



Commentaires de la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec (TCEVRQ) dans le cadre de la Consultation vers la nouvelle politique énergétique 2016-2025 du Québec – Décarbonisation du transport (Fascicule 5)

23 Mai 2015

La documentation produite par le Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles dans le cadre de la consultation vers la nouvelle politique énergétique 2016-2025 du Québec et plus particulièrement le fascicule 5 portant sur la décarbonisation du transport interpelle de nouveau la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec (TCEVRQ).

La TCEVRQ, regroupe 19 associations reliées au secteur automobile à savoir :

- Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV);
- Association canadienne des industries du recyclage (ACIR);
- Association des concessionnaires de véhicules de loisir du Québec (ACVLQ) ;
- Association des industries de l'automobile du Canada (AIA-Canada) ;
- Association des mandataires en vérification mécanique du Québec (ASMAVERMEQ) ;
- Association des marchands Canadian Tire du Québec;
- Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec (AMVOQ) ;
- Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions au Québec (ARPAC) ;
- Association sectorielle paritaire services automobiles (Auto Prévention) ;
- Association des services de l'automobile du Québec (ASA) ;
- Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec (ASPMQ) ;
- Automobile et Touring Club du Québec (CAA-Québec)
- Comité sectoriel de la main-d'œuvre des services automobiles (CSMO-AUTO) ;
- Conseil provincial des comités paritaires de l'industrie des services automobiles (CPCPA) ;
- Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC) ;
- Corporation des carrossiers professionnels du Québec (CCPQ) ;
- Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ) ;
- Fondation québécoise en environnement (FQE) ;
- Société de Gestion des huiles usagées (SOGHU).

Ces nouveaux commentaires s'ajoutent à ceux déjà formulés par la TCEVRQ en réponse au fascicule 3 et ceux-ci ne sont pas répétés sauf lorsque nécessaire pour assurer une meilleure compréhension des présents commentaires sur le document sur la décarbonisation des transports.

1. Le contexte québécois :

Le survol du contexte québécois fait dans le fascicule 5 n'a pas permis de souligner une mesure importante pourtant déjà incluse dans le plan d'action sur les changements climatiques (PACC)2013-2020 du gouvernement du Québec alors que ce fut le cas pour celle traitant de la stratégie sur l'électrification. En plus de l'électrification des transports, la priorité 14 du PACC identifie aussi l'engagement suivant:

«Dans cette optique, le gouvernement assurera la mise en œuvre d'un programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles légers (PIEVA). Une vérification de conformité environnementale sera exigée pour les véhicules de 8 ans d'âge et plus lors d'un changement de propriétaire. Le programme pourrait ensuite être élargi d'ici 2020. Il permettra non seulement d'agir simultanément sur les problèmes de santé liés à la pollution atmosphérique en réduisant les émissions de polluants, mais également d'éviter les frais liés à la surconsommation de carburant pour les automobilistes».

Il est également utile de rappeler qu'un projet de loi (No.48) avait été présenté à cette fin en 2011 et qu'une commission parlementaire a aussi été tenue en 2012 afin d'entendre les différents points de vue sur le projet de loi. La TCEVRQ avait appuyé un tel projet tout en soulignant que la valeur ajoutée serait plus significative si une inspection de sécurité était ajoutée à l'inspection proposée des émissions de la majorité des véhicules légers de 8 ans et plus et donc d'adopter un Programme d'Inspection des Émissions et de Sécurité des Véhicules Automobiles de 8 ans et plus (PIESVA8+). Un tel programme permet de maximiser les retombées positives notamment en matière d'évitement de surconsommation de carburant. Malheureusement, ce projet de loi n'a pas été adopté et est mort au feuillet en raison du déclenchement des élections générales.

2. Le profil du transport routier du Québec:

Dans le cadre de la section 4.1.1 du fascicule 5 traitant du transport de personnes par véhicules légers, le document souligne que l'accroissement du parc de véhicules légers est plus rapide que celui de la population et le nombre kilomètres parcourus annuellement a par ailleurs diminué de 1990 à 2011. Cette dernière diminution s'expliquerait par l'augmentation du nombre de véhicules dans les ménages québécois. Selon la TCEVRQ, d'autres facteurs importants doivent être retenus dans ce profil afin de ne pas sous-estimer des pistes de solution. Ces autres facteurs sont :

- Selon les plus récentes statistiques de la SAAQ, il y avait au 31 décembre 2014 près de deux (2) millions d'automobiles et de véhicules de poids légers de 8 ans et plus immatriculés au Québec pour des usages de promenade, commerciale ou institutionnel soit, pour plus de précisions, 1 935 014 véhicules. Ces automobiles et véhicules de poids légers de 8 ans et plus représentaient à eux seuls près de 39% de l'ensemble de ces véhicules légers sur les routes du Québec à la fin de 2014. Ceci représente aussi une augmentation de 7 583 de ces véhicules de 8 ans et plus par rapport à 2013.
- L'âge moyen du parc des véhicules légers en 2013 selon le même bilan de la SAAQ était de 7,2 ans et il est largement reconnu que la durabilité des véhicules s'accroît continuellement et pourra facilement atteindre plus de 15 ans.

Nous estimons qu'il est important de prendre ces autres facteurs en considération lors de l'élaboration d'une nouvelle politique énergétique pour la raison suivante : l'accroissement du nombre de véhicules n'est pas uniquement dû à une hausse des ventes des véhicules neufs, mais aussi à l'allongement de la durée de vie des véhicules. Ainsi, avec des véhicules roulant plus longtemps, l'entretien fréquent devient encore plus important et surtout, nécessaire. Comme souligné dans notre mémoire précédent portant sur l'efficacité énergétique et selon l'expérience terrain des membres de la table, les véhicules de 8 ans et plus sont les plus susceptibles de ne pas avoir été entretenus ou réparés suffisamment pour assurer un fonctionnement performant du véhicule. L'évitement de la surconsommation de carburant par un meilleur état de ces véhicules contribuerait manifestement à la décarbonisation des transports.

3. L'entretien des véhicules – état de situation

La section 8.1.4 du fascicule 5 souligne à juste titre les facteurs suivants dans l'état de situation sur l'entretien des véhicules :

- «La consommation de carburant des véhicules usagés est susceptible d'augmenter en fonction du temps. En effet, plusieurs composants mécaniques influencent la consommation de carburant des véhicules. Une défectuosité ou un entretien inadéquat de ces derniers peuvent entraîner une surconsommation importante de carburant».
- «Le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles a observé que 25 % des véhicules de six ans et plus circulent avec le voyant d'anomalie moteur (check

engine) allumé au Québec. Une des causes fréquentes est le mauvais fonctionnement des systèmes de contrôle des émissions de contaminants réglementés (CO, NOx et HC), souvent associé à un mauvais fonctionnement du moteur et à une augmentation de la consommation de carburant».

Ces constats sont, à tout le moins, justes. Nous soulignons que des informations supplémentaires ont été soumises par la TCEVRQ dans le cadre de ses commentaires sur le fascicule 3 efficacité et innovation énergétiques.

4. Inspection obligatoire de l'efficacité énergétique des véhicules :

Le fascicule 5 souligne que « L'inspection et la réparation des composants mécaniques ayant une incidence sur la consommation de carburant sont des mesures complémentaires aux deux types précédents d'inspections» soit celles portant sur la sécurité et sur les émissions.

Pour la TCEVRQ, **toute inspection efficace doit porter sur l'ensemble de ces volets dans le cadre d'un seul déplacement pour le propriétaire du véhicule visé par une obligation d'inspection.** La justesse de l'exigence d'une telle mesure est alors plus perceptible pour les propriétaires de véhicules en raison du cumul des avantages reliés à l'évitement de la surconsommation d'énergie, la sécurité routière, la protection du consommateur et de l'environnement par la réduction des émissions polluantes.

Le fascicule souligne quelques modalités favorisant l'efficacité énergétique qui méritent des commentaires comme suit:

a) «Inspection obligatoire de la pression des pneus»: Certains États comme la Californie ont adopté une réglementation afin d'obliger tous les ateliers de services automobiles à mesurer et régler la pression des pneus des véhicules de leurs clients».

- Cette mesure est déjà en place sur une base volontaire dans plusieurs ateliers de services automobiles pour leurs clients. Il faut aussi se rappeler que contrairement à la Californie, les propriétaires de véhicules au Québec doivent changer leurs pneus au début de l'hiver et aussi au printemps pour la vaste majorité. La pression des pneus est donc généralement vérifiée à ces occasions.

- Par ailleurs, la TCEVRQ n'est pas favorable à la réglementation d'une telle mesure, car on impose alors un encadrement nécessairement rigide et punitif pour les ateliers de service.

b) «Affichage des coefficients de roulement des pneus: Des cotes obligatoires, comme pour les véhicules pourraient être utilisées afin d'orienter l'acheteur vers des pneus à plus faible résistance au roulement et donc à plus faible consommation de carburant».

- Le marché des pneus automobiles est un marché mature et la concurrence y est très importante. Les fabricants mettent donc en valeur les différents avantages de leurs pneus. De plus, les ateliers de service automobiles ont des conseillers sur place afin de renseigner et répondre aux questions des clients, ce qui est recommandé.
- Le seul affichage du coefficient de roulement apparaît une mesure de portée très limitée et utile que pour une clientèle déjà très informée sur ces aspects. De plus, il n'y a pas encore de normes harmonisées pour la détermination et description de ces coefficients que ce soit à l'échelle mondiale ou même minimalement à l'échelle nord-américaine. Des discussions sont en cours à ce sujet tant en Europe qu'aux États-Unis et cette harmonisation devra se réaliser avant de pouvoir évaluer les avantages réels de rendre des cotes obligatoires.

c) «Inspection volontaire de l'efficacité énergétique des véhicules : L'offre de service spécifique en matière d'inspection éconergétique des véhicules pourrait être développée dans l'industrie de l'entretien automobile».

- Du point de vue de l'industrie, cette offre volontaire est déjà développée et valorisée par les différents ateliers de service automobile. En plus du suivi des recommandations d'entretien du constructeur de véhicule, les ateliers ont déjà développé différents forfaits d'inspection et de mise au point, lesquels couvrent généralement les composants ayant un impact sur la performance éconergétique du véhicule. Ces forfaits, comme les inspections en 20, 50, 75 points et plus, sont largement publicisés par les ateliers. Le problème n'est pas l'offre, mais la demande. Une grande majorité de propriétaires de véhicules plus vieux exige uniquement le minimum d'entretien requis pour que le véhicule roule et tout autre problème ne sera géré que lorsqu'il empêchera le véhicule de rouler.

- Par ailleurs, nous réitérons que l'absence au Québec d'un programme obligatoire incluant l'inspection des émissions des véhicules de 8 ans et plus a créé un retard important dans la capacité du personnel des ateliers de réparation à bien répondre et informer la clientèle sur les enjeux de l'entretien et de la réparation des systèmes de contrôles des émissions. Il en va de même pour les compétences requises des techniciens, des équipements et des outils des ateliers. Préoccupés par ce besoin émergent de développer les compétences de la main-d'œuvre, les partenaires de l'industrie ont mandaté le comité sectoriel de main-d'œuvre des services automobiles (CSMO-Auto) en collaboration avec les comités paritaires responsables de la qualification, afin de développer deux formations sur le contrôle des émissions. L'élaboration et la diffusion de ces formations ont été rendues possibles grâce à une subvention de la commission des partenaires du marché du travail (CPMT) et d'un partenariat avec les principaux intervenants de l'industrie. **Malgré toute l'importance que revêtent ces formations pour l'industrie, leur diffusion reste pratiquement lettre morte en l'absence d'un programme d'inspection quelconque, mais obligatoire. Les clients manquent à l'appel**, et ceci, bien que des campagnes d'inspections volontaires aient été faites par différents organismes, dont le CAA-Québec.

d) «Capteurs automatiques de la pression des pneus : Les véhicules récents offrent, souvent en option, des capteurs automatiques de la pression des pneus».

Cette technologie se généralise graduellement et effectivement encourage les propriétaires à faire un suivi encore plus régulier de la pression des pneus entre les visites périodiques à l'atelier de service.

e) Choix des pneus : «Ce choix est du ressort du propriétaire tout au long de la vie utile du véhicule et influence la consommation de carburant».

- Ce choix est important afin que le pneu approprié soit installé sur le véhicule.
- Par ailleurs et tout aussi important est la nécessité de remplacer les pneus qui ont atteint ou dépassé leur vie utile et dont l'usure peut également devenir un problème de sécurité. Comme c'est le choix du propriétaire de procéder au remplacement ou pas, le remplacement ne se fait pas toujours en temps utile dans bien des cas. Les forces policières n'ont pas non plus les ressources requises pour faire respecter les

obligations d'entretien et de conformité pourtant déjà prévues au code de sécurité routière du Québec (articles 213 et 270). Une inspection obligatoire à la revente permettrait un minimum de contrôle.

- f) **Mise à la ferraille : «Les véhicules étant généralement plus polluants et énergivores en fin de vie, il peut y avoir des avantages à devancer l'élimination de ces derniers du parc de véhicules si la solution de remplacement utilise moins d'énergie».**

Ce type de programme contribue effectivement au rajeunissement plus accéléré du parc de véhicule en limitant la présence de véhicules ayant atteint pratiquement la fin de vie utile et souvent devenus non performants ou même dangereux dans certains cas. La France a déjà eu recours à de tels programmes en offrant des incitatifs significatifs pour encourager les propriétaires à agir et ainsi rajeunir le parc par une accélération de son renouvellement par des véhicules bénéficiant des technologies les plus récentes.

- g) **Campagnes de sensibilisation : «La sensibilisation pour un meilleur entretien des véhicules légers a cours au Québec depuis plusieurs années. L'information transmise inclut de manière indirecte l'aspect de l'efficacité énergétique».**

Au-delà des programmes réguliers des ateliers de service afin de favoriser l'inspection périodique des véhicules, les membres de la TCEVRQ ne croient plus à la valeur ajoutée des campagnes d'inspection volontaire des émissions et de sécurité. Les propriétaires qui tirent avantage de telles campagnes sont déjà parmi les plus sensibilisés aux problématiques de sécurité ou environnementale sous-jacentes et ces campagnes n'atteignent pas du tout la clientèle cible.

Une forme de campagne de sensibilisation pourtant utilisée à l'occasion au Québec n'est pas mentionnée dans le document de consultation malgré son impact potentiel non négligeable de sensibilisation : les « opérations minounes » par les forces policières.

Même si les intervenants de l'industrie de l'entretien automobile sont bien conscients que des opérations de vérifications sont menées par Contrôle routier Québec, par la Sûreté du Québec, et par les différents corps policiers dans certaines régions du territoire québécois, les automobilistes eux en sont beaucoup moins conscients et sensibilisés.

En effet, la notion de risque associée à la conduite d'un véhicule non sécuritaire n'est-elle pas comparable dans une certaine mesure à la conduite avec des facultés affaiblies? C'est pourquoi la TCEVRQ considère qu'il est d'une première importance d'informer le public que des opérations de vérification des éléments de sécurité des véhicules routiers seront menées de façon systématique et intégrée dans toutes les régions du Québec, comme c'est le cas actuellement pour les contrôles pour conduite avec facultés affaiblies. Nous souhaitons donc que la même approche soit adoptée pour les inspections de sécurité ou contrôles techniques des véhicules.

De plus, le risque d'avoir à franchir un barrage de contrôle technique au volant d'un véhicule non sécuritaire n'est pas présent à l'esprit des automobilistes du Québec présentement. Les opérations minoues doivent donc être multipliées sur les routes au Québec, car elles sont nécessaires pour assurer à long terme un parc automobile vieillissant, mais sécuritaire.

Une approche plus intégrée de telles vérifications de sécurité permettrait aussi la constitution d'une base de données est essentielle pour l'ensemble des opérations de vérifications (opérations minoues) au Québec. Un tableau d'ensemble ne pourra que contribuer à bien évaluer l'état du parc automobile québécois.

Comme souligné précédemment, ces véhicules non sécuritaires ne sont pas suffisamment entretenus et contribuent aussi à une surconsommation d'énergie.

5. Inspection obligatoire des véhicules légers :

Le fascicule 5 rappelle que « l'inspection obligatoire des émissions de gaz des véhicules légers est une mesure discutée depuis plusieurs années au Québec et en place dans d'autres régions en Amérique du Nord, principalement dans le but de contrôler les émissions de gaz réglementés (CO et HC)».

Pour la TCEVRQ, il faut éviter de morceler les programmes d'inspection de véhicules, car souvent une inspection dite de sécurité couvre aussi certains composants essentiels pour un meilleur contrôle des émissions et pour éviter ou minimiser une surconsommation de carburant.

De plus, cette pratique d'inspection obligatoire est beaucoup plus généralisée que

l'on semble évoquer dans le document de consultation tant en Amérique du Nord qu'ailleurs dans le monde. Afin d'éviter d'éternelles discussions et prétextes pour ne pas agir, la TCEVRQ a jugé utile de clairement faire le point et de bien documenter la situation. La TCEVRQ a donc complété en mai 2015 **un aperçu des approches mises en place aux États-Unis, au Canada et pour l'Union européenne, lequel est joint en annexe 2 aux présents commentaires. Cet aperçu résume l'information portant sur les programmes d'inspection de sécurité et des émissions concernant les véhicules légers tel que présenté par ces différents gouvernements à leurs citoyens. Cet aperçu permet de constater que :**

a) Le Québec est littéralement bordé de tout côté, par des provinces ou états exigeant déjà et parfois depuis très longtemps des inspections de sécurité et/ou des émissions des véhicules légers immatriculés sur leur territoire, à l'exception du Labrador;

b) Au Canada, le Manitoba, l'Ontario, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard ont des programmes d'inspection de sécurité des véhicules légers. L'Ontario a en plus un programme d'inspection des émissions (AirPur/Drive Clean);

c) La Conférence annuelle des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada (GNA/PMEC) :

- **Trois des cinq provinces canadiennes** participant à la conférence ont des programmes d'inspection de sécurité des véhicules automobiles et camions légers : Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard. Le Québec et Terre-Neuve Labrador n'ont pas de programmes.
- **La totalité des États de la Nouvelle-Angleterre participant à la Conférence ont des programmes d'inspection de sécurité et/ou des émissions des véhicules automobiles et camions légers** : Maine, Massachusetts, New Hampshire, Rhode Island et le Vermont ont des programmes d'inspection de sécurité et des émissions alors que le Connecticut n'a qu'un programme d'inspection des émissions.

d) 18 des États américains ont un programme d'inspection de sécurité pour les véhicules de tourisme et utilitaires légers. Parmi ceux-ci :

- Trois États ont un programme de sécurité uniquement: Hawaï; Mississippi et Virginie-Occidentale;
- 15 États ont un programme d'inspection de sécurité et des émissions: Delaware; District de Columbia; Louisiane; Maine; Massachusetts; Maryland

; Missouri; New Hampshire; New York; North-Carolina; Pennsylvanie; Rhode Island; Texas; Utah; Vermont.

e) 17 autres États américains ont un programme d'inspection des émissions uniquement pour les véhicules passagers et légers: l'Arizona; Californie; Colorado; Connecticut; Géorgie; Idaho; Illinois; Indiana; Nevada; New Jersey; Nouveau-Mexique; Ohio; Oregon; Tennessee; Virginie; Washington; Wisconsin;

f) Aux États-Unis seulement, c'est donc 35 états qui ont donc un programme d'inspection de sécurité et/ou des émissions des automobiles et véhicules légers en 2015. Dans plusieurs cas, la convergence des intérêts et la complémentarité des expertises des départements des transports (Department of Motor Vehicles) et de l'environnement ont été arrimées pour assurer l'implantation et l'opération continue de ces programmes depuis plus de 60 ans dans certains cas.

g) Le leader souvent mentionné au Québec notamment en matière de véhicules électriques, la Norvège, a un programme d'inspection des véhicules légers bien établi lequel exige notamment que les véhicules dont le poids maximal autorisé est de 3 500 kg ou moins doivent être inspectés au **cours de la quatrième année après la première immatriculation et doivent par la suite être inspectés tous les deux ans;**

h) L'Union européenne:

Tous les pays membres de l'Union européenne sont invités à avoir un programme d'inspection mécanique obligatoire et périodique pour tous les véhicules. Ce programme doit évaluer les émissions polluantes et l'état mécanique des véhicules aux deux ans à partir de la quatrième année.

Un grand nombre de pays (au moins 15) atteignent ces objectifs et plusieurs les dépassent avec une inspection à partir de la troisième année. Parmi ces pays, notons la Finlande qui possède son propre programme d'inspection des véhicules automobiles depuis... 1917!

La directive 2014/45 de l'UE relative «au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et leurs remorques» a été adoptée récemment, soit le 3 avril 2014, après une longue période de consultation qui a commencé en 2011. Cette directive remplace celle déjà en place et en effectue une importante mise à jour. Cette démarche étant encore très récente, il est intéressant de noter les raisons retenues pour justifier cette mesure. Les raisons invoquées suivantes sont particulièrement pertinentes :

- Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large conçu pour garantir que les véhicules sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement pendant leur exploitation.
- Les véhicules dont les systèmes techniques fonctionnent mal ont un impact sur la sécurité routière et peuvent contribuer à causer des accidents de la route entraînant des blessures ou des décès.
- Les véhicules dont les systèmes de régulation des émissions fonctionnent mal ont un impact sur l'environnement plus important que les véhicules correctement entretenus. Par conséquent, un dispositif de contrôles techniques périodiques contribuerait à améliorer l'état de l'environnement, en réduisant les émissions moyennes des véhicules.

i) En conclusion sur cet aspect des bonnes pratiques et expériences hors Québec, force est de constater que le Québec ne serait pas un pionnier dans le domaine et peut donc bénéficier de nombreux modèles d'intervention. Dans tous les cas, ces états ou provinces réussissent à faire collaborer différents départements, ministères et organisations gouvernementales pour tirer avantage de leurs différentes expertises et faciliter la mise en place de tels programmes. Dans certains cas, la gestion du programme est confiée au secteur privé, lequel doit tenir compte des balises établies par les gouvernements. La directive de l'Union européenne de 2014 prévoit également une telle possibilité ainsi que la nécessité pour les états de prévoir un encadrement approprié.

6. Recommandation :

Compte tenu de sa pertinence continue, nous ne pouvons ici que réitérer la recommandation de la TCEVRQ en faveur d'un programme d'inspection obligatoire des émissions et de sécurité des véhicules légers de huit ans lors de la revente de ces derniers, le PIESVA8+.

La TCEVRQ fait la promotion depuis longtemps d'un programme d'inspection des émissions polluantes et de sécurité (intégrité mécanique) des véhicules automobiles de huit ans et plus lors de la revente de ces véhicules (PIESVA8+). Tel que souligné précédemment, cette inspection contribue clairement à réduire ou à éliminer la surconsommation énergétique de ces véhicules.

Pour les raisons résumées en annexe 1 (Argumentaire de la TCEVRQ pour un PIESVA8+), nous croyons que la mise en place d'un PIESVA8+ est toujours une

mesure incontournable dans une démarche de développement durable incluant un volet d'efficacité énergétique non négligeable pour une partie importante du parc automobile du Québec. En effet, les véhicules automobiles et camions légers de promenade de 8 ans et plus représentaient 40 % de ce parc de véhicules en 2013 selon les données de la SAAQ.

Un tel programme d'inspection a aussi l'avantage important de développer ou de renforcer une culture d'entretien et de réparation des véhicules afin qu'ils puissent rouler efficacement en consommant le moins de carburant possible, avec un minimum de sécurité et longtemps. De plus, une généralisation de cette culture d'entretien et de réparation des véhicules contribuerait également à réduire le nombre de pannes qui limitent quotidiennement la fluidité sur le réseau routier métropolitain et par le fait à même réduire les importantes émissions polluantes générées par ces bouchons qui ont des impacts déplorés par des départements de santé publique et génèrent une consommation sans valeur ajoutée d'énergie fossile dans la majorité des cas.

Une expertise s'est aussi développée au Québec dans le domaine des inspections de véhicules depuis plus de vingt-cinq années dans le cadre du réseau de mandataires de la SAAQ. Ce réseau inspecte les véhicules hors province, les véhicules qui n'ont pas été immatriculés depuis plus d'un an, les véhicules déclarés perte totale par les assureurs et reconstruits ainsi que les véhicules faisant du transport de personne comme les taxis. Le MDDELCC a également développé de l'expérience dans le domaine par le programme PIEVAL d'inspection des véhicules lourds.

En résumé, un programme comme le PIESVA8+ peut contribuer au développement durable par une réduction des émissions polluantes des véhicules déjà en circulation au Québec et par une réduction, toujours dans la mesure possible, de la consommation de carburant de ces véhicules, tout en ayant des avantages en matière de sécurité routière.

En conclusion, et tel que noté dans le fascicule 5 de cette consultation, la TCEVRQ croit également que **«L'inspection et la réparation des composants mécaniques ayant une incidence sur la consommation de carburant sont des mesures complémentaires aux deux types précédents d'inspections»** soit celles portant sur la sécurité et sur les émissions des véhicules légers.

Nous encourageons donc le gouvernement du Québec, et plus particulièrement le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, à inclure dans sa future politique énergétique une mesure afin d'assurer la mise en place d'un programme d'inspection des véhicules de 8 ans

et plus lors de la revente en partenariat avec d'autres ministères et organismes, et ceci, le plus tôt possible. Une telle initiative favoriserait la concertation et collaboration nécessaire entre les différents ministères concernés du gouvernement du Québec pour la mise en place d'un tel programme d'inspection.

Parmi un des enjeux identifiés par le gouvernement dans le cadre de son « *Projet de stratégie gouvernementale de développement durable révisée 2015-2020* » visant les ministères et organismes du gouvernement, il est souligné que **les ministères et organismes « sont invités à mettre en valeur leurs initiatives, à partager leurs expériences et à collaborer entre eux et avec les acteurs de la société pour favoriser la convergence et le renforcement mutuel des initiatives pour un développement durable ».**

Selon la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec, la mise en place d'un programme d'inspection des véhicules lors de la revente, comme le PIESVA8+, est une excellente occasion de favoriser une telle convergence et de générer des avantages certains non seulement du point de vue énergétique pour le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, mais aussi de sécurité routière pour le ministère des Transports et la SAAQ, de réduction des émissions polluantes et d'une amélioration de la qualité de l'air pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, et finalement avec des impacts favorables en matière de santé publique. **Il est temps d'agir dès maintenant.**

TCEVRQ

**Annexe 1 aux commentaires de la TCEVRQ dans le cadre de la Consultation vers la
nouvelle politique énergétique 2016-2025 du Québec
Décarbonisation du transport routier.
Argumentaire de la TCEVRQ pour un PIESVA8+**

Recommandation:

La Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec (TCEVRQ) recommande au Gouvernement du Québec depuis des années de mettre en place un programme exigeant l'inspection environnementale et de sécurité de la grande majorité des véhicules routiers de huit ans et plus lors de leurs reventes seulement. L'immatriculation d'un tel véhicule ne pourrait être faite par l'acheteur subséquent que sur présentation d'un certificat émis par un centre d'inspection ou un atelier agréé confirmant que le véhicule est conforme aux normes minimales de cette inspection portant sur l'intégrité du véhicule au niveau de la sécurité et des systèmes réduisant les émissions. Lesdites normes seraient établies par le gouvernement ou par l'organisme désigné pour implanter et gérer un tel programme. Tout organisme ainsi désigné par le gouvernement devrait l'être à la suite d'un processus d'appel d'offres pour assurer la plus grande transparence, une qualification appropriée et la qualité des services sur l'ensemble du territoire.

Le programme proposé par la TCEVRQ:

- ne s'applique pas de façon répétitive pour le même propriétaire, mais seulement lors de la revente du véhicule ;
- ne s'applique pas aux véhicules de moins de huit ans même lors de la revente, car l'inspection proposée aurait une valeur ajoutée que dans trop peu de cas pour ces véhicules ;
- ne s'applique pas aux véhicules antiques ou hors route.

Importance et cohérence environnementale:

Le Québec se présente comme un leader en matière de lutte aux émissions de gaz à effet de serre (GES). Or, tout dans le dossier du PIESVA8+ démontre le contraire. Plusieurs juridictions d'Amérique du Nord, dont l'Ontario et la Californie, ont un programme d'inspection des véhicules usagés. Le Québec accuse donc un retard pour implanter cette mesure fondamentale qui est toujours partiellement prévue au dernier Plan d'action sur les changements climatiques du Québec. Afin d'améliorer le bilan environnemental du Québec, l'action gouvernementale ne peut se limiter qu'aux véhicules neufs, car, présentement, il y a un peu plus de 1,9 million de véhicules et

camions légers de 8 ans et plus utilisés pour des fins de promenade, institutionnelles, professionnelles et commerciales sur les routes du Québec, soit 39 % de l'ensemble de ces parcs de véhicules immatriculés au Québec en 2013. Ces véhicules sont les plus à risque d'être trop polluants et moins sécuritaires en raison d'un entretien minimal insuffisant et de réparations importantes non effectuées. **Une telle mesure est donc dans l'intérêt collectif en contribuant à une réduction des émissions de GES et à une meilleure qualité de l'air puisque le véhicule roulera en consommant le moins d'essence possible et le plus proprement, car l'équipement antipollution sera présent et fonctionnel.**

Responsabilisation et protection du consommateur:

Un PIESVA8+ assure que le propriétaire voulant se départir de son véhicule usagé de huit ans et plus en le vendant soit responsable de faire valider par un tiers que ce véhicule soit dans un état minimal de conformité environnementale et de sécurité lors de la revente. Lors de cette transaction, le vendeur a déjà décidé de se départir du véhicule et l'acquéreur est souvent jeune, à son premier achat ou encore en position de vulnérabilité financière ne pouvant s'offrir plus. En responsabilisant le vendeur, un PIESVA8+ protège donc la partie la plus vulnérable dans cette transaction de revente, l'acheteur.

Impact sur la santé:

Il y a dix ans déjà, l'Institut National de Santé publique du Québec concluait qu'il était important d'augmenter l'efficacité énergétique des véhicules pour réduire le smog et les polluants atmosphériques qui causent des problèmes de santé, notamment par un programme d'inspection et d'entretien des véhicules. Cette recommandation était soumise dans le cadre d'une présentation intitulée « *Le changement climatique – un enjeu majeur de santé publique pour les Québécois* » faite à la Commission des transports et de l'environnement le 20 février 2003. Dix ans plus tard, on en « parle » encore qu'à titre de projet.

Impact sur la sécurité routière:

Les modifications apportées aux véhicules par leurs propriétaires et surtout, le manque d'entretien des véhicules les rendent moins sécuritaires sur les routes. Ceci a été noté au cours des années dans des rapports de coroners du Québec, des inspections volontaires menées par des organismes comme le CAA-Québec et même par la Sûreté du Québec, qui a jugé utile de montrer un véhicule accidenté à son kiosque au Salon de l'auto 2013 de Montréal, soulignant que la piètre condition du véhicule était aussi une des causes de l'accident mortel.

De plus, un rapport de 2011 de la Grande-Bretagne intitulé « *Report on Effects on Vehicle Defect in Collisions* », estime à 3 % le facteur de causalité des défauts des véhicules impliqués dans des collisions. Le rapport souligne bien que ce résultat n'est qu'une estimation compte tenu de l'absence de données spécifiques. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) fait face à la même problématique. Toutefois, et comme notée dans ce rapport, la probabilité que la mauvaise condition d'un véhicule soit un facteur contributif dans 3 % des accidents est néanmoins significative. Comme la Grande-Bretagne bénéficie déjà d'un programme d'inspection de sécurité sur une base annuelle pour les véhicules de trois ans et plus, nous pouvons facilement imaginer que l'impact de ce facteur au Québec serait nettement plus grave.

Impact ciblé et mesuré:

Selon les statistiques de la SAAQ, il y aurait environ 900 000 transactions de véhicules par année au Québec. De ce nombre, **entre 350 000 et 400 000** concernent la catégorie des véhicules visés par le programme recommandé par la TCEVRQ. Ce volume annuel permettra d'améliorer cette partie importante du parc automobile du Québec de façon graduelle tout en évitant l'automatisme des programmes périodiques d'inspection.

Acceptabilité sociale:

L'inspection n'étant obligatoire que lors de la revente du véhicule par son propriétaire celle-ci est donc requise qu'au moment **où cette personne veut se départir du véhicule de toute façon**. L'approche proposée au gouvernement du Québec permet donc à tout propriétaire de continuer à utiliser un véhicule de huit ans et plus durant toute sa vie utile sans avoir à « subir » et à payer une inspection en vertu du programme proposé. De plus, un sondage réalisé en 2013 indique que près de 80 % des Québécois se sont montrés en accord avec un programme d'inspection des véhicules de huit ans et plus confirmant ainsi un sondage précédent du CAA-Québec.

En conclusion:

Un programme obligatoire d'inspection environnementale et de sécurité lors de la revente des véhicules de huit ans et plus (PIESVA8+) comme proposé par la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec offre donc de nombreux avantages par le biais d'un seul programme:

- ✓ **Personne n'est privé de l'utilisation de son véhicule, peu importe son état, car l'inspection ne se fait que lors de la revente du véhicule de huit ans et plus ;**

- ✓ **Personne ne doit dépenser de l'argent régulièrement pour une inspection obligatoire, car elle ne se fait que lorsque le propriétaire veut se départir du véhicule de huit ans et plus;**
- ✓ **Contribution à la réduction des gaz à effet de serre (GES) provenant du parc automobile actuellement sur les routes du Québec;**
- ✓ **Contribution à une réduction de consommation d'énergie par le parc automobile du Québec actuellement sur les routes;**
- ✓ **Contribution à une meilleure qualité de l'air particulièrement dans les grands centres urbains;**
- ✓ **Protection accrue du consommateur acheteur d'un véhicule de 8 ans et plus, souvent moins expérimenté et avec des moyens financiers plus limités (plus difficile de refiler des problèmes à un acheteur inexpérimenté) par une inspection portant sur l'intégrité du véhicule dans une perspective de sécurité;**
- ✓ **Favorise le développement d'un plus grand intérêt pour l'entretien régulier d'un véhicule afin d'en faciliter la revente;**
- ✓ **Assure au moins une vérification incontournable par des experts plus indépendants lors de la revente d'un véhicule de huit ans et plus;**
- ✓ **Risque réduit de revente d'un véhicule non sécuritaire ce qui contribue aussi à une sécurité accrue pour l'ensemble des usagers de la route et des piétons.**

Au-delà de l'effort pour la mise sur pied d'un véritable PIESVA8+, le programme s'autofinance sur le principe de l'utilisateur-pollueur/payeur, soit par le propriétaire du véhicule routier au moment de se départir du véhicule. Le PIESVA8+ est nécessaire, bien adapté au contexte québécois et le gouvernement doit agir maintenant.

**Annexe 2 aux commentaires de la TCEVRQ dans le cadre de la Consultation vers la
nouvelle politique énergétique 2016-2025 du Québec
Décarbonisation du transport routier.***

**Aperçu des différents programmes d'inspection pour des fins de sécurité et des
émissions des véhicules légers plus âgés au Canada, aux États-Unis et pour l'Union
européenne**

(*Note : La pagination du contenu de cette annexe est indépendante de celle utilisée pour les présents commentaires)