,28 \$)	(970 075,37 \$)
1 employé supplémentaire/école	(15 444 226,02 \$)	(15 753 110,54 \$)	(16 068 172,75 \$)	(16 389 536,21 \$)	(16 717 326,93 \$)	(17 051 673,47 \$)	(17 392 706,94 \$)	(17 740 561,08 \$)	(18 095 372,30 \$)
Ressources matérielles	(11 948 105,64 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 318 737,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(7 488 196,92 \$)	(7 637 960,86 \$)	(7 790 720,08 \$)	(7 946 534,48 \$)	(8 105 465,17 \$)	(8 267 574,47 \$)	(8 432 925,96 \$)	(8 601 584,48 \$)	(8 773 616,17 \$)
Sous-total :	(37 646 936,04 \$)	(24 235 580,39 \$)	(24 720 291,99 \$)	(25 214 697,83 \$)	(29 037 728,79 \$)	(26 233 371,63 \$)	(26 758 039,06 \$)	(27 293 199,84 \$)	(27 839 063,84 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Coût des cours	(62 348 174,62 \$)	(64 186 720,79 \$)	(65 470 455,21 \$)	(66 779 864,32 \$)	(68 115 461,60 \$)	(69 477 770,83 \$)	(70 867 326,25 \$)	(72 284 672,78 \$)	(73 730 366,23 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(11 383 548,46 \$)	(11 611 219,43 \$)	(11 843 443,82 \$)	(12 080 312,69 \$)	(12 321 918,95 \$)	(12 568 357,33 \$)	(12 819 724,47 \$)	(13 076 118,96 \$)	(13 337 641,34 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(85 437 247,31 \$)	(87 145 992,25 \$)	(88 888 912,10 \$)	(90 666 690,34 \$)	(92 480 024,15 \$)	(94 329 624,63 \$)	(96 216 217,12 \$)	(98 140 541,46 \$)	(100 103 352,29 \$)
Sous-total :	(164 238 186,42 \$)	(168 114 532,82 \$)	(171 476 823,48 \$)	(174 906 359,95 \$)	(178 404 487,15 \$)	(181 972 576,89 \$)	(185 612 028,43 \$)	(189 324 269,00 \$)	(193 110 754,38 \$)
Total des coûts :	(209 467 034,78 \$)	(193 825 963,78 \$)	(197 702 483,06 \$)	(201 656 532,72 \$)	(209 008 400,38 \$)	(209 803 456,64 \$)	(213 999 525,78 \$)	(225 326 702,86 \$)	(222 645 106,62 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	22 415 587,26 \$	45 727 798,01 \$	69 963 530,95 \$	95 150 402,09 \$	121 316 762,67 \$	148 491 717,50 \$	176 705 143,83 \$	205 987 710,52 \$	236 370 897,82 \$
Blessures graves	6 445 252,76 \$	13 148 315,63 \$	20 116 922,91 \$	27 359 015,15 \$	34 882 744,32 \$	42 696 479,05 \$	50 808 810,07 \$	59 228 555,74 \$	67 964 767,71 \$
Dégâts matériels	10 021 318,96 \$	20 443 490,67 \$	31 278 540,72 \$	42 538 815,39 \$	54 236 989,62 \$	66 386 075,29 \$	78 999 429,60 \$	92 090 763,64 \$	105 674 151,28 \$
Vies sauvées	3 734 664,28 \$	7 618 715,12 \$	11 656 634,14 \$	15 853 022,43 \$	20 212 603,60 \$	24 740 226,81 \$	29 440 869,90 \$	34 319 642,63 \$	39 381 789,91 \$
Sous-total :	42 616 823,25 \$	86 938 319,43 \$	133 015 628,72 \$	180 901 255,06 \$	230 649 100,21 \$	282 314 498,65 \$	335 954 253,40 \$	391 626 672,53 \$	449 391 606,73 \$
Gouvernement									
Taxes	11 709 074,92 \$	12 054 356,48 \$	12 409 819,83 \$	12 775 765,21 \$	13 152 501,73 \$	13 540 347,59 \$	13 939 630,40 \$	14 350 687,41 \$	14 773 865,82 \$
Impôts	0,00 \$	2 238 618,00 \$	2 283 390,36 \$	2 329 058,17 \$	2 375 639,33 \$	2 423 152,12 \$	2 471 615,16 \$	2 521 047,46 \$	2 571 468,41 \$
Sous-total :	11 709 074,92 \$	14 292 974,48 \$	14 693 210,19 \$	15 104 823,38 \$	15 528 141,06 \$	15 963 499,71 \$	16 411 245,56 \$	16 871 734,87 \$	17 345 334,23 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Sous-total :	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Total des bénéfices :	109 129 736,86 \$	157 131 209,37 \$	204 726 752,68 \$	254 164 350,49 \$	305 498 678,76 \$	358 785 864,60 \$	414 083 522,52 \$	471 450 791,44 \$	530 948 372,68 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	97 420 661,94 \$	142 838 234,89 \$	190 033 542,50 \$	239 059 527,11 \$	289 970 537,70 \$	342 822 364,89 \$	397 672 276,96 \$	454 579 056,57 \$	513 603 038,45 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	(100 337 297,92 \$)	(36 694 754,42 \$)	7 024 269,62 \$	52 507 817,77 \$	96 490 278,38 \$	148 982 407,96 \$	200 083 996,75 \$	246 124 088,58 \$	308 303 266,06 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	(112 046 372,84 \$)	(50 987 728,89 \$)	(7 668 940,56 \$)	37 402 994,39 \$	80 962 137,32 \$	133 018 908,25 \$	183 672 751,19 \$	229 252 353,71 \$	290 957 931,83 \$

Tableau 3 : Projection (30 ans) du scénario de 5 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Société									
Bruit	(1 205 013,36 \$)	(1 229 113,63 \$)	(1 253 695,90 \$)	(1 278 769,82 \$)	(1 304 345,21 \$)	(1 330 432,12 \$)	(1 357 040,76 \$)	(1 384 181,57 \$)	(1 411 865,21 \$)
Pollution de l'air	(311 885,81 \$)	(318 123,53 \$)	(324 486,00 \$)	(330 975,72 \$)	(337 595,23 \$)	(344 347,14 \$)	(351 234,08 \$)	(358 258,76 \$)	(365 423,94 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(212 295,00 \$)	(216 540,90 \$)	(220 871,72 \$)	(225 289,15 \$)	(229 794,94 \$)	(234 390,83 \$)	(239 078,65 \$)	(243 860,22 \$)	(248 737,43 \$)
Sous-total :	(1 729 194,17 \$)	(1 763 778,05 \$)	(1 799 053,61 \$)	(1 835 034,69 \$)	(1 871 735,38 \$)	(1 909 170,09 \$)	(1 947 353,49 \$)	(1 986 300,56 \$)	(2 026 026,57 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 638 957,53 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(5 277 915,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(178 129,63 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(8 095 002,21 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(989 476,88 \$)	(1 009 266,41 \$)	(1 029 451,74 \$)	(1 050 040,78 \$)	(1 071 041,59 \$)	(1 092 462,42 \$)	(1 114 311,67 \$)	(1 136 597,91 \$)	(1 159 329,86 \$)
1 employé supplémentaire/école	(18 457 279,74 \$)	(18 826 425,34 \$)	(19 202 953,85 \$)	(19 587 012,92 \$)	(19 978 753,18 \$)	(20 378 328,25 \$)	(20 785 894,81 \$)	(21 201 612,71 \$)	(21 625 644,96 \$)
Ressources matérielles	(3 664 153,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 045 521,89 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(8 949 088,49 \$)	(9 128 070,26 \$)	(9 310 631,67 \$)	(9 496 844,30 \$)	(9 686 781,19 \$)	(9 880 516,81 \$)	(10 078 127,15 \$)	(10 279 689,69 \$)	(10 485 283,48 \$)
Sous-total :	(32 059 998,93 \$)	(28 963 762,01 \$)	(29 543 037,26 \$)	(30 133 898,00 \$)	(30 736 575,96 \$)	(35 396 829,37 \$)	(31 978 333,63 \$)	(32 617 900,30 \$)	(33 270 258,31 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Coût des cours	(75 204 973,56 \$)	(76 709 073,03 \$)	(78 243 254,49 \$)	(79 808 119,58 \$)	(81 404 281,97 \$)	(83 032 367,61 \$)	(84 693 014,96 \$)	(86 386 875,26 \$)	(88 114 612,76 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(13 604 394,17 \$)	(13 876 482,05 \$)	(14 154 011,69 \$)	(14 437 091,93 \$)	(14 725 833,76 \$)	(15 020 350,44 \$)	(15 320 757,45 \$)	(15 627 172,60 \$)	(15 939 716,05 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(102 105 419,34 \$)	(104 147 527,73 \$)	(106 230 478,28 \$)	(108 355 087,85 \$)	(110 522 189,60 \$)	(112 732 633,40 \$)	(114 987 286,06 \$)	(117 287 031,78 \$)	(119 632 772,42 \$)
Sous-total :	(196 972 969,47 \$)	(200 912 428,86 \$)	(204 930 677,43 \$)	(209 029 290,98 \$)	(213 209 876,80 \$)	(217 474 074,34 \$)	(221 823 555,82 \$)	(226 260 026,94 \$)	(230 785 227,48 \$)
Total des coûts :	(230 762 162,56 \$)	(231 639 968,92 \$)	(236 272 768,30 \$)	(240 998 223,67 \$)	(245 818 188,14 \$)	(262 875 076,00 \$)	(255 749 242,94 \$)	(260 864 227,80 \$)	(266 081 512,36 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	241 098 315,78 \$	245 920 282,10 \$	250 838 687,74 \$	255 855 461,49 \$	260 972 570,72 \$	266 192 022,14 \$	271 515 862,58 \$	276 946 179,83 \$	282 485 103,43 \$
Blessures graves	69 324 063,07 \$	70 710 544,33 \$	72 124 755,21 \$	73 567 250,32 \$	75 038 595,32 \$	76 539 367,23 \$	78 070 154,57 \$	79 631 557,67 \$	81 224 188,82 \$
Dégâts matériels	107 787 634,31 \$	109 943 386,99 \$	112 142 254,73 \$	114 385 099,83 \$	116 672 801,82 \$	119 006 257,86 \$	121 386 383,02 \$	123 814 110,68 \$	126 290 392,89 \$
Vies sauvées	40 169 425,71 \$	40 972 814,23 \$	41 792 270,51 \$	42 628 115,92 \$	43 480 678,24 \$	44 350 291,81 \$	45 237 297,64 \$	46 142 043,59 \$	47 064 884,47 \$
Sous-total :	458 379 438,86 \$	467 547 027,64 \$	476 897 968,19 \$	486 435 927,56 \$	496 164 646,11 \$	506 087 939,03 \$	516 209 697,81 \$	526 533 891,77 \$	537 064 569,60 \$
Gouvernement									
Taxes	15 209 523,07 \$	15 658 027,15 \$	16 119 756,88 \$	16 595 102,27 \$	17 084 464,82 \$	17 588 257,87 \$	18 106 906,97 \$	18 640 850,18 \$	19 190 538,50 \$
Impôts	2 622 897,78 \$	2 675 355,74 \$	2 728 862,85 \$	2 783 440,11 \$	2 839 108,91 \$	2 895 891,09 \$	2 953 808,91 \$	3 012 885,09 \$	3 073 142,79 \$
Sous-total :	17 832 420,85 \$	18 333 382,88 \$	18 848 619,73 \$	19 378 542,38 \$	19 923 573,73 \$	20 484 148,96 \$	21 060 715,88 \$	21 653 735,26 \$	22 263 681,29 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Sous-total :	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Total des bénéfices :	541 707 520,07 \$	552 685 984,08 \$	563 888 272,95 \$	575 318 988,66 \$	586 982 828,94 \$	598 884 589,28 \$	611 029 165,00 \$	623 421 553,37 \$	636 066 855,76 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	523 875 099,21 \$	534 352 601,20 \$	545 039 653,22 \$	555 940 446,29 \$	567 059 255,21 \$	578 400 440,32 \$	589 968 449,12 \$	601 767 818,11 \$	613 803 174,47 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	310 945 357,50 \$	321 046 015,16 \$	327 615 504,65 \$	334 320 764,99 \$	341 164 640,80 \$	336 009 513,28 \$	355 279 922,06 \$	362 557 325,57 \$	369 985 343,40 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	293 112 936,65 \$	302 712 632,28 \$	308 766 884,92 \$	314 942 222,62 \$	321 241 067,07 \$	315 525 364,31 \$	334 219 206,18 \$	340 903 590,30 \$	347 721 662,11 \$

Tableau 3 : Projection (30 ans) du scénario de 5 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Société									
Bruit	(1 440 102,51 \$)	(1 468 904,56 \$)	(1 498 282,65 \$)	(1 528 248,30 \$)	(1 558 813,27 \$)	(1 589 989,54 \$)	(1 621 789,33 \$)	(1 654 225,11 \$)	(1 687 309,62 \$)
Pollution de l'air	(372 732,41 \$)	(380 187,06 \$)	(387 790,80 \$)	(395 546,62 \$)	(403 457,55 \$)	(411 526,70 \$)	(419 757,24 \$)	(428 152,38 \$)	(436 715,43 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(253 712,18 \$)	(258 786,42 \$)	(263 962,15 \$)	(269 241,39 \$)	(274 626,22 \$)	(280 118,74 \$)	(285 721,12 \$)	(291 435,54 \$)	(297 264,25 \$)
Sous-total :	(2 066 547,10 \$)	(2 107 878,04 \$)	(2 150 035,60 \$)	(2 193 036,32 \$)	(2 236 897,04 \$)	(2 281 634,98 \$)	(2 327 267,68 \$)	(2 373 813,04 \$)	(2 421 289,30 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 031 332,69 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(6 062 665,38 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(204 614,96 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(9 298 613,02 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(1 182 516,46 \$)	(1 206 166,79 \$)	(1 230 290,13 \$)	(1 254 895,93 \$)	(1 279 993,85 \$)	(1 305 593,73 \$)	(1 331 705,60 \$)	(1 358 339,71 \$)	(1 385 506,51 \$)
1 employé supplémentaire/école	(22 058 157,86 \$)	(22 499 321,02 \$)	(22 949 307,44 \$)	(23 408 293,59 \$)	(23 876 459,46 \$)	(24 353 988,65 \$)	(24 841 068,42 \$)	(25 337 889,79 \$)	(25 844 647,58 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	(4 466 583,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 931 468,61 \$)	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(10 694 989,15 \$)	(10 908 888,94 \$)	(11 127 066,71 \$)	(11 349 608,05 \$)	(11 576 600,21 \$)	(11 808 132,21 \$)	(12 044 294,86 \$)	(12 285 180,75 \$)	(12 530 884,37 \$)
Sous-total :	(33 935 663,47 \$)	(39 080 959,80 \$)	(35 306 664,28 \$)	(36 012 797,56 \$)	(36 733 053,52 \$)	(37 467 714,59 \$)	(43 148 537,48 \$)	(38 981 410,25 \$)	(39 761 038,46 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Coût des cours	(89 876 905,02 \$)	(91 674 443,12 \$)	(93 507 931,98 \$)	(95 378 090,62 \$)	(97 285 652,43 \$)	(99 231 365,48 \$)	(101 215 992,79 \$)	(103 240 312,65 \$)	(105 305 118,90 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(16 258 510,37 \$)	(16 583 680,58 \$)	(16 915 354,19 \$)	(17 253 661,27 \$)	(17 598 734,50 \$)	(17 950 709,19 \$)	(18 309 723,37 \$)	(18 675 917,84 \$)	(19 049 436,20 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(122 025 427,87 \$)	(124 465 936,43 \$)	(126 955 255,15 \$)	(129 494 360,26 \$)	(132 084 247,46 \$)	(134 725 932,41 \$)	(137 420 451,06 \$)	(140 168 860,08 \$)	(142 972 237,28 \$)
Sous-total :	(235 400 932,03 \$)	(240 108 950,67 \$)	(244 911 129,68 \$)	(249 809 352,28 \$)	(254 805 539,32 \$)	(259 901 650,11 \$)	(265 099 683,11 \$)	(270 401 676,77 \$)	(275 809 710,31 \$)
Total des coûts :	(271 403 142,60 \$)	(281 297 788,51 \$)	(282 367 829,57 \$)	(297 313 799,18 \$)	(293 775 489,88 \$)	(299 650 999,68 \$)	(310 575 488,28 \$)	(311 756 900,06 \$)	(317 992 038,07 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	288 134 805,50 \$	293 897 501,61 \$	299 775 451,64 \$	305 770 960,67 \$	311 886 379,88 \$	318 124 107,48 \$	324 486 589,63 \$	330 976 321,42 \$	337 595 847,85 \$
Blessures graves	82 848 672,60 \$	84 505 646,05 \$	86 195 758,97 \$	87 919 674,15 \$	89 678 067,63 \$	91 471 628,98 \$	93 301 061,56 \$	95 167 082,79 \$	97 070 424,45 \$
Dégâts matériels	128 816 200,75 \$	131 392 524,76 \$	134 020 375,26 \$	136 700 782,76 \$	139 434 798,42 \$	142 223 494,39 \$	145 067 964,28 \$	147 969 323,56 \$	150 928 710,03 \$
Vies sauvées	48 006 182,16 \$	48 966 305,80 \$	49 945 631,91 \$	50 944 544,55 \$	51 963 435,44 \$	53 002 704,15 \$	54 062 758,24 \$	55 144 013,40 \$	56 246 893,67 \$
Sous-total :	547 805 861,00 \$	558 761 978,22 \$	569 937 217,78 \$	581 335 962,14 \$	592 962 681,38 \$	604 821 935,01 \$	616 918 373,71 \$	629 256 741,18 \$	641 841 876,00 \$
Gouvernement									
Taxes	19 756 436,24 \$	20 339 021,39 \$	20 938 786,02 \$	21 556 236,73 \$	22 191 895,06 \$	22 846 297,92 \$	23 519 998,05 \$	24 213 564,51 \$	24 927 583,11 \$
Impôts	3 134 605,65 \$	3 197 297,76 \$	3 261 243,71 \$	3 326 468,59 \$	3 392 997,96 \$	3 460 857,92 \$	3 530 075,08 \$	3 600 676,58 \$	3 672 690,11 \$
Sous-total :	22 891 041,89 \$	23 536 319,14 \$	24 200 029,73 \$	24 882 705,32 \$	25 584 893,02 \$	26 307 155,84 \$	27 050 073,13 \$	27 814 241,09 \$	28 600 273,22 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Sous-total :	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Total des bénéfices :	648 970 279,85 \$	662 137 141,86 \$	675 572 868,90 \$	689 283 001,27 \$	703 273 194,89 \$	717 549 223,75 \$	732 116 982,40 \$	746 982 488,54 \$	762 151 885,62 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	626 079 237,96 \$	638 600 822,72 \$	651 372 839,17 \$	664 400 295,95 \$	677 688 301,87 \$	691 242 067,91 \$	705 066 909,27 \$	719 168 247,45 \$	733 551 612,40 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	377 567 137,24 \$	380 839 353,35 \$	393 205 039,34 \$	391 969 202,10 \$	409 497 705,01 \$	417 898 224,07 \$	421 541 494,12 \$	435 225 588,48 \$	444 159 847,55 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	354 676 095,35 \$	357 303 034,21 \$	369 005 009,61 \$	367 086 496,78 \$	383 912 811,99 \$	391 591 068,23 \$	394 491 420,99 \$	407 411 347,39 \$	415 559 574,34 \$

Tableau 3 : Projection (30 ans) du scénario de 5 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2037	2038	2039	2040	TOTAUX
Société					
Bruit	(1 721 055,81 \$)	(1 755 476,92 \$)	(1 790 586,46 \$)	(1 826 398,19 \$)	(42 731 244,11 \$)
Pollution de l'air	(445 449,74 \$)	(454 358,73 \$)	(463 445,91 \$)	(472 714,83 \$)	(11 059 851,42 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(303 209,54 \$)	(309 273,73 \$)	(315 459,20 \$)	(321 768,39 \$)	(7 528 239,77 \$)
Sous-total :	(2 469 715,08 \$)	(2 519 109,39 \$)	(2 569 491,57 \$)	(2 620 881,40 \$)	(61 319 335,30 \$)
Gouvernement					
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	(3 482 048,41 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(13 449 709,96 \$)
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	(6 964 096,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(26 899 419,92 \$)
Temps supplémentaire	0,00 \$	(235 038,27 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(907 855,42 \$)
Sous-total :	0,00 \$	(10 681 183,50 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(41 256 985,31 \$)
Propriétaires d'écoles					
Formation	(1 413 216,64 \$)	(1 441 480,97 \$)	(1 470 310,59 \$)	(1 499 716,80 \$)	(37 026 514,91 \$)
1 employé supplémentaire/école	(26 361 540,54 \$)	(26 888 771,35 \$)	(27 426 546,77 \$)	(27 975 077,71 \$)	(654 517 662,15 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	0,00 \$	(5 444 739,82 \$)	0,00 \$	(37 819 309,83 \$)
Usure des voitures et entretien des voitures	(12 781 502,06 \$)	(13 037 132,10 \$)	(13 297 874,74 \$)	(13 563 832,24 \$)	(317 345 597,99 \$)
Sous-total :	(40 556 259,23 \$)	(41 367 384,41 \$)	(47 639 471,92 \$)	(43 038 626,74 \$)	(1 046 709 084,88 \$)
Parents/jeunes					
Guide de la route	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Coût des cours	(107 411 221,28 \$)	(109 559 445,70 \$)	(111 750 634,62 \$)	(113 985 647,31 \$)	(2 666 280 147,75 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(19 430 424,92 \$)	(19 819 033,42 \$)	(20 215 414,09 \$)	(20 619 722,37 \$)	(482 428 417,89 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(145 831 682,03 \$)	(148 748 315,67 \$)	(151 723 281,98 \$)	(154 757 747,62 \$)	(3 620 782 763,43 \$)
Sous-total :	(281 325 904,51 \$)	(286 952 422,60 \$)	(292 691 471,06 \$)	(298 545 300,48 \$)	(6 984 321 869,57 \$)
Total des coûts :	(324 351 878,83 \$)	(341 520 099,91 \$)	(342 900 434,55 \$)	(344 204 808,63 \$)	(8 133 607 275,06 \$)
Bénéfices					
Société					
Blessures légères	344 347 764,81 \$	351 234 720,11 \$	358 259 414,51 \$	365 424 602,80 \$	7 703 868 504,36 \$
Blessures graves	99 011 832,94 \$	100 992 069,60 \$	103 011 910,99 \$	105 072 149,21 \$	2 215 127 319,80 \$
Dégâts matériels	153 947 284,23 \$	157 026 229,92 \$	160 166 754,52 \$	163 370 089,61 \$	3 444 162 429,77 \$
Vies sauvées	57 371 831,54 \$	58 519 268,17 \$	59 689 653,54 \$	60 883 446,61 \$	1 283 542 660,13 \$
Sous-total :	654 678 713,52 \$	667 772 287,79 \$	681 127 733,55 \$	694 750 288,22 \$	14 646 700 914,06 \$
Gouvernement					
Taxes	25 662 656,95 \$	26 419 406,93 \$	27 198 472,23 \$	28 000 510,90 \$	580 470 343,12 \$
Impôts	3 746 143,91 \$	3 821 066,79 \$	3 897 488,13 \$	3 975 437,89 \$	90 816 432,33 \$
Sous-total :	29 408 800,86 \$	30 240 473,72 \$	31 095 960,36 \$	31 975 948,79 \$	671 286 775,45 \$
Propriétaires d'écoles					
Augmentation brute du revenu des écoles	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Sous-total :	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Total des bénéfices :	777 631 445,52 \$	793 427 571,27 \$	809 546 799,85 \$	825 995 805,08 \$	17 640 543 726,30 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	748 222 644,65 \$	763 187 097,54 \$	778 450 839,50 \$	794 019 856,29 \$	16 969 256 950,84 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	453 279 566,69 \$	451 907 471,36 \$	466 646 365,30 \$	481 790 996,45 \$	9 506 936 451,24 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	423 870 765,82 \$	421 666 997,64 \$	435 550 404,94 \$	449 815 047,66 \$	8 835 649 675,78 \$

Tableau 4 : Projection (30 ans) du scénario de 8 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Société									
Bruit	(1 008 301,27 \$)	(1 028 467,30 \$)	(1 049 036,64 \$)	(1 070 017,38 \$)	(1 091 417,73 \$)	(1 113 246,08 \$)	(1 135 511,00 \$)	(1 158 221,22 \$)	(1 181 385,65 \$)
Pollution de l'air	(260 972,09 \$)	(266 191,54 \$)	(271 515,37 \$)	(276 945,67 \$)	(282 484,59 \$)	(288 134,28 \$)	(293 896,97 \$)	(299 774,90 \$)	(305 770,40 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(177 638,96 \$)	(181 191,74 \$)	(184 815,57 \$)	(188 511,89 \$)	(192 282,12 \$)	(196 127,77 \$)	(200 050,32 \$)	(204 051,33 \$)	(208 132,35 \$)
Sous-total :	(1 446 912,33 \$)	(1 475 850,57 \$)	(1 505 367,59 \$)	(1 535 474,94 \$)	(1 566 184,44 \$)	(1 597 508,12 \$)	(1 629 458,29 \$)	(1 662 047,45 \$)	(1 695 288,40 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	(2 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 297 371,34 \$)	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	(4 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 594 742,67 \$)	0,00 \$
Temps supplémentaire	(135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(155 072,57 \$)	0,00 \$
Sous-total :	(6 135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(7 047 186,57 \$)	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(2 766 407,46 \$)	(844 508,99 \$)	(861 399,17 \$)	(878 627,15 \$)	(896 199,69 \$)	(914 123,69 \$)	(932 406,16 \$)	(951 054,28 \$)	(970 075,37 \$)
1 employé supplémentaire/école	(15 444 226,02 \$)	(15 753 110,54 \$)	(16 068 172,75 \$)	(16 389 536,21 \$)	(16 717 326,93 \$)	(17 051 673,47 \$)	(17 392 706,94 \$)	(17 740 561,08 \$)	(18 095 372,30 \$)
Ressources matérielles	(11 948 105,64 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 318 737,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(7 488 196,92 \$)	(7 637 960,86 \$)	(7 790 720,08 \$)	(7 946 534,48 \$)	(8 105 465,17 \$)	(8 267 574,47 \$)	(8 432 925,96 \$)	(8 601 584,48 \$)	(8 773 616,17 \$)
Sous-total :	(37 646 936,04 \$)	(24 235 580,39 \$)	(24 720 291,99 \$)	(25 214 697,83 \$)	(29 037 728,79 \$)	(26 233 371,63 \$)	(26 758 039,06 \$)	(27 293 199,84 \$)	(27 839 063,84 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Coût des cours	(62 348 174,62 \$)	(64 186 720,79 \$)	(65 470 455,21 \$)	(66 779 864,32 \$)	(68 115 461,60 \$)	(69 477 770,83 \$)	(70 867 326,25 \$)	(72 284 672,78 \$)	(73 730 366,23 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(11 383 548,46 \$)	(11 611 219,43 \$)	(11 843 443,82 \$)	(12 080 312,69 \$)	(12 321 918,95 \$)	(12 568 357,33 \$)	(12 819 724,47 \$)	(13 076 118,96 \$)	(13 337 641,34 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(85 437 247,31 \$)	(87 145 992,25 \$)	(88 888 912,10 \$)	(90 666 690,34 \$)	(92 480 024,15 \$)	(94 329 624,63 \$)	(96 216 217,12 \$)	(98 140 541,46 \$)	(100 103 352,29 \$)
Sous-total :	(164 238 186,42 \$)	(168 114 532,82 \$)	(171 476 823,48 \$)	(174 906 359,95 \$)	(178 404 487,15 \$)	(181 972 576,89 \$)	(185 612 028,43 \$)	(189 324 269,00 \$)	(193 110 754,38 \$)
Total des coûts :	(209 467 034,78 \$)	(193 825 963,78 \$)	(197 702 483,06 \$)	(201 656 532,72 \$)	(209 008 400,38 \$)	(209 803 456,64 \$)	(213 999 525,78 \$)	(225 326 702,86 \$)	(222 645 106,62 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	22 415 587,26 \$	45 727 798,01 \$	69 963 530,95 \$	95 150 402,09 \$	121 316 762,67 \$	148 491 717,50 \$	176 705 143,83 \$	205 987 710,52 \$	236 370 897,82 \$
Blessures graves	6 445 252,76 \$	13 148 315,63 \$	20 116 922,91 \$	27 359 015,15 \$	34 882 744,32 \$	42 696 479,05 \$	50 808 810,07 \$	59 228 555,74 \$	67 964 767,71 \$
Dégâts matériels	10 021 318,96 \$	20 443 490,67 \$	31 278 540,72 \$	42 538 815,39 \$	54 236 989,62 \$	66 386 075,29 \$	78 999 429,60 \$	92 090 763,64 \$	105 674 151,28 \$
Vies sauvées	5 975 462,84 \$	12 189 944,20 \$	18 650 614,63 \$	25 364 835,89 \$	32 340 165,76 \$	39 584 362,89 \$	47 105 391,84 \$	54 911 428,20 \$	63 010 863,86 \$
Sous-total :	44 857 621,81 \$	91 509 548,50 \$	140 009 609,21 \$	190 413 068,52 \$	242 776 662,37 \$	297 158 634,74 \$	353 618 775,34 \$	412 218 458,11 \$	473 020 680,68 \$
Gouvernement									
Taxes	11 709 074,92 \$	12 054 356,48 \$	12 409 819,83 \$	12 775 765,21 \$	13 152 501,73 \$	13 540 347,59 \$	13 939 630,40 \$	14 350 687,41 \$	14 773 865,82 \$
Impôts	0,00 \$	2 238 618,00 \$	2 283 390,36 \$	2 329 058,17 \$	2 375 639,33 \$	2 423 152,12 \$	2 471 615,16 \$	2 521 047,46 \$	2 571 468,41 \$
Sous-total :	11 709 074,92 \$	14 292 974,48 \$	14 693 210,19 \$	15 104 823,38 \$	15 528 141,06 \$	15 963 499,71 \$	16 411 245,56 \$	16 871 734,87 \$	17 345 334,23 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Sous-total :	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Total des bénéfices :	111 370 535,42 \$	161 702 438,44 \$	211 720 733,17 \$	263 676 163,95 \$	317 626 240,92 \$	373 630 000,69 \$	431 748 044,46 \$	492 042 577,02 \$	554 577 446,63 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	99 661 460,50 \$	147 409 463,97 \$	197 027 522,98 \$	248 571 340,57 \$	302 098 099,86 \$	357 666 500,98 \$	415 336 798,90 \$	475 170 842,14 \$	537 232 112,39 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	(98 096 499,36 \$)	(32 123 525,34 \$)	14 018 250,11 \$	62 019 631,23 \$	108 617 840,54 \$	163 826 544,04 \$	217 748 518,69 \$	266 715 874,15 \$	331 932 340,01 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	(109 805 574,27 \$)	(46 416 499,82 \$)	(674 960,08 \$)	46 914 807,85 \$	93 089 699,48 \$	147 863 044,33 \$	201 337 273,13 \$	249 844 139,28 \$	314 587 005,78 \$

Tableau 4 : Projection (30 ans) du scénario de 8 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Société									
Bruit	(1 205 013,36 \$)	(1 229 113,63 \$)	(1 253 695,90 \$)	(1 278 769,82 \$)	(1 304 345,21 \$)	(1 330 432,12 \$)	(1 357 040,76 \$)	(1 384 181,57 \$)	(1 411 865,21 \$)
Pollution de l'air	(311 885,81 \$)	(318 123,53 \$)	(324 486,00 \$)	(330 975,72 \$)	(337 595,23 \$)	(344 347,14 \$)	(351 234,08 \$)	(358 258,76 \$)	(365 423,94 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(212 295,00 \$)	(216 540,90 \$)	(220 871,72 \$)	(225 289,15 \$)	(229 794,94 \$)	(234 390,83 \$)	(239 078,65 \$)	(243 860,22 \$)	(248 737,43 \$)
Sous-total :	(1 729 194,17 \$)	(1 763 778,05 \$)	(1 799 053,61 \$)	(1 835 034,69 \$)	(1 871 735,38 \$)	(1 909 170,09 \$)	(1 947 353,49 \$)	(1 986 300,56 \$)	(2 026 026,57 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 638 957,53 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(5 277 915,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(178 129,63 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(8 095 002,21 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(989 476,88 \$)	(1 009 266,41 \$)	(1 029 451,74 \$)	(1 050 040,78 \$)	(1 071 041,59 \$)	(1 092 462,42 \$)	(1 114 311,67 \$)	(1 136 597,91 \$)	(1 159 329,86 \$)
1 employé supplémentaire/école	(18 457 279,74 \$)	(18 826 425,34 \$)	(19 202 953,85 \$)	(19 587 012,92 \$)	(19 978 753,18 \$)	(20 378 328,25 \$)	(20 785 894,81 \$)	(21 201 612,71 \$)	(21 625 644,96 \$)
Ressources matérielles	(3 664 153,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 045 521,89 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(8 949 088,49 \$)	(9 128 070,26 \$)	(9 310 631,67 \$)	(9 496 844,30 \$)	(9 686 781,19 \$)	(9 880 516,81 \$)	(10 078 127,15 \$)	(10 279 689,69 \$)	(10 485 283,48 \$)
Sous-total :	(32 059 998,93 \$)	(28 963 762,01 \$)	(29 543 037,26 \$)	(30 133 898,00 \$)	(30 736 575,96 \$)	(35 396 829,37 \$)	(31 978 333,63 \$)	(32 617 900,30 \$)	(33 270 258,31 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Coût des cours	(75 204 973,56 \$)	(76 709 073,03 \$)	(78 243 254,49 \$)	(79 808 119,58 \$)	(81 404 281,97 \$)	(83 032 367,61 \$)	(84 693 014,96 \$)	(86 386 875,26 \$)	(88 114 612,76 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(13 604 394,17 \$)	(13 876 482,05 \$)	(14 154 011,69 \$)	(14 437 091,93 \$)	(14 725 833,76 \$)	(15 020 350,44 \$)	(15 320 757,45 \$)	(15 627 172,60 \$)	(15 939 716,05 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(102 105 419,34 \$)	(104 147 527,73 \$)	(106 230 478,28 \$)	(108 355 087,85 \$)	(110 522 189,60 \$)	(112 732 633,40 \$)	(114 987 286,06 \$)	(117 287 031,78 \$)	(119 632 772,42 \$)
Sous-total :	(196 972 969,47 \$)	(200 912 428,86 \$)	(204 930 677,43 \$)	(209 029 290,98 \$)	(213 209 876,80 \$)	(217 474 074,34 \$)	(221 823 555,82 \$)	(226 260 026,94 \$)	(230 785 227,48 \$)
Total des coûts :	(230 762 162,56 \$)	(231 639 968,92 \$)	(236 272 768,30 \$)	(240 998 223,67 \$)	(245 818 188,14 \$)	(262 875 076,00 \$)	(255 749 242,94 \$)	(260 864 227,80 \$)	(266 081 512,36 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	241 098 315,78 \$	245 920 282,10 \$	250 838 687,74 \$	255 855 461,49 \$	260 972 570,72 \$	266 192 022,14 \$	271 515 862,58 \$	276 946 179,83 \$	282 485 103,43 \$
Blessures graves	69 324 063,07 \$	70 710 544,33 \$	72 124 755,21 \$	73 567 250,32 \$	75 038 595,32 \$	76 539 367,23 \$	78 070 154,57 \$	79 631 557,67 \$	81 224 188,82 \$
Dégâts matériels	107 787 634,31 \$	109 943 386,99 \$	112 142 254,73 \$	114 385 099,83 \$	116 672 801,82 \$	119 006 257,86 \$	121 386 383,02 \$	123 814 110,68 \$	126 290 392,89 \$
Vies sauvées	64 271 081,14 \$	65 556 502,76 \$	66 867 632,82 \$	68 204 985,48 \$	69 569 085,18 \$	70 960 466,89 \$	72 379 676,23 \$	73 827 269,75 \$	75 303 815,15 \$
Sous-total :	482 481 094,29 \$	492 130 716,18 \$	501 973 330,50 \$	512 012 797,11 \$	522 253 053,05 \$	532 698 114,11 \$	543 352 076,40 \$	554 219 117,93 \$	565 303 500,28 \$
Gouvernement									
Taxes	15 209 523,07 \$	15 658 027,15 \$	16 119 756,88 \$	16 595 102,27 \$	17 084 464,82 \$	17 588 257,87 \$	18 106 906,97 \$	18 640 850,18 \$	19 190 538,50 \$
Impôts	2 622 897,78 \$	2 675 355,74 \$	2 728 862,85 \$	2 783 440,11 \$	2 839 108,91 \$	2 895 891,09 \$	2 953 808,91 \$	3 012 885,09 \$	3 073 142,79 \$
Sous-total :	17 832 420,85 \$	18 333 382,88 \$	18 848 619,73 \$	19 378 542,38 \$	19 923 573,73 \$	20 484 148,96 \$	21 060 715,88 \$	21 653 735,26 \$	22 263 681,29 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Sous-total :	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Total des bénéfices :	565 809 175,49 \$	577 269 672,62 \$	588 963 635,26 \$	600 895 858,22 \$	613 071 235,89 \$	625 494 764,36 \$	638 171 543,58 \$	651 106 779,53 \$	664 305 786,44 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	547 976 754,64 \$	558 936 289,74 \$	570 115 015,53 \$	581 517 315,84 \$	593 147 662,16 \$	605 010 615,40 \$	617 110 827,71 \$	629 453 044,26 \$	642 042 105,15 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	335 047 012,93 \$	345 629 703,70 \$	352 690 866,96 \$	359 897 634,55 \$	367 253 047,74 \$	362 619 688,36 \$	382 422 300,64 \$	390 242 551,73 \$	398 224 274,08 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	317 214 592,08 \$	327 296 320,81 \$	333 842 247,23 \$	340 519 092,17 \$	347 329 474,02 \$	342 135 539,40 \$	361 361 584,77 \$	368 588 816,46 \$	375 960 592,79 \$

Tableau 4 : Projection (30 ans) du scénario de 8 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Société									
Bruit	(1 440 102,51 \$)	(1 468 904,56 \$)	(1 498 282,65 \$)	(1 528 248,30 \$)	(1 558 813,27 \$)	(1 589 989,54 \$)	(1 621 789,33 \$)	(1 654 225,11 \$)	(1 687 309,62 \$)
Pollution de l'air	(372 732,41 \$)	(380 187,06 \$)	(387 790,80 \$)	(395 546,62 \$)	(403 457,55 \$)	(411 526,70 \$)	(419 757,24 \$)	(428 152,38 \$)	(436 715,43 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(253 712,18 \$)	(258 786,42 \$)	(263 962,15 \$)	(269 241,39 \$)	(274 626,22 \$)	(280 118,74 \$)	(285 721,12 \$)	(291 435,54 \$)	(297 264,25 \$)
Sous-total :	(2 066 547,10 \$)	(2 107 878,04 \$)	(2 150 035,60 \$)	(2 193 036,32 \$)	(2 236 897,04 \$)	(2 281 634,98 \$)	(2 327 267,68 \$)	(2 373 813,04 \$)	(2 421 289,30 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 031 332,69 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(6 062 665,38 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(204 614,96 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(9 298 613,02 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(1 182 516,46 \$)	(1 206 166,79 \$)	(1 230 290,13 \$)	(1 254 895,93 \$)	(1 279 993,85 \$)	(1 305 593,73 \$)	(1 331 705,60 \$)	(1 358 339,71 \$)	(1 385 506,51 \$)
1 employé supplémentaire/école	(22 058 157,86 \$)	(22 499 321,02 \$)	(22 949 307,44 \$)	(23 408 293,59 \$)	(23 876 459,46 \$)	(24 353 988,65 \$)	(24 841 068,42 \$)	(25 337 889,79 \$)	(25 844 647,58 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	(4 466 583,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 931 468,61 \$)	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(10 694 989,15 \$)	(10 908 888,94 \$)	(11 127 066,71 \$)	(11 349 608,05 \$)	(11 576 600,21 \$)	(11 808 132,21 \$)	(12 044 294,86 \$)	(12 285 180,75 \$)	(12 530 884,37 \$)
Sous-total :	(33 935 663,47 \$)	(39 080 959,80 \$)	(35 306 664,28 \$)	(36 012 797,56 \$)	(36 733 053,52 \$)	(37 467 714,59 \$)	(43 148 537,48 \$)	(38 981 410,25 \$)	(39 761 038,46 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Coût des cours	(89 876 905,02 \$)	(91 674 443,12 \$)	(93 507 931,98 \$)	(95 378 090,62 \$)	(97 285 652,43 \$)	(99 231 365,48 \$)	(101 215 992,79 \$)	(103 240 312,65 \$)	(105 305 118,90 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(16 258 510,37 \$)	(16 583 680,58 \$)	(16 915 354,19 \$)	(17 253 661,27 \$)	(17 598 734,50 \$)	(17 950 709,19 \$)	(18 309 723,37 \$)	(18 675 917,84 \$)	(19 049 436,20 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(122 025 427,87 \$)	(124 465 936,43 \$)	(126 955 255,15 \$)	(129 494 360,26 \$)	(132 084 247,46 \$)	(134 725 932,41 \$)	(137 420 451,06 \$)	(140 168 860,08 \$)	(142 972 237,28 \$)
Sous-total :	(235 400 932,03 \$)	(240 108 950,67 \$)	(244 911 129,68 \$)	(249 809 352,28 \$)	(254 805 539,32 \$)	(259 901 650,11 \$)	(265 099 683,11 \$)	(270 401 676,77 \$)	(275 809 710,31 \$)
Total des coûts :	(271 403 142,60 \$)	(281 297 788,51 \$)	(282 367 829,57 \$)	(297 313 799,18 \$)	(293 775 489,88 \$)	(299 650 999,68 \$)	(310 575 488,28 \$)	(311 756 900,06 \$)	(317 992 038,07 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	288 134 805,50 \$	293 897 501,61 \$	299 775 451,64 \$	305 770 960,67 \$	311 886 379,88 \$	318 124 107,48 \$	324 486 589,63 \$	330 976 321,42 \$	337 595 847,85 \$
Blessures graves	82 848 672,60 \$	84 505 646,05 \$	86 195 758,97 \$	87 919 674,15 \$	89 678 067,63 \$	91 471 628,98 \$	93 301 061,56 \$	95 167 082,79 \$	97 070 424,45 \$
Dégâts matériels	128 816 200,75 \$	131 392 524,76 \$	134 020 375,26 \$	136 700 782,76 \$	139 434 798,42 \$	142 223 494,39 \$	145 067 964,28 \$	147 969 323,56 \$	150 928 710,03 \$
Vies sauvées	76 809 891,45 \$	78 346 089,28 \$	79 913 011,06 \$	81 511 271,28 \$	83 141 496,71 \$	84 804 326,64 \$	86 500 413,18 \$	88 230 421,44 \$	89 995 029,87 \$
Sous-total :	576 609 570,29 \$	588 141 761,70 \$	599 904 596,93 \$	611 902 688,87 \$	624 140 742,64 \$	636 623 557,50 \$	649 356 028,65 \$	662 343 149,22 \$	675 590 012,21 \$
Gouvernement									
Taxes	19 756 436,24 \$	20 339 021,39 \$	20 938 786,02 \$	21 556 236,73 \$	22 191 895,06 \$	22 846 297,92 \$	23 519 998,05 \$	24 213 564,51 \$	24 927 583,11 \$
Impôts	3 134 605,65 \$	3 197 297,76 \$	3 261 243,71 \$	3 326 468,59 \$	3 392 997,96 \$	3 460 857,92 \$	3 530 075,08 \$	3 600 676,58 \$	3 672 690,11 \$
Sous-total :	22 891 041,89 \$	23 536 319,14 \$	24 200 029,73 \$	24 882 705,32 \$	25 584 893,02 \$	26 307 155,84 \$	27 050 073,13 \$	27 814 241,09 \$	28 600 273,22 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Sous-total :	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Total des bénéfices :	677 773 989,14 \$	691 516 925,34 \$	705 540 248,05 \$	719 849 728,00 \$	734 451 256,16 \$	749 350 846,24 \$	764 554 637,34 \$	780 068 896,58 \$	795 900 021,82 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	654 882 947,25 \$	667 980 606,20 \$	681 340 218,32 \$	694 967 022,69 \$	708 866 363,14 \$	723 043 690,40 \$	737 504 564,21 \$	752 254 655,50 \$	767 299 748,61 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	406 370 846,53 \$	410 219 136,83 \$	423 172 418,48 \$	422 535 928,83 \$	440 675 766,28 \$	449 699 846,56 \$	453 979 149,06 \$	468 311 996,52 \$	477 907 983,76 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	383 479 804,65 \$	386 682 817,68 \$	398 972 388,75 \$	397 653 223,51 \$	415 090 873,26 \$	423 392 690,73 \$	426 929 075,93 \$	440 497 755,43 \$	449 307 710,54 \$

Tableau 4 : Projection (30 ans) du scénario de 8 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2037	2038	2039	2040	TOTAUX
Société					
Bruit	(1 721 055,81 \$)	(1 755 476,92 \$)	(1 790 586,46 \$)	(1 826 398,19 \$)	(42 731 244,11 \$)
Pollution de l'air	(445 449,74 \$)	(454 358,73 \$)	(463 445,91 \$)	(472 714,83 \$)	(11 059 851,42 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(303 209,54 \$)	(309 273,73 \$)	(315 459,20 \$)	(321 768,39 \$)	(7 528 239,77 \$)
Sous-total :	(2 469 715,08 \$)	(2 519 109,39 \$)	(2 569 491,57 \$)	(2 620 881,40 \$)	(61 319 335,30 \$)
Gouvernement					
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	(3 482 048,41 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(13 449 709,96 \$)
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	(6 964 096,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(26 899 419,92 \$)
Temps supplémentaire	0,00 \$	(235 038,27 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(907 855,42 \$)
Sous-total :	0,00 \$	(10 681 183,50 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(41 256 985,31 \$)
Propriétaires d'écoles					
Formation	(1 413 216,64 \$)	(1 441 480,97 \$)	(1 470 310,59 \$)	(1 499 716,80 \$)	(37 026 514,91 \$)
1 employé supplémentaire/école	(26 361 540,54 \$)	(26 888 771,35 \$)	(27 426 546,77 \$)	(27 975 077,71 \$)	(654 517 662,15 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	0,00 \$	(5 444 739,82 \$)	0,00 \$	(37 819 309,83 \$)
Usure des voitures et entretien des voitures	(12 781 502,06 \$)	(13 037 132,10 \$)	(13 297 874,74 \$)	(13 563 832,24 \$)	(317 345 597,99 \$)
Sous-total :	(40 556 259,23 \$)	(41 367 384,41 \$)	(47 639 471,92 \$)	(43 038 626,74 \$)	(1 046 709 084,88 \$)
Parents/jeunes					
Guide de la route	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Coût des cours	(107 411 221,28 \$)	(109 559 445,70 \$)	(111 750 634,62 \$)	(113 985 647,31 \$)	(2 666 280 147,75 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(19 430 424,92 \$)	(19 819 033,42 \$)	(20 215 414,09 \$)	(20 619 722,37 \$)	(482 428 417,89 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(145 831 682,03 \$)	(148 748 315,67 \$)	(151 723 281,98 \$)	(154 757 747,62 \$)	(3 620 782 763,43 \$)
Sous-total :	(281 325 904,51 \$)	(286 952 422,60 \$)	(292 691 471,06 \$)	(298 545 300,48 \$)	(6 984 321 869,57 \$)
Total des coûts :	(324 351 878,83 \$)	(341 520 099,91 \$)	(342 900 434,55 \$)	(344 204 808,63 \$)	(8 133 607 275,06 \$)
Bénéfices					
Société					
Blessures légères	344 347 764,81 \$	351 234 720,11 \$	358 259 414,51 \$	365 424 602,80 \$	7 703 868 504,36 \$
Blessures graves	99 011 832,94 \$	100 992 069,60 \$	103 011 910,99 \$	105 072 149,21 \$	2 215 127 319,80 \$
Dégâts matériels	153 947 284,23 \$	157 026 229,92 \$	160 166 754,52 \$	163 370 089,61 \$	3 444 162 429,77 \$
Vies sauvées	91 794 930,47 \$	93 630 829,08 \$	95 503 445,66 \$	97 413 514,57 \$	2 053 668 256,21 \$
Sous-total :	689 101 812,45 \$	702 883 848,70 \$	716 941 525,67 \$	731 280 356,19 \$	15 416 826 510,14 \$
Gouvernement					
Taxes	25 662 656,95 \$	26 419 406,93 \$	27 198 472,23 \$	28 000 510,90 \$	580 470 343,12 \$
Impôts	3 746 143,91 \$	3 821 066,79 \$	3 897 488,13 \$	3 975 437,89 \$	90 816 432,33 \$
Sous-total :	29 408 800,86 \$	30 240 473,72 \$	31 095 960,36 \$	31 975 948,79 \$	671 286 775,45 \$
Propriétaires d'écoles					
Augmentation brute du revenu des écoles	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Sous-total :	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Total des bénéfices :	812 054 544,44 \$	828 539 132,17 \$	845 360 591,98 \$	862 525 873,04 \$	18 410 669 322,38 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	782 645 743,58 \$	798 298 658,45 \$	814 264 631,62 \$	830 549 924,25 \$	17 739 382 546,92 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	487 702 665,61 \$	487 019 032,26 \$	502 460 157,42 \$	518 321 064,41 \$	10 277 062 047,32 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	458 293 864,75 \$	456 778 558,54 \$	471 364 197,07 \$	486 345 115,62 \$	9 605 775 271,86 \$

Tableau 5 : Projection (30 ans) du scénario de 15 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Société									
Bruit	(1 008 301,27 \$)	(1 028 467,30 \$)	(1 049 036,64 \$)	(1 070 017,38 \$)	(1 091 417,73 \$)	(1 113 246,08 \$)	(1 135 511,00 \$)	(1 158 221,22 \$)	(1 181 385,65 \$)
Pollution de l'air	(260 972,09 \$)	(266 191,54 \$)	(271 515,37 \$)	(276 945,67 \$)	(282 484,59 \$)	(288 134,28 \$)	(293 896,97 \$)	(299 774,90 \$)	(305 770,40 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(177 638,96 \$)	(181 191,74 \$)	(184 815,57 \$)	(188 511,89 \$)	(192 282,12 \$)	(196 127,77 \$)	(200 050,32 \$)	(204 051,33 \$)	(208 132,35 \$)
Sous-total :	(1 446 912,33 \$)	(1 475 850,57 \$)	(1 505 367,59 \$)	(1 535 474,94 \$)	(1 566 184,44 \$)	(1 597 508,12 \$)	(1 629 458,29 \$)	(1 662 047,45 \$)	(1 695 288,40 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	(2 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 297 371,34 \$)	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	(4 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 594 742,67 \$)	0,00 \$
Temps supplémentaire	(135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(155 072,57 \$)	0,00 \$
Sous-total :	(6 135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(7 047 186,57 \$)	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(2 766 407,46 \$)	(844 508,99 \$)	(861 399,17 \$)	(878 627,15 \$)	(896 199,69 \$)	(914 123,69 \$)	(932 406,16 \$)	(951 054,28 \$)	(970 075,37 \$)
1 employé supplémentaire/école	(15 444 226,02 \$)	(15 753 110,54 \$)	(16 068 172,75 \$)	(16 389 536,21 \$)	(16 717 326,93 \$)	(17 051 673,47 \$)	(17 392 706,94 \$)	(17 740 561,08 \$)	(18 095 372,30 \$)
Ressources matérielles	(11 948 105,64 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 318 737,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(7 488 196,92 \$)	(7 637 960,86 \$)	(7 790 720,08 \$)	(7 946 534,48 \$)	(8 105 465,17 \$)	(8 267 574,47 \$)	(8 432 925,96 \$)	(8 601 584,48 \$)	(8 773 616,17 \$)
Sous-total :	(37 646 936,04 \$)	(24 235 580,39 \$)	(24 720 291,99 \$)	(25 214 697,83 \$)	(29 037 728,79 \$)	(26 233 371,63 \$)	(26 758 039,06 \$)	(27 293 199,84 \$)	(27 839 063,84 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Coût des cours	(62 348 174,62 \$)	(64 186 720,79 \$)	(65 470 455,21 \$)	(66 779 864,32 \$)	(68 115 461,60 \$)	(69 477 770,83 \$)	(70 867 326,25 \$)	(72 284 672,78 \$)	(73 730 366,23 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(11 383 548,46 \$)	(11 611 219,43 \$)	(11 843 443,82 \$)	(12 080 312,69 \$)	(12 321 918,95 \$)	(12 568 357,33 \$)	(12 819 724,47 \$)	(13 076 118,96 \$)	(13 337 641,34 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(85 437 247,31 \$)	(87 145 992,25 \$)	(88 888 912,10 \$)	(90 666 690,34 \$)	(92 480 024,15 \$)	(94 329 624,63 \$)	(96 216 217,12 \$)	(98 140 541,46 \$)	(100 103 352,29 \$)
Sous-total :	(164 238 186,42 \$)	(168 114 532,82 \$)	(171 476 823,48 \$)	(174 906 359,95 \$)	(178 404 487,15 \$)	(181 972 576,89 \$)	(185 612 028,43 \$)	(189 324 269,00 \$)	(193 110 754,38 \$)
Total des coûts :	(209 467 034,78 \$)	(193 825 963,78 \$)	(197 702 483,06 \$)	(201 656 532,72 \$)	(209 008 400,38 \$)	(209 803 456,64 \$)	(213 999 525,78 \$)	(225 326 702,86 \$)	(222 645 106,62 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	22 415 587,26 \$	45 727 798,01 \$	69 963 530,95 \$	95 150 402,09 \$	121 316 762,67 \$	148 491 717,50 \$	176 705 143,83 \$	205 987 710,52 \$	236 370 897,82 \$
Blessures graves	6 445 252,76 \$	13 148 315,63 \$	20 116 922,91 \$	27 359 015,15 \$	34 882 744,32 \$	42 696 479,05 \$	50 808 810,07 \$	59 228 555,74 \$	67 964 767,71 \$
Dégâts matériels	10 021 318,96 \$	20 443 490,67 \$	31 278 540,72 \$	42 538 815,39 \$	54 236 989,62 \$	66 386 075,29 \$	78 999 429,60 \$	92 090 763,64 \$	105 674 151,28 \$
Vies sauvées	11 203 992,83 \$	22 856 145,37 \$	34 969 902,42 \$	47 559 067,30 \$	60 637 810,80 \$	74 220 680,42 \$	88 322 609,70 \$	102 958 927,88 \$	118 145 369,74 \$
Sous-total :	50 086 151,80 \$	102 175 749,68 \$	156 328 897,01 \$	212 607 299,93 \$	271 074 307,41 \$	331 794 952,27 \$	394 835 993,20 \$	460 265 957,79 \$	528 155 186,56 \$
Gouvernement									
Taxes	11 709 074,92 \$	12 054 356,48 \$	12 409 819,83 \$	12 775 765,21 \$	13 152 501,73 \$	13 540 347,59 \$	13 939 630,40 \$	14 350 687,41 \$	14 773 865,82 \$
Impôts	0,00 \$	2 238 618,00 \$	2 283 390,36 \$	2 329 058,17 \$	2 375 639,33 \$	2 423 152,12 \$	2 471 615,16 \$	2 521 047,46 \$	2 571 468,41 \$
Sous-total :	11 709 074,92 \$	14 292 974,48 \$	14 693 210,19 \$	15 104 823,38 \$	15 528 141,06 \$	15 963 499,71 \$	16 411 245,56 \$	16 871 734,87 \$	17 345 334,23 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Sous-total :	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Total des bénéfices :	116 599 065,41 \$	172 368 639,62 \$	228 040 020,96 \$	285 870 395,35 \$	345 923 885,96 \$	408 266 318,22 \$	472 965 262,32 \$	540 090 076,69 \$	609 711 952,51 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	104 889 990,49 \$	158 075 665,14 \$	213 346 810,78 \$	270 765 571,98 \$	330 395 744,90 \$	392 302 818,51 \$	456 554 016,76 \$	523 218 341,82 \$	592 366 618,28 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	(92 867 969,37 \$)	(21 457 324,17 \$)	30 337 537,91 \$	84 213 862,63 \$	136 915 485,58 \$	198 462 861,58 \$	258 965 736,55 \$	314 763 373,83 \$	387 066 845,89 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	(104 577 044,29 \$)	(35 750 298,64 \$)	15 644 327,72 \$	69 109 039,26 \$	121 387 344,52 \$	182 499 361,86 \$	242 554 490,99 \$	297 891 638,96 \$	369 721 511,66 \$

Tableau 5 : Projection (30 ans) du scénario de 15 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Société									
Bruit	(1 205 013,36 \$)	(1 229 113,63 \$)	(1 253 695,90 \$)	(1 278 769,82 \$)	(1 304 345,21 \$)	(1 330 432,12 \$)	(1 357 040,76 \$)	(1 384 181,57 \$)	(1 411 865,21 \$)
Pollution de l'air	(311 885,81 \$)	(318 123,53 \$)	(324 486,00 \$)	(330 975,72 \$)	(337 595,23 \$)	(344 347,14 \$)	(351 234,08 \$)	(358 258,76 \$)	(365 423,94 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(212 295,00 \$)	(216 540,90 \$)	(220 871,72 \$)	(225 289,15 \$)	(229 794,94 \$)	(234 390,83 \$)	(239 078,65 \$)	(243 860,22 \$)	(248 737,43 \$)
Sous-total :	(1 729 194,17 \$)	(1 763 778,05 \$)	(1 799 053,61 \$)	(1 835 034,69 \$)	(1 871 735,38 \$)	(1 909 170,09 \$)	(1 947 353,49 \$)	(1 986 300,56 \$)	(2 026 026,57 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 638 957,53 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(5 277 915,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(178 129,63 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(8 095 002,21 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(989 476,88 \$)	(1 009 266,41 \$)	(1 029 451,74 \$)	(1 050 040,78 \$)	(1 071 041,59 \$)	(1 092 462,42 \$)	(1 114 311,67 \$)	(1 136 597,91 \$)	(1 159 329,86 \$)
1 employé supplémentaire/école	(18 457 279,74 \$)	(18 826 425,34 \$)	(19 202 953,85 \$)	(19 587 012,92 \$)	(19 978 753,18 \$)	(20 378 328,25 \$)	(20 785 894,81 \$)	(21 201 612,71 \$)	(21 625 644,96 \$)
Ressources matérielles	(3 664 153,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 045 521,89 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(8 949 088,49 \$)	(9 128 070,26 \$)	(9 310 631,67 \$)	(9 496 844,30 \$)	(9 686 781,19 \$)	(9 880 516,81 \$)	(10 078 127,15 \$)	(10 279 689,69 \$)	(10 485 283,48 \$)
Sous-total :	(32 059 998,93 \$)	(28 963 762,01 \$)	(29 543 037,26 \$)	(30 133 898,00 \$)	(30 736 575,96 \$)	(35 396 829,37 \$)	(31 978 333,63 \$)	(32 617 900,30 \$)	(33 270 258,31 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Coût des cours	(75 204 973,56 \$)	(76 709 073,03 \$)	(78 243 254,49 \$)	(79 808 119,58 \$)	(81 404 281,97 \$)	(83 032 367,61 \$)	(84 693 014,96 \$)	(86 386 875,26 \$)	(88 114 612,76 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(13 604 394,17 \$)	(13 876 482,05 \$)	(14 154 011,69 \$)	(14 437 091,93 \$)	(14 725 833,76 \$)	(15 020 350,44 \$)	(15 320 757,45 \$)	(15 627 172,60 \$)	(15 939 716,05 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(102 105 419,34 \$)	(104 147 527,73 \$)	(106 230 478,28 \$)	(108 355 087,85 \$)	(110 522 189,60 \$)	(112 732 633,40 \$)	(114 987 286,06 \$)	(117 287 031,78 \$)	(119 632 772,42 \$)
Sous-total :	(196 972 969,47 \$)	(200 912 428,86 \$)	(204 930 677,43 \$)	(209 029 290,98 \$)	(213 209 876,80 \$)	(217 474 074,34 \$)	(221 823 555,82 \$)	(226 260 026,94 \$)	(230 785 227,48 \$)
Total des coûts :	(230 762 162,56 \$)	(231 639 968,92 \$)	(236 272 768,30 \$)	(240 998 223,67 \$)	(245 818 188,14 \$)	(262 875 076,00 \$)	(255 749 242,94 \$)	(260 864 227,80 \$)	(266 081 512,36 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	241 098 315,78 \$	245 920 282,10 \$	250 838 687,74 \$	255 855 461,49 \$	260 972 570,72 \$	266 192 022,14 \$	271 515 862,58 \$	276 946 179,83 \$	282 485 103,43 \$
Blessures graves	69 324 063,07 \$	70 710 544,33 \$	72 124 755,21 \$	73 567 250,32 \$	75 038 595,32 \$	76 539 367,23 \$	78 070 154,57 \$	79 631 557,67 \$	81 224 188,82 \$
Dégâts matériels	107 787 634,31 \$	109 943 386,99 \$	112 142 254,73 \$	114 385 099,83 \$	116 672 801,82 \$	119 006 257,86 \$	121 386 383,02 \$	123 814 110,68 \$	126 290 392,89 \$
Vies sauvées	120 508 277,14 \$	122 918 442,68 \$	125 376 811,54 \$	127 884 347,77 \$	130 442 034,72 \$	133 050 875,42 \$	135 711 892,92 \$	138 426 130,78 \$	141 194 653,40 \$
Sous-total :	538 718 290,29 \$	549 492 656,10 \$	560 482 509,22 \$	571 692 159,40 \$	583 126 002,59 \$	594 788 522,64 \$	606 684 293,10 \$	618 817 978,96 \$	631 194 338,54 \$
Gouvernement									
Taxes	15 209 523,07 \$	15 658 027,15 \$	16 119 756,88 \$	16 595 102,27 \$	17 084 464,82 \$	17 588 257,87 \$	18 106 906,97 \$	18 640 850,18 \$	19 190 538,50 \$
Impôts	2 622 897,78 \$	2 675 355,74 \$	2 728 862,85 \$	2 783 440,11 \$	2 839 108,91 \$	2 895 891,09 \$	2 953 808,91 \$	3 012 885,09 \$	3 073 142,79 \$
Sous-total :	17 832 420,85 \$	18 333 382,88 \$	18 848 619,73 \$	19 378 542,38 \$	19 923 573,73 \$	20 484 148,96 \$	21 060 715,88 \$	21 653 735,26 \$	22 263 681,29 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Sous-total :	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Total des bénéfices :	622 046 371,49 \$	634 631 612,54 \$	647 472 813,98 \$	660 575 220,51 \$	673 944 185,42 \$	687 585 172,89 \$	701 503 760,28 \$	715 705 640,56 \$	730 196 624,69 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	604 213 950,64 \$	616 298 229,65 \$	628 624 194,25 \$	641 196 678,13 \$	654 020 611,69 \$	667 101 023,93 \$	680 443 044,41 \$	694 051 905,29 \$	707 932 943,40 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	391 284 208,93 \$	402 991 643,61 \$	411 200 045,67 \$	419 576 996,84 \$	428 125 997,28 \$	424 710 096,89 \$	445 754 517,34 \$	454 841 412,76 \$	464 115 112,34 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	373 451 788,08 \$	384 658 260,73 \$	392 351 425,94 \$	400 198 454,46 \$	408 202 423,55 \$	404 225 947,92 \$	424 693 801,46 \$	433 187 677,49 \$	441 851 431,04 \$

Tableau 5 : Projection (30 ans) du scénario de 15 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Société									
Bruit	(1 440 102,51 \$)	(1 468 904,56 \$)	(1 498 282,65 \$)	(1 528 248,30 \$)	(1 558 813,27 \$)	(1 589 989,54 \$)	(1 621 789,33 \$)	(1 654 225,11 \$)	(1 687 309,62 \$)
Pollution de l'air	(372 732,41 \$)	(380 187,06 \$)	(387 790,80 \$)	(395 546,62 \$)	(403 457,55 \$)	(411 526,70 \$)	(419 757,24 \$)	(428 152,38 \$)	(436 715,43 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(253 712,18 \$)	(258 786,42 \$)	(263 962,15 \$)	(269 241,39 \$)	(274 626,22 \$)	(280 118,74 \$)	(285 721,12 \$)	(291 435,54 \$)	(297 264,25 \$)
Sous-total :	(2 066 547,10 \$)	(2 107 878,04 \$)	(2 150 035,60 \$)	(2 193 036,32 \$)	(2 236 897,04 \$)	(2 281 634,98 \$)	(2 327 267,68 \$)	(2 373 813,04 \$)	(2 421 289,30 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 031 332,69 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(6 062 665,38 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(204 614,96 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(9 298 613,02 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(1 182 516,46 \$)	(1 206 166,79 \$)	(1 230 290,13 \$)	(1 254 895,93 \$)	(1 279 993,85 \$)	(1 305 593,73 \$)	(1 331 705,60 \$)	(1 358 339,71 \$)	(1 385 506,51 \$)
1 employé supplémentaire/école	(22 058 157,86 \$)	(22 499 321,02 \$)	(22 949 307,44 \$)	(23 408 293,59 \$)	(23 876 459,46 \$)	(24 353 988,65 \$)	(24 841 068,42 \$)	(25 337 889,79 \$)	(25 844 647,58 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	(4 466 583,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 931 468,61 \$)	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(10 694 989,15 \$)	(10 908 888,94 \$)	(11 127 066,71 \$)	(11 349 608,05 \$)	(11 576 600,21 \$)	(11 808 132,21 \$)	(12 044 294,86 \$)	(12 285 180,75 \$)	(12 530 884,37 \$)
Sous-total :	(33 935 663,47 \$)	(39 080 959,80 \$)	(35 306 664,28 \$)	(36 012 797,56 \$)	(36 733 053,52 \$)	(37 467 714,59 \$)	(43 148 537,48 \$)	(38 981 410,25 \$)	(39 761 038,46 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Coût des cours	(89 876 905,02 \$)	(91 674 443,12 \$)	(93 507 931,98 \$)	(95 378 090,62 \$)	(97 285 652,43 \$)	(99 231 365,48 \$)	(101 215 992,79 \$)	(103 240 312,65 \$)	(105 305 118,90 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(16 258 510,37 \$)	(16 583 680,58 \$)	(16 915 354,19 \$)	(17 253 661,27 \$)	(17 598 734,50 \$)	(17 950 709,19 \$)	(18 309 723,37 \$)	(18 675 917,84 \$)	(19 049 436,20 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(122 025 427,87 \$)	(124 465 936,43 \$)	(126 955 255,15 \$)	(129 494 360,26 \$)	(132 084 247,46 \$)	(134 725 932,41 \$)	(137 420 451,06 \$)	(140 168 860,08 \$)	(142 972 237,28 \$)
Sous-total :	(235 400 932,03 \$)	(240 108 950,67 \$)	(244 911 129,68 \$)	(249 809 352,28 \$)	(254 805 539,32 \$)	(259 901 650,11 \$)	(265 099 683,11 \$)	(270 401 676,77 \$)	(275 809 710,31 \$)
Total des coûts :	(271 403 142,60 \$)	(281 297 788,51 \$)	(282 367 829,57 \$)	(297 313 799,18 \$)	(293 775 489,88 \$)	(299 650 999,68 \$)	(310 575 488,28 \$)	(311 756 900,06 \$)	(317 992 038,07 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	288 134 805,50 \$	293 897 501,61 \$	299 775 451,64 \$	305 770 960,67 \$	311 886 379,88 \$	318 124 107,48 \$	324 486 589,63 \$	330 976 321,42 \$	337 595 847,85 \$
Blessures graves	82 848 672,60 \$	84 505 646,05 \$	86 195 758,97 \$	87 919 674,15 \$	89 678 067,63 \$	91 471 628,98 \$	93 301 061,56 \$	95 167 082,79 \$	97 070 424,45 \$
Dégâts matériels	128 816 200,75 \$	131 392 524,76 \$	134 020 375,26 \$	136 700 782,76 \$	139 434 798,42 \$	142 223 494,39 \$	145 067 964,28 \$	147 969 323,56 \$	150 928 710,03 \$
Vies sauvées	144 018 546,47 \$	146 898 917,40 \$	149 836 895,74 \$	152 833 633,66 \$	155 890 306,33 \$	159 008 112,46 \$	162 188 274,71 \$	165 432 040,20 \$	168 740 681,01 \$
Sous-total :	643 818 225,31 \$	656 694 589,81 \$	669 828 481,61 \$	683 225 051,24 \$	696 889 552,27 \$	710 827 343,31 \$	725 043 890,18 \$	739 544 767,98 \$	754 335 663,34 \$
Gouvernement									
Taxes	19 756 436,24 \$	20 339 021,39 \$	20 938 786,02 \$	21 556 236,73 \$	22 191 895,06 \$	22 846 297,92 \$	23 519 998,05 \$	24 213 564,51 \$	24 927 583,11 \$
Impôts	3 134 605,65 \$	3 197 297,76 \$	3 261 243,71 \$	3 326 468,59 \$	3 392 997,96 \$	3 460 857,92 \$	3 530 075,08 \$	3 600 676,58 \$	3 672 690,11 \$
Sous-total :	22 891 041,89 \$	23 536 319,14 \$	24 200 029,73 \$	24 882 705,32 \$	25 584 893,02 \$	26 307 155,84 \$	27 050 073,13 \$	27 814 241,09 \$	28 600 273,22 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Sous-total :	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Total des bénéfices :	744 982 644,16 \$	760 069 753,46 \$	775 464 132,73 \$	791 172 090,38 \$	807 200 065,78 \$	823 554 632,05 \$	840 242 498,87 \$	857 270 515,34 \$	874 645 672,96 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	722 091 602,27 \$	736 533 434,31 \$	751 264 103,00 \$	766 289 385,06 \$	781 615 172,76 \$	797 247 476,22 \$	813 192 425,74 \$	829 456 274,26 \$	846 045 399,74 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	473 579 501,55 \$	478 771 964,95 \$	493 096 303,16 \$	493 858 291,20 \$	513 424 575,90 \$	523 903 632,38 \$	529 667 010,59 \$	545 513 615,28 \$	556 653 634,89 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	450 688 459,66 \$	455 235 645,80 \$	468 896 273,43 \$	468 975 585,88 \$	487 839 682,88 \$	497 596 476,54 \$	502 616 937,46 \$	517 699 374,19 \$	528 053 361,68 \$

Tableau 5 : Projection (30 ans) du scénario de 15 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2037	2038	2039	2040	TOTAUX
Société					
Bruit	(1 721 055,81 \$)	(1 755 476,92 \$)	(1 790 586,46 \$)	(1 826 398,19 \$)	(42 731 244,11 \$)
Pollution de l'air	(445 449,74 \$)	(454 358,73 \$)	(463 445,91 \$)	(472 714,83 \$)	(11 059 851,42 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(303 209,54 \$)	(309 273,73 \$)	(315 459,20 \$)	(321 768,39 \$)	(7 528 239,77 \$)
Sous-total :	(2 469 715,08 \$)	(2 519 109,39 \$)	(2 569 491,57 \$)	(2 620 881,40 \$)	(61 319 335,30 \$)
Gouvernement					
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	(3 482 048,41 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(13 449 709,96 \$)
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	(6 964 096,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(26 899 419,92 \$)
Temps supplémentaire	0,00 \$	(235 038,27 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(907 855,42 \$)
Sous-total :	0,00 \$	(10 681 183,50 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(41 256 985,31 \$)
Propriétaires d'écoles					
Formation	(1 413 216,64 \$)	(1 441 480,97 \$)	(1 470 310,59 \$)	(1 499 716,80 \$)	(37 026 514,91 \$)
1 employé supplémentaire/école	(26 361 540,54 \$)	(26 888 771,35 \$)	(27 426 546,77 \$)	(27 975 077,71 \$)	(654 517 662,15 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	0,00 \$	(5 444 739,82 \$)	0,00 \$	(37 819 309,83 \$)
Usure des voitures et entretien des voitures	(12 781 502,06 \$)	(13 037 132,10 \$)	(13 297 874,74 \$)	(13 563 832,24 \$)	(317 345 597,99 \$)
Sous-total :	(40 556 259,23 \$)	(41 367 384,41 \$)	(47 639 471,92 \$)	(43 038 626,74 \$)	(1 046 709 084,88 \$)
Parents/jeunes					
Guide de la route	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Coût des cours	(107 411 221,28 \$)	(109 559 445,70 \$)	(111 750 634,62 \$)	(113 985 647,31 \$)	(2 666 280 147,75 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(19 430 424,92 \$)	(19 819 033,42 \$)	(20 215 414,09 \$)	(20 619 722,37 \$)	(482 428 417,89 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(145 831 682,03 \$)	(148 748 315,67 \$)	(151 723 281,98 \$)	(154 757 747,62 \$)	(3 620 782 763,43 \$)
Sous-total :	(281 325 904,51 \$)	(286 952 422,60 \$)	(292 691 471,06 \$)	(298 545 300,48 \$)	(6 984 321 869,57 \$)
Total des coûts :	(324 351 878,83 \$)	(341 520 099,91 \$)	(342 900 434,55 \$)	(344 204 808,63 \$)	(8 133 607 275,06 \$)
Bénéfices					
Société					
Blessures légères	344 347 764,81 \$	351 234 720,11 \$	358 259 414,51 \$	365 424 602,80 \$	7 703 868 504,36 \$
Blessures graves	99 011 832,94 \$	100 992 069,60 \$	103 011 910,99 \$	105 072 149,21 \$	2 215 127 319,80 \$
Dégâts matériels	153 947 284,23 \$	157 026 229,92 \$	160 166 754,52 \$	163 370 089,61 \$	3 444 162 429,77 \$
Vies sauvées	172 115 494,63 \$	175 557 804,52 \$	179 068 960,61 \$	182 650 339,82 \$	3 850 627 980,39 \$
Sous-total :	769 422 376,61 \$	784 810 824,14 \$	800 507 040,62 \$	816 517 181,44 \$	17 213 786 234,32 \$
Gouvernement					
Taxes	25 662 656,95 \$	26 419 406,93 \$	27 198 472,23 \$	28 000 510,90 \$	580 470 343,12 \$
Impôts	3 746 143,91 \$	3 821 066,79 \$	3 897 488,13 \$	3 975 437,89 \$	90 816 432,33 \$
Sous-total :	29 408 800,86 \$	30 240 473,72 \$	31 095 960,36 \$	31 975 948,79 \$	671 286 775,45 \$
Propriétaires d'écoles					
Augmentation brute du revenu des écoles	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Sous-total :	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Total des bénéfices :	892 375 108,60 \$	910 466 107,61 \$	928 926 106,93 \$	947 762 698,29 \$	20 207 629 046,56 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	862 966 307,74 \$	880 225 633,89 \$	897 830 146,57 \$	915 786 749,50 \$	19 536 342 271,11 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	568 023 229,77 \$	568 946 007,70 \$	586 025 672,37 \$	603 557 889,66 \$	12 074 021 771,50 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	538 614 428,91 \$	538 705 533,98 \$	554 929 712,02 \$	571 581 940,87 \$	11 402 734 996,05 \$

Tableau 6 : Projection (30 ans) du scénario de 18 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Société									
Bruit	(1 008 301,27 \$)	(1 028 467,30 \$)	(1 049 036,64 \$)	(1 070 017,38 \$)	(1 091 417,73 \$)	(1 113 246,08 \$)	(1 135 511,00 \$)	(1 158 221,22 \$)	(1 181 385,65 \$)
Pollution de l'air	(260 972,09 \$)	(266 191,54 \$)	(271 515,37 \$)	(276 945,67 \$)	(282 484,59 \$)	(288 134,28 \$)	(293 896,97 \$)	(299 774,90 \$)	(305 770,40 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(177 638,96 \$)	(181 191,74 \$)	(184 815,57 \$)	(188 511,89 \$)	(192 282,12 \$)	(196 127,77 \$)	(200 050,32 \$)	(204 051,33 \$)	(208 132,35 \$)
Sous-total :	(1 446 912,33 \$)	(1 475 850,57 \$)	(1 505 367,59 \$)	(1 535 474,94 \$)	(1 566 184,44 \$)	(1 597 508,12 \$)	(1 629 458,29 \$)	(1 662 047,45 \$)	(1 695 288,40 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	(2 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 297 371,34 \$)	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	(4 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 594 742,67 \$)	0,00 \$
Temps supplémentaire	(135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(155 072,57 \$)	0,00 \$
Sous-total :	(6 135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(7 047 186,57 \$)	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(2 766 407,46 \$)	(844 508,99 \$)	(861 399,17 \$)	(878 627,15 \$)	(896 199,69 \$)	(914 123,69 \$)	(932 406,16 \$)	(951 054,28 \$)	(970 075,37 \$)
1 employé supplémentaire/école	(15 444 226,02 \$)	(15 753 110,54 \$)	(16 068 172,75 \$)	(16 389 536,21 \$)	(16 717 326,93 \$)	(17 051 673,47 \$)	(17 392 706,94 \$)	(17 740 561,08 \$)	(18 095 372,30 \$)
Ressources matérielles	(11 948 105,64 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 318 737,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(7 488 196,92 \$)	(7 637 960,86 \$)	(7 790 720,08 \$)	(7 946 534,48 \$)	(8 105 465,17 \$)	(8 267 574,47 \$)	(8 432 925,96 \$)	(8 601 584,48 \$)	(8 773 616,17 \$)
Sous-total :	(37 646 936,04 \$)	(24 235 580,39 \$)	(24 720 291,99 \$)	(25 214 697,83 \$)	(29 037 728,79 \$)	(26 233 371,63 \$)	(26 758 039,06 \$)	(27 293 199,84 \$)	(27 839 063,84 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Coût des cours	(62 348 174,62 \$)	(64 186 720,79 \$)	(65 470 455,21 \$)	(66 779 864,32 \$)	(68 115 461,60 \$)	(69 477 770,83 \$)	(70 867 326,25 \$)	(72 284 672,78 \$)	(73 730 366,23 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(11 383 548,46 \$)	(11 611 219,43 \$)	(11 843 443,82 \$)	(12 080 312,69 \$)	(12 321 918,95 \$)	(12 568 357,33 \$)	(12 819 724,47 \$)	(13 076 118,96 \$)	(13 337 641,34 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(85 437 247,31 \$)	(87 145 992,25 \$)	(88 888 912,10 \$)	(90 666 690,34 \$)	(92 480 024,15 \$)	(94 329 624,63 \$)	(96 216 217,12 \$)	(98 140 541,46 \$)	(100 103 352,29 \$)
Sous-total :	(164 238 186,42 \$)	(168 114 532,82 \$)	(171 476 823,48 \$)	(174 906 359,95 \$)	(178 404 487,15 \$)	(181 972 576,89 \$)	(185 612 028,43 \$)	(189 324 269,00 \$)	(193 110 754,38 \$)
Total des coûts :	(209 467 034,78 \$)	(193 825 963,78 \$)	(197 702 483,06 \$)	(201 656 532,72 \$)	(209 008 400,38 \$)	(209 803 456,64 \$)	(213 999 525,78 \$)	(225 326 702,86 \$)	(222 645 106,62 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	22 415 587,26 \$	45 727 798,01 \$	69 963 530,95 \$	95 150 402,09 \$	121 316 762,67 \$	148 491 717,50 \$	176 705 143,83 \$	205 987 710,52 \$	236 370 897,82 \$
Blessures graves	6 445 252,76 \$	13 148 315,63 \$	20 116 922,91 \$	27 359 015,15 \$	34 882 744,32 \$	42 696 479,05 \$	50 808 810,07 \$	59 228 555,74 \$	67 964 767,71 \$
Dégâts matériels	10 021 318,96 \$	20 443 490,67 \$	31 278 540,72 \$	42 538 815,39 \$	54 236 989,62 \$	66 386 075,29 \$	78 999 429,60 \$	92 090 763,64 \$	105 674 151,28 \$
Vies sauvées	13 444 791,40 \$	27 427 374,45 \$	41 963 882,91 \$	57 070 880,76 \$	72 765 372,96 \$	89 064 816,51 \$	105 987 131,64 \$	123 550 713,46 \$	141 774 443,69 \$
Sous-total :	52 326 950,37 \$	106 746 978,75 \$	163 322 877,49 \$	222 119 113,39 \$	283 201 869,57 \$	346 639 088,35 \$	412 500 515,14 \$	480 857 743,36 \$	551 784 260,51 \$
Gouvernement									
Taxes	11 709 074,92 \$	12 054 356,48 \$	12 409 819,83 \$	12 775 765,21 \$	13 152 501,73 \$	13 540 347,59 \$	13 939 630,40 \$	14 350 687,41 \$	14 773 865,82 \$
Impôts	0,00 \$	2 238 618,00 \$	2 283 390,36 \$	2 329 058,17 \$	2 375 639,33 \$	2 423 152,12 \$	2 471 615,16 \$	2 521 047,46 \$	2 571 468,41 \$
Sous-total :	11 709 074,92 \$	14 292 974,48 \$	14 693 210,19 \$	15 104 823,38 \$	15 528 141,06 \$	15 963 499,71 \$	16 411 245,56 \$	16 871 734,87 \$	17 345 334,23 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Sous-total :	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Total des bénéfices :	118 839 863,98 \$	176 939 868,69 \$	235 034 001,45 \$	295 382 208,81 \$	358 051 448,12 \$	423 110 454,30 \$	490 629 784,26 \$	560 681 862,27 \$	633 341 026,46 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	107 130 789,06 \$	162 646 894,22 \$	220 340 791,26 \$	280 277 385,44 \$	342 523 307,06 \$	407 146 954,59 \$	474 218 538,70 \$	543 810 127,40 \$	615 995 692,22 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	(90 627 170,80 \$)	(16 886 095,09 \$)	37 331 518,39 \$	93 725 676,09 \$	149 043 047,74 \$	213 306 997,66 \$	276 630 258,49 \$	335 355 159,41 \$	410 695 919,84 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	(102 336 245,72 \$)	(31 179 069,57 \$)	22 638 308,20 \$	78 620 852,72 \$	133 514 906,68 \$	197 343 497,95 \$	260 219 012,93 \$	318 483 424,54 \$	393 350 585,61 \$

Tableau 6 : Projection (30 ans) du scénario de 18 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Société									
Bruit	(1 205 013,36 \$)	(1 229 113,63 \$)	(1 253 695,90 \$)	(1 278 769,82 \$)	(1 304 345,21 \$)	(1 330 432,12 \$)	(1 357 040,76 \$)	(1 384 181,57 \$)	(1 411 865,21 \$)
Pollution de l'air	(311 885,81 \$)	(318 123,53 \$)	(324 486,00 \$)	(330 975,72 \$)	(337 595,23 \$)	(344 347,14 \$)	(351 234,08 \$)	(358 258,76 \$)	(365 423,94 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(212 295,00 \$)	(216 540,90 \$)	(220 871,72 \$)	(225 289,15 \$)	(229 794,94 \$)	(234 390,83 \$)	(239 078,65 \$)	(243 860,22 \$)	(248 737,43 \$)
Sous-total :	(1 729 194,17 \$)	(1 763 778,05 \$)	(1 799 053,61 \$)	(1 835 034,69 \$)	(1 871 735,38 \$)	(1 909 170,09 \$)	(1 947 353,49 \$)	(1 986 300,56 \$)	(2 026 026,57 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 638 957,53 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(5 277 915,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(178 129,63 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(8 095 002,21 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(989 476,88 \$)	(1 009 266,41 \$)	(1 029 451,74 \$)	(1 050 040,78 \$)	(1 071 041,59 \$)	(1 092 462,42 \$)	(1 114 311,67 \$)	(1 136 597,91 \$)	(1 159 329,86 \$)
1 employé supplémentaire/école	(18 457 279,74 \$)	(18 826 425,34 \$)	(19 202 953,85 \$)	(19 587 012,92 \$)	(19 978 753,18 \$)	(20 378 328,25 \$)	(20 785 894,81 \$)	(21 201 612,71 \$)	(21 625 644,96 \$)
Ressources matérielles	(3 664 153,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 045 521,89 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(8 949 088,49 \$)	(9 128 070,26 \$)	(9 310 631,67 \$)	(9 496 844,30 \$)	(9 686 781,19 \$)	(9 880 516,81 \$)	(10 078 127,15 \$)	(10 279 689,69 \$)	(10 485 283,48 \$)
Sous-total :	(32 059 998,93 \$)	(28 963 762,01 \$)	(29 543 037,26 \$)	(30 133 898,00 \$)	(30 736 575,96 \$)	(35 396 829,37 \$)	(31 978 333,63 \$)	(32 617 900,30 \$)	(33 270 258,31 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Coût des cours	(75 204 973,56 \$)	(76 709 073,03 \$)	(78 243 254,49 \$)	(79 808 119,58 \$)	(81 404 281,97 \$)	(83 032 367,61 \$)	(84 693 014,96 \$)	(86 386 875,26 \$)	(88 114 612,76 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(13 604 394,17 \$)	(13 876 482,05 \$)	(14 154 011,69 \$)	(14 437 091,93 \$)	(14 725 833,76 \$)	(15 020 350,44 \$)	(15 320 757,45 \$)	(15 627 172,60 \$)	(15 939 716,05 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(102 105 419,34 \$)	(104 147 527,73 \$)	(106 230 478,28 \$)	(108 355 087,85 \$)	(110 522 189,60 \$)	(112 732 633,40 \$)	(114 987 286,06 \$)	(117 287 031,78 \$)	(119 632 772,42 \$)
Sous-total :	(196 972 969,47 \$)	(200 912 428,86 \$)	(204 930 677,43 \$)	(209 029 290,98 \$)	(213 209 876,80 \$)	(217 474 074,34 \$)	(221 823 555,82 \$)	(226 260 026,94 \$)	(230 785 227,48 \$)
Total des coûts :	(230 762 162,56 \$)	(231 639 968,92 \$)	(236 272 768,30 \$)	(240 998 223,67 \$)	(245 818 188,14 \$)	(262 875 076,00 \$)	(255 749 242,94 \$)	(260 864 227,80 \$)	(266 081 512,36 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	241 098 315,78 \$	245 920 282,10 \$	250 838 687,74 \$	255 855 461,49 \$	260 972 570,72 \$	266 192 022,14 \$	271 515 862,58 \$	276 946 179,83 \$	282 485 103,43 \$
Blessures graves	69 324 063,07 \$	70 710 544,33 \$	72 124 755,21 \$	73 567 250,32 \$	75 038 595,32 \$	76 539 367,23 \$	78 070 154,57 \$	79 631 557,67 \$	81 224 188,82 \$
Dégâts matériels	107 787 634,31 \$	109 943 386,99 \$	112 142 254,73 \$	114 385 099,83 \$	116 672 801,82 \$	119 006 257,86 \$	121 386 383,02 \$	123 814 110,68 \$	126 290 392,89 \$
Vies sauvées	144 609 932,57 \$	147 502 131,22 \$	150 452 173,84 \$	153 461 217,32 \$	156 530 441,67 \$	159 661 050,50 \$	162 854 271,51 \$	166 111 356,94 \$	169 433 584,08 \$
Sous-total :	562 819 945,72 \$	574 076 344,63 \$	585 557 871,53 \$	597 269 028,96 \$	609 214 409,53 \$	621 398 697,73 \$	633 826 671,68 \$	646 503 205,11 \$	659 433 269,22 \$
Gouvernement									
Taxes	15 209 523,07 \$	15 658 027,15 \$	16 119 756,88 \$	16 595 102,27 \$	17 084 464,82 \$	17 588 257,87 \$	18 106 906,97 \$	18 640 850,18 \$	19 190 538,50 \$
Impôts	2 622 897,78 \$	2 675 355,74 \$	2 728 862,85 \$	2 783 440,11 \$	2 839 108,91 \$	2 895 891,09 \$	2 953 808,91 \$	3 012 885,09 \$	3 073 142,79 \$
Sous-total :	17 832 420,85 \$	18 333 382,88 \$	18 848 619,73 \$	19 378 542,38 \$	19 923 573,73 \$	20 484 148,96 \$	21 060 715,88 \$	21 653 735,26 \$	22 263 681,29 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Sous-total :	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Total des bénéfices :	646 148 026,92 \$	659 215 301,07 \$	672 548 176,28 \$	686 152 090,06 \$	700 032 592,37 \$	714 195 347,97 \$	728 646 138,87 \$	743 390 866,72 \$	758 435 555,37 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	628 315 606,07 \$	640 881 918,19 \$	653 699 556,55 \$	666 773 547,68 \$	680 109 018,64 \$	693 711 199,01 \$	707 585 422,99 \$	721 737 131,45 \$	736 171 874,08 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	415 385 864,36 \$	427 575 332,15 \$	436 275 407,98 \$	445 153 866,39 \$	454 214 404,22 \$	451 320 271,97 \$	472 896 895,93 \$	482 526 638,91 \$	492 354 043,02 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	397 553 443,50 \$	409 241 949,27 \$	417 426 788,25 \$	425 775 324,02 \$	434 290 830,50 \$	430 836 123,01 \$	451 836 180,05 \$	460 872 903,65 \$	470 090 361,72 \$

Tableau 6 : Projection (30 ans) du scénario de 18 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Société									
Bruit	(1 440 102,51 \$)	(1 468 904,56 \$)	(1 498 282,65 \$)	(1 528 248,30 \$)	(1 558 813,27 \$)	(1 589 989,54 \$)	(1 621 789,33 \$)	(1 654 225,11 \$)	(1 687 309,62 \$)
Pollution de l'air	(372 732,41 \$)	(380 187,06 \$)	(387 790,80 \$)	(395 546,62 \$)	(403 457,55 \$)	(411 526,70 \$)	(419 757,24 \$)	(428 152,38 \$)	(436 715,43 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(253 712,18 \$)	(258 786,42 \$)	(263 962,15 \$)	(269 241,39 \$)	(274 626,22 \$)	(280 118,74 \$)	(285 721,12 \$)	(291 435,54 \$)	(297 264,25 \$)
Sous-total :	(2 066 547,10 \$)	(2 107 878,04 \$)	(2 150 035,60 \$)	(2 193 036,32 \$)	(2 236 897,04 \$)	(2 281 634,98 \$)	(2 327 267,68 \$)	(2 373 813,04 \$)	(2 421 289,30 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 031 332,69 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(6 062 665,38 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(204 614,96 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(9 298 613,02 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(1 182 516,46 \$)	(1 206 166,79 \$)	(1 230 290,13 \$)	(1 254 895,93 \$)	(1 279 993,85 \$)	(1 305 593,73 \$)	(1 331 705,60 \$)	(1 358 339,71 \$)	(1 385 506,51 \$)
1 employé supplémentaire/école	(22 058 157,86 \$)	(22 499 321,02 \$)	(22 949 307,44 \$)	(23 408 293,59 \$)	(23 876 459,46 \$)	(24 353 988,65 \$)	(24 841 068,42 \$)	(25 337 889,79 \$)	(25 844 647,58 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	(4 466 583,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 931 468,61 \$)	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(10 694 989,15 \$)	(10 908 888,94 \$)	(11 127 066,71 \$)	(11 349 608,05 \$)	(11 576 600,21 \$)	(11 808 132,21 \$)	(12 044 294,86 \$)	(12 285 180,75 \$)	(12 530 884,37 \$)
Sous-total :	(33 935 663,47 \$)	(39 080 959,80 \$)	(35 306 664,28 \$)	(36 012 797,56 \$)	(36 733 053,52 \$)	(37 467 714,59 \$)	(43 148 537,48 \$)	(38 981 410,25 \$)	(39 761 038,46 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Coût des cours	(89 876 905,02 \$)	(91 674 443,12 \$)	(93 507 931,98 \$)	(95 378 090,62 \$)	(97 285 652,43 \$)	(99 231 365,48 \$)	(101 215 992,79 \$)	(103 240 312,65 \$)	(105 305 118,90 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(16 258 510,37 \$)	(16 583 680,58 \$)	(16 915 354,19 \$)	(17 253 661,27 \$)	(17 598 734,50 \$)	(17 950 709,19 \$)	(18 309 723,37 \$)	(18 675 917,84 \$)	(19 049 436,20 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(122 025 427,87 \$)	(124 465 936,43 \$)	(126 955 255,15 \$)	(129 494 360,26 \$)	(132 084 247,46 \$)	(134 725 932,41 \$)	(137 420 451,06 \$)	(140 168 860,08 \$)	(142 972 237,28 \$)
Sous-total :	(235 400 932,03 \$)	(240 108 950,67 \$)	(244 911 129,68 \$)	(249 809 352,28 \$)	(254 805 539,32 \$)	(259 901 650,11 \$)	(265 099 683,11 \$)	(270 401 676,77 \$)	(275 809 710,31 \$)
Total des coûts :	(271 403 142,60 \$)	(281 297 788,51 \$)	(282 367 829,57 \$)	(297 313 799,18 \$)	(293 775 489,88 \$)	(299 650 999,68 \$)	(310 575 488,28 \$)	(311 756 900,06 \$)	(317 992 038,07 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	288 134 805,50 \$	293 897 501,61 \$	299 775 451,64 \$	305 770 960,67 \$	311 886 379,88 \$	318 124 107,48 \$	324 486 589,63 \$	330 976 321,42 \$	337 595 847,85 \$
Blessures graves	82 848 672,60 \$	84 505 646,05 \$	86 195 758,97 \$	87 919 674,15 \$	89 678 067,63 \$	91 471 628,98 \$	93 301 061,56 \$	95 167 082,79 \$	97 070 424,45 \$
Dégâts matériels	128 816 200,75 \$	131 392 524,76 \$	134 020 375,26 \$	136 700 782,76 \$	139 434 798,42 \$	142 223 494,39 \$	145 067 964,28 \$	147 969 323,56 \$	150 928 710,03 \$
Vies sauvées	172 822 255,76 \$	176 278 700,88 \$	179 804 274,89 \$	183 400 360,39 \$	187 068 367,60 \$	190 809 734,95 \$	194 625 929,65 \$	198 518 448,24 \$	202 488 817,21 \$
Sous-total :	672 621 934,60 \$	686 074 373,29 \$	699 795 860,76 \$	713 791 777,97 \$	728 067 613,53 \$	742 628 965,80 \$	757 481 545,12 \$	772 631 176,02 \$	788 083 799,54 \$
Gouvernement									
Taxes	19 756 436,24 \$	20 339 021,39 \$	20 938 786,02 \$	21 556 236,73 \$	22 191 895,06 \$	22 846 297,92 \$	23 519 998,05 \$	24 213 564,51 \$	24 927 583,11 \$
Impôts	3 134 605,65 \$	3 197 297,76 \$	3 261 243,71 \$	3 326 468,59 \$	3 392 997,96 \$	3 460 857,92 \$	3 530 075,08 \$	3 600 676,58 \$	3 672 690,11 \$
Sous-total :	22 891 041,89 \$	23 536 319,14 \$	24 200 029,73 \$	24 882 705,32 \$	25 584 893,02 \$	26 307 155,84 \$	27 050 073,13 \$	27 814 241,09 \$	28 600 273,22 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Sous-total :	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Total des bénéfices :	773 786 353,45 \$	789 449 536,94 \$	805 431 511,88 \$	821 738 817,11 \$	838 378 127,05 \$	855 356 254,55 \$	872 680 153,81 \$	890 356 923,38 \$	908 393 809,16 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	750 895 311,56 \$	765 913 217,79 \$	781 231 482,15 \$	796 856 111,79 \$	812 793 234,03 \$	829 049 098,71 \$	845 630 080,68 \$	862 542 682,30 \$	879 793 535,94 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	502 383 210,85 \$	508 151 748,43 \$	523 063 682,31 \$	524 425 017,93 \$	544 602 637,17 \$	555 705 254,87 \$	562 104 665,53 \$	578 600 023,32 \$	590 401 771,09 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	479 492 168,96 \$	484 615 429,28 \$	498 863 652,58 \$	499 542 312,62 \$	519 017 744,15 \$	529 398 099,03 \$	535 054 592,40 \$	550 785 782,23 \$	561 801 497,88 \$

Tableau 6 : Projection (30 ans) du scénario de 18 % de réduction de la mortalité et d'une réduction de la valeur de la moyenne des médianes pour les autres types d'accidents

Coûts	2037	2038	2039	2040	TOTAUX
Société					
Bruit	(1 721 055,81 \$)	(1 755 476,92 \$)	(1 790 586,46 \$)	(1 826 398,19 \$)	(42 731 244,11 \$)
Pollution de l'air	(445 449,74 \$)	(454 358,73 \$)	(463 445,91 \$)	(472 714,83 \$)	(11 059 851,42 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(303 209,54 \$)	(309 273,73 \$)	(315 459,20 \$)	(321 768,39 \$)	(7 528 239,77 \$)
Sous-total :	(2 469 715,08 \$)	(2 519 109,39 \$)	(2 569 491,57 \$)	(2 620 881,40 \$)	(61 319 335,30 \$)
Gouvernement					
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	(3 482 048,41 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(13 449 709,96 \$)
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	(6 964 096,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(26 899 419,92 \$)
Temps supplémentaire	0,00 \$	(235 038,27 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(907 855,42 \$)
Sous-total :	0,00 \$	(10 681 183,50 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(41 256 985,31 \$)
Propriétaires d'écoles					
Formation	(1 413 216,64 \$)	(1 441 480,97 \$)	(1 470 310,59 \$)	(1 499 716,80 \$)	(37 026 514,91 \$)
1 employé supplémentaire/école	(26 361 540,54 \$)	(26 888 771,35 \$)	(27 426 546,77 \$)	(27 975 077,71 \$)	(654 517 662,15 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	0,00 \$	(5 444 739,82 \$)	0,00 \$	(37 819 309,83 \$)
Usure des voitures et entretien des voitures	(12 781 502,06 \$)	(13 037 132,10 \$)	(13 297 874,74 \$)	(13 563 832,24 \$)	(317 345 597,99 \$)
Sous-total :	(40 556 259,23 \$)	(41 367 384,41 \$)	(47 639 471,92 \$)	(43 038 626,74 \$)	(1 046 709 084,88 \$)
Parents/jeunes					
Guide de la route	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Coût des cours	(107 411 221,28 \$)	(109 559 445,70 \$)	(111 750 634,62 \$)	(113 985 647,31 \$)	(2 666 280 147,75 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(19 430 424,92 \$)	(19 819 033,42 \$)	(20 215 414,09 \$)	(20 619 722,37 \$)	(482 428 417,89 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(145 831 682,03 \$)	(148 748 315,67 \$)	(151 723 281,98 \$)	(154 757 747,62 \$)	(3 620 782 763,43 \$)
Sous-total :	(281 325 904,51 \$)	(286 952 422,60 \$)	(292 691 471,06 \$)	(298 545 300,48 \$)	(6 984 321 869,57 \$)
Total des coûts :	(324 351 878,83 \$)	(341 520 099,91 \$)	(342 900 434,55 \$)	(344 204 808,63 \$)	(8 133 607 275,06 \$)
Bénéfices					
Société					
Blessures légères	344 347 764,81 \$	351 234 720,11 \$	358 259 414,51 \$	365 424 602,80 \$	7 703 868 504,36 \$
Blessures graves	99 011 832,94 \$	100 992 069,60 \$	103 011 910,99 \$	105 072 149,21 \$	2 215 127 319,80 \$
Dégâts matériels	153 947 284,23 \$	157 026 229,92 \$	160 166 754,52 \$	163 370 089,61 \$	3 444 162 429,77 \$
Vies sauvées	206 538 593,55 \$	210 669 365,42 \$	214 882 752,73 \$	219 180 407,79 \$	4 620 753 576,47 \$
Sous-total :	803 845 475,53 \$	819 922 385,04 \$	836 320 832,74 \$	853 047 249,40 \$	17 983 911 830,40 \$
Gouvernement					
Taxes	25 662 656,95 \$	26 419 406,93 \$	27 198 472,23 \$	28 000 510,90 \$	580 470 343,12 \$
Impôts	3 746 143,91 \$	3 821 066,79 \$	3 897 488,13 \$	3 975 437,89 \$	90 816 432,33 \$
Sous-total :	29 408 800,86 \$	30 240 473,72 \$	31 095 960,36 \$	31 975 948,79 \$	671 286 775,45 \$
Propriétaires d'écoles					
Augmentation brute du revenu des écoles	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Sous-total :	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Total des bénéfices :	926 798 207,53 \$	945 577 668,51 \$	964 739 899,05 \$	984 292 766,25 \$	20 977 754 642,64 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	897 389 406,66 \$	915 337 194,79 \$	933 643 938,69 \$	952 316 817,46 \$	20 306 467 867,18 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	602 446 328,70 \$	604 057 568,61 \$	621 839 464,50 \$	640 087 957,63 \$	12 844 147 367,58 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	573 037 527,83 \$	573 817 094,89 \$	590 743 504,14 \$	608 112 008,84 \$	12 172 860 592,12 \$

Tableau 7 : Projection (30 ans) du scénario de 5 % de réduction pour l'ensemble des types d'accidents

Coûts	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Société									
Bruit	(1 008 301,27 \$)	(1 028 467,30 \$)	(1 049 036,64 \$)	(1 070 017,38 \$)	(1 091 417,73 \$)	(1 113 246,08 \$)	(1 135 511,00 \$)	(1 158 221,22 \$)	(1 181 385,65 \$)
Pollution de l'air	(260 972,09 \$)	(266 191,54 \$)	(271 515,37 \$)	(276 945,67 \$)	(282 484,59 \$)	(288 134,28 \$)	(293 896,97 \$)	(299 774,90 \$)	(305 770,40 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(177 638,96 \$)	(181 191,74 \$)	(184 815,57 \$)	(188 511,89 \$)	(192 282,12 \$)	(196 127,77 \$)	(200 050,32 \$)	(204 051,33 \$)	(208 132,35 \$)
Sous-total :	(1 446 912,33 \$)	(1 475 850,57 \$)	(1 505 367,59 \$)	(1 535 474,94 \$)	(1 566 184,44 \$)	(1 597 508,12 \$)	(1 629 458,29 \$)	(1 662 047,45 \$)	(1 695 288,40 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	(2 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 297 371,34 \$)	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	(4 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 594 742,67 \$)	0,00 \$
Temps supplémentaire	(135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(155 072,57 \$)	0,00 \$
Sous-total :	(6 135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(7 047 186,57 \$)	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(2 766 407,46 \$)	(844 508,99 \$)	(861 399,17 \$)	(878 627,15 \$)	(896 199,69 \$)	(914 123,69 \$)	(932 406,16 \$)	(951 054,28 \$)	(970 075,37 \$)
1 employé supplémentaire/école	(15 444 226,02 \$)	(15 753 110,54 \$)	(16 068 172,75 \$)	(16 389 536,21 \$)	(16 717 326,93 \$)	(17 051 673,47 \$)	(17 392 706,94 \$)	(17 740 561,08 \$)	(18 095 372,30 \$)
Ressources matérielles	(11 948 105,64 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 318 737,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(7 488 196,92 \$)	(7 637 960,86 \$)	(7 790 720,08 \$)	(7 946 534,48 \$)	(8 105 465,17 \$)	(8 267 574,47 \$)	(8 432 925,96 \$)	(8 601 584,48 \$)	(8 773 616,17 \$)
Sous-total :	(37 646 936,04 \$)	(24 235 580,39 \$)	(24 720 291,99 \$)	(25 214 697,83 \$)	(29 037 728,79 \$)	(26 233 371,63 \$)	(26 758 039,06 \$)	(27 293 199,84 \$)	(27 839 063,84 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Coût des cours	(62 348 174,62 \$)	(64 186 720,79 \$)	(65 470 455,21 \$)	(66 779 864,32 \$)	(68 115 461,60 \$)	(69 477 770,83 \$)	(70 867 326,25 \$)	(72 284 672,78 \$)	(73 730 366,23 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(11 383 548,46 \$)	(11 611 219,43 \$)	(11 843 443,82 \$)	(12 080 312,69 \$)	(12 321 918,95 \$)	(12 568 357,33 \$)	(12 819 724,47 \$)	(13 076 118,96 \$)	(13 337 641,34 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(85 437 247,31 \$)	(87 145 992,25 \$)	(88 888 912,10 \$)	(90 666 690,34 \$)	(92 480 024,15 \$)	(94 329 624,63 \$)	(96 216 217,12 \$)	(98 140 541,46 \$)	(100 103 352,29 \$)
Sous-total :	(164 238 186,42 \$)	(168 114 532,82 \$)	(171 476 823,48 \$)	(174 906 359,95 \$)	(178 404 487,15 \$)	(181 972 576,89 \$)	(185 612 028,43 \$)	(189 324 269,00 \$)	(193 110 754,38 \$)
Total des coûts :	(209 467 034,78 \$)	(193 825 963,78 \$)	(197 702 483,06 \$)	(201 656 532,72 \$)	(209 008 400,38 \$)	(209 803 456,64 \$)	(213 999 525,78 \$)	(225 326 702,86 \$)	(222 645 106,62 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	3 320 827,74 \$	6 774 488,59 \$	10 364 967,55 \$	14 096 355,87 \$	17 972 853,73 \$	21 998 772,96 \$	26 178 539,83 \$	30 516 697,86 \$	35 017 910,79 \$
Blessures graves	1 150 937,99 \$	2 347 913,50 \$	3 592 307,66 \$	4 885 538,42 \$	6 229 061,49 \$	7 624 371,26 \$	9 073 001,80 \$	10 576 527,81 \$	12 136 565,66 \$
Dégâts matériels	1 541 741,38 \$	3 145 152,41 \$	4 812 083,19 \$	6 544 433,14 \$	8 344 152,25 \$	10 213 242,35 \$	12 153 758,40 \$	14 167 809,79 \$	16 257 561,74 \$
Vies sauvées	3 734 664,28 \$	7 618 715,12 \$	11 656 634,14 \$	15 853 022,43 \$	20 212 603,60 \$	24 740 226,81 \$	29 440 869,90 \$	34 319 642,63 \$	39 381 789,91 \$
Sous-total :	9 748 171,39 \$	19 886 269,63 \$	30 425 992,54 \$	41 379 349,85 \$	52 758 671,06 \$	64 576 613,38 \$	76 846 169,93 \$	89 580 678,08 \$	102 793 828,10 \$
Gouvernement									
Taxes	11 709 074,92 \$	12 054 356,48 \$	12 409 819,83 \$	12 775 765,21 \$	13 152 501,73 \$	13 540 347,59 \$	13 939 630,40 \$	14 350 687,41 \$	14 773 865,82 \$
Impôts	0,00 \$	2 238 618,00 \$	2 283 390,36 \$	2 329 058,17 \$	2 375 639,33 \$	2 423 152,12 \$	2 471 615,16 \$	2 521 047,46 \$	2 571 468,41 \$
Sous-total :	11 709 074,92 \$	14 292 974,48 \$	14 693 210,19 \$	15 104 823,38 \$	15 528 141,06 \$	15 963 499,71 \$	16 411 245,56 \$	16 871 734,87 \$	17 345 334,23 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Sous-total :	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Total des bénéfices :	76 261 085,00 \$	90 079 159,57 \$	102 137 116,50 \$	114 642 445,28 \$	127 608 249,61 \$	141 047 979,33 \$	154 975 439,05 \$	169 404 796,99 \$	184 350 594,05 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	64 552 010,08 \$	75 786 185,10 \$	87 443 906,31 \$	99 537 621,90 \$	112 080 108,55 \$	125 084 479,62 \$	138 564 193,49 \$	152 533 062,12 \$	167 005 259,82 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	(133 205 949,78 \$)	(103 746 804,21 \$)	(95 565 366,56 \$)	(87 014 087,44 \$)	(81 400 150,76 \$)	(68 755 477,31 \$)	(59 024 086,72 \$)	(55 921 905,87 \$)	(38 294 512,57 \$)
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	(144 915 024,70 \$)	(118 039 778,69 \$)	(110 258 576,75 \$)	(102 118 910,82 \$)	(96 928 291,82 \$)	(84 718 977,02 \$)	(75 435 332,29 \$)	(72 793 640,74 \$)	(55 639 846,80 \$)

Tableau 7 : Projection (30 ans) du scénario de 5 % de réduction pour l'ensemble des types d'accidents

Coûts	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Société									
Bruit	(1 205 013,36 \$)	(1 229 113,63 \$)	(1 253 695,90 \$)	(1 278 769,82 \$)	(1 304 345,21 \$)	(1 330 432,12 \$)	(1 357 040,76 \$)	(1 384 181,57 \$)	(1 411 865,21 \$)
Pollution de l'air	(311 885,81 \$)	(318 123,53 \$)	(324 486,00 \$)	(330 975,72 \$)	(337 595,23 \$)	(344 347,14 \$)	(351 234,08 \$)	(358 258,76 \$)	(365 423,94 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(212 295,00 \$)	(216 540,90 \$)	(220 871,72 \$)	(225 289,15 \$)	(229 794,94 \$)	(234 390,83 \$)	(239 078,65 \$)	(243 860,22 \$)	(248 737,43 \$)
Sous-total :	(1 729 194,17 \$)	(1 763 778,05 \$)	(1 799 053,61 \$)	(1 835 034,69 \$)	(1 871 735,38 \$)	(1 909 170,09 \$)	(1 947 353,49 \$)	(1 986 300,56 \$)	(2 026 026,57 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 638 957,53 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(5 277 915,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(178 129,63 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(8 095 002,21 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(989 476,88 \$)	(1 009 266,41 \$)	(1 029 451,74 \$)	(1 050 040,78 \$)	(1 071 041,59 \$)	(1 092 462,42 \$)	(1 114 311,67 \$)	(1 136 597,91 \$)	(1 159 329,86 \$)
1 employé supplémentaire/école	(18 457 279,74 \$)	(18 826 425,34 \$)	(19 202 953,85 \$)	(19 587 012,92 \$)	(19 978 753,18 \$)	(20 378 328,25 \$)	(20 785 894,81 \$)	(21 201 612,71 \$)	(21 625 644,96 \$)
Ressources matérielles	(3 664 153,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 045 521,89 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(8 949 088,49 \$)	(9 128 070,26 \$)	(9 310 631,67 \$)	(9 496 844,30 \$)	(9 686 781,19 \$)	(9 880 516,81 \$)	(10 078 127,15 \$)	(10 279 689,69 \$)	(10 485 283,48 \$)
Sous-total :	(32 059 998,93 \$)	(28 963 762,01 \$)	(29 543 037,26 \$)	(30 133 898,00 \$)	(30 736 575,96 \$)	(35 396 829,37 \$)	(31 978 333,63 \$)	(32 617 900,30 \$)	(33 270 258,31 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Coût des cours	(75 204 973,56 \$)	(76 709 073,03 \$)	(78 243 254,49 \$)	(79 808 119,58 \$)	(81 404 281,97 \$)	(83 032 367,61 \$)	(84 693 014,96 \$)	(86 386 875,26 \$)	(88 114 612,76 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(13 604 394,17 \$)	(13 876 482,05 \$)	(14 154 011,69 \$)	(14 437 091,93 \$)	(14 725 833,76 \$)	(15 020 350,44 \$)	(15 320 757,45 \$)	(15 627 172,60 \$)	(15 939 716,05 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(102 105 419,34 \$)	(104 147 527,73 \$)	(106 230 478,28 \$)	(108 355 087,85 \$)	(110 522 189,60 \$)	(112 732 633,40 \$)	(114 987 286,06 \$)	(117 287 031,78 \$)	(119 632 772,42 \$)
Sous-total :	(196 972 969,47 \$)	(200 912 428,86 \$)	(204 930 677,43 \$)	(209 029 290,98 \$)	(213 209 876,80 \$)	(217 474 074,34 \$)	(221 823 555,82 \$)	(226 260 026,94 \$)	(230 785 227,48 \$)
Total des coûts :	(230 762 162,56 \$)	(231 639 968,92 \$)	(236 272 768,30 \$)	(240 998 223,67 \$)	(245 818 188,14 \$)	(262 875 076,00 \$)	(255 749 242,94 \$)	(260 864 227,80 \$)	(266 081 512,36 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	35 718 269,00 \$	36 432 634,38 \$	37 161 287,07 \$	37 904 512,81 \$	38 662 603,07 \$	39 435 855,13 \$	40 224 572,23 \$	41 029 063,68 \$	41 849 644,95 \$
Blessures graves	12 379 296,98 \$	12 626 882,92 \$	12 879 420,57 \$	13 137 008,99 \$	13 399 749,16 \$	13 667 744,15 \$	13 941 099,03 \$	14 219 921,01 \$	14 504 319,43 \$
Dégâts matériels	16 582 712,97 \$	16 914 367,23 \$	17 252 654,57 \$	17 597 707,67 \$	17 949 661,82 \$	18 308 655,06 \$	18 674 828,16 \$	19 048 324,72 \$	19 429 291,21 \$
Vies sauvées	40 169 425,71 \$	40 972 814,23 \$	41 792 270,51 \$	42 628 115,92 \$	43 480 678,24 \$	44 350 291,81 \$	45 237 297,64 \$	46 142 043,59 \$	47 064 884,47 \$
Sous-total :	104 849 704,66 \$	106 946 698,76 \$	109 085 632,73 \$	111 267 345,39 \$	113 492 692,29 \$	115 762 546,14 \$	118 077 797,06 \$	120 439 353,00 \$	122 848 140,06 \$
Gouvernement									
Taxes	15 209 523,07 \$	15 658 027,15 \$	16 119 756,88 \$	16 595 102,27 \$	17 084 464,82 \$	17 588 257,87 \$	18 106 906,97 \$	18 640 850,18 \$	19 190 538,50 \$
Impôts	2 622 897,78 \$	2 675 355,74 \$	2 728 862,85 \$	2 783 440,11 \$	2 839 108,91 \$	2 895 891,09 \$	2 953 808,91 \$	3 012 885,09 \$	3 073 142,79 \$
Sous-total :	17 832 420,85 \$	18 333 382,88 \$	18 848 619,73 \$	19 378 542,38 \$	19 923 573,73 \$	20 484 148,96 \$	21 060 715,88 \$	21 653 735,26 \$	22 263 681,29 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Sous-total :	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Total des bénéfices :	188 177 785,87 \$	192 085 655,20 \$	196 075 937,49 \$	200 150 406,49 \$	204 310 875,13 \$	208 559 196,39 \$	212 897 264,25 \$	217 327 014,61 \$	221 850 426,22 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	170 345 365,01 \$	173 752 272,31 \$	177 227 317,76 \$	180 771 864,12 \$	184 387 301,40 \$	188 075 047,43 \$	191 836 548,37 \$	195 673 279,34 \$	199 586 744,93 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	(42 584 376,70 \$)	(39 554 313,73 \$)	(40 196 830,81 \$)	(40 847 817,18 \$)	(41 507 313,02 \$)	(54 315 879,62 \$)	(42 851 978,69 \$)	(43 537 213,19 \$)	(44 231 086,14 \$)
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	(60 416 797,55 \$)	(57 887 696,61 \$)	(59 045 450,54 \$)	(60 226 359,55 \$)	(61 430 886,74 \$)	(74 800 028,58 \$)	(63 912 694,57 \$)	(65 190 948,46 \$)	(66 494 767,43 \$)

Tableau 7 : Projection (30 ans) du scénario de 5 % de réduction pour l'ensemble des types d'accidents

Coûts	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Société									
Bruit	(1 440 102,51 \$)	(1 468 904,56 \$)	(1 498 282,65 \$)	(1 528 248,30 \$)	(1 558 813,27 \$)	(1 589 989,54 \$)	(1 621 789,33 \$)	(1 654 225,11 \$)	(1 687 309,62 \$)
Pollution de l'air	(372 732,41 \$)	(380 187,06 \$)	(387 790,80 \$)	(395 546,62 \$)	(403 457,55 \$)	(411 526,70 \$)	(419 757,24 \$)	(428 152,38 \$)	(436 715,43 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(253 712,18 \$)	(258 786,42 \$)	(263 962,15 \$)	(269 241,39 \$)	(274 626,22 \$)	(280 118,74 \$)	(285 721,12 \$)	(291 435,54 \$)	(297 264,25 \$)
Sous-total :	(2 066 547,10 \$)	(2 107 878,04 \$)	(2 150 035,60 \$)	(2 193 036,32 \$)	(2 236 897,04 \$)	(2 281 634,98 \$)	(2 327 267,68 \$)	(2 373 813,04 \$)	(2 421 289,30 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 031 332,69 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(6 062 665,38 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(204 614,96 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(9 298 613,02 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(1 182 516,46 \$)	(1 206 166,79 \$)	(1 230 290,13 \$)	(1 254 895,93 \$)	(1 279 993,85 \$)	(1 305 593,73 \$)	(1 331 705,60 \$)	(1 358 339,71 \$)	(1 385 506,51 \$)
1 employé supplémentaire/école	(22 058 157,86 \$)	(22 499 321,02 \$)	(22 949 307,44 \$)	(23 408 293,59 \$)	(23 876 459,46 \$)	(24 353 988,65 \$)	(24 841 068,42 \$)	(25 337 889,79 \$)	(25 844 647,58 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	(4 466 583,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 931 468,61 \$)	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(10 694 989,15 \$)	(10 908 888,94 \$)	(11 127 066,71 \$)	(11 349 608,05 \$)	(11 576 600,21 \$)	(11 808 132,21 \$)	(12 044 294,86 \$)	(12 285 180,75 \$)	(12 530 884,37 \$)
Sous-total :	(33 935 663,47 \$)	(39 080 959,80 \$)	(35 306 664,28 \$)	(36 012 797,56 \$)	(36 733 053,52 \$)	(37 467 714,59 \$)	(43 148 537,48 \$)	(38 981 410,25 \$)	(39 761 038,46 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Coût des cours	(89 876 905,02 \$)	(91 674 443,12 \$)	(93 507 931,98 \$)	(95 378 090,62 \$)	(97 285 652,43 \$)	(99 231 365,48 \$)	(101 215 992,79 \$)	(103 240 312,65 \$)	(105 305 118,90 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(16 258 510,37 \$)	(16 583 680,58 \$)	(16 915 354,19 \$)	(17 253 661,27 \$)	(17 598 734,50 \$)	(17 950 709,19 \$)	(18 309 723,37 \$)	(18 675 917,84 \$)	(19 049 436,20 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(122 025 427,87 \$)	(124 465 936,43 \$)	(126 955 255,15 \$)	(129 494 360,26 \$)	(132 084 247,46 \$)	(134 725 932,41 \$)	(137 420 451,06 \$)	(140 168 860,08 \$)	(142 972 237,28 \$)
Sous-total :	(235 400 932,03 \$)	(240 108 950,67 \$)	(244 911 129,68 \$)	(249 809 352,28 \$)	(254 805 539,32 \$)	(259 901 650,11 \$)	(265 099 683,11 \$)	(270 401 676,77 \$)	(275 809 710,31 \$)
Total des coûts :	(271 403 142,60 \$)	(281 297 788,51 \$)	(282 367 829,57 \$)	(297 313 799,18 \$)	(293 775 489,88 \$)	(299 650 999,68 \$)	(310 575 488,28 \$)	(311 756 900,06 \$)	(317 992 038,07 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	42 686 637,85 \$	43 540 370,61 \$	44 411 178,02 \$	45 299 401,58 \$	46 205 389,61 \$	47 129 497,40 \$	48 072 087,35 \$	49 033 529,10 \$	50 014 199,68 \$
Blessures graves	14 794 405,82 \$	15 090 293,94 \$	15 392 099,82 \$	15 699 941,81 \$	16 013 940,65 \$	16 334 219,46 \$	16 660 903,85 \$	16 994 121,93 \$	17 334 004,37 \$
Dégâts matériels	19 817 877,04 \$	20 214 234,58 \$	20 618 519,27 \$	21 030 889,66 \$	21 451 507,45 \$	21 880 537,60 \$	22 318 148,35 \$	22 764 511,32 \$	23 219 801,54 \$
Vies sauvées	48 006 182,16 \$	48 966 305,80 \$	49 945 631,91 \$	50 944 544,55 \$	51 963 435,44 \$	53 002 704,15 \$	54 062 758,24 \$	55 144 013,40 \$	56 246 893,67 \$
Sous-total :	125 305 102,87 \$	127 811 204,92 \$	130 367 429,02 \$	132 974 777,60 \$	135 634 273,15 \$	138 346 958,62 \$	141 113 897,79 \$	143 936 175,75 \$	146 814 899,26 \$
Gouvernement									
Taxes	19 756 436,24 \$	20 339 021,39 \$	20 938 786,02 \$	21 556 236,73 \$	22 191 895,06 \$	22 846 297,92 \$	23 519 998,05 \$	24 213 564,51 \$	24 927 583,11 \$
Impôts	3 134 605,65 \$	3 197 297,76 \$	3 261 243,71 \$	3 326 468,59 \$	3 392 997,96 \$	3 460 857,92 \$	3 530 075,08 \$	3 600 676,58 \$	3 672 690,11 \$
Sous-total :	22 891 041,89 \$	23 536 319,14 \$	24 200 029,73 \$	24 882 705,32 \$	25 584 893,02 \$	26 307 155,84 \$	27 050 073,13 \$	27 814 241,09 \$	28 600 273,22 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Sous-total :	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Total des bénéfices :	226 469 521,72 \$	231 186 368,57 \$	236 003 080,14 \$	240 921 816,74 \$	245 944 786,67 \$	251 074 247,36 \$	256 312 506,48 \$	261 661 923,10 \$	267 124 908,88 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	203 578 479,83 \$	207 650 049,42 \$	211 803 050,41 \$	216 039 111,42 \$	220 359 893,65 \$	224 767 091,52 \$	229 262 433,35 \$	233 847 682,02 \$	238 524 635,66 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	(44 933 620,89 \$)	(50 111 419,94 \$)	(46 364 749,42 \$)	(56 391 982,44 \$)	(47 830 703,21 \$)	(48 576 752,32 \$)	(54 262 981,80 \$)	(50 094 976,96 \$)	(50 867 129,19 \$)
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	(67 824 662,78 \$)	(73 647 739,09 \$)	(70 564 779,15 \$)	(81 274 687,76 \$)	(73 415 596,23 \$)	(74 883 908,16 \$)	(81 313 054,93 \$)	(77 909 218,05 \$)	(79 467 402,41 \$)

Tableau 7 : Projection (30 ans) du scénario de 5 % de réduction pour l'ensemble des types d'accidents

Coûts	2037	2038	2039	2040	TOTAUX
Société					
Bruit	(1 721 055,81 \$)	(1 755 476,92 \$)	(1 790 586,46 \$)	(1 826 398,19 \$)	(42 731 244,11 \$)
Pollution de l'air	(445 449,74 \$)	(454 358,73 \$)	(463 445,91 \$)	(472 714,83 \$)	(11 059 851,42 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(303 209,54 \$)	(309 273,73 \$)	(315 459,20 \$)	(321 768,39 \$)	(7 528 239,77 \$)
Sous-total :	(2 469 715,08 \$)	(2 519 109,39 \$)	(2 569 491,57 \$)	(2 620 881,40 \$)	(61 319 335,30 \$)
Gouvernement					
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	(3 482 048,41 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(13 449 709,96 \$)
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	(6 964 096,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(26 899 419,92 \$)
Temps supplémentaire	0,00 \$	(235 038,27 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(907 855,42 \$)
Sous-total :	0,00 \$	(10 681 183,50 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(41 256 985,31 \$)
Propriétaires d'écoles					
Formation	(1 413 216,64 \$)	(1 441 480,97 \$)	(1 470 310,59 \$)	(1 499 716,80 \$)	(37 026 514,91 \$)
1 employé supplémentaire/école	(26 361 540,54 \$)	(26 888 771,35 \$)	(27 426 546,77 \$)	(27 975 077,71 \$)	(654 517 662,15 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	0,00 \$	(5 444 739,82 \$)	0,00 \$	(37 819 309,83 \$)
Usure des voitures et entretien des voitures	(12 781 502,06 \$)	(13 037 132,10 \$)	(13 297 874,74 \$)	(13 563 832,24 \$)	(317 345 597,99 \$)
Sous-total :	(40 556 259,23 \$)	(41 367 384,41 \$)	(47 639 471,92 \$)	(43 038 626,74 \$)	(1 046 709 084,88 \$)
Parents/jeunes					
Guide de la route	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Coût des cours	(107 411 221,28 \$)	(109 559 445,70 \$)	(111 750 634,62 \$)	(113 985 647,31 \$)	(2 666 280 147,75 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(19 430 424,92 \$)	(19 819 033,42 \$)	(20 215 414,09 \$)	(20 619 722,37 \$)	(482 428 417,89 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(145 831 682,03 \$)	(148 748 315,67 \$)	(151 723 281,98 \$)	(154 757 747,62 \$)	(3 620 782 763,43 \$)
Sous-total :	(281 325 904,51 \$)	(286 952 422,60 \$)	(292 691 471,06 \$)	(298 545 300,48 \$)	(6 984 321 869,57 \$)
Total des coûts :	(324 351 878,83 \$)	(341 520 099,91 \$)	(342 900 434,55 \$)	(344 204 808,63 \$)	(8 133 607 275,06 \$)
Bénéfices					
Société					
Blessures légères	51 014 483,68 \$	52 034 773,35 \$	53 075 468,82 \$	54 136 978,19 \$	1 141 313 852,50 \$
Blessures graves	17 680 684,45 \$	18 034 298,14 \$	18 394 984,11 \$	18 762 883,79 \$	395 558 449,96 \$
Dégâts matériels	23 684 197,57 \$	24 157 881,53 \$	24 641 039,16 \$	25 133 859,94 \$	529 871 143,04 \$
Vies sauvées	57 371 831,54 \$	58 519 268,17 \$	59 689 653,54 \$	60 883 446,61 \$	1 283 542 660,13 \$
Sous-total :	149 751 197,25 \$	152 746 221,19 \$	155 801 145,61 \$	158 917 168,53 \$	3 350 286 105,63 \$
Gouvernement					
Taxes	25 662 656,95 \$	26 419 406,93 \$	27 198 472,23 \$	28 000 510,90 \$	580 470 343,12 \$
Impôts	3 746 143,91 \$	3 821 066,79 \$	3 897 488,13 \$	3 975 437,89 \$	90 816 432,33 \$
Sous-total :	29 408 800,86 \$	30 240 473,72 \$	31 095 960,36 \$	31 975 948,79 \$	671 286 775,45 \$
Propriétaires d'écoles					
Augmentation brute du revenu des écoles	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Sous-total :	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Total des bénéfices :	272 703 929,24 \$	278 401 504,66 \$	284 220 211,92 \$	290 162 685,38 \$	6 344 128 917,88 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	243 295 128,37 \$	248 161 030,94 \$	253 124 251,56 \$	258 186 736,59 \$	5 672 842 142,42 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	(51 647 949,59 \$)	(63 118 595,25 \$)	(58 680 222,64 \$)	(54 042 123,25 \$)	(1 789 478 357,18 \$)
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	(81 056 750,45 \$)	(93 359 068,97 \$)	(89 776 182,99 \$)	(86 018 072,04 \$)	(2 460 765 132,64 \$)

Tableau 8 : Projection (30 ans) du scénario de 15 % de réduction pour l'ensemble des types d'accidents

Coûts	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Société									
Bruit	(1 008 301,27 \$)	(1 028 467,30 \$)	(1 049 036,64 \$)	(1 070 017,38 \$)	(1 091 417,73 \$)	(1 113 246,08 \$)	(1 135 511,00 \$)	(1 158 221,22 \$)	(1 181 385,65 \$)
Pollution de l'air	(260 972,09 \$)	(266 191,54 \$)	(271 515,37 \$)	(276 945,67 \$)	(282 484,59 \$)	(288 134,28 \$)	(293 896,97 \$)	(299 774,90 \$)	(305 770,40 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(177 638,96 \$)	(181 191,74 \$)	(184 815,57 \$)	(188 511,89 \$)	(192 282,12 \$)	(196 127,77 \$)	(200 050,32 \$)	(204 051,33 \$)	(208 132,35 \$)
Sous-total :	(1 446 912,33 \$)	(1 475 850,57 \$)	(1 505 367,59 \$)	(1 535 474,94 \$)	(1 566 184,44 \$)	(1 597 508,12 \$)	(1 629 458,29 \$)	(1 662 047,45 \$)	(1 695 288,40 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	(2 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 297 371,34 \$)	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	(4 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 594 742,67 \$)	0,00 \$
Temps supplémentaire	(135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(155 072,57 \$)	0,00 \$
Sous-total :	(6 135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(7 047 186,57 \$)	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(2 766 407,46 \$)	(844 508,99 \$)	(861 399,17 \$)	(878 627,15 \$)	(896 199,69 \$)	(914 123,69 \$)	(932 406,16 \$)	(951 054,28 \$)	(970 075,37 \$)
1 employé supplémentaire/école	(15 444 226,02 \$)	(15 753 110,54 \$)	(16 068 172,75 \$)	(16 389 536,21 \$)	(16 717 326,93 \$)	(17 051 673,47 \$)	(17 392 706,94 \$)	(17 740 561,08 \$)	(18 095 372,30 \$)
Ressources matérielles	(11 948 105,64 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 318 737,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(7 488 196,92 \$)	(7 637 960,86 \$)	(7 790 720,08 \$)	(7 946 534,48 \$)	(8 105 465,17 \$)	(8 267 574,47 \$)	(8 432 925,96 \$)	(8 601 584,48 \$)	(8 773 616,17 \$)
Sous-total :	(37 646 936,04 \$)	(24 235 580,39 \$)	(24 720 291,99 \$)	(25 214 697,83 \$)	(29 037 728,79 \$)	(26 233 371,63 \$)	(26 758 039,06 \$)	(27 293 199,84 \$)	(27 839 063,84 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Coût des cours	(62 348 174,62 \$)	(64 186 720,79 \$)	(65 470 455,21 \$)	(66 779 864,32 \$)	(68 115 461,60 \$)	(69 477 770,83 \$)	(70 867 326,25 \$)	(72 284 672,78 \$)	(73 730 366,23 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(11 383 548,46 \$)	(11 611 219,43 \$)	(11 843 443,82 \$)	(12 080 312,69 \$)	(12 321 918,95 \$)	(12 568 357,33 \$)	(12 819 724,47 \$)	(13 076 118,96 \$)	(13 337 641,34 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(85 437 247,31 \$)	(87 145 992,25 \$)	(88 888 912,10 \$)	(90 666 690,34 \$)	(92 480 024,15 \$)	(94 329 624,63 \$)	(96 216 217,12 \$)	(98 140 541,46 \$)	(100 103 352,29 \$)
Sous-total :	(164 238 186,42 \$)	(168 114 532,82 \$)	(171 476 823,48 \$)	(174 906 359,95 \$)	(178 404 487,15 \$)	(181 972 576,89 \$)	(185 612 028,43 \$)	(189 324 269,00 \$)	(193 110 754,38 \$)
Total des coûts :	(209 467 034,78 \$)	(193 825 963,78 \$)	(197 702 483,06 \$)	(201 656 532,72 \$)	(209 008 400,38 \$)	(209 803 456,64 \$)	(213 999 525,78 \$)	(225 326 702,86 \$)	(222 645 106,62 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	9 962 483,23 \$	20 323 465,78 \$	31 094 902,64 \$	42 289 067,60 \$	53 918 561,19 \$	65 996 318,89 \$	78 535 619,48 \$	91 550 093,57 \$	105 053 732,37 \$
Blessures graves	3 452 813,98 \$	7 043 740,51 \$	10 776 922,99 \$	14 656 615,26 \$	18 687 184,46 \$	22 873 113,78 \$	27 219 005,39 \$	31 729 583,43 \$	36 409 696,99 \$
Dégâts matériels	4 625 224,13 \$	9 435 457,23 \$	14 436 249,57 \$	19 633 299,41 \$	25 032 456,75 \$	30 639 727,06 \$	36 461 275,20 \$	42 503 429,37 \$	48 772 685,21 \$
Vies sauvées	11 203 992,83 \$	22 856 145,37 \$	34 969 902,42 \$	47 559 067,30 \$	60 637 810,80 \$	74 220 680,42 \$	88 322 609,70 \$	102 958 927,88 \$	118 145 369,74 \$
Sous-total :	29 244 514,17 \$	59 658 808,90 \$	91 277 977,62 \$	124 138 049,56 \$	158 276 013,19 \$	193 729 840,15 \$	230 538 509,78 \$	268 742 034,25 \$	308 381 484,30 \$
Gouvernement									
Taxes	11 709 074,92 \$	12 054 356,48 \$	12 409 819,83 \$	12 775 765,21 \$	13 152 501,73 \$	13 540 347,59 \$	13 939 630,40 \$	14 350 687,41 \$	14 773 865,82 \$
Impôts	0,00 \$	2 238 618,00 \$	2 283 390,36 \$	2 329 058,17 \$	2 375 639,33 \$	2 423 152,12 \$	2 471 615,16 \$	2 521 047,46 \$	2 571 468,41 \$
Sous-total :	11 709 074,92 \$	14 292 974,48 \$	14 693 210,19 \$	15 104 823,38 \$	15 528 141,06 \$	15 963 499,71 \$	16 411 245,56 \$	16 871 734,87 \$	17 345 334,23 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Sous-total :	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Total des bénéfices :	95 757 427,78 \$	129 851 698,84 \$	162 989 101,58 \$	197 401 144,99 \$	233 125 591,74 \$	270 201 206,10 \$	308 667 778,90 \$	348 566 153,16 \$	389 938 250,25 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	84 048 352,86 \$	115 558 724,37 \$	148 295 891,39 \$	182 296 321,61 \$	217 597 450,68 \$	254 237 706,39 \$	292 256 533,34 \$	331 694 418,29 \$	372 592 916,02 \$
TOTAL GÉNÉRAL:	(113 709 607,00 \$)	(63 974 264,94 \$)	(34 713 381,48 \$)	(4 255 387,73 \$)	24 117 191,36 \$	60 397 749,45 \$	94 668 253,13 \$	123 239 450,30 \$	167 293 143,64 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ:	(125 418 681,92 \$)	(78 267 239,42 \$)	(49 406 591,67 \$)	(19 360 211,11 \$)	8 589 050,30 \$	44 434 249,74 \$	78 257 007,56 \$	106 367 715,43 \$	149 947 809,40 \$

Tableau 8 : Projection (30 ans) du scénario de 15 % de réduction pour l'ensemble des types d'accidents

Coûts	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Société									
Bruit	(1 205 013,36 \$)	(1 229 113,63 \$)	(1 253 695,90 \$)	(1 278 769,82 \$)	(1 304 345,21 \$)	(1 330 432,12 \$)	(1 357 040,76 \$)	(1 384 181,57 \$)	(1 411 865,21 \$)
Pollution de l'air	(311 885,81 \$)	(318 123,53 \$)	(324 486,00 \$)	(330 975,72 \$)	(337 595,23 \$)	(344 347,14 \$)	(351 234,08 \$)	(358 258,76 \$)	(365 423,94 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(212 295,00 \$)	(216 540,90 \$)	(220 871,72 \$)	(225 289,15 \$)	(229 794,94 \$)	(234 390,83 \$)	(239 078,65 \$)	(243 860,22 \$)	(248 737,43 \$)
Sous-total :	(1 729 194,17 \$)	(1 763 778,05 \$)	(1 799 053,61 \$)	(1 835 034,69 \$)	(1 871 735,38 \$)	(1 909 170,09 \$)	(1 947 353,49 \$)	(1 986 300,56 \$)	(2 026 026,57 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 638 957,53 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(5 277 915,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(178 129,63 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(8 095 002,21 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(989 476,88 \$)	(1 009 266,41 \$)	(1 029 451,74 \$)	(1 050 040,78 \$)	(1 071 041,59 \$)	(1 092 462,42 \$)	(1 114 311,67 \$)	(1 136 597,91 \$)	(1 159 329,86 \$)
1 employé supplémentaire/école	(18 457 279,74 \$)	(18 826 425,34 \$)	(19 202 953,85 \$)	(19 587 012,92 \$)	(19 978 753,18 \$)	(20 378 328,25 \$)	(20 785 894,81 \$)	(21 201 612,71 \$)	(21 625 644,96 \$)
Ressources matérielles	(3 664 153,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 045 521,89 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(8 949 088,49 \$)	(9 128 070,26 \$)	(9 310 631,67 \$)	(9 496 844,30 \$)	(9 686 781,19 \$)	(9 880 516,81 \$)	(10 078 127,15 \$)	(10 279 689,69 \$)	(10 485 283,48 \$)
Sous-total :	(32 059 998,93 \$)	(28 963 762,01 \$)	(29 543 037,26 \$)	(30 133 898,00 \$)	(30 736 575,96 \$)	(35 396 829,37 \$)	(31 978 333,63 \$)	(32 617 900,30 \$)	(33 270 258,31 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Coût des cours	(75 204 973,56 \$)	(76 709 073,03 \$)	(78 243 254,49 \$)	(79 808 119,58 \$)	(81 404 281,97 \$)	(83 032 367,61 \$)	(84 693 014,96 \$)	(86 386 875,26 \$)	(88 114 612,76 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(13 604 394,17 \$)	(13 876 482,05 \$)	(14 154 011,69 \$)	(14 437 091,93 \$)	(14 725 833,76 \$)	(15 020 350,44 \$)	(15 320 757,45 \$)	(15 627 172,60 \$)	(15 939 716,05 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(102 105 419,34 \$)	(104 147 527,73 \$)	(106 230 478,28 \$)	(108 355 087,85 \$)	(110 522 189,60 \$)	(112 732 633,40 \$)	(114 987 286,06 \$)	(117 287 031,78 \$)	(119 632 772,42 \$)
Sous-total :	(196 972 969,47 \$)	(200 912 428,86 \$)	(204 930 677,43 \$)	(209 029 290,98 \$)	(213 209 876,80 \$)	(217 474 074,34 \$)	(221 823 555,82 \$)	(226 260 026,94 \$)	(230 785 227,48 \$)
Total des coûts :	(230 762 162,56 \$)	(231 639 968,92 \$)	(236 272 768,30 \$)	(240 998 223,67 \$)	(245 818 188,14 \$)	(262 875 076,00 \$)	(255 749 242,94 \$)	(260 864 227,80 \$)	(266 081 512,36 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	107 154 807,01 \$	109 297 903,15 \$	111 483 861,22 \$	113 713 538,44 \$	115 987 809,21 \$	118 307 565,39 \$	120 673 716,70 \$	123 087 191,04 \$	125 548 934,86 \$
Blessures graves	37 137 890,93 \$	37 880 648,75 \$	38 638 261,72 \$	39 411 026,96 \$	40 199 247,49 \$	41 003 232,44 \$	41 823 297,09 \$	42 659 763,04 \$	43 512 958,30 \$
Dégâts matériels	49 748 138,91 \$	50 743 101,69 \$	51 757 963,72 \$	52 793 123,00 \$	53 848 985,46 \$	54 925 965,17 \$	56 024 484,47 \$	57 144 974,16 \$	58 287 873,64 \$
Vies sauvées	120 508 277,14 \$	122 918 442,68 \$	125 376 811,54 \$	127 884 347,77 \$	130 442 034,72 \$	133 050 875,42 \$	135 711 892,92 \$	138 426 130,78 \$	141 194 653,40 \$
Sous-total :	314 549 113,99 \$	320 840 096,27 \$	327 256 898,20 \$	333 802 036,16 \$	340 478 076,88 \$	347 287 638,42 \$	354 233 391,19 \$	361 318 059,01 \$	368 544 420,19 \$
Gouvernement									
Taxes	15 209 523,07 \$	15 658 027,15 \$	16 119 756,88 \$	16 595 102,27 \$	17 084 464,82 \$	17 588 257,87 \$	18 106 906,97 \$	18 640 850,18 \$	19 190 538,50 \$
Impôts	2 622 897,78 \$	2 675 355,74 \$	2 728 862,85 \$	2 783 440,11 \$	2 839 108,91 \$	2 895 891,09 \$	2 953 808,91 \$	3 012 885,09 \$	3 073 142,79 \$
Sous-total :	17 832 420,85 \$	18 333 382,88 \$	18 848 619,73 \$	19 378 542,38 \$	19 923 573,73 \$	20 484 148,96 \$	21 060 715,88 \$	21 653 735,26 \$	22 263 681,29 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Sous-total :	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Total des bénéfices :	397 877 195,19 \$	405 979 052,71 \$	414 247 202,95 \$	422 685 097,26 \$	431 296 259,71 \$	440 084 288,67 \$	449 052 858,38 \$	458 205 720,62 \$	467 546 706,35 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	380 044 774,34 \$	387 645 669,83 \$	395 398 583,22 \$	403 306 554,89 \$	411 372 685,99 \$	419 600 139,71 \$	427 992 142,50 \$	436 551 985,35 \$	445 283 025,06 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	167 115 032,63 \$	174 339 083,79 \$	177 974 434,65 \$	181 686 873,60 \$	185 478 071,57 \$	177 209 212,66 \$	193 303 615,43 \$	197 341 492,81 \$	201 465 193,99 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	149 282 611,78 \$	156 005 700,90 \$	159 125 814,92 \$	162 308 331,22 \$	165 554 497,85 \$	156 725 063,70 \$	172 242 899,56 \$	175 687 757,55 \$	179 201 512,70 \$

Tableau 8 : Projection (30 ans) du scénario de 15 % de réduction pour l'ensemble des types d'accidents

Coûts	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Société									
Bruit	(1 440 102,51 \$)	(1 468 904,56 \$)	(1 498 282,65 \$)	(1 528 248,30 \$)	(1 558 813,27 \$)	(1 589 989,54 \$)	(1 621 789,33 \$)	(1 654 225,11 \$)	(1 687 309,62 \$)
Pollution de l'air	(372 732,41 \$)	(380 187,06 \$)	(387 790,80 \$)	(395 546,62 \$)	(403 457,55 \$)	(411 526,70 \$)	(419 757,24 \$)	(428 152,38 \$)	(436 715,43 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(253 712,18 \$)	(258 786,42 \$)	(263 962,15 \$)	(269 241,39 \$)	(274 626,22 \$)	(280 118,74 \$)	(285 721,12 \$)	(291 435,54 \$)	(297 264,25 \$)
Sous-total :	(2 066 547,10 \$)	(2 107 878,04 \$)	(2 150 035,60 \$)	(2 193 036,32 \$)	(2 236 897,04 \$)	(2 281 634,98 \$)	(2 327 267,68 \$)	(2 373 813,04 \$)	(2 421 289,30 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 031 332,69 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(6 062 665,38 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(204 614,96 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(9 298 613,02 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(1 182 516,46 \$)	(1 206 166,79 \$)	(1 230 290,13 \$)	(1 254 895,93 \$)	(1 279 993,85 \$)	(1 305 593,73 \$)	(1 331 705,60 \$)	(1 358 339,71 \$)	(1 385 506,51 \$)
1 employé supplémentaire/école	(22 058 157,86 \$)	(22 499 321,02 \$)	(22 949 307,44 \$)	(23 408 293,59 \$)	(23 876 459,46 \$)	(24 353 988,65 \$)	(24 841 068,42 \$)	(25 337 889,79 \$)	(25 844 647,58 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	(4 466 583,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 931 468,61 \$)	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(10 694 989,15 \$)	(10 908 888,94 \$)	(11 127 066,71 \$)	(11 349 608,05 \$)	(11 576 600,21 \$)	(11 808 132,21 \$)	(12 044 294,86 \$)	(12 285 180,75 \$)	(12 530 884,37 \$)
Sous-total :	(33 935 663,47 \$)	(39 080 959,80 \$)	(35 306 664,28 \$)	(36 012 797,56 \$)	(36 733 053,52 \$)	(37 467 714,59 \$)	(43 148 537,48 \$)	(38 981 410,25 \$)	(39 761 038,46 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Coût des cours	(89 876 905,02 \$)	(91 674 443,12 \$)	(93 507 931,98 \$)	(95 378 090,62 \$)	(97 285 652,43 \$)	(99 231 365,48 \$)	(101 215 992,79 \$)	(103 240 312,65 \$)	(105 305 118,90 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(16 258 510,37 \$)	(16 583 680,58 \$)	(16 915 354,19 \$)	(17 253 661,27 \$)	(17 598 734,50 \$)	(17 950 709,19 \$)	(18 309 723,37 \$)	(18 675 917,84 \$)	(19 049 436,20 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(122 025 427,87 \$)	(124 465 936,43 \$)	(126 955 255,15 \$)	(129 494 360,26 \$)	(132 084 247,46 \$)	(134 725 932,41 \$)	(137 420 451,06 \$)	(140 168 860,08 \$)	(142 972 237,28 \$)
Sous-total :	(235 400 932,03 \$)	(240 108 950,67 \$)	(244 911 129,68 \$)	(249 809 352,28 \$)	(254 805 539,32 \$)	(259 901 650,11 \$)	(265 099 683,11 \$)	(270 401 676,77 \$)	(275 809 710,31 \$)
Total des coûts :	(271 403 142,60 \$)	(281 297 788,51 \$)	(282 367 829,57 \$)	(297 313 799,18 \$)	(293 775 489,88 \$)	(299 650 999,68 \$)	(310 575 488,28 \$)	(311 756 900,06 \$)	(317 992 038,07 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	128 059 913,55 \$	130 621 111,82 \$	133 233 534,06 \$	135 898 204,74 \$	138 616 168,84 \$	141 388 492,21 \$	144 216 262,06 \$	147 100 587,30 \$	150 042 599,05 \$
Blessures graves	44 383 217,46 \$	45 270 881,81 \$	46 176 299,45 \$	47 099 825,44 \$	48 041 821,95 \$	49 002 658,38 \$	49 982 711,55 \$	50 982 365,78 \$	52 002 013,10 \$
Dégâts matériels	59 453 631,11 \$	60 642 703,74 \$	61 855 557,81 \$	63 092 668,97 \$	64 354 522,35 \$	65 641 612,79 \$	66 954 445,05 \$	68 293 533,95 \$	69 659 404,63 \$
Vies sauvées	144 018 546,47 \$	146 898 917,40 \$	149 836 895,74 \$	152 833 633,66 \$	155 890 306,33 \$	159 008 112,46 \$	162 188 274,71 \$	165 432 040,20 \$	168 740 681,01 \$
Sous-total :	375 915 308,60 \$	383 433 614,77 \$	391 102 287,06 \$	398 924 332,81 \$	406 902 819,46 \$	415 040 875,85 \$	423 341 693,37 \$	431 808 527,24 \$	440 444 697,78 \$
Gouvernement									
Taxes	19 756 436,24 \$	20 339 021,39 \$	20 938 786,02 \$	21 556 236,73 \$	22 191 895,06 \$	22 846 297,92 \$	23 519 998,05 \$	24 213 564,51 \$	24 927 583,11 \$
Impôts	3 134 605,65 \$	3 197 297,76 \$	3 261 243,71 \$	3 326 468,59 \$	3 392 997,96 \$	3 460 857,92 \$	3 530 075,08 \$	3 600 676,58 \$	3 672 690,11 \$
Sous-total :	22 891 041,89 \$	23 536 319,14 \$	24 200 029,73 \$	24 882 705,32 \$	25 584 893,02 \$	26 307 155,84 \$	27 050 073,13 \$	27 814 241,09 \$	28 600 273,22 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Sous-total :	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Total des bénéfices :	477 079 727,45 \$	486 808 778,41 \$	496 737 938,19 \$	506 871 371,94 \$	517 213 332,98 \$	527 768 164,59 \$	538 540 302,06 \$	549 534 274,60 \$	560 754 707,40 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	454 188 685,56 \$	463 272 459,27 \$	472 537 908,46 \$	481 988 666,62 \$	491 628 439,96 \$	501 461 008,76 \$	511 490 228,93 \$	521 720 033,51 \$	532 154 434,18 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	205 676 584,84 \$	205 510 989,90 \$	214 370 108,62 \$	209 557 572,77 \$	223 437 843,10 \$	228 117 164,92 \$	227 964 813,78 \$	237 777 374,53 \$	242 762 669,33 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	182 785 542,95 \$	181 974 670,76 \$	190 170 078,89 \$	184 674 867,45 \$	197 852 950,08 \$	201 810 009,08 \$	200 914 740,65 \$	209 963 133,45 \$	214 162 396,11 \$

Tableau 8 : Projection (30 ans) du scénario de 15 % de réduction pour l'ensemble des types d'accidents

Coûts	2037	2038	2039	2040	TOTAUX
Société					
Bruit	(1 721 055,81 \$)	(1 755 476,92 \$)	(1 790 586,46 \$)	(1 826 398,19 \$)	(42 731 244,11 \$)
Pollution de l'air	(445 449,74 \$)	(454 358,73 \$)	(463 445,91 \$)	(472 714,83 \$)	(11 059 851,42 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(303 209,54 \$)	(309 273,73 \$)	(315 459,20 \$)	(321 768,39 \$)	(7 528 239,77 \$)
Sous-total :	(2 469 715,08 \$)	(2 519 109,39 \$)	(2 569 491,57 \$)	(2 620 881,40 \$)	(61 319 335,30 \$)
Gouvernement					
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	(3 482 048,41 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(13 449 709,96 \$)
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	(6 964 096,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(26 899 419,92 \$)
Temps supplémentaire	0,00 \$	(235 038,27 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(907 855,42 \$)
Sous-total :	0,00 \$	(10 681 183,50 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(41 256 985,31 \$)
Propriétaires d'écoles					
Formation	(1 413 216,64 \$)	(1 441 480,97 \$)	(1 470 310,59 \$)	(1 499 716,80 \$)	(37 026 514,91 \$)
1 employé supplémentaire/école	(26 361 540,54 \$)	(26 888 771,35 \$)	(27 426 546,77 \$)	(27 975 077,71 \$)	(654 517 662,15 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	0,00 \$	(5 444 739,82 \$)	0,00 \$	(37 819 309,83 \$)
Usure des voitures et entretien des voitures	(12 781 502,06 \$)	(13 037 132,10 \$)	(13 297 874,74 \$)	(13 563 832,24 \$)	(317 345 597,99 \$)
Sous-total :	(40 556 259,23 \$)	(41 367 384,41 \$)	(47 639 471,92 \$)	(43 038 626,74 \$)	(1 046 709 084,88 \$)
Parents/jeunes					
Guide de la route	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Coût des cours	(107 411 221,28 \$)	(109 559 445,70 \$)	(111 750 634,62 \$)	(113 985 647,31 \$)	(2 666 280 147,75 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(19 430 424,92 \$)	(19 819 033,42 \$)	(20 215 414,09 \$)	(20 619 722,37 \$)	(482 428 417,89 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(145 831 682,03 \$)	(148 748 315,67 \$)	(151 723 281,98 \$)	(154 757 747,62 \$)	(3 620 782 763,43 \$)
Sous-total :	(281 325 904,51 \$)	(286 952 422,60 \$)	(292 691 471,06 \$)	(298 545 300,48 \$)	(6 984 321 869,57 \$)
Total des coûts :	(324 351 878,83 \$)	(341 520 099,91 \$)	(342 900 434,55 \$)	(344 204 808,63 \$)	(8 133 607 275,06 \$)
Bénéfices					
Société					
Blessures légères	153 043 451,03 \$	156 104 320,05 \$	159 226 406,45 \$	162 410 934,58 \$	3 423 941 557,49 \$
Blessures graves	53 042 053,36 \$	54 102 894,43 \$	55 184 952,32 \$	56 288 651,36 \$	1 186 675 349,89 \$
Dégâts matériels	71 052 592,72 \$	72 473 644,58 \$	73 923 117,47 \$	75 401 579,82 \$	1 589 613 429,12 \$
Vies sauvées	172 115 494,63 \$	175 557 804,52 \$	179 068 960,61 \$	182 650 339,82 \$	3 850 627 980,39 \$
Sous-total :	449 253 591,74 \$	458 238 663,57 \$	467 403 436,84 \$	476 751 505,58 \$	10 050 858 316,90 \$
Gouvernement					
Taxes	25 662 656,95 \$	26 419 406,93 \$	27 198 472,23 \$	28 000 510,90 \$	580 470 343,12 \$
Impôts	3 746 143,91 \$	3 821 066,79 \$	3 897 488,13 \$	3 975 437,89 \$	90 816 432,33 \$
Sous-total :	29 408 800,86 \$	30 240 473,72 \$	31 095 960,36 \$	31 975 948,79 \$	671 286 775,45 \$
Propriétaires d'écoles					
Augmentation brute du revenu des écoles	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Sous-total :	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Total des bénéfices :	572 206 323,73 \$	583 893 947,04 \$	595 822 503,15 \$	607 997 022,43 \$	13 044 701 129,14 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	542 797 522,86 \$	553 653 473,32 \$	564 726 542,79 \$	576 021 073,64 \$	12 373 414 353,69 \$
TOTAL GÉNÉRAL:	247 854 444,90 \$	242 373 847,13 \$	252 922 068,59 \$	263 792 213,81 \$	4 911 093 854,08 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ:	218 445 644,04 \$	212 133 373,41 \$	221 826 108,23 \$	231 816 265,02 \$	4 239 807 078,63 \$

Tableau 9 : Projection (30 ans) du scénario fondé sur les données québécoises de la méthode du capital humain pour le secteur des transports

Coûts	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Société									
Bruit	(1 008 301,27 \$)	(1 028 467,30 \$)	(1 049 036,64 \$)	(1 070 017,38 \$)	(1 091 417,73 \$)	(1 113 246,08 \$)	(1 135 511,00 \$)	(1 158 221,22 \$)	(1 181 385,65 \$)
Pollution de l'air	(260 972,09 \$)	(266 191,54 \$)	(271 515,37 \$)	(276 945,67 \$)	(282 484,59 \$)	(288 134,28 \$)	(293 896,97 \$)	(299 774,90 \$)	(305 770,40 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(177 638,96 \$)	(181 191,74 \$)	(184 815,57 \$)	(188 511,89 \$)	(192 282,12 \$)	(196 127,77 \$)	(200 050,32 \$)	(204 051,33 \$)	(208 132,35 \$)
Sous-total :	(1 446 912,33 \$)	(1 475 850,57 \$)	(1 505 367,59 \$)	(1 535 474,94 \$)	(1 566 184,44 \$)	(1 597 508,12 \$)	(1 629 458,29 \$)	(1 662 047,45 \$)	(1 695 288,40 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	(2 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 297 371,34 \$)	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	(4 000 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 594 742,67 \$)	0,00 \$
Temps supplémentaire	(135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(155 072,57 \$)	0,00 \$
Sous-total :	(6 135 000,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(7 047 186,57 \$)	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(2 766 407,46 \$)	(844 508,99 \$)	(861 399,17 \$)	(878 627,15 \$)	(896 199,69 \$)	(914 123,69 \$)	(932 406,16 \$)	(951 054,28 \$)	(970 075,37 \$)
1 employé supplémentaire/école	(15 444 226,02 \$)	(15 753 110,54 \$)	(16 068 172,75 \$)	(16 389 536,21 \$)	(16 717 326,93 \$)	(17 051 673,47 \$)	(17 392 706,94 \$)	(17 740 561,08 \$)	(18 095 372,30 \$)
Ressources matérielles	(11 948 105,64 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 318 737,00 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(7 488 196,92 \$)	(7 637 960,86 \$)	(7 790 720,08 \$)	(7 946 534,48 \$)	(8 105 465,17 \$)	(8 267 574,47 \$)	(8 432 925,96 \$)	(8 601 584,48 \$)	(8 773 616,17 \$)
Sous-total :	(37 646 936,04 \$)	(24 235 580,39 \$)	(24 720 291,99 \$)	(25 214 697,83 \$)	(29 037 728,79 \$)	(26 233 371,63 \$)	(26 758 039,06 \$)	(27 293 199,84 \$)	(27 839 063,84 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(2 534 608,01 \$)	(2 585 300,17 \$)	(2 637 006,18 \$)	(2 689 746,30 \$)	(2 743 541,23 \$)	(2 798 412,05 \$)	(2 854 380,29 \$)	(2 911 467,90 \$)	(2 969 697,26 \$)
Coût des cours	(62 348 174,62 \$)	(64 186 720,79 \$)	(65 470 455,21 \$)	(66 779 864,32 \$)	(68 115 461,60 \$)	(69 477 770,83 \$)	(70 867 326,25 \$)	(72 284 672,78 \$)	(73 730 366,23 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(11 383 548,46 \$)	(11 611 219,43 \$)	(11 843 443,82 \$)	(12 080 312,69 \$)	(12 321 918,95 \$)	(12 568 357,33 \$)	(12 819 724,47 \$)	(13 076 118,96 \$)	(13 337 641,34 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(85 437 247,31 \$)	(87 145 992,25 \$)	(88 888 912,10 \$)	(90 666 690,34 \$)	(92 480 024,15 \$)	(94 329 624,63 \$)	(96 216 217,12 \$)	(98 140 541,46 \$)	(100 103 352,29 \$)
Sous-total :	(164 238 186,42 \$)	(168 114 532,82 \$)	(171 476 823,48 \$)	(174 906 359,95 \$)	(178 404 487,15 \$)	(181 972 576,89 \$)	(185 612 028,43 \$)	(189 324 269,00 \$)	(193 110 754,38 \$)
Total des coûts :	(209 467 034,78 \$)	(193 825 963,78 \$)	(197 702 483,06 \$)	(201 656 532,72 \$)	(209 008 400,38 \$)	(209 803 456,64 \$)	(213 999 525,78 \$)	(225 326 702,86 \$)	(222 645 106,62 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	6 659 250,70 \$	13 584 871,43 \$	20 784 853,28 \$	28 267 400,47 \$	36 040 935,60 \$	44 114 105,17 \$	52 495 785,15 \$	61 195 086,69 \$	70 221 361,98 \$
Blessures graves	2 911 527,97 \$	5 939 517,06 \$	9 087 461,11 \$	12 358 947,11 \$	15 757 657,56 \$	19 287 372,85 \$	22 951 973,70 \$	26 755 443,62 \$	30 701 871,56 \$
Dégâts matériels	10 021 318,96 \$	20 443 490,67 \$	31 278 540,72 \$	42 538 815,39 \$	54 236 989,62 \$	66 386 075,29 \$	78 999 429,60 \$	92 090 763,64 \$	105 674 151,28 \$
Vies sauvées	1 445 863,95 \$	2 949 562,46 \$	4 512 830,57 \$	6 137 449,58 \$	7 825 248,21 \$	9 578 103,81 \$	11 397 943,53 \$	13 286 745,61 \$	15 246 540,58 \$
Sous-total :	21 037 961,58 \$	42 917 441,63 \$	65 663 685,69 \$	89 302 612,54 \$	113 860 830,98 \$	139 365 657,12 \$	165 845 131,98 \$	193 328 039,56 \$	221 843 925,40 \$
Gouvernement									
Taxes	11 709 074,92 \$	12 054 356,48 \$	12 409 819,83 \$	12 775 765,21 \$	13 152 501,73 \$	13 540 347,59 \$	13 939 630,40 \$	14 350 687,41 \$	14 773 865,82 \$
Impôts	0,00 \$	2 238 618,00 \$	2 283 390,36 \$	2 329 058,17 \$	2 375 639,33 \$	2 423 152,12 \$	2 471 615,16 \$	2 521 047,46 \$	2 571 468,41 \$
Sous-total :	11 709 074,92 \$	14 292 974,48 \$	14 693 210,19 \$	15 104 823,38 \$	15 528 141,06 \$	15 963 499,71 \$	16 411 245,56 \$	16 871 734,87 \$	17 345 334,23 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Sous-total :	54 803 838,69 \$	55 899 915,46 \$	57 017 913,77 \$	58 158 272,05 \$	59 321 437,49 \$	60 507 866,24 \$	61 718 023,56 \$	62 952 384,04 \$	64 211 431,72 \$
Total des bénéfices :	87 550 875,19 \$	113 110 331,57 \$	137 374 809,65 \$	162 565 707,96 \$	188 710 409,53 \$	215 837 023,07 \$	243 974 401,10 \$	273 152 158,47 \$	303 400 691,35 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	75 841 800,27 \$	98 817 357,09 \$	122 681 599,46 \$	147 460 884,58 \$	173 182 268,47 \$	199 873 523,36 \$	227 563 155,54 \$	256 280 423,60 \$	286 055 357,11 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	(121 916 159,59 \$)	(80 715 632,22 \$)	(60 327 673,41 \$)	(39 090 824,76 \$)	(20 297 990,85 \$)	6 033 566,43 \$	29 974 875,33 \$	47 825 455,61 \$	80 755 584,73 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	(133 625 234,51 \$)	(95 008 606,69 \$)	(75 020 883,60 \$)	(54 195 648,14 \$)	(35 826 131,90 \$)	(9 929 933,28 \$)	13 563 629,77 \$	30 953 720,74 \$	63 410 250,50 \$

Tableau 9 : Projection (30 ans) du scénario fondé sur les données québécoises de la méthode du capital humain pour le secteur des transports

Coûts	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Société									
Bruit	(1 205 013,36 \$)	(1 229 113,63 \$)	(1 253 695,90 \$)	(1 278 769,82 \$)	(1 304 345,21 \$)	(1 330 432,12 \$)	(1 357 040,76 \$)	(1 384 181,57 \$)	(1 411 865,21 \$)
Pollution de l'air	(311 885,81 \$)	(318 123,53 \$)	(324 486,00 \$)	(330 975,72 \$)	(337 595,23 \$)	(344 347,14 \$)	(351 234,08 \$)	(358 258,76 \$)	(365 423,94 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(212 295,00 \$)	(216 540,90 \$)	(220 871,72 \$)	(225 289,15 \$)	(229 794,94 \$)	(234 390,83 \$)	(239 078,65 \$)	(243 860,22 \$)	(248 737,43 \$)
Sous-total :	(1 729 194,17 \$)	(1 763 778,05 \$)	(1 799 053,61 \$)	(1 835 034,69 \$)	(1 871 735,38 \$)	(1 909 170,09 \$)	(1 947 353,49 \$)	(1 986 300,56 \$)	(2 026 026,57 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(2 638 957,53 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(5 277 915,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(178 129,63 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(8 095 002,21 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(989 476,88 \$)	(1 009 266,41 \$)	(1 029 451,74 \$)	(1 050 040,78 \$)	(1 071 041,59 \$)	(1 092 462,42 \$)	(1 114 311,67 \$)	(1 136 597,91 \$)	(1 159 329,86 \$)
1 employé supplémentaire/école	(18 457 279,74 \$)	(18 826 425,34 \$)	(19 202 953,85 \$)	(19 587 012,92 \$)	(19 978 753,18 \$)	(20 378 328,25 \$)	(20 785 894,81 \$)	(21 201 612,71 \$)	(21 625 644,96 \$)
Ressources matérielles	(3 664 153,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 045 521,89 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(8 949 088,49 \$)	(9 128 070,26 \$)	(9 310 631,67 \$)	(9 496 844,30 \$)	(9 686 781,19 \$)	(9 880 516,81 \$)	(10 078 127,15 \$)	(10 279 689,69 \$)	(10 485 283,48 \$)
Sous-total :	(32 059 998,93 \$)	(28 963 762,01 \$)	(29 543 037,26 \$)	(30 133 898,00 \$)	(30 736 575,96 \$)	(35 396 829,37 \$)	(31 978 333,63 \$)	(32 617 900,30 \$)	(33 270 258,31 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 029 091,20 \$)	(3 089 673,03 \$)	(3 151 466,49 \$)	(3 214 495,82 \$)	(3 278 785,73 \$)	(3 344 361,45 \$)	(3 411 248,68 \$)	(3 479 473,65 \$)	(3 549 063,12 \$)
Coût des cours	(75 204 973,56 \$)	(76 709 073,03 \$)	(78 243 254,49 \$)	(79 808 119,58 \$)	(81 404 281,97 \$)	(83 032 367,61 \$)	(84 693 014,96 \$)	(86 386 875,26 \$)	(88 114 612,76 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(13 604 394,17 \$)	(13 876 482,05 \$)	(14 154 011,69 \$)	(14 437 091,93 \$)	(14 725 833,76 \$)	(15 020 350,44 \$)	(15 320 757,45 \$)	(15 627 172,60 \$)	(15 939 716,05 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(102 105 419,34 \$)	(104 147 527,73 \$)	(106 230 478,28 \$)	(108 355 087,85 \$)	(110 522 189,60 \$)	(112 732 633,40 \$)	(114 987 286,06 \$)	(117 287 031,78 \$)	(119 632 772,42 \$)
Sous-total :	(196 972 969,47 \$)	(200 912 428,86 \$)	(204 930 677,43 \$)	(209 029 290,98 \$)	(213 209 876,80 \$)	(217 474 074,34 \$)	(221 823 555,82 \$)	(226 260 026,94 \$)	(230 785 227,48 \$)
Total des coûts :	(230 762 162,56 \$)	(231 639 968,92 \$)	(236 272 768,30 \$)	(240 998 223,67 \$)	(245 818 188,14 \$)	(262 875 076,00 \$)	(255 749 242,94 \$)	(260 864 227,80 \$)	(266 081 512,36 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	71 625 789,22 \$	73 058 305,00 \$	74 519 471,10 \$	76 009 860,52 \$	77 530 057,73 \$	79 080 658,89 \$	80 662 272,07 \$	82 275 517,51 \$	83 921 027,86 \$
Blessures graves	31 315 908,99 \$	31 942 227,17 \$	32 581 071,71 \$	33 232 693,15 \$	33 897 347,01 \$	34 575 293,95 \$	35 266 799,83 \$	35 972 135,82 \$	36 691 578,54 \$
Dégâts matériels	107 787 634,31 \$	109 943 386,99 \$	112 142 254,73 \$	114 385 099,83 \$	116 720 801,82 \$	119 006 257,86 \$	121 386 383,02 \$	123 814 110,68 \$	126 290 392,89 \$
Vies sauvées	15 551 471,39 \$	15 862 500,82 \$	16 179 750,84 \$	16 503 345,85 \$	16 833 412,77 \$	17 170 081,03 \$	17 513 482,65 \$	17 863 752,30 \$	18 221 027,35 \$
Sous-total :	226 280 803,91 \$	230 806 419,98 \$	235 422 548,38 \$	240 130 999,35 \$	244 933 619,34 \$	249 832 291,72 \$	254 828 937,56 \$	259 925 516,31 \$	265 124 026,64 \$
Gouvernement									
Taxes	15 209 523,07 \$	15 658 027,15 \$	16 119 756,88 \$	16 595 102,27 \$	17 084 464,82 \$	17 588 257,87 \$	18 106 906,97 \$	18 640 850,18 \$	19 190 538,50 \$
Impôts	2 622 897,78 \$	2 675 355,74 \$	2 728 862,85 \$	2 783 440,11 \$	2 839 108,91 \$	2 895 891,09 \$	2 953 808,91 \$	3 012 885,09 \$	3 073 142,79 \$
Sous-total :	17 832 420,85 \$	18 333 382,88 \$	18 848 619,73 \$	19 378 542,38 \$	19 923 573,73 \$	20 484 148,96 \$	21 060 715,88 \$	21 653 735,26 \$	22 263 681,29 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Sous-total :	65 495 660,35 \$	66 805 573,56 \$	68 141 685,03 \$	69 504 518,73 \$	70 894 609,10 \$	72 312 501,29 \$	73 758 751,31 \$	75 233 926,34 \$	76 738 604,86 \$
Total des bénéfices :	309 608 885,11 \$	315 945 376,42 \$	322 412 853,14 \$	329 014 060,45 \$	335 751 802,17 \$	342 628 941,97 \$	349 648 404,75 \$	356 813 177,91 \$	364 126 312,79 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	291 776 464,26 \$	297 611 993,54 \$	303 564 233,41 \$	309 635 518,08 \$	315 828 228,44 \$	322 144 793,01 \$	328 587 688,87 \$	335 159 442,65 \$	341 862 631,50 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	78 846 722,54 \$	84 305 407,50 \$	86 140 084,84 \$	88 015 836,79 \$	89 933 614,03 \$	79 753 865,97 \$	93 899 161,80 \$	95 948 950,11 \$	98 044 800,44 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	61 014 301,69 \$	65 972 024,62 \$	67 291 465,11 \$	68 637 294,41 \$	70 010 040,30 \$	59 269 717,01 \$	72 838 445,93 \$	74 295 214,85 \$	75 781 119,14 \$

Tableau 9 : Projection (30 ans) du scénario fondé sur les données québécoises de la méthode du capital humain pour le secteur des transports

Coûts	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Société									
Bruit	(1 440 102,51 \$)	(1 468 904,56 \$)	(1 498 282,65 \$)	(1 528 248,30 \$)	(1 558 813,27 \$)	(1 589 989,54 \$)	(1 621 789,33 \$)	(1 654 225,11 \$)	(1 687 309,62 \$)
Pollution de l'air	(372 732,41 \$)	(380 187,06 \$)	(387 790,80 \$)	(395 546,62 \$)	(403 457,55 \$)	(411 526,70 \$)	(419 757,24 \$)	(428 152,38 \$)	(436 715,43 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(253 712,18 \$)	(258 786,42 \$)	(263 962,15 \$)	(269 241,39 \$)	(274 626,22 \$)	(280 118,74 \$)	(285 721,12 \$)	(291 435,54 \$)	(297 264,25 \$)
Sous-total :	(2 066 547,10 \$)	(2 107 878,04 \$)	(2 150 035,60 \$)	(2 193 036,32 \$)	(2 236 897,04 \$)	(2 281 634,98 \$)	(2 327 267,68 \$)	(2 373 813,04 \$)	(2 421 289,30 \$)
Gouvernement									
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(3 031 332,69 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(6 062 665,38 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Temps supplémentaire	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(204 614,96 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Sous-total :	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(9 298 613,02 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Propriétaires d'écoles									
Formation	(1 182 516,46 \$)	(1 206 166,79 \$)	(1 230 290,13 \$)	(1 254 895,93 \$)	(1 279 993,85 \$)	(1 305 593,73 \$)	(1 331 705,60 \$)	(1 358 339,71 \$)	(1 385 506,51 \$)
1 employé supplémentaire/école	(22 058 157,86 \$)	(22 499 321,02 \$)	(22 949 307,44 \$)	(23 408 293,59 \$)	(23 876 459,46 \$)	(24 353 988,65 \$)	(24 841 068,42 \$)	(25 337 889,79 \$)	(25 844 647,58 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	(4 466 583,05 \$)	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	(4 931 468,61 \$)	0,00 \$	0,00 \$
Usure des voitures et entretien des voitures	(10 694 989,15 \$)	(10 908 888,94 \$)	(11 127 066,71 \$)	(11 349 608,05 \$)	(11 576 600,21 \$)	(11 808 132,21 \$)	(12 044 294,86 \$)	(12 285 180,75 \$)	(12 530 884,37 \$)
Sous-total :	(33 935 663,47 \$)	(39 080 959,80 \$)	(35 306 664,28 \$)	(36 012 797,56 \$)	(36 733 053,52 \$)	(37 467 714,59 \$)	(43 148 537,48 \$)	(38 981 410,25 \$)	(39 761 038,46 \$)
Parents/jeunes									
Guide de la route	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(3 620 044,39 \$)	(3 692 445,27 \$)	(3 766 294,18 \$)	(3 841 620,06 \$)	(3 918 452,46 \$)	(3 996 821,51 \$)	(4 076 757,94 \$)	(4 158 293,10 \$)	(4 241 458,96 \$)
Coût des cours	(89 876 905,02 \$)	(91 674 443,12 \$)	(93 507 931,98 \$)	(95 378 090,62 \$)	(97 285 652,43 \$)	(99 231 365,48 \$)	(101 215 992,79 \$)	(103 240 312,65 \$)	(105 305 118,90 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(16 258 510,37 \$)	(16 583 680,58 \$)	(16 915 354,19 \$)	(17 253 661,27 \$)	(17 598 734,50 \$)	(17 950 709,19 \$)	(18 309 723,37 \$)	(18 675 917,84 \$)	(19 049 436,20 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(122 025 427,87 \$)	(124 465 936,43 \$)	(126 955 255,15 \$)	(129 494 360,26 \$)	(132 084 247,46 \$)	(134 725 932,41 \$)	(137 420 451,06 \$)	(140 168 860,08 \$)	(142 972 237,28 \$)
Sous-total :	(235 400 932,03 \$)	(240 108 950,67 \$)	(244 911 129,68 \$)	(249 809 352,28 \$)	(254 805 539,32 \$)	(259 901 650,11 \$)	(265 099 683,11 \$)	(270 401 676,77 \$)	(275 809 710,31 \$)
Total des coûts :	(271 403 142,60 \$)	(281 297 788,51 \$)	(282 367 829,57 \$)	(297 313 799,18 \$)	(293 775 489,88 \$)	(299 650 999,68 \$)	(310 575 488,28 \$)	(311 756 900,06 \$)	(317 992 038,07 \$)
Bénéfices									
Société									
Blessures légères	85 599 448,42 \$	87 311 437,38 \$	89 057 666,13 \$	90 838 819,45 \$	92 655 595,84 \$	94 508 707,76 \$	96 398 881,92 \$	98 326 859,55 \$	100 293 396,75 \$
Blessures graves	37 425 410,11 \$	38 173 918,31 \$	38 937 396,68 \$	39 716 144,61 \$	40 510 467,51 \$	41 320 676,86 \$	42 147 090,39 \$	42 990 032,20 \$	43 849 832,84 \$
Dégâts matériels	128 816 200,75 \$	131 392 524,76 \$	134 020 375,26 \$	136 700 782,76 \$	139 434 798,42 \$	142 223 494,39 \$	145 067 964,28 \$	147 969 323,56 \$	150 928 710,03 \$
Vies sauvées	18 585 447,89 \$	18 957 156,85 \$	19 336 299,99 \$	19 723 025,99 \$	20 117 486,51 \$	20 519 836,24 \$	20 930 232,96 \$	21 348 837,62 \$	21 775 814,37 \$
Sous-total :	270 426 507,17 \$	275 835 037,31 \$	281 351 738,06 \$	286 978 772,82 \$	292 718 348,28 \$	298 572 715,24 \$	304 544 169,55 \$	310 635 052,94 \$	316 847 754,00 \$
Gouvernement									
Taxes	19 756 436,24 \$	20 339 021,39 \$	20 938 786,02 \$	21 556 236,73 \$	22 191 895,06 \$	22 846 297,92 \$	23 519 998,05 \$	24 213 564,51 \$	24 927 583,11 \$
Impôts	3 134 605,65 \$	3 197 297,76 \$	3 261 243,71 \$	3 326 468,59 \$	3 392 997,96 \$	3 460 857,92 \$	3 530 075,08 \$	3 600 676,58 \$	3 672 690,11 \$
Sous-total :	22 891 041,89 \$	23 536 319,14 \$	24 200 029,73 \$	24 882 705,32 \$	25 584 893,02 \$	26 307 155,84 \$	27 050 073,13 \$	27 814 241,09 \$	28 600 273,22 \$
Propriétaires d'écoles									
Augmentation brute du revenu des écoles	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Sous-total :	78 273 376,96 \$	79 838 844,50 \$	81 435 621,39 \$	83 064 333,82 \$	84 725 620,50 \$	86 420 132,91 \$	88 148 535,56 \$	89 911 506,27 \$	91 709 736,40 \$
Total des bénéfices :	371 590 926,02 \$	379 210 200,96 \$	386 987 389,18 \$	394 925 811,96 \$	403 028 861,79 \$	411 300 003,98 \$	419 742 778,24 \$	428 360 800,30 \$	437 157 763,61 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	348 699 884,13 \$	355 673 881,81 \$	362 787 359,45 \$	370 043 106,64 \$	377 443 968,77 \$	384 992 848,15 \$	392 692 705,11 \$	400 546 559,21 \$	408 557 490,40 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	100 187 783,41 \$	97 912 412,45 \$	104 619 559,61 \$	97 612 012,78 \$	109 253 371,91 \$	111 649 004,31 \$	109 167 289,96 \$	116 603 900,23 \$	119 165 725,55 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	77 296 741,53 \$	74 376 093,30 \$	80 419 529,88 \$	72 729 307,46 \$	83 668 478,89 \$	85 341 848,47 \$	82 117 216,83 \$	88 789 659,15 \$	90 565 452,33 \$

Tableau 9 : Projection (30 ans) du scénario fondé sur les données québécoises de la méthode du capital humain pour le secteur des transports

Coûts	2037	2038	2039	2040	TOTAUX
Société					
Bruit	(1 721 055,81 \$)	(1 755 476,92 \$)	(1 790 586,46 \$)	(1 826 398,19 \$)	(42 731 244,11 \$)
Pollution de l'air	(445 449,74 \$)	(454 358,73 \$)	(463 445,91 \$)	(472 714,83 \$)	(11 059 851,42 \$)
Émission de gaz à effet de serre	(303 209,54 \$)	(309 273,73 \$)	(315 459,20 \$)	(321 768,39 \$)	(7 528 239,77 \$)
Sous-total :	(2 469 715,08 \$)	(2 519 109,39 \$)	(2 569 491,57 \$)	(2 620 881,40 \$)	(61 319 335,30 \$)
Gouvernement					
Élaboration et mise en œuvre du nouveau cours	0,00 \$	(3 482 048,41 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(13 449 709,96 \$)
Achat progiciel gestion examens	0,00 \$	(6 964 096,82 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(26 899 419,92 \$)
Temps supplémentaire	0,00 \$	(235 038,27 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(907 855,42 \$)
Sous-total :	0,00 \$	(10 681 183,50 \$)	0,00 \$	0,00 \$	(41 256 985,31 \$)
Propriétaires d'écoles					
Formation	(1 413 216,64 \$)	(1 441 480,97 \$)	(1 470 310,59 \$)	(1 499 716,80 \$)	(37 026 514,91 \$)
1 employé supplémentaire/école	(26 361 540,54 \$)	(26 888 771,35 \$)	(27 426 546,77 \$)	(27 975 077,71 \$)	(654 517 662,15 \$)
Ressources matérielles	0,00 \$	0,00 \$	(5 444 739,82 \$)	0,00 \$	(37 819 309,83 \$)
Usure des voitures et entretien des voitures	(12 781 502,06 \$)	(13 037 132,10 \$)	(13 297 874,74 \$)	(13 563 832,24 \$)	(317 345 597,99 \$)
Sous-total :	(40 556 259,23 \$)	(41 367 384,41 \$)	(47 639 471,92 \$)	(43 038 626,74 \$)	(1 046 709 084,88 \$)
Parents/jeunes					
Guide de la route	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Manuel «Véhicule de promenade»	(4 326 288,14 \$)	(4 412 813,91 \$)	(4 501 070,18 \$)	(4 591 091,59 \$)	(107 415 270,25 \$)
Coût des cours	(107 411 221,28 \$)	(109 559 445,70 \$)	(111 750 634,62 \$)	(113 985 647,31 \$)	(2 666 280 147,75 \$)
Coût d'opportunité de 2h de formation avec les parents	(19 430 424,92 \$)	(19 819 033,42 \$)	(20 215 414,09 \$)	(20 619 722,37 \$)	(482 428 417,89 \$)
Valeur monétaire découlant du transport des jeunes aux cours	(145 831 682,03 \$)	(148 748 315,67 \$)	(151 723 281,98 \$)	(154 757 747,62 \$)	(3 620 782 763,43 \$)
Sous-total :	(281 325 904,51 \$)	(286 952 422,60 \$)	(292 691 471,06 \$)	(298 545 300,48 \$)	(6 984 321 869,57 \$)
Total des coûts :	(324 351 878,83 \$)	(341 520 099,91 \$)	(342 900 434,55 \$)	(344 204 808,63 \$)	(8 133 607 275,06 \$)
Bénéfices					
Société					
Blessures légères	102 299 264,68 \$	104 345 249,97 \$	106 432 154,97 \$	108 560 798,07 \$	2 288 674 891,28 \$
Blessures graves	44 726 829,50 \$	45 621 366,09 \$	46 533 793,41 \$	47 464 469,28 \$	1 000 644 256,50 \$
Dégâts matériels	153 947 284,23 \$	157 026 229,92 \$	160 166 754,52 \$	163 370 089,61 \$	3 444 162 429,77 \$
Vies sauvées	22 211 330,66 \$	22 655 557,28 \$	23 108 668,42 \$	23 570 841,79 \$	496 919 649,88 \$
Sous-total :	323 184 709,08 \$	329 648 403,26 \$	336 241 371,32 \$	342 966 198,75 \$	7 230 401 227,43 \$
Gouvernement					
Taxes	25 662 656,95 \$	26 419 406,93 \$	27 198 472,23 \$	28 000 510,90 \$	580 470 343,12 \$
Impôts	3 746 143,91 \$	3 821 066,79 \$	3 897 488,13 \$	3 975 437,89 \$	90 816 432,33 \$
Sous-total :	29 408 800,86 \$	30 240 473,72 \$	31 095 960,36 \$	31 975 948,79 \$	671 286 775,45 \$
Propriétaires d'écoles					
Augmentation brute du revenu des écoles	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Sous-total :	93 543 931,13 \$	95 414 809,75 \$	97 323 105,95 \$	99 269 568,06 \$	2 322 556 036,79 \$
Total des bénéfices :	446 137 441,07 \$	455 303 686,73 \$	464 660 437,63 \$	474 211 715,60 \$	10 224 244 039,67 \$
Total des bénéfices hors fiscalité :	416 728 640,20 \$	425 063 213,01 \$	433 564 477,27 \$	442 235 766,81 \$	9 552 957 264,22 \$
TOTAL GÉNÉRAL :	121 785 562,24 \$	113 783 586,82 \$	121 760 003,07 \$	130 006 906,98 \$	2 090 636 764,61 \$
TOTAL GÉNÉRAL HORS FISCALITÉ :	92 376 761,38 \$	83 543 113,10 \$	90 664 042,72 \$	98 030 958,19 \$	1 419 349 989,16 \$