



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 – efficacité et innovation énergétiques

10 Avril 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 3 intitulé efficacité énergétique, soulève un questionnement qui interpelle directement 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 :

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

Les commentaires de la TCEVRQ portent essentiellement sur les constatations et le questionnement concernant l'efficacité énergétique et le secteur des transports. Un premier commentaire est de souligner l'importance et la justesse de certaines observations et de certains constats identifiés dans le fascicule 3 que nous partageons et qui orientent notre recommandation. Tout en reconnaissant l'importance de

continuer à agir afin de favoriser une meilleure efficacité énergétique du parc automobile au Québec, les observations suivantes du document soulignent bien qu'il y a des progrès très importants qui se font et qui vont continuer à se faire d'ici 2025 en raison notamment de la réglementation déjà en place portant sur les véhicules neufs et sur la qualité de l'essence.

- Pour le transport des personnes, la consommation unitaire moyenne des automobiles est passée de 10,1 à 8,8 l/100 km, soit une amélioration de 13,2 %.¹
- À plus long terme, les normes canadiennes de consommation de carburant et d'émissions de GES, alignées sur les normes américaines, feront que les véhicules lourds de l'année modèle 2018 émettront en moyenne 23 % moins de GES que ceux de l'année 2014, **tandis que les véhicules légers de l'année modèle 2025 consommeront jusqu'à 50 % moins de carburant que ceux de l'année modèle 2008.**²
- La diminution de la consommation d'énergie par distance parcourue démontre une amélioration de l'efficacité énergétique du secteur du transport de 21,3 % de 1992 à 2011 (figure 2.17). Les mesures de soutien déployées ont principalement visé des améliorations technologiques liées à la consommation (moteurs moins énergivores, par exemple).³

Les constats suivants formulés dans ce même document de consultation sont également importants selon nous et soutiennent notre recommandation :

- *« Le transport des personnes et des marchandises par mode routier est un domaine d'intervention prioritaire compte tenu de sa croissance soutenue et de son poids relatif dans le profil énergétique du Québec » ;*
- *« Les changements technologiques se font graduellement dans le secteur du transport routier : **l'évolution technologique des véhicules légers progresse au rythme de leur remplacement (leur durée de vie dépasse les dix ans)** et les infrastructures de ravitaillement en carburants de remplacement de l'essence ou du diesel sont à déployer » ;*
- *« Aucune tendance socioéconomique ne laisse entrevoir des changements rapides et durables du taux de possession de voitures ou des habitudes de déplacement en automobile » ;*
- *« Les nombreux déplacements routiers entraînent différents problèmes tels que la congestion routière, la pollution, la dégradation des ressources du*

¹ Fascicule 3, page 30

² Fascicule 3, page 31

³ Fascicule 3, page 32

territoire, la perte d'espaces naturels et une consommation coûteuse d'énergie ».

Compte tenu de ce qui précède, le document soulève tout naturellement la question suivante : **les gouvernements devraient-ils légiférer pour rendre obligatoires certaines pratiques comme l'inspection énergétique des véhicules usagés ?** Nous y répondons par l'affirmative en recommandant au gouvernement du Québec de mettre en place un programme exigeant une inspection des émissions et de sécurité de la grande majorité des véhicules routiers de huit ans et plus lors de leurs reventes uniquement. Les raisons et arguments suivants étayent notre recommandation.








1. Importance des véhicules usagés dans le parc automobile du Québec :


Alors que l'on se préoccupe beaucoup des véhicules neufs, qui sont pourtant plus propres que les véhicules des années précédentes, peu d'attention est portée aux véhicules usagés qui roulent déjà et qui rouleront encore pour au moins une décennie dans la majorité des cas, puisque l'âge moyen du parc automobile du Québec est de près de 8 ans selon les données de la Société de l'Assurance Automobile du Québec (SAAQ). **En 2013, il y avait près de deux (2) millions, soit 1 927 431, d'automobiles et de véhicules de poids légers de 8 ans et plus immatriculés au Québec pour des fins de promenade, commerciale ou institutionnelle.** En conséquence, toute amélioration de l'efficacité énergétique et des émissions polluantes du parc automobile du Québec requiert nécessairement, du moins à court terme, que ce parc fonctionne au meilleur de ses capacités afin de réduire sa consommation de carburant autant que possible.

2. L'entretien des véhicules est un prérequis à son bon fonctionnement et à son efficacité énergétique :

Une des premières bonnes pratiques pour l'utilisateur de tout produit est de prendre connaissance du mode d'emploi dudit produit. Dans le cas d'une automobile, tous les constructeurs incluent un volumineux mode d'emploi et tous y consacrent de nombreuses pages pour souligner l'importance de l'entretien du véhicule pour assurer son bon fonctionnement. À titre d'exemple, le guide du conducteur pour un véhicule compact de 2013 contient 75 pages dédiées qu'à l'entretien du véhicule.

L'importance que les concepteurs et constructeurs des véhicules accordent à l'entretien se vérifie aussi dans les faits. Comme l'indique le tableau ci-après, de nombreuses études de sources indépendantes des constructeurs et des garagistes le démontrent clairement: **un véhicule en bon état de fonctionnement peut réduire sa consommation de carburant de 15 % et même jusqu'à 40 %** toujours en fonction de l'état du véhicule et des composants défectueux.

Source	Énoncés
Ressources naturelles Canada 	Une étude portant sur 124 véhicules a démontré que la consommation de carburant diminuait de 15 % après la réparation du système antipollution.
U.S. Environmental Protection Agency 	Une sonde d'oxygène défectueuse peut accroître la consommation de carburant jusqu'à 40 %.
California Energy Commission 	Un manque d'entretien du véhicule peut occasionner une hausse des dépenses de carburant de 13 %.
Salt Lake Valley (Health Department) 	Entretenir son véhicule peut réduire la consommation de carburant de 4 à 40 % selon le/les problèmes constatés.
Consumer Federation of America 	Un manque d'entretien du véhicule peut occasionner une hausse des dépenses de carburant de 13 %.
Federal Trade Commission 	Le moteur d'un véhicule nécessitant de l'entretien peut accroître la consommation de carburant de 10 à 20 %.
Air Care Colorado 	L'entretien adéquat d'un véhicule par des mises au point respectées et une pression adéquate des pneumatiques peut réduire la surconsommation de 20 %.

<p>New York State Energy Research and Development Authority</p> 	<p>Le manque d'entretien du moteur d'un véhicule peut accroître sa consommation de 4 à 40 % lorsqu'une sonde d'oxygène est défectueuse.</p>
---	--

Source : CAA-Québec

3. L'entretien défaillant de nombreux véhicules

Malgré le fait qu'une simple observation lors d'un quelconque bouchon de circulation permet de constater le piètre état de plusieurs véhicules, d'autres constats valident malheureusement cette perception.

Une clinique d'inspection volontaire exécutée par le CAA-Québec à St-Jean-sur-Richelieu le 2 juin 2012 portant sur un nombre très limité de véhicules est néanmoins très révélatrice. L'âge moyen des véhicules inspectés était de 8 ans et un peu plus que la moyenne d'âge du parc automobile identifiée par la SAAQ pour les véhicules en circulation au Québec en 2013. Sur les 46 véhicules inspectés :

- 30 % n'ont pas réussi le test du système de diagnostic embarqué du véhicule (OBD) indiquant diverses anomalies ;
- 13 % des véhicules avaient une indication claire d'anomalies du fonctionnement du moteur puisque le témoin lumineux de défaillance (Check Engine) était allumé ;
- 8,7 % des véhicules n'avaient plus de convertisseur catalytique ;
- 4,3 % des véhicules avaient les Sondes O₂ défectueuses, et
- 11 % de ces véhicules avaient des sondes O₂ en fin de vie utile et elles devaient être remplacées à court terme.

Les spécialistes en mécanique automobile conviennent tous que de telles défaillances contribuent directement et indirectement à une surconsommation de carburant.

De plus, le manque d'entretien des véhicules plus vieux soulève d'autres problèmes. Encore tout récemment, soit en novembre 2014, un rapport⁴ du coroner Dr Martin Sanfaçon documentait l'impact du faible entretien des

⁴ Rapport du 26 novembre 2014 du Dr Martin Sanfaçon à la suite d'un accident de la route mortel le 16 septembre 2012 impliquant un véhicule de l'année modèle 1982

véhicules usagés. Quoique faits dans un contexte de sécurité routière, les constats confirment à nouveau les importantes lacunes dans le domaine de l'entretien des véhicules. Aux fins des présents commentaires, nous avons retenu les passages suivants de ce rapport :

« Plusieurs véhicules automobiles roulent sur nos routes dans un état mécanique inquiétant. »

« Les véhicules de promenade demeurent de plus en plus longtemps sur nos routes. Les véhicules de plus de 10 ans constituent plus du quart du parc automobile québécois de véhicules de promenade (automobiles et camions légers). Ils sont impliqués dans au moins 30 % des accidents graves ou mortels (et ce pourcentage serait plus élevé si on ne considérait que les accidents impliquant des véhicules de promenade). »

Une autre étude⁵ publiée en 2011 et portant sur l'impact des défauts mécaniques lors d'accidents au Royaume-Uni, révèle qu'en 2009, 40 % des 35 millions de véhicules du Royaume-Uni n'ont pas réussi le test d'inspection périodique de sécurité et que le taux d'échec s'élevait à 60 % pour les véhicules âgés de 13 ans et plus. Encore une fois, l'étude porte plus directement sur le volet de la sécurité routière et des carences dans l'état du véhicule tels que l'état des freins qui ont peu d'impact sur l'efficacité énergétique. Toutefois, d'autres carences, comme des pneus inadéquats, ont sûrement un impact sur la consommation de carburant.

De plus, un rapport du Bureau de l'efficacité et de l'innovation énergétiques du Ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec intitulé « *Résultats sommaires de Cliniques d'inspection de véhicules légers* »⁶ a, sous réserve des limites habituelles pour ce type de cliniques, conclu comme suit :

- **« Les plus hauts taux d'échec ont été observés à la suite de l'inspection de l'état général sur le pont élévateur (42 %), du filtre à air (39 %), du bouclier thermique du convertisseur catalytique (35 %), de la pression des pneus (32 %), d'une bougie (32 %), de la densité de l'antigel (31 %), de**

⁵ UK 2011 Report on Effects on Vehicle Defect in Collisions

<http://www.ewu.edu/Documents/CBPA/NWTTAP/Newsletter/Publications/PPR565.pdf>

⁶ Rapport du Bureau de l'efficacité et de l'innovation énergétiques Ministère des Ressources naturelles et de la Faune ISBN 978-2-550-65157-4 (PDF) Version mai 2012

<http://www.ecomobile.gouv.qc.ca/images/pdf/RASom-ClinInspectionMAI12.pdf>

l'état général sous le capot (30 %) et de l'étanchéité du système d'échappement (30 %). »

- *« De plus, l'inspection du témoin d'anomalie moteur a également permis d'établir **que plus d'un véhicule sur quatre (26 %) présente une défectuosité du système antipollution.** »*
- *« **L'état non optimal de tous ces composants est susceptible de provoquer une surconsommation de carburant ou l'émission de gaz nocifs pour la qualité de l'air.** »*

Ici comme ailleurs, le maintien d'un parc automobile en bon état, tout au cours de la vie utile de plus en plus longue d'un véhicule, est un défi important et l'inaction dans ce domaine a des conséquences en matière d'efficacité énergétique, mais aussi en ce qui a trait à la pollution atmosphérique et à la sécurité routière.

4. Les meilleures pratiques à l'étranger dont le Québec pourrait s'inspirer :

Parmi les questions plus générales soulevées dans le fascicule 3, la première porte sur l'identification des meilleures pratiques à l'étranger dont le Québec pourrait s'inspirer. Les inspections portant sur la sécurité et sur les émissions des véhicules usagés sont assez répandues et l'amélioration générale de l'état du véhicule entraîne, la plupart du temps, une amélioration de son efficacité énergétique, car le bon fonctionnement des composants importants du véhicule est vérifié. Dans ce contexte et tout près de chez nous, on note ce qui suit :

- Au Canada, cinq provinces prévoient une inspection de sécurité des véhicules routiers dont deux sont limitrophes du Québec ;
- Aux États-Unis, 18 états exigent des inspections de sécurité du véhicule avec ou sans une inspection d'émission ;
- Aux États-Unis, 17 états imposent un programme d'inspection des émissions seulement ;
- En ce qui concerne les états participant à la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada (GNA/PMEC) :
 - La totalité des états de la Nouvelle-Angleterre participant à la Conférence a des programmes d'inspection de sécurité et/ou d'émissions des véhicules automobiles et camions légers; et

- Trois des cinq provinces canadiennes participant à la Conférence ont des programmes d'inspection de sécurité des véhicules automobiles et des camions légers.

Et ailleurs on note aussi :

- En Europe, tous les pays membres de l'Union européenne sont invités à avoir un programme d'inspection, appelée technique, de la sécurité mécanique et des émissions de façon 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 de la première année d'immatriculation conformément à la directive de 2014. Un grand nombre de pays, au moins 15, atteignent ces objectifs et plusieurs les dépassent avec une inspection à partir de la troisième année de la première immatriculation. Parmi ces pays, notons la Finlande qui possède son propre programme d'inspection des véhicules automobiles depuis 1917 !

Il est intéressant de noter que la directive 2014/45/UE⁷ du 3 avril 2014 du parlement européen et de son Conseil relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques remplace une directive précédente qui était en place elle depuis 1999. Le développement de la nouvelle directive a fait l'objet de nombreuses études et analyses avant d'en arriver à son adoption. L'introduction de la directive résume bien les différentes raisons ayant mené à son adoption et les suivantes méritent d'être soulignées :

- « *Dans son livre blanc du 28 mars 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – **Vers un système de transport compétitif et économe en ressources**», la Commission a défini un objectif de «sécurité totale» en vertu duquel l'Union devrait se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers d'ici à 2050. Dans cette perspective, les technologies développées pour les véhicules devraient contribuer notablement à l'amélioration du niveau de sécurité des transports routiers »;*

⁷ Directive 2014/45/UE du parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32014L0047>

- *« 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. Ce dispositif devrait comprendre des contrôles techniques périodiques des véhicules et des contrôles techniques routiers des véhicules destinés à des activités de transport routier commercial, ainsi qu'une procédure d'immatriculation des véhicules permettant de suspendre l'autorisation d'utiliser le véhicule sur la voie publique dès lors que le véhicule constitue un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière. Les contrôles périodiques devraient constituer l'instrument principal pour garantir le bon état des véhicules. Les contrôles techniques routiers de véhicules commerciaux devraient être uniquement complémentaires des contrôles périodiques » ;*

- *« 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. Cet impact pourrait être réduit par la mise en place d'améliorations adéquates du dispositif de contrôle technique. Le fait de révéler de façon précoce une défaillance d'un véhicule contribuerait à remédier à cette défaillance et, par conséquent, à éviter un accident » ;*

- *« 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 ».*

- Au Royaume-Uni, les véhicules automobiles sont testés trois ans après la première immatriculation et chaque année par la suite. Le programme d'inspection est en place depuis plus de 40 ans.
- En Irlande, Le National Car Test (NCT) est considéré comme une mesure de sécurité routière préventive qui assure que les véhicules, en particulier les véhicules plus anciens, utilisant les routes irlandaises sont en bon état de marche. Le test NCT est obligatoire pour les voitures de plus de trois ans. Les voitures âgées de quatre à dix ans doivent passer le test tous les deux ans, tandis que les voitures plus anciennes sont tenues de le passer chaque année. Le test annuel de voitures âgées de 10 ans et plus a été introduit le 1^{er} juin 2011. L'ampleur de la problématique a encore été soulignée récemment. En effet, un rapport⁸ souligne que plus de voitures que jamais échouent au NCT **selon les données de 2014**. Un total de 52% des voitures - soit plus de 650 000 - n'ont pas réussi le test en 2014, y compris 4 500 voitures qui ont dû être remorquées des centres de test ne pouvant pas légalement reprendre la route. Il est intéressant de noter que l'âge moyen du parc automobile irlandais était de 8,5 ans en 2014.
- Au Japon, tous les véhicules de promenade sont inspectés aux deux ans à partir de la troisième année de leur mise en circulation (première immatriculation) ;
- À Singapour, cette inspection devient annuelle lorsque le véhicule atteint l'âge de dix ans ;
- En Australie, la réglementation varie selon les états (inspection périodique ou aux transferts de propriété) ;
- En Nouvelle-Zélande, l'inspection mécanique est obligatoire dès la première année et se répète annuellement. Après six ans, l'inspection devient bisannuelle ;
- En Afrique du Sud, tous les véhicules doivent subir une inspection mécanique aux transferts de propriété.

Un aperçu des approches mises en place aux États-Unis et au Canada récemment complété par la TCEVRQ démontre la capacité de ces états et provinces à adapter les mécanismes d'inspection ou de contrôles techniques à leurs réalités propres, à les rendre assez simples pour le consommateur et à prévoir certaines mesures temporaires d'atténuation pour les citoyens les plus vulnérables.

⁸ Irlande : <http://www.irishtimes.com/news/consumer/more-cars-than-ever-failing-nct-test-1.2089979>

Aux États-Unis seulement, 35 états ont 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.

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.

Le Québec a toujours comme priorité, dans le cadre de son Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020 « *d'assurer 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... 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* ».

Le gouvernement du Québec avait amorcé la démarche par la présentation en 2012 d'un projet de loi afin d'établir les assises pour un tel programme d'inspection limité aux émissions des véhicules de 8 ans et plus. Ce projet a été étudié et a fait l'objet d'audiences publiques en commission parlementaire. Toutefois, ce projet est mort au feuilleton de l'Assemblée nationale en raison des élections et il n'y a pas eu de suite.

5. **Recommandation :**

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.

Par ailleurs, l'absence d'un programme d'inspection des émissions au Québec 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'une dédiée aux mécaniciens automobiles et l'autre dispensée aux conseillers techniques responsables d'informer les consommateurs. 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.

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, tout en ayant des avantages en matière de sécurité routière.

En conclusion, nous encourageons 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 usagés en partenariat avec d'autres ministères et organismes, et ceci, le plus tôt possible.

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 usagés, 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 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 avec des impacts favorables en matière de santé publique. Il est temps d'agir dès maintenant.

Annexe 1 aux commentaires de la TCEVRQ dans le cadre de la Consultation vers la nouvelle politique énergétique 2016-2025 du Québec – efficacité et innovation énergétiques - 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+) tel que 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.