



MÉMOIRE

Déposé par
L'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique

Dans le cadre des consultations particulières de la
Commission des transports et de l'environnement

Projet de loi n° 48
**Loi concernant l'inspection environnementale
des véhicules automobiles**

14 mai 2012

POUR INFORMATION :

André Bélisle,
Président
andre.belisle@aqlpa.com

Claude McDonnell,
Coordonateur PIEVA
c.mcdo@videotron.ca



Association québécoise de
lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)
484, route 277
Saint-Léon-de-Standon (QC) G0R 4L0

Téléphone : (418) 642-1322
Télécopieur : (418) 642-1323
Courriel : info@aqlpa.com

SOMMAIRE

L'Assemblée nationale sera bientôt appelée à voter sur le projet de loi n° 48 qui vise à donner l'autorité de réglementer les émissions polluantes issues du parc automobile québécois au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Cette loi permettra, si elle est adoptée, au gouvernement québécois de mettre en place un programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA). L'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), qui milite et travaille pour l'instauration d'un tel programme depuis vingt ans, appuie sans réserve le projet de loi n° 48 et invite les membres de l'Assemblée nationale à l'adopter.

La pollution atmosphérique a d'importantes conséquences sur la santé publique, l'environnement et l'économie. Le parc automobile québécois est en croissance constante et constitue la principale source de contaminants et de gaz à effet de serre au Québec.

Les systèmes antipollution des véhicules automobiles se dégradent avec l'âge et requièrent un entretien régulier, à défaut de quoi ces véhicules émettent des polluants de façon excessive. Les multiples inspections effectuées depuis des années démontrent que le quart des véhicules de 8 ans et plus qui circulent sur nos routes le font avec des systèmes antipollution défectueux.

La très grande majorité des pays industrialisés possèdent des programmes qui visent à contrôler les émissions de leur parc automobile. Au Canada, grâce à l'instauration de tels programmes, l'Ontario et la Colombie-Britannique ont réduit du tiers les émissions de contaminants de leur parc automobile.

Une très forte proportion des Québécois est d'avis qu'il est important que le gouvernement prenne des mesures pour protéger l'environnement et les deux tiers sont en accord avec la mise place du PIEVA.

L'AQLPA propose certaines modifications au projet de loi n° 48 dans le but d'en améliorer et faciliter l'application.

Le règlement qui instaurera le contrôle des émissions des véhicules automobiles au Québec est en gestation et l'AQLPA fait des recommandations quant aux modalités de ce règlement.

L'AQLPA :

1. Adhère à la proposition gouvernementale qui instaurerait le PIEVA en procédant par étapes et est d'avis que l'échéance de la deuxième étape soit connue d'avance.
2. Soutient la proposition voulant que la première étape du PIEVA consiste en l'imposition de l'inspection environnementale des véhicules de 8 ans et plus destinés à la revente.
3. Appuie la proposition selon laquelle la deuxième étape du PIEVA rendrait obligatoire l'inspection environnementale à l'ensemble des véhicules légers de 8 ans et plus, et ce à tous les 2 ans.
4. Considère que la troisième étape suggérée par le gouvernement, qui consiste en l'ajout d'une inspection mécanique de sécurité obligatoire à l'inspection environnementale des véhicules de 8 ans et plus, fasse l'objet d'une réévaluation.

5. Recommande, dès l'édiction du règlement et avant l'instauration du programme sur le terrain, la création d'un comité consultatif dont le mandat serait d'assurer le suivi de l'implantation des différentes étapes envisagées pour le PIEVA et de produire des recommandations en vue de leur bon déploiement.
6. Recommande la mise en place d'un réseau mixte pour procéder aux inspections réglementées (centres dédiés et établissements privés accrédités).
7. Souscrit à l'intention du gouvernement de confier à un gestionnaire la responsabilité de voir à l'application du règlement édicté en vue de l'instauration du PIEVA, ainsi que la responsabilité de l'accréditation des centres qui effectueront les inspections.
8. Recommande que la responsabilité du gestionnaire en ce qui concerne le suivi des bonnes pratiques des établissements qui effectuent des inspections réglementées soit clairement établie et que ce gestionnaire soumette au gouvernement une procédure détaillée relativement à ce contrôle.
9. Recommande la création d'une banque de données universelle destinée au diagnostic et à l'entretien des systèmes antipollution.
10. Recommande la mise en place d'un système d'évaluation du taux de réussite des ateliers ayant effectué des réparations.
11. Recommande que le gouvernement affecte le personnel et les ressources financières nécessaires à l'élaboration et à la réalisation d'un plan de communication d'envergure visant à informer la population en général, et plus spécifiquement les propriétaires de véhicules, des tenants et aboutissants du PIEVA.
12. Recommande au gouvernement de considérer la mise en place de mesures d'atténuation dans le but de réduire les impacts d'un PIEVA pour les personnes ou les ménages à faible revenu.

Table des matières

1	Introduction.....	5
1.1	Contexte	5
1.2	À la recherche d'un PIEVA depuis 20 ans	6
1.3	Une approche adoptée par la majorité des pays industrialisés	7
1.4	Des chiffres inquiétants.....	7
1.5	Des résultats probants.....	8
1.6	Réglementer, une nécessité	9
1.7	Le projet de loi n° 48	9
	Un règlement en devenir.....	10
	Une perception favorable à la protection de l'environnement	10
2	Appréciation du projet de loi n° 48.....	11
2.1	Appréciation article par article.....	11
2.2	Article 1.....	12
2.3	Article 2.....	13
2.4	Article 3.....	14
2.5	Article 4.....	15
2.6	Article 5.....	16
2.7	Article 6.....	17
2.8	Article 7.....	20
2.9	Article 8.....	22
2.10	Article 9.....	23
2.11	Article 10	25
2.12	Article 11	26
2.13	Article 12	28
2.14	Article 13	28
2.15	Résumé des recommandations relatives au projet de loi n° 48.....	29
2.16	Planification en vue de la création d'une accréditation pour les ateliers de réparations	31
3	Commentaires généraux sur le projet de loi n° 48 et le PIEVA	33
	Nécessité d'informer correctement la population.....	33

	Donner le pouvoir de réglementer au ministère dont c'est la responsabilité	35
4	Recommandations en vue du règlement	37
4.1	Instauration par étapes	37
4.2	Étape 1, les véhicules de 8 ans ou plus au moment d'une transaction	37
4.3	Étape 2, tous les véhicules de 8 ans et plus	37
4.4	Échéance de la seconde étape	38
4.5	Étape 3, l'inspection mécanique de sécurité.....	38
4.6	Comité consultatif, suivi de l'évolution de la situation	39
4.7	Catégorie de véhicules soumis à l'inspection.....	40
4.8	Protocole et équipement	40
4.9	Un réseau d'inspection mixte.....	41
4.10	Organisme responsable, appels d'offres.....	41
4.11	Contrôle et surveillance des ateliers accrédités, une nécessité.....	42
4.12	Soutien à la réparation, une banque de données.....	42
4.13	Favoriser la performance des réparateurs, un système public d'évaluation.....	43
4.14	Plan de communication auprès du grand public.....	44
5	Mesures d'atténuation.....	45
5.1	L'entretien des véhicules, la responsabilité des propriétaires.....	45
5.2	Limite de coût à la réparation	45
	Un montant limite à établir correctement.....	45
	Une approche évolutive	46
	Des ateliers de réparations accrédités	46
5.3	Le soutien à la réparation.....	46
6	Conclusion	47

1 Introduction

1.1 Contexte

La pollution atmosphérique tue. La pollution atmosphérique rend malade. Elle détruit des écosystèmes, atteint forêts et cultures et coûte très cher à la société québécoise¹.

Les conséquences dévastatrices de la pollution atmosphérique sont connues depuis un bon bout de temps déjà. Depuis quelques décennies, au Québec, un certain contrôle des plus grands émetteurs de contaminants a été instauré. Le secteur industriel, notamment, a réussi partiellement à endiguer ses émissions. Bien que nécessitant d'autres améliorations et une surveillance constante, le contrôle des émissions de ce secteur a contribué à lui faire perdre le titre de plus grand émetteur de contaminants. En effet, contrairement à la croyance populaire, l'industrie est maintenant au deuxième rang derrière le nouveau champion incontesté, le secteur des transports. Celui-ci doit également son rang peu enviable à sa croissance constante et hors de contrôle.

Les transports contribuent maintenant à 43 % des émissions de GES et à plus de 60 % des émissions de contaminants² Le camionnage étant maintenant sous surveillance avec l'instauration du PIEVAL en 2006, le parc automobile de véhicules légers constitue la principale source de pollution atmosphérique et elle n'est pas contrôlée.

Le Québec accuse un retard impardonnable en ce qui a trait au contrôle des émissions du parc automobile. L'absence de réglementation à ce chapitre entraîne une dégradation marquée de l'état des systèmes antipollution des véhicules lorsqu'ils atteignent un certain âge. Le parc automobile québécois pollue et consomme du carburant beaucoup plus qu'il ne devrait le faire.

Le bon entretien des véhicules leur permettant de vieillir « en santé » augmenterait l'âge moyen du parc automobile et contribuerait à réduire la pollution globale en réduisant celle émise pour la production et le transport de nouveaux véhicules. De plus, depuis bientôt deux décennies, les systèmes antipollution intègrent l'ensemble des systèmes de gestion du moteur et sont maintenant intimement liés à la consommation d'essence. Un bon entretien diminue ainsi la consommation d'essence et réduit les émissions de GES tout en limitant la perte de capitaux attribués à l'importation de carburant.

L'entretien des véhicules représente un avantage pour les consommateurs non seulement en réduisant les dépenses allouées au carburant et en limitant les réparations indues, mais aussi en augmentant le nombre de véhicules en bon état et disponibles à un prix raisonnable.

¹ Institut nationale de santé publique du Québec : <http://www.monclimatmasante.qc.ca/smog-et-particules.aspx>

² Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2009 et leur évolution depuis 1990, <http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2009/inventaire1990-2009.pdf>; Inventaire des émissions des principaux contaminants atmosphériques au Québec en 2008 et évolution depuis 1990, <http://www.mddep.gouv.qc.ca/air/inventaire/rapport2008.pdf>

1.2 À la recherche d'un PIEVA depuis 20 ans

L'AQLPA travaille depuis 1993 à rendre obligatoire un programme d'inspection et d'entretien des véhicules. De projet pilote en projet pilote, le programme a connu des succès indéniables, mais n'est toujours pas obligatoire au Québec. Voici l'historique sommaire des démarches et projets :

- 1993 Rapport portant sur le problème des pluies acides, dont les conclusions insistent fortement sur la pollution automobile et ses conséquences graves. L'AQLPA recommande que le Québec se dote d'un programme d'inspection et d'entretien des véhicules.
- 1996 Développement d'un projet pilote, *Un air d'avenir*, sur l'inspection et l'entretien des véhicules automobiles au Québec mis sur pied par l'AQLPA à la demande du ministère de l'Environnement.
- 1997 Lancement du projet *Un air d'avenir* qui vise à jeter les bases d'un programme permanent et obligatoire d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles au Québec. Le projet comprend aussi une campagne de sensibilisation sur les méfaits de la pollution automobile.
- 1998 *Un air d'avenir* dépasse les attentes établies en 1996. Plus de 7 000 véhicules sont inspectés. Résultat : 16 % des véhicules légers auraient contrevenu aux normes d'un programme d'inspection et d'entretien contre environ 25 % pour les véhicules lourds.
- 1999 Dépôt du rapport final du projet *Un air d'avenir*. On y établit la pertinence d'adopter un programme obligatoire. Le ministre reçoit favorablement le rapport et en confie l'analyse au groupe de travail sur les changements climatiques.
- 2000 Avec les partenaires du projet *Un air d'avenir*, l'AQLPA poursuit la promotion de l'inspection, de l'entretien et de l'efficacité énergétique des véhicules routiers au Québec. En ce 10^e anniversaire de l'accord Canada – États-Unis sur la pollution transfrontalière, l'AQLPA demande aux gouvernements concernés de réviser l'accord afin d'assurer, en priorité, une réduction adéquate des émissions de NOX.
- 2001 L'AQLPA assure la coordination du *Comité aviseur* sur l'implantation d'un programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles au Québec.
- 2003 Cliniques gratuites d'analyse des émissions polluantes des véhicules automobiles, *Clinique Roulons Vert*, en collaboration avec Environnement Canada et le CAA Québec.
- 2005 Dépôt et adoption du règlement sur le programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles lourds (PIEVAL) et début des cliniques de sensibilisation à son implantation. L'AQLPA produit également le Carnet de l'automobiliste - Un air de changement.

- 2006 L'AQLPA dépose une demande auprès du secrétariat de l'ALENA afin qu'il incite le Québec à se doter d'un programme d'inspection et d'entretien obligatoire des véhicules légers, promis par le gouvernement depuis près de 10 ans. La même année, l'AQLPA est récipiendaire d'un Phénix de l'environnement dans la catégorie « Éducation et sensibilisation » pour le Carnet de l'automobiliste - *Un air de changement*.
- 2007 L'AQLPA se penche sur les programmes de formation des mécaniciens, un projet en collaboration avec l'Office de l'efficacité énergétique de Ressources naturelles Canada.
- 2010 Réalisation d'une collecte de données sur l'état des principales composantes mécaniques touchant la consommation de carburant des véhicules légers des années modèles 1985-2004 du parc automobile québécois, comprenant un sondage auprès de 1 000 propriétaires de véhicules et l'inspection de 600 véhicules. Le MDDEP annonce un resserrement du Règlement sur les normes environnementales applicables aux véhicules lourds.

1.3 Une approche adoptée par la majorité des pays industrialisés

La très grande majorité des pays industrialisés assument leurs responsabilités à l'égard de la réduction de la pollution émise par les véhicules et ont légiféré pour mettre en place des programmes obligatoires d'inspection environnementale. Une quarantaine de pays possèdent ce type de programmes et plusieurs pays en voie de développement travaillent à leur instauration.

Aux États-Unis, près de quarante États ont un programme obligatoire d'inspection des véhicules, et ce, depuis des années et parfois des décennies. Au Canada, l'Ontario (1999) et la Colombie-Britannique (1992) appliquent des programmes d'inspection obligatoire. Il y a donc quelques 80 programmes en place dans les pays développés du monde en 2012.

Plusieurs de ces juridictions ont eu à réévaluer la pertinence de leur programme et rarissimes sont celles qui ont choisi de revenir en arrière. Tout au plus l'âge des véhicules auquel ils doivent être inspectés a été repoussé.

1.4 Des chiffres inquiétants

Des projets pilotes au Québec ont mené dans les 14 dernières années à l'inspection volontaire de 25 000 voitures de 3 ans et plus : de 20 à 30 % de ces dernières ont échoué le test environnemental, le taux d'échec augmentant avec l'âge du véhicule.

Récemment, une étude commandée par le comité consultatif mis sur pied en octobre 2008 par la ministre Lyne Beauchamp et chargé d'analyser les options concernant le PIEVA, révélait des données très inquiétantes sur l'état du parc automobile québécois. Commanditée par l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec et le MDDEP, cette étude menée en 2010, révèle que plus du quart des 593 véhicules inspectés dans les règles de l'art auraient échoué à une inspection environnementale. Le taux d'échec atteint 33 % pour les véhicules de plus de 10 ans. La moitié des véhicules inspectés avaient été fabriqués dans les

années 2000 à 2004 et une très forte proportion de l'autre moitié datait des années 1995 à 1999.

Extrait de « Rapport sommaire 2012-04-03, Cliniques d'inspection », page 16 :
« 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 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 défektivité au niveau 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.

Bien que les résultats soient riches en information, il faut demeurer prudent dans l'interprétation qui peut en découler en raison principalement des limites d'une telle étude dont, notamment, l'échantillonnage non aléatoire et la sous-représentativité des véhicules plus âgés. »³

Les propriétaires étaient invités à faire inspecter leur véhicule sur une base volontaire. On peut, sans grand risque de se tromper, supposer que des propriétaires dont les véhicules leur semblaient susceptibles de faire mauvaise figure à une inspection ont préféré refuser de les faire inspecter. Cela nous porte à qualifier les résultats de « conservateurs » et il est très peu probable que les taux réels d'échec de la catégorie d'âge des véhicules étudiés soient moindres.

La très grande majorité des véhicules inspectés étaient dotés de système antipollution de nouvelle génération (OBDII), mais ces systèmes étaient défectueux. Aussi avancée et performante puisse être la technologie, elle ne peut contribuer à réduire la pollution si elle ne fonctionne pas adéquatement. Malheureusement, le manque d'entretien et le peu d'attention accordée aux systèmes antipollution des véhicules font en sorte qu'ils deviennent rapidement inefficaces.

1.5 Des résultats probants

Aux États-Unis, où des programmes d'inspection sont en place depuis près de 40 ans (!), un communiqué émis en 2001 par The National Academies suite à une demande d'avis du président stipulait que les programmes d'inspection étaient « absolument nécessaires à la réduction des émissions polluantes des véhicules automobiles et à l'amélioration de la qualité de l'air »⁴.

Plus près de nous et plus récemment, un rapport évaluant l'efficacité du programme Air pur ontarien stipulait que : « En 2008 seulement, le programme Air pur a réduit les émissions confondues de HC, de NOx et de CO, des polluants qui causent le smog, d'environ 35 %

³ Cliniques d'inspection des véhicules Légers, Résultats sommaires, 09 mai 2012, Ministère des Ressources naturelles et de la Faune Secteur de l'énergie Bureau de l'efficacité et de l'innovation énergétiques Direction des secteurs du transport, de l'industrie et de l'innovation technologique.

⁴ <http://www8.nationalacademies.org/onpinews/newsitem.aspx?RecordID=10133>, Sciences, Engineering, Medicine and Research

comparativement à ce qu'elles seraient si le programme n'existait pas. Cela signifie que le programme Air pur permet d'éliminer des dizaines de milliers de tonnes de polluants causant le smog chaque année. »⁵

Dans la grande région de Vancouver, suite à l'application du programme de la Colombie-Britannique (première province canadienne à se doter d'un programme d'inspection, il y 20 ans déjà!), les émissions polluantes des véhicules automobiles ont été réduites de 33 % entre 1992 et 2010, là aussi comparativement à ce qu'elles seraient si le programme n'existait pas.⁶

Partout où les programmes sont appliqués, les taux d'échec à l'inspection ont graduellement diminué, prouvant ainsi l'atteinte d'un des objectifs et de la nécessité de ces programmes, soit le meilleur entretien de leur véhicule par les propriétaires. Dans ces pays, les taux d'échec oscilleraient entre 20 et 30 %, et grâce à l'implantation de programmes d'inspection, une forte proportion des propriétaires de véhicules en font un entretien adéquat avant de les faire inspecter. Malgré ce fait, environ 10 % des véhicules échouent toujours aux inspections, témoignant du problème endémique que représente le manque d'entretien des véhicules.

1.6 Réglementer, une nécessité

Publicité et sensibilisation ne suffisent pas. Comme bon nombre de propriétaires de véhicules dans le monde, plusieurs Québécois ne sont pas portés à prendre en charge l'entretien des systèmes antipollution parce qu'ils sont souvent mal informés des bénéfices et des conséquences et ne perçoivent pas d'avantages immédiats.

Le devoir de réglementer apparaît évident comme ce fut le cas dans plusieurs autres dossiers tels que l'interdiction de fumer dans les lieux publics ou l'obligation d'équiper les véhicules de pneus appropriés en hiver. L'attitude du législateur face au besoin de contrôler la pollution émise par le parc automobile québécois doit être au-dessus des considérations partisans et électorales.

1.7 Le projet de loi n° 48

Le projet de loi n°48 est essentiel si le gouvernement du Québec désire réglementer le parc automobile afin de réduire les émissions polluantes dont il est responsable. Il permettra de corriger une situation aberrante pour le 21^e siècle, à savoir que ce pouvoir de réglementer échappe encore au ministère responsable des dossiers environnementaux, à savoir le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

⁵ Mise à jour : Analyse de la réduction des émissions découlant du programme Air pur et présentation de rapports – Véhicules légers et véhicules lourds non diesel – 2008
http://www.ene.gov.on.ca/stdprodconsume/groups/lr/@ene/@resources/documents/resource/stdprod_076107.pdf

⁶ « From 1992 to 2010, AirCare related repairs have reduced harmful emissions in the region by 33%. » <http://www.aircare.ca/ap-impacts.php>

Un règlement en devenir

La proposition d'un règlement qui imposerait dans un premier temps l'inspection aux véhicules de 8 ans et plus destinés à la revente constitue, à notre connaissance, l'application la plus légère parmi celles proposées dans le monde. Elle est le fruit longuement mûri d'un travail de recherche et d'évaluation des membres d'un comité consultatif, créé en 2008 et composé d'intervenants majeurs reliés au domaine de l'automobile. Étudiant la proposition initiale de la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers, le comité l'a jugée la plus adaptée à la situation québécoise.

Certains aspects du règlement envisagé par le gouvernement ont déjà été proposés. L'AQLPA présentera ses positions relativement aux modalités de ce règlement à venir au chapitre « Recommandations en vue du règlement » de ce mémoire. ([chapitre 4](#)).

Une perception favorable à la protection de l'environnement

Plusieurs indices témoignent du fait que la population comprend que c'est la responsabilité du gouvernement de réglementer afin de protéger l'environnement et la santé des gens.

Selon les résultats d'un sondage effectué en mars 2012 pour le compte de l'AQLPA par Léger Marketing, 83 % des répondants considèrent que chacun doit poser des gestes dans sa vie quotidienne pour protéger l'environnement alors que 92 % pensent qu'il est important que le gouvernement prenne des mesures pour protéger l'environnement. Ce même sondage nous apprend que les deux tiers (66 %) des répondants sont en accord à l'égard du projet de loi n° 48.⁷

⁷ Rapport d'analyse quantitative, Perception à l'égard du projet de loi no 48, Léger Marketing, mars 2012, pages 28 et 29

2 Appréciation du projet de loi n° 48

2.1 Appréciation article par article

Ce chapitre présente nos positions concernant le projet de loi n° 48 et les modifications que son adoption apporterait à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2) et au Code de la sécurité routière (L.R.Q., chapitre C-24.2).

Il a été conçu de telle façon que, pour chaque article du projet de loi n° 48, nous présentons les éléments suivants :

- Est encadré en gris, chaque article spécifique du PL-48.
- Sont présentés en retrait et en italique, les articles de la Loi sur la qualité de l'environnement ou du Code de la sécurité routière qui seraient modifiés par l'article spécifique évalué.
- Les ajouts à la Loi et au Code que le PL-48 apporterait sont insérés et soulignés dans cette présentation des articles en retrait.
- Les mots ou locutions que le PL-48 propose de retirer sont biffés.
- Les ajouts que nous proposons aux articles du PL-48 sont soulignés et surlignés en gris.
- Les mots ou locutions que nous proposons de retirer sont biffés et surlignés en gris.
- Pour chaque article du PL-48, nous présentons notre position et spécifions si nous proposons des retraits ou des ajouts.
- Pour chaque article du PL-48, nous présentons notre perception de l'objectif ou des objectifs de cet article, une brève explication des modifications que nous proposons et, le cas échéant, les questions que nous jugeons pertinent de poser.

2.2 Article 1

1. L'article 31 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2) est modifié par le remplacement, dans le paragraphe h.2 du premier alinéa, de « analyses visées aux paragraphes h et h.1 doivent être effectuées en tout ou en partie dans » par « prélèvements ou des analyses visés aux paragraphes h et h.1 doivent être effectués en tout ou en partie par un établissement ou ».

Référence

L.R.Q., Q-2, article 31 :

31. *Le gouvernement peut adopter des règlements pour:*

a)...

b)...

...

h.2) prescrire que des analyses visées aux paragraphes h et h.1 doivent être effectuées en tout ou en partie prélèvements ou des analyses visés aux paragraphes h et h.1 doivent être effectués en tout ou en partie par un établissement ou dans un laboratoire accrédité par le ministre en vertu de l'article 118.6 et indiquer les états des résultats des analyses qui doivent être préparés et transmis au ministre;

i)...

j)...

...

1972, c. 49, a. 31; 1978, c. 64, a. 9; 1979, c. 49, a. 33; 1982, c. 25, a. 3; 1988, c. 49, a. 7; 1990, c. 26, a. 3; 1991, c. 30, a. 1; 1992, c. 56, a. 11; 1994, c. 41, a. 3; 1997, c. 21, a. 1; 1999, c. 75, a. 3, a. 54; 2001, c. 59, a. 1; 2002, c. 53, a. 2; 2004, c. 24, a. 4; 2006, c. 3, a. 29; 2002, c. 53, a. 2; 2011, c. 20, a. 2; 2011, c. 18, a. 269.

 **Position AQLPA :** favorable

Commentaire :

1. Élargit la définition des lieux ou entités habiletés à effectuer des inspections et pour lesquels le gouvernement peut adopter des règlements.

2.3 Article 2

2. L'article 50 de cette loi est modifié :
1° par la suppression, dans la partie qui précède le paragraphe a, de «ou un véhicule-automobile »;
2° par la suppression, dans le paragraphe b, de «ou le véhicule-automobile ».

Référence

L.R.Q., Q-2 : article 50

50. Nul ne peut offrir en vente, exposer pour fin de vente ou vendre un moteur ~~ou un~~ véhicule-automobile:

a) dont le fonctionnement a pour effet d'émettre des polluants dans l'atmosphère; ou

b) pour lequel un règlement du gouvernement exige la mise en place d'un appareil destiné à réduire ou éliminer l'émission d'un contaminant dans l'atmosphère, sans que le moteur ~~ou le véhicule-automobile~~ ne soit muni d'un tel appareil.

1972, c. 49, a. 50; 1978, c. 64, a. 20.

 **Position AQLPA : favorable**

Commentaire :

1. Suppression pour éviter le double emploi avec d'autres articles.

2.4 Article 3

3. L'article 51 de cette loi est modifié :
1° par la suppression, dans la partie qui précède le paragraphe a, de « ou d'un véhicule-automobile »;
2° par la suppression, dans le paragraphe b, de «ou le véhicule-automobile ».

Référence

L.R.Q., Q-2 : article 51

51. Nul ne peut utiliser ni permettre l'utilisation d'un moteur ~~ou d'un véhicule-automobile~~:

a) dont le fonctionnement a pour effet d'émettre un polluant dans l'atmosphère; ou

b) dont l'utilisation exige, en vertu d'un règlement du gouvernement, la mise en place d'un appareil destiné à réduire ou éliminer l'émission de contaminants dans l'atmosphère, sans que le moteur ~~ou le véhicule-automobile~~ ne soit muni d'un tel appareil.

1972, c. 49, a. 51; 1978, c. 64, a. 21.



Position AQLPA : favorable

Commentaire :

1. Suppression pour éviter le double emploi avec d'autres articles.

2.5 Article 4

4. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 51, du suivant :

«51.1. Pour l'application des articles 52 à 52.3, le propriétaire d'un véhicule automobile comprend la personne visée à l'article 2 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).».

Référence

L.R.Q., Q-2 : article 51

51. *Nul ne peut utiliser ni permettre l'utilisation d'un moteur ou d'un véhicule-automobile:*

*a) dont le fonctionnement a pour effet d'émettre un polluant dans l'atmosphère; ou
b) dont l'utilisation exige, en vertu d'un règlement du gouvernement, la mise en place d'un appareil destiné à réduire ou éliminer l'émission de contaminants dans l'atmosphère, sans que le moteur ou le véhicule-automobile ne soit muni d'un tel appareil.*

1972, c. 49, a. 51; 1978, c. 64, a. 21.

51.1. *Pour l'application des articles 52 à 52.3, le propriétaire d'un véhicule automobile comprend la personne visée à l'article 2 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).*

L.R.Q., C-24.2 :

2. *Les dispositions du présent code qui s'appliquent au propriétaire d'un véhicule routier sont également applicables à l'égard de toute personne qui acquiert ou possède un véhicule routier en vertu d'un titre assorti d'une condition ou d'un terme qui lui donne le droit d'en devenir propriétaire, ou en vertu d'un titre qui lui donne le droit d'en jouir comme propriétaire à charge de rendre.*

Elles s'appliquent également à toute personne qui prend en location un véhicule routier pour une période d'au moins un an.

1986, c. 91, a. 2.

 **Position AQLPA : favorable**

Commentaire :

1. Décrit qui est propriétaire, selon le Code de la sécurité routière, pour l'application des articles 52 à 52.3.

2.6 Article 5

5. L'article 52 de cette loi est modifié par l'ajout de l'alinéa suivant :
« Il doit également, dans les cas et aux conditions déterminés par règlement du gouvernement, faire procéder à l'inspection environnementale de son véhicule automobile par un établissement accrédité à cette fin par le ministre. ».


Référence

L.R.Q., Q-2 :

52. Tout propriétaire d'un véhicule automobile constituant une source possible de contamination de l'atmosphère, doit en assurer l'entretien conformément aux normes prévues par règlement du gouvernement.

Il doit également, dans les cas et aux conditions déterminés par règlement du gouvernement, faire procéder à l'inspection environnementale de son véhicule automobile par un établissement accrédité à cette fin par le ministre.

1972, c. 49, a. 52.

 **Position AQLPA :** favorable / modification proposée

Commentaires :

1. Assujettit les propriétaires de véhicules automobiles au règlement qui sera édicté par le gouvernement.
2. Nous proposons la suppression des mots « de l'atmosphère » de l'article 52 (L.R.Q., Q-2) afin de permettre au gouvernement de réglementer les éventuelles situations problématiques de fuites de liquide contaminant des batteries des voitures électriques.

2.7 Article 6

6. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 52, des suivants :

«52.1. L'établissement accrédité qui procède à l'inspection environnementale d'un véhicule automobile délivre à son propriétaire un certificat de conformité environnementale ou un avis de non-conformité environnementale et en transmet sans délai une copie au ministre.

«52.2. Tout propriétaire d'un véhicule automobile à qui est délivré un avis de non-conformité environnementale conformément à l'article 52.1 doit, dans le délai et selon les modalités prévus par règlement du gouvernement, réparer ou faire réparer son véhicule, le faire inspecter à nouveau par un établissement accrédité et obtenir de ce dernier un certificat de conformité environnementale.

«52.3. Le gouvernement peut déterminer par règlement, lorsqu'un certificat de conformité environnementale n'a pas été délivré à l'égard d'un véhicule automobile, les cas et les modalités suivant lesquels la Société de l'assurance automobile du Québec doit refuser d'immatriculer le véhicule ou interdire à son propriétaire de le mettre ou de le remettre en circulation conformément au Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).

« 52.4. Le ministre peut accréditer un établissement pour procéder aux inspections qui peuvent être requises pour l'application des articles 52 à 53.
Le ministre détermine, par règlement, les conditions auxquelles un établissement doit satisfaire pour être accrédité, ainsi que les motifs pouvant entraîner le refus, la suspension ou la révocation d'une accréditation. Un tel règlement peut prévoir les frais exigibles pour l'obtention ou le renouvellement de l'accréditation.

« 52.5. Le ministre peut, par entente, déléguer à une personne ou à un organisme l'application de tout ou partie d'un règlement pris en vertu de l'article 52.4 ainsi que le pouvoir de rendre toute décision relative à l'accréditation d'un établissement. ».

Référence

L.R.Q., Q-2 : Article 52

52. Tout propriétaire d'un véhicule automobile constituant une source possible de contamination de l'atmosphère, doit en assurer l'entretien conformément aux normes prévues par règlement du gouvernement.

52.1. L'établissement accrédité qui procède à l'inspection environnementale d'un véhicule automobile délivre à son propriétaire un certificat de conformité environnementale ou un avis de non-conformité environnementale et en transmet sans délai une copie au ministre.

52.2. Tout propriétaire d'un véhicule automobile à qui est délivré un avis de non-conformité environnementale conformément à l'article 52.1 doit, dans le délai et selon les modalités prévus par règlement du gouvernement, réparer ou faire réparer son véhicule, le faire inspecter à nouveau par un établissement accrédité et obtenir de ce dernier un certificat de conformité environnementale.

52.3. Le gouvernement peut déterminer par règlement, lorsqu'un certificat de conformité environnementale n'a pas été délivré à l'égard d'un véhicule automobile, les cas et les modalités suivant lesquels la Société de l'assurance automobile du Québec doit refuser d'immatriculer le véhicule ou interdire à son propriétaire de le mettre ou de le remettre en circulation conformément au Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).


52.4. Le ministre peut accréditer un établissement pour procéder aux inspections qui peuvent être requises pour l'application des articles 52 à 53. Le ministre détermine, par règlement, les conditions auxquelles un établissement doit satisfaire pour être accrédité, ainsi que les motifs pouvant entraîner le refus, la suspension ou la révocation d'une accréditation. Un tel règlement peut prévoir les frais exigibles pour l'obtention ou le renouvellement de l'accréditation.

Le ministre peut également déterminer, par règlement, la mise en place et les modalités d'un registre, par véhicule, des inspections réalisées, de leurs résultats, des avis de non-conformité environnementale, des demandes du ministre selon l'article 52.1 et des certificats de conformité environnementale émis ainsi que tout autre renseignement sur le véhicule.

52.5. Le ministre peut, par entente, déléguer à une personne ou à un organisme l'application de tout ou partie d'un règlement pris en vertu de l'article 52.4 ainsi que le pouvoir de rendre toute décision relative à l'accréditation d'un établissement.

Le ministre peut requérir, par règlement, que toute personne ou organisme faisant l'objet d'une telle entente soit assujéti à des objectifs, des mécanismes de contrôle d'atteinte de ces objectifs ainsi que tout autre mécanisme de surveillance et prévoir que le ministre puisse révoquer ou suspendre une telle entente en tout ou en partie.

1972, c. 49, a. 52.

 **Position AQLPA : favorable / Ajout proposé**

Commentaires :

1. (52.1) : Émission, par l'établissement accrédité, du certificat de conformité environnementale ou avis de non-conformité. Transmission immédiate au Ministère.
 - a. Favorable
2. (52.2) : Obligation pour le propriétaire, prévue par le règlement à venir, de réparer ou faire réparer son véhicule et de le faire réinspecter s'il a reçu un avis de non-conformité.
 - a. Favorable
3. (52.3) : Permet de déterminer, par le règlement à venir, les modalités suivant lesquelles la SAAQ devra refuser d'immatriculer ou de mettre en circulation un véhicule non conforme.
 - a. Favorable

4. (52.4) : Donne le pouvoir au Ministère d'accréditer un établissement pour procéder aux inspections. Permet au règlement à venir de déterminer les conditions requises à l'accréditation (possibilité de refus, suspension ou révocation).
 - a. Favorable
 - b. Ajout proposé afin de permettre la collecte et le partage d'informations en vue d'analyses statistiques et de l'éventuel établissement d'une banque de données et d'un système d'évaluation public des établissements qui effectuent des réparations.

5. (52.5) : Permet au Ministère de déléguer, en partie ou au complet, à un gestionnaire les pouvoirs relatifs à l'accréditation des établissements responsables des inspections.
 - a. Favorable
 - b. Ajout proposé afin de permettre au ministre de conserver un pouvoir de surveillance et de contrôle du gestionnaire du programme.

2.8 Article 7

7. L'article 53 de cette loi est modifié :

1° par l'insertion, dans le paragraphe a et après «l'usage», de «, notamment subordonner l'usage des véhicules automobiles à l'inspection environnementale, »;

2° par l'insertion, dans le paragraphe b et après « l'usage », de « , la vente ou la location »;

3° par l'insertion, après le paragraphe c, des suivants :

«c.1) déterminer la forme et la teneur d'un certificat de conformité environnementale et d'un avis de non-conformité environnementale délivrés en vertu de l'article 52.1 ou 52.2;

«c.2) déterminer les frais exigibles par un établissement accrédité pour procéder aux inspections qui peuvent être requises pour l'application des articles 52 à 53; »;

4° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Le gouvernement peut, par entente, déléguer à une personne ou à un organisme l'application de tout ou partie d'un règlement pris en vertu de la présente loi aux fins de réduire ou d'éliminer l'émission de contaminants dans l'atmosphère par les véhicules automobiles. ».

Référence

L.R.Q., Q-2 : article 53

53. Le gouvernement peut adopter des règlements applicables à l'ensemble ou à toute partie du territoire du Québec, pour:

a) classifier les véhicules automobiles et les moteurs afin d'en réglementer l'usage, notamment subordonner l'usage des véhicules automobiles à l'inspection environnementale, et soustraire certaines catégories à l'application de la présente loi et des règlements;

b) prohiber ou limiter l'usage, la vente ou la location de certaines catégories de véhicules automobiles ou de moteurs afin de prévenir ou de réduire l'émission de polluants dans l'atmosphère;


c) déterminer la manière dont il peut être fait usage de certaines catégories de véhicules automobiles ou de moteurs, la façon de les entretenir et prescrire, le cas échéant, l'installation de dispositifs de purification conformes aux spécifications qu'il détermine et pourvoir à l'inspection de ces dispositifs;

c.1) déterminer la forme et la teneur d'un certificat de conformité environnementale et d'un avis de non-conformité environnementale délivrés en vertu de l'article 52.1 ou 52.2;

c.2) déterminer les frais exigibles par un établissement accrédité pour procéder aux inspections qui peuvent être requises pour l'application des articles 52 à 53;

- d) régler la qualité des combustibles qui sont utilisés pour des fins de chauffage domestique, pour des fins industrielles ou pour des fins d'incinération;
- e) déterminer les méthodes d'incinération et leurs conditions d'utilisation;
- f) établir des normes et spécifications relatives à tout carburant et lubrifiant;
- g) soustraire toute catégorie de poste de détection du deuxième alinéa de l'article 47, eu égard, entre autres critères, à la durée d'installation de ces postes ou à l'affectation de ceux-ci.
- h) Le gouvernement peut, par entente, déléguer à une personne ou à un organisme l'application de tout ou partie d'un règlement pris en vertu de la présente loi aux fins de réduire ou d'éliminer l'émission de contaminants dans l'atmosphère par les véhicules automobiles.
- i) Le gouvernement peut requérir, par règlement, que toute personne ou organisme faisant l'objet d'une telle entente soit assujéti à des objectifs, des mécanismes de contrôle d'atteinte de ces objectifs ainsi que tout autre mécanisme de surveillance et prévoir que le gouvernement puisse révoquer ou suspendre une telle entente en tout ou en partie.

1972, c. 49, a. 53; 1978, c. 64, a. 22.

 **Position AQLPA : favorable / Ajout proposé**

Commentaires :

1. (53. a)) : Subordonne l'usage des véhicules automobiles à l'inspection environnementale.
 - a. Favorable
2. (53. b)) : Contrôle la vente et la location de certaines catégories de véhicules automobiles afin de prévenir ou de réduire l'émission de polluants dans l'atmosphère.
 - a. Favorable
3. (53. c.1)) : Permet au gouvernement de déterminer la forme et la teneur du certificat de conformité.
 - a. Favorable
4. (53. c.2)) : Permet au gouvernement de déterminer quel sera le prix d'une inspection.
 - a. Favorable
5. (53. h)) : Permet au Ministère de déléguer, en partie ou au complet, à un gestionnaire l'application du règlement à venir.
 - a. Favorable
 - b. Ajout proposé afin de permettre au gouvernement de conserver un pouvoir de surveillance et de contrôle du gestionnaire du programme.

2.9 Article 8

8. L'article 118.6 de cette loi est modifié par le remplacement de «un laboratoire pour faire les analyses qui peuvent être requises» par «un établissement ou un laboratoire pour effectuer tout prélèvement ou toute analyse pouvant être requis ».

Référence

L.R.Q., Q-2 : article 118.6

118.6. Le ministre peut, dans les cas et aux conditions qu'il détermine, accréditer un établissement ou un laboratoire pour effectuer tout prélèvement ou toute analyse pouvant être requis pour l'application de la présente loi et de ses règlements.

Le ministre peut, par entente, déléguer à une personne ou à un organisme l'application de ce pouvoir ainsi que le pouvoir de rendre toute décision relative à l'accréditation d'un établissement.

1985, c. 30, a. 82.

 **Position AQLPA : Favorable / Ajout proposé**

Commentaires :

1. Élargit la définition des lieux ou entités habilités, par accréditation, à effectuer des inspections.
2. Ajout proposé afin d'assurer la cohérence avec l'article 52.5 proposé par le PL-48.

2.10 Article 9

9. L'article 21 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., chapitre C-24.2) est modifié :

1° par l'ajout, après le paragraphe 6° du premier alinéa, du paragraphe suivant :

«7° à l'égard d'un véhicule visé par un règlement pris en application de l'article 52.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2), produire un certificat de conformité environnementale. »;

2° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

« nul ne peut mettre en circulation un véhicule dont le propriétaire n'a pas obtenu un certificat de conformité environnementale alors qu'il en est tenu en vertu d'un règlement pris en application de l'article 52.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2). ».

Référence

L.R.Q.,C-24.2 : article 21

21. Pour obtenir l'immatriculation d'un véhicule routier et le droit de mettre ce véhicule en circulation sur un chemin public, sur un chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler, le propriétaire de ce dernier doit:

1° satisfaire aux conditions et aux formalités établies par règlement;

2° (paragraphe abrogé);

3° payer les frais fixés par règlement, les droits fixés par règlement et revalorisés, le cas échéant, conformément à l'article 151.4 de la Loi sur l'assurance automobile (chapitre A-25), la contribution d'assurance fixée en vertu des articles 151.1 et 151.2 de cette loi ainsi que, le cas échéant, la contribution des automobilistes au transport en commun fixée en vertu de l'article 88.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) ou la contribution des propriétaires de véhicules hors route fixée en vertu de l'article 49.2 de la Loi sur les véhicules hors route (chapitre V-1.2);

4° avoir l'autorisation préalable de la Commission des transports du Québec, dans les cas prévus aux articles 35 et 40.2 de la Loi sur les transports ou au second alinéa de l'article 82 de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01);

5° à l'égard d'un véhicule routier de la catégorie déterminée par règlement qui a sept années ou moins et dont la valeur est de plus de 40 000 \$, payer, selon les règles de calcul établies par règlement, un droit additionnel qui, lorsque calculé sur une base annuelle, correspond à 1% de la valeur du véhicule excédant 40 000 \$;

6° à l'égard d'un véhicule routier de la catégorie déterminée par règlement, muni d'un moteur de la cylindrée déterminée par règlement, payer un droit additionnel fixé par règlement.

7° à l'égard d'un véhicule visé par un règlement pris en application de l'article 52.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2), produire un certificat de conformité environnementale.

Toutefois la Société peut interdire à ce propriétaire de mettre son véhicule en circulation sans autre avis s'il ne paie pas les sommes prévues au paragraphe 3° du premier alinéa ou s'il est débiteur de la Société à l'égard des sommes visées dans l'article 31.1 relativement à tout véhicule lui appartenant ou des sommes visées dans l'un des articles 69, 93.1 et 209.22.

Nul ne peut mettre en circulation ce véhicule routier tant que le propriétaire n'a pas acquitté les sommes visées au deuxième alinéa ou que le propriétaire ou exploitant d'un véhicule lourd n'est pas inscrit au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission des transports du Québec.

Nul ne peut mettre en circulation ce véhicule routier lorsqu'une décision de la Société rendue en vertu de l'article 194 est en vigueur.

Nul ne peut mettre en circulation sur un chemin public un véhicule d'un modèle ou d'une catégorie dont le ministre interdit la circulation sur un tel chemin en vertu de l'article 633.1 ou dont le fabricant ou son importateur restreint l'utilisation à un usage hors route.

Nul ne peut mettre en circulation un véhicule dont le propriétaire n'a pas obtenu un certificat de conformité environnementale alors qu'il en est tenu en vertu d'un règlement pris en application de l'article 52.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2).

1986, c. 91, a. 21; 1987, c. 94, a. 4; 1990, c. 19, a. 11; 1991, c. 32, a. 165; 1990, c. 83, a. 9; 1991, c. 55, a. 8; 1993, c. 57, a. 5; 1996, c. 56, a. 5; 1997, c. 85, a. 13; 1998, c. 40, a. 56; 2001, c. 15, a. 128; 2003, c. 5, a. 1; 2004, c. 34, a. 22; 2004, c. 35, a. 40; 2007, c. 40, a. 3; 2010, c. 33, a. 22.

 **Position AQLPA : favorable**

Commentaires :

1. Subordonne les propriétaires des véhicules visés par le règlement à venir à l'obligation de répondre à l'article 52.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement.
2. Donne le pouvoir à la SAAQ d'émettre ou non une immatriculation, en vertu du règlement à venir.

2.11 Article 10

10. L'article 59 de ce code est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de « quatrième ou au cinquième » par « quatrième, au cinquième ou au sixième ».

Référence

L.R.Q.,C-24.2 : article 59

59. Quiconque contrevient au troisième, quatrième, au cinquième ou au sixième alinéa de l'article 21, au troisième ou au cinquième alinéa de l'article 31.1, à l'article 39.1 ou donne sciemment un renseignement faux ou trompeur lors d'une demande d'immatriculation d'un véhicule routier ou lors d'un changement visé à l'article 28 commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 600 \$.

Le propriétaire d'un véhicule lourd qui donne sciemment un renseignement faux ou trompeur lors d'une demande d'immatriculation ou lors d'un changement visé à l'article 28 commet une infraction et est passible d'une amende de 500 \$ à 1 500 \$.

1986, c. 91, a. 59; 1990, c. 4, a. 212; 1990, c. 83, a. 24; 1998, c. 40, a. 60; 2003, c. 5, a. 3; 2007, c. 40, a. 5; 2010, c. 34, a. 3.

 **Position AQLPA : favorable**

Commentaire :

1. Vise à reconnaître le nouvel alinéa (à la fin de l'article 21) comme déterminant pour reconnaître une infraction passible d'amende.

2.12 Article 11

11. L'article 189 de ce code est modifié par l'ajout, après le paragraphe 5° du premier alinéa, du paragraphe suivant :

«6° lorsque le véhicule est visé par un règlement pris en application de l'article 52.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) et que son propriétaire n'a pas obtenu un certificat de conformité environnementale. ».

Référence

L.R.Q.,C-24.2 : article 189

189. La Société doit refuser d'immatriculer le véhicule ou interdire à son propriétaire de le mettre ou de le remettre en circulation dans les cas suivants:

1° lorsque la Commission des transports du Québec, dans un cas prévu aux articles 35 ou 40 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) ou au deuxième alinéa de l'article 82 de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01), lui ordonne de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation du véhicule;

1.1° lorsque la Commission des transports du Québec, conformément à la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (chapitre P-30.3), interdit la mise en circulation des véhicules lourds visés par la mesure administrative qu'elle a prise;

2° le propriétaire du véhicule ne détient pas le contrat d'assurance de responsabilité requis en vertu de la Loi sur l'assurance automobile (chapitre A-25);

3° (paragraphe abrogé);


4° (paragraphe abrogé);

5° le véhicule routier est accidenté et a été identifié auprès de la Société comme ne pouvant être reconstruit, par son propriétaire, par l'assureur qui a indemnisé le propriétaire, par une autre autorité administrative ou par un tiers.

6° lorsque le véhicule est visé par un règlement pris en application de l'article 52.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) et que son propriétaire n'a pas obtenu un certificat de conformité environnementale.

De même la Société doit interdire de remettre un véhicule hors route en circulation dès qu'elle reçoit l'avis visé à l'article 45 de la Loi sur les véhicules hors route (chapitre V-1.2).

1986, c. 91, a. 189; 1987, c. 94, a. 34; 1990, c. 19, a. 11; 1990, c. 83, a. 78; 1991, c. 55, a. 9; 1996, c. 60, a. 74; 1998, c. 40, a. 67; 2001, c. 15, a. 132; 2002, c. 29, a. 14; 2005, c. 39, a. 52.

 **Position AQLPA : favorable / Ajout proposé**

Commentaires :

1. Permet à la SAAQ d'interdire la remise en circulation d'un véhicule jugé non conforme.
2. Ajout proposé afin d'assurer la cohérence avec l'article 52.3 proposé par le PL-48.


2.13 Article 12

12. les établissements accrédités par le ministre en vertu de l'article 118.6 de la loi sur la qualité de l'environnement (l.r.Q., chapitre Q-2) en vue de vérifier la conformité des véhicules lourds aux normes environnementales prévues par le règlement sur les normes environnementales applicables aux véhicules lourds (r.r.Q., chapitre Q-2, r. 33) sont, à compter du (*indiquer ici la date de la sanction de la présente loi*), réputés accrédités par le ministre conformément à l'article 52.4 de la loi sur la qualité de l'environnement, édicté par l'article 6 de la présente loi.

Référence

L.R.Q., Q-2 : article 118.6

118.6. Le ministre peut, dans les cas et aux conditions qu'il détermine, accréditer un laboratoire pour faire les analyses qui peuvent être requises pour l'application de la présente loi et de ses règlements.

 **Position AQLPA :** favorable / avec question

Commentaires :

1. Il semble que cette modification vise à ramener sous l'égide de la Loi sur la qualité de l'environnement les dispositions du « Règlement sur les normes environnementales applicables aux véhicules lourds »... Les accréditations pour les véhicules lourds et légers seraient régies par les mêmes dispositions de la Loi.
2. Question : les centres actuellement accrédités pour des inspections de véhicules lourds vont-ils être automatiquement accrédités pour les inspections des véhicules légers?
3. Il s'agit d'inspections dont les protocoles et équipements diffèrent.

2.14 Article 13

13. la présente loi entre en vigueur le (*indiquer ici la date de la sanction de la présente loi*).

2.15 Résumé des recommandations relatives au projet de loi n° 48

L'AQLPA est donc favorable à l'ensemble des articles du projet de loi n° 48. Nous comprenons l'intention qui motive le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs à proposer ce projet de loi et recommandons fortement aux députés de l'Assemblée nationale de voter en sa faveur.

Nous proposons tout de même certaines modifications qui, à notre avis, sont susceptibles d'améliorer l'application de cette loi et devraient également permettre de réglementer encore plus adéquatement pour affronter les défis liés à la réduction de la pollution issue des véhicules légers.

Voici un récapitulatif des modifications que nous proposons au projet de loi n° 48 :

Article 5.

- Nous proposons la suppression des mots « de l'atmosphère » de l'article 52 (L.R.Q., Q-2) afin de permettre au gouvernement de réglementer les éventuelles situations problématiques de fuites de liquide contaminant des batteries des voitures électriques.
 - **L.R.Q., Q-2 : 52.** *Tout propriétaire d'un véhicule automobile constituant une source possible de contamination de l'atmosphère, doit en assurer l'entretien conformément aux normes prévues par règlement du gouvernement.*

Article 6.

- Ajout proposé afin de permettre la collecte et le partage d'informations en vue d'analyses statistiques et de l'éventuel établissement d'une banque de données et d'un système d'évaluation public des établissements qui effectuent des réparations.
 - **L.R.Q., Q-2 : 52.4 :** *Le ministre peut également déterminer, par règlement, la mise en place et les modalités d'un registre, par véhicule, des inspections réalisées, de leurs résultats, des avis de non-conformité environnementale, des demandes du ministre selon l'article 52.1 et des certificats de conformité environnementale émis ainsi que tout autre renseignement sur le véhicule.*
- Ajout proposé afin de permettre au ministre de conserver un pouvoir de surveillance et de contrôle du gestionnaire du programme.
 - **L.R.Q., Q-2 : 52.5 :** *Le ministre peut requérir, par règlement, que toute personne ou organisme faisant l'objet d'une telle entente soit assujetti à des objectifs, des mécanismes de contrôle d'atteinte de ces objectifs ainsi que tout autre mécanisme de surveillance et prévoir que le ministre puisse révoquer ou suspendre une telle entente en tout ou en partie.*

Article 7.

• Ajout proposé afin de permettre au gouvernement de conserver un pouvoir de surveillance et de contrôle du gestionnaire du programme.

- **L.R.Q., Q-2 : 53** : Le gouvernement peut requérir, par règlement, que toute personne ou organisme faisant l'objet d'une telle entente soit assujéti à des objectifs, des mécanismes de contrôle d'atteinte de ces objectifs ainsi que tout autre mécanisme de surveillance et prévoir que le gouvernement puisse révoquer ou suspendre une telle entente en tout ou en partie.

Article 8.

• Ajout proposé afin d'assurer la cohérence avec l'article 52.5 proposé par le PL-48.

- **L.R.Q., Q-2 : 118.6** : Le ministre peut, par entente, déléguer à une personne ou à un organisme l'application de ce pouvoir ainsi que le pouvoir de rendre toute décision relative à l'accréditation d'un établissement.

Article 11.

• Ajout proposé afin d'assurer la cohérence avec l'article 52.3 proposé par le PL-48.

- **L.R.Q., C-24.2 : 189** : La Société doit refuser d'immatriculer le véhicule ou interdire à son propriétaire de le mettre ou de le remettre en circulation dans les cas suivants:

2.16 Planification en vue de la création d'une accréditation pour les ateliers de réparations

Tout comme le PL-48 modifiera certaines lois afin de permettre au gouvernement de réglementer en vue de l'instauration du PIEVA, nous croyons qu'il est important de modifier également, si nécessaire, celles qui permettraient d'établir un système d'accréditation des ateliers de réparations.

- Nous proposons d'établir une accréditation pour les ateliers de réparations qui souhaiteraient y adhérer, et ce principalement pour les raisons suivantes :
- La mise en place d'un système public d'évaluation des ateliers de réparations. ([Recommandation 13, chapitre 4](#))
- L'accessibilité, pour les ateliers ainsi accrédités, à une banque de données contenant des informations techniques sur les principales défaillances des systèmes antipollution. ([Recommandation 12, chapitre 4](#))
- La possibilité de s'assurer des réparations en vue d'une éventuelle limite de coût à la réparation. ([Proposition 2, chapitre 5](#))

3 Commentaires généraux sur le projet de loi n° 48 et le PIEVA

Nécessité d'informer correctement la population

Les réactions au dépôt du projet de loi n° 48 en décembre 2011 ont révélé le besoin d'informer adéquatement la population sur les enjeux reliés au contrôle des émissions des véhicules. Ces réactions témoignent aussi d'une mauvaise compréhension des modalités envisagées concernant le règlement qui sera proposé à la suite de l'adoption de ce projet de loi.

Perception erronée de l'importance des sources de pollution au Québec

La population perçoit encore le secteur industriel comme étant la principale source d'émissions polluantes au Québec. Un sondage réalisé par la firme Léger Marketing pour le compte du RNCREQ en janvier 2012 révèle que 65 % des répondants croient que ce sont les activités industrielles qui ont le plus grand impact sur les changements climatiques.⁸

Nous constatons également que plusieurs considèrent que le gouvernement devrait d'abord réglementer l'industrie du camionnage, et ignorent, de ce fait, l'instauration du PIEVAL en 2006.

Information erronée sur les taux d'échec

Il est également fort regrettable que certains groupes ou associations colportent des informations erronées sur le taux d'échec envisagé.

L'affirmation disant que 5 % des véhicules échoueraient aux inspections est tout à fait fausse. Les données issues des programmes de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, ainsi que des études menées au Québec, nous permettent d'évaluer ce que seraient les taux d'échec dans les premières années d'application d'un programme similaire.

En Ontario, où le programme existe depuis 1999, le taux d'échec moyen est de 12 %.⁹ Il était plus élevé au début pour graduellement diminuer avec l'amélioration de l'état du parc automobile grâce, justement, à l'existence du programme. Il est important de noter que l'Ontario a longtemps inspecté les véhicules dès leurs 5 ans d'âge et appliquait d'anciennes technologies d'inspection, ce qui a contribué à réduire le taux d'échec par rapport à ce qui est attendu au Québec. De nos jours, en Ontario, le taux d'échec des véhicules de 8 ans et plus dépasse 15 %¹⁰, et ce même en utilisant de vieilles méthodes d'inspection, et après 13 ans d'application du programme. Avec l'utilisation de la nouvelle technologie OBDII (technologie intégrée à même les véhicules construits après 1997, plus précise et performante), les responsables du programme ontarien s'attendent à une augmentation marquée du taux d'échec.

⁸ Perception des Québécois à l'égard d'enjeux reliés aux changements climatiques, Rapport d'étude, janvier 2012, http://www.rncreq.org/images/UserFiles/files/RNCREQ_Sondage-Changeementsclimatiques_2012.pdf

⁹ http://www.ene.gov.on.ca/environment/fr/category/drive_clean/STDPROD_079214.html

¹⁰ Donnée issue de calculs effectués à partir des données contenues dans le rapport obtenu des gestionnaires d'Air Pur : « Drive Clean Program Emissions Benefit Analysis Light Duty Vehicles and Non-Diesel Heavy Duty Vehicles – 1999 to 2008, August 2009) »

En Colombie-Britannique, même après 20 ans d'inspections le taux d'échec est de 12,5 %¹¹. Depuis 1992, plus de 2,5 millions de véhicules ont été inspectés; 36% d'entre eux ont échoué au moins une fois l'inspection.¹²

Les données de ces provinces, combinées aux études effectuées sur le parc automobile québécois nous permettent d'évaluer que le taux d'échec au Québec avoisinerait ou même dépasserait 20 %. Après quelques années d'application du programme, ce taux diminuerait graduellement. Mais n'est-ce pas là l'objectif du programme : améliorer l'état du parc automobile avec les bénéfices environnementaux majeurs qui en découlent, mais aussi les bénéfices économiques pour les propriétaires en frais d'essence et réparations indues importantes provoquées par le manque d'entretien?

Perception erronée à l'égard des objectifs du programme et des normes envisagées

Nous avons aussi été à même de constater, lors de groupes de discussion, que :

« Spontanément, pratiquement personne ne comprend que le projet de loi vise à encourager un entretien régulier du véhicule. En fait, les gens ignorent le plus souvent le lien entre l'entretien et les émissions de polluants.¹³

« ... les gens comprennent mieux le projet de loi et y sont généralement plus favorables lorsqu'on leur explique que l'inspection visera à vérifier si le véhicule se conforme aux normes écologiques établies en fonction du type de véhicule et son année de fabrication. Les gens disaient spontanément qu'il était injuste et impossible qu'un véhicule plus ancien respecte les normes actuelles. »¹⁴

Perception fautive de vétusté des technologies d'inspection envisagées

Certains journalistes ou chroniqueurs du domaine de l'automobile croient que les technologies qui seraient employées pour effectuer les inspections sont dépassées. Ils font principalement référence à l'analyse des gaz qui ne serait pas à la hauteur de la technologie des véhicules des années 1998 et plus récents.

S'il est vrai que l'analyse des gaz est envisagée pour inspecter les véhicules datant des années 1997 et antérieures, c'est parce que ces véhicules n'ont pas été fabriqués en intégrant le système OBDII. L'analyse des gaz constitue pour ces véhicules la seule façon scientifique de déterminer s'ils polluent de façon excessive. En appliquant les normes de l'année de fabrication du véhicule et en tenant compte de l'usure normale due au vieillissement, les inspections seront effectuées dans les règles de l'art et seront tout à fait « justes » pour les propriétaires de ces véhicules.

¹¹ <http://www.aircare.ca/inspinfo-get-stats.php>

¹² « Since the program began in 1992, AirCare has tested 2,573,405 vehicles of which 36% or 931,084 vehicles failed at least once. »
<http://www.aircare.ca/ap-aircareworks.php#danforth>

¹³ Rapport d'analyse quantitative, Perception à l'égard du projet de loi no 48, Léger Marketing, mars 2012, pages 28 et 29

¹⁴ *Idem*

Par ailleurs, en tenant compte de l'âge moyen des véhicules au Québec (un peu plus de 7 ans) et en supposant que le programme serait instauré en 2013, la grande majorité des véhicules qui seraient inspectés (8 ans et plus) seraient des véhicules ayant été fabriqués après 1997 et l'inspection se ferait à l'aide de la technologie OBDII. Ce type d'inspection se sert justement de la technologie qui est intégrée à même l'ordinateur de bord du véhicule et tient compte, dans son analyse, de l'évolution et de la mise à jour des paramètres qui déterminent si le véhicule génère des émissions polluantes excessives. Ce mode d'inspection est ce qu'il y a de plus à la fine pointe de la technologie et est conçu pour s'adapter à l'évolution des avancées technologiques intégrées dans les véhicules.

Méfiance et cynisme. : Importance de préciser la vision globale dans laquelle s'inscrit le projet de loi n° 48

Un des commentaires les plus fréquemment entendus concernant le projet de loi n° 48 est qu'il viserait à retirer les vieux véhicules de la route et chercherait à stimuler la vente de voitures neuves. Il nous semble donc capital d'insister sur le fait que l'objectif du PIEVA qui serait établi à la suite de l'adoption du projet de loi n° 48 est tout à fait le contraire, soit de vérifier que ces véhicules polluent le moins possible et de s'assurer de leur bon entretien afin d'en augmenter la durée de vie.

Plusieurs commentaires témoignent d'un certain cynisme à l'endroit des intentions du gouvernement. Notamment qu'il s'agirait d'une taxe déguisée et que le gouvernement chercherait à soutenir l'industrie de la réparation. À ce sujet, le gouvernement se doit de bien préciser que les frais qui seraient exigés pour les inspections réglementées ne serviraient qu'à couvrir les coûts des travaux d'inspection et la gestion du programme. Concernant les frais qui seraient engagés pour la mise à niveau des véhicules ayant échoué à l'inspection, la mise en place d'un système public d'évaluation des ateliers, tel que proposé par l'AQLPA ([recommandation 13, chapitre 4](#)) serait de nature à rassurer les propriétaires. De plus, plusieurs organismes et associations ont déjà comme mandat de surveiller les pratiques des ateliers de réparations automobiles. Notons aussi à ce sujet que la création d'une banque de données sur les défaillances des systèmes antipollution faciliterait les réparations et en réduirait les coûts ([recommandation 12 chapitre 4](#)).

Finalement, à la lumière des commentaires recueillis, il nous semble primordial que le projet de loi n° 48 et l'instauration du PIEVA soient présentés comme une partie importante d'une approche globale d'un plan de développement durable et que plusieurs autres mesures touchant d'autres secteurs sont déjà en place ou le seront très bientôt. Notons d'ailleurs à ce chapitre, et toujours selon les commentaires recueillis, que la mise en place d'un système de « bonus-malus » à l'achat d'un véhicule neuf serait de nature à reconforter les propriétaires de véhicules d'un certain âge en témoignant de l'intention du gouvernement de répartir le fardeau de la lutte contre la pollution et le réchauffement climatique sur l'ensemble de la population.

Donner le pouvoir de réglementer au ministère dont c'est la responsabilité

Outre la possibilité d'instaurer le PIEVA, le projet de loi n° 48 représente une étape essentielle dans le cheminement du Québec en vue de répondre adéquatement aux défis environnementaux majeurs auxquels les sociétés sont confrontées en ce début de 21^e siècle.

Il nous apparaît être d'un anachronisme sidérant que, actuellement, le ministère responsable de la qualité de l'air n'ait pas encore le pouvoir de réglementer le secteur des transports qui constitue, rappelons-le, la principale source de pollution atmosphérique au Québec. Le projet de loi n° 48 vise à rétablir l'autorité du MDDEP en cette matière et c'est là l'une des principales raisons pour lesquelles nous considérons qu'il doit être entériné par l'Assemblée nationale du Québec.

4 Recommandations en vue du règlement

4.1 Instauration par étapes

L'AQLPA adhère à la proposition gouvernementale qui instaurerait le PIEVA en procédant par étapes. Cette façon de le mettre en place répond à deux besoins distincts :

- Permettre aux propriétaires de véhicules de s'ajuster et de graduellement faire les réparations nécessaires.
- Permettre à l'industrie de s'adapter aux besoins pour effectuer les inspections et de répondre à la demande de réparations.

Nous jugeons que, pour être efficace, cette approche demanderait que l'échéance de la deuxième étape soit annoncée dès le début du programme.

4.2 Étape 1, les véhicules de 8 ans ou plus au moment d'une transaction

L'AQLPA soutient la proposition du ministre voulant que la première étape du PIEVA consiste en l'imposition de l'inspection environnementale des véhicules de 8 ans et plus destinés à la revente.

4.3 Étape 2, tous les véhicules de 8 ans et plus

L'AQLPA appuie également la proposition ministérielle selon laquelle la deuxième étape du PIEVA rendrait obligatoire l'inspection environnementale à l'ensemble des véhicules légers de 8 ans et plus, et ce à tous les 2 ans.

L'AQLPA juge cette étape nécessaire pour les raisons suivantes :

- C'est à compter de cet âge, sinon même plus tôt, que les véhicules dont les systèmes antipollution ont été négligés émettent des polluants de façon excessive.
 - La moyenne de kilométrage parcouru annuellement par les automobilistes du Québec est de +/- 20 000 kilomètres. (8 ans X 20 000 km = 160 000 km).
 - Le kilométrage maximum des garanties actuellement offertes est de 160 000 km.
 - La durée maximale de certaines pièces des systèmes ayant un effet sur les émissions est de 160 000 km. Exemple : les bougies d'allumage.
 - Les statistiques démontrent une incidence beaucoup plus élevée de défauts pour les véhicules de 8 à 25 ans.
- Augmenter le bassin de véhicules inspectés afin d'optimiser les gains au chapitre de la réduction des émissions polluantes.
- Réduire la consommation d'essence du parc automobile.

- Assurer l'entretien de la gestion du moteur des véhicules d'un certain âge dans le but de les garder sur la route en bon état le plus longtemps possible.
- Augmenter l'offre de véhicules d'un certain âge en bonne condition et accessibles à un prix abordable.

4.4 Échéance de la seconde étape

Nous évaluons qu'il serait préférable d'annoncer à l'avance la deuxième étape pour les raisons suivantes :

- Cette approche motiverait les propriétaires à entretenir leur véhicule même s'ils ne prévoient pas à court terme chercher à le revendre. Ces propriétaires sauraient de combien de temps ils disposent pour mettre à niveau, au besoin, leur véhicule.
- Cela renforcerait l'atteinte des objectifs concernant la réduction des émissions polluantes.
- L'annonce d'une échéance permettrait à l'industrie de planifier la formation du personnel et l'acquisition de matériel qui seront nécessaires pour répondre à la demande accrue lors du passage à la deuxième étape.

L'AQLPA recommande que la deuxième étape soit instaurée au plus tard 2 ans après la première.

4.5 Étape 3, l'inspection mécanique de sécurité

La troisième étape suggérée par le gouvernement consiste en l'ajout d'une inspection mécanique de sécurité obligatoire à l'inspection environnementale des véhicules de 8 ans et plus prévue à l'étape deux.

L'AQLPA soutient cette proposition, mais suggère qu'elle devrait faire l'objet d'une réévaluation avant d'être instaurée.

L'AQLPA préconise, par contre, que dès les deux premières étapes du PIEVA, une mention soit faite, sur le certificat d'inspection, si une inspection mécanique de sécurité est recommandée par le responsable de l'inspection environnementale.

- Cette mention serait inscrite à titre informatif seulement et ne pourrait être considérée comme un avis technique officiel.
- Elle permettrait de signaler au propriétaire que son véhicule devrait être inspecté de façon plus approfondie par un mandataire de la SAAQ.
- Elle serait un élément de protection supplémentaire pour les éventuels acheteurs.
- Une attention particulière devrait être portée au système d'échappement afin de déceler, dans les limites du possible, les situations à haut risque pour les passagers de fuites dangereuses de monoxyde de carbone.

L'AQLPA prône également que la pression des pneus soit systématiquement vérifiée et que le propriétaire soit avisé si elle est inadéquate.

- La pression des pneus a un effet direct et déterminant sur la consommation d'essence et les émissions de GES.
- Une pression inadéquate des pneus réduit l'adhérence et augmente les risques de perte de contrôle.
- Bien qu'étant élémentaire, le suivi de la pression des pneus est beaucoup trop fréquemment négligé par les propriétaires; 32 % de taux d'échec lors des cliniques d'inspection effectuées en 2010.¹⁵

4.6 Comité consultatif, suivi de l'évolution de la situation

L'AQLPA recommande, dès l'édiction du règlement et avant l'instauration du programme sur le terrain, la création d'un comité consultatif, à l'image de celui qui avait été formé il y a quelques années, et dont le mandat serait d'assurer le suivi de l'implantation des différentes étapes envisagées pour le PIEVA et de produire des recommandations en vue de leur bon déploiement.

Le mandat de ce comité couvrirait principalement les aspects suivants :

- Effectuer un référencement important du parc automobile de façon à pouvoir comparer efficacement les résultats obtenus après les premières années d'existence du programme aux résultats d'avant l'instauration du PIEVA. (Les cliniques d'inspection réalisées en 2010 constituent une forme de référencement, mais nous jugeons que le nombre de véhicules alors inspectés n'est pas suffisant pour constituer un échantillonnage adéquat pour évaluer l'influence de la mise en place de la première étape du PIEVA. Seulement 593 véhicules furent inspectés, en raison principalement de la complexité de ces inspections qui visaient à évaluer beaucoup plus que l'état des systèmes antipollution afin de répondre au besoin d'analyse de l'AEE, cocommanditaire de l'étude de 2010.)
- Évaluer l'évolution de l'état du parc automobile après l'instauration de la première étape envisagée pour le PIEVA.
- Évaluer l'évolution et l'efficacité du réseau des centres accrédités pour effectuer les inspections.
- Faire des recommandations, au besoin, au gouvernement en vue des passages aux deuxième et troisième étapes.
- Évaluer, de façon approfondie, les possibilités relatives au « remote sensing ».
- Évaluer l'évolution et l'efficacité des ateliers qui effectuent les réparations requises pour mettre à niveau les véhicules touchés par le PIEVA.

¹⁵ Rapport sommaire 2012-04-03, Cliniques d'inspection, page 15

- Faire des recommandations, au besoin, au gouvernement et aux représentants de l'industrie de la réparation afin d'optimiser les services offerts concernant le diagnostic et l'entretien des systèmes antipollution.
- Assurer un suivi des travaux du gestionnaire chargé de l'application du règlement et du réseau des centres accrédités et/ou dédiés pour les inspections.
- Faire des recommandations, au besoin, au gouvernement, concernant les travaux du gestionnaire mandaté par le gouvernement.

4.7 Catégorie de véhicules soumis à l'inspection

L'AQLPA soutient l'intention du gouvernement concernant la catégorie des véhicules qui seraient visés par le programme.

- Les véhicules légers âgés de 8 à 24 ans :
 - Destinés à la revente pour l'étape-1 du programme.
 - Tous les véhicules âgés de 8 à 24 ans pour l'étape 2 du programme.
- Ne seraient pas visés par le programme les types de véhicules suivants :
 - Les véhicules de plus de 25 ans.
 - Les véhicules électriques.
 - Les véhicules hybrides électriques.
 - Les motocyclettes.
 - Les poids lourds.
 - Les véhicules tout-terrain.
 - Les motoneiges.

4.8 Protocole et équipement

Un comité composé de membres issus de la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers et du Comité consultatif sur le programme d'inspection des véhicules automobiles a déjà entrepris des travaux concernant le « volet inspection » envisagé pour l'instauration du PIEVA. (Ce comité est sous la responsabilité de Monsieur Roger Goudreau du CPA Montréal.)

Un représentant de l'AQLPA participe aux travaux de ce comité et appuie ses recommandations relatives au protocole d'inspection auquel devraient être soumis les véhicules visés par le programme.

Voici, de façon sommaire, les recommandations de l'AQLPA concernant les types d'inspection à effectuer dans le cadre du PIEVA :

- Tous les véhicules à essence et au diesel devront subir un contrôle visuel pour vérifier la présence des composantes reliées aux contrôles des émissions de gaz polluants.
- Tests pour les véhicules fonctionnant à l'essence :
 - Pour les véhicules de 1997 et moins : un contrôle à l'aide d'un analyseur de gaz des niveaux de CO (monoxyde de carbone) et de HC (hydrocarbure qui est de l'essence non brûlée) contenus dans l'échappement.

- Pour les véhicules de la génération OBDII de 1998 et plus: un test OBD incluant le fonctionnement et le statut du voyant lumineux indicateur de défaillances « MIL » et la lecture de l'état des moniteurs « Readiness Status ».
- Tests pour les véhicules fonctionnant au diesel :
 - Les véhicules de 1997 et moins : il est recommandé d'exclure cette catégorie de véhicules, car un contrôle visuel (fumée excessive) du niveau d'opacité de la fumée d'échappement n'est pas fiable et uniforme.
 - Pour les véhicules de la génération OBDII de 1998 et plus : un test OBD incluant le fonctionnement et le statut du voyant lumineux indicateur de défaillances « MIL ».

Le comité travaillant au « volet inspection » évalue également les équipements qui seraient requis pour effectuer les inspections. L'AQLPA souscrit aux recommandations de ce comité concernant ces équipements.

L'AQLPA recommande que le gestionnaire qui sera mandaté pour l'application du règlement instaurant le PIEVA et pour l'accréditation des centres d'inspection applique les recommandations de ce comité concernant le protocole d'inspection et les équipements requis pour les inspections.

4.9 Un réseau d'inspection mixte

L'AQLPA soutient l'intention du gouvernement d'accréditer des établissements en vue d'effectuer les inspections réglementées. Ces établissements pourront être des ateliers de mécanique automobile offrant déjà d'autres types de services. (À l'exemple du réseau existant en Ontario.)

L'AQLPA propose que soient également mis sur pied un certain nombre de centres exclusivement dédiés aux inspections réglementées dans le cadre du PIEVA. (À l'exemple du réseau existant en Colombie-Britannique)

- Ces centres seraient localisés dans les grandes régions urbaines.
- Leur présence augmenterait substantiellement la capacité du réseau à répondre à la demande et faciliterait l'accessibilité pour les propriétaires des véhicules visés.
- Ces centres dédiés strictement aux inspections réglementées et identifiés au programme rassureraient les propriétaires.
- L'implantation de ces centres se ferait au rythme des étapes envisagées pour le PIEVA.

4.10 Organisme responsable, appels d'offres

L'AQLPA souscrit à l'intention du gouvernement de confier à un gestionnaire la responsabilité de voir à l'application du règlement édicté en vue de l'instauration du PIEVA, ainsi que la responsabilité de l'accréditation des centres qui effectueront les inspections.

Au nombre des responsabilités du gestionnaire, l'AQLPA recommande que soient incluses la mise sur pied et la gestion d'une banque de données dédiée aux systèmes antipollution, ainsi qu'un système d'évaluation de la performance des ateliers de réparations. Ces recommandations sont détaillées dans les chapitres correspondants de ce mémoire ([recommandations 12 et 13, chapitre 4](#)).

4.11 Contrôle et surveillance des ateliers accrédités, une nécessité

L'expérience des autres juridictions démontre qu'il est capital d'assurer une surveillance efficace des ateliers accrédités afin de contrer la possibilité de fraude. Ce contrôle des établissements est rassurant pour les propriétaires de véhicules et favorise l'acceptation sociale.

L'AQLPA suggère que la responsabilité du gestionnaire en ce qui concerne le suivi des bonnes pratiques des établissements qui effectuent des inspections réglementées soit clairement établie et que ce gestionnaire soumette au gouvernement une procédure détaillée relativement à ce contrôle.

4.12 Soutien à la réparation, une banque de données

L'AQLPA recommande la création d'une banque de données universelle (les plus importantes marques de véhicules légers) destinée au diagnostic et à l'entretien des systèmes antipollution.

- Les systèmes antipollution des véhicules sont de plus en plus sophistiqués et requièrent fréquemment une investigation technique approfondie.
- Certaines défaillances sont caractéristiques à des années modèles de véhicules.
- La mise sur pied d'une telle banque pourrait contribuer de façon significative à l'amélioration de l'état du parc de véhicules.
- Cette banque de données québécoise regrouperait des informations sur les défaillances des systèmes antipollution des voitures de 1 à 25 ans du parc automobile de la province.
- Cette banque devrait également contenir des informations concernant les défaillances des autres systèmes qui influent sur les performances du système antipollution et la quantité de polluants émis, ainsi que des informations relatives aux réparations nécessaires pour la remise à niveau de tous ces systèmes.
- Les informations contenues dans la banque contribueraient à évaluer les cas d'exception où certains véhicules pourraient se voir accorder l'équivalent d'une inspection réussie, compte tenu de situations particulières inhérentes aux années et modèles.
- Cette banque devrait avoir les modes d'utilisation suivants :
 - Accès universel pour les données générales de l'ensemble des inspections.
 - Accès universel, avec un numéro de dossier, pour les données relatives au dossier d'une inspection spécifique (données relatives au véhicule seulement, il faut faire attention à la confidentialité).
 - Accès limité aux ateliers accrédités seulement pour la banque de données des réparations nécessaires pour les mises à niveau.

- L'accès aux données de réparation pour les ateliers accrédités serait, entre autres, lié à l'engagement par ces ateliers de communiquer les réparations effectuées pour la mise à niveau du véhicule concerné.
- La régularité des retours d'information concernant les réparations serait encouragée par l'obligation faite aux ateliers de communiquer ces informations afin d'obtenir une annotation du taux de réussite de leurs ateliers ([recommandation 13, chapitre 4](#)). Pour qu'un atelier se voie crédité d'une réparation réussie, c'est-à-dire menant à une deuxième inspection avec un résultat positif, il devra avoir transmis les données de réparation.

4.13 Favoriser la performance des réparateurs, un système public d'évaluation

L'AQLPA recommande la mise en place d'un système d'évaluation du taux de réussite des ateliers ayant effectué des réparations.

- La Colombie-Britannique a mis en place un système public d'évaluation des ateliers qui effectuent des réparations sur les véhicules ayant échoué à une première inspection. Cette évaluation est basée sur le taux de réussite à la seconde inspection suivant les réparations.¹⁶
- Selon l'avis du directeur des opérations du programme AirCare de la Colombie-Britannique, tous les intervenants de la province apprécient ce système.
 - Les propriétaires de véhicules y voient une façon de s'assurer de la compétence des centres auxquels ils font appel.
 - Les ateliers en profitent pour mettre de l'avant l'excellence de leurs services.
 - Ce système d'évaluation incite ces ateliers à améliorer leurs pratiques.
- Un tel système d'évaluation permettrait un contrôle des pratiques des ateliers, évitant que certains d'entre eux profitent de la situation pour effectuer des réparations inutiles ou trop onéreuses.
- Il contribuerait aussi à éviter les cas de maquillage où certains gestes sont posés pour permettre de réussir la seconde inspection sans régler véritablement le problème (ce qui est éventuellement possible avec les véhicules inspectés uniquement avec le système OBDII).
- L'évaluation des résultats suivant les réparations effectuées par les ateliers améliorerait la gestion des intrants de la banque de données. En effet, une seconde inspection réussie confirmerait que les réparations effectuées ont porté leurs fruits.

¹⁶ AirCare Certified Repair Centres, <http://www.aircare.ca/display-shops.php>

4.14 Plan de communication auprès du grand public

L'AQLPA recommande fortement que le gouvernement affecte le personnel et les ressources financières nécessaires à l'élaboration et à la réalisation d'un plan de communication d'envergure visant à informer la population en général, et plus spécifiquement les propriétaires de véhicules, des tenants et aboutissants du PIEVA.

- L'expérience des autres juridictions qui appliquent des programmes d'inspection et d'entretien des véhicules démontre clairement qu'une bonne communication concernant les objectifs et les modalités de ces programmes en favorise l'acceptation et l'implantation.
- Le programme envisagé par le gouvernement est relativement complexe et nécessite une bonne compréhension de la part des propriétaires de véhicules.
- L'expérience est nouvelle au Québec et la population est peu informée des résultats obtenus ailleurs au Canada et aux États-Unis. (En plus du faible intérêt « normal » concernant des politiques ou règlements d'autres régions, la langue peut être un facteur amplifiant cette méconnaissance.)
- Il est primordial de s'assurer de limiter la circulation d'informations erronées concernant les objectifs et les modalités du PIEVA.

5 Mesures d'atténuation

5.1 L'entretien des véhicules, la responsabilité des propriétaires

L'AQLPA considère qu'au même titre qu'un propriétaire est responsable de la sécurité de son véhicule en s'assurant par exemple à ce qu'il soit muni de bons pneus, que les freins soient fonctionnels ou que les phares et feux de signalisation soient opérationnels, ce propriétaire devrait être responsable du maintien en bonne condition des systèmes antipollution de son véhicule. Posséder et circuler avec celui-ci est un privilège et non pas un droit au-dessus de toutes considérations. Les importantes conséquences de la pollution atmosphérique concernent l'ensemble de la population et notamment les propriétaires de véhicules qui composent le parc automobile québécois, principale source de cette pollution. C'est pourquoi nous considérons qu'il est tout à fait normal que le propriétaire d'un véhicule assume les coûts inhérents à l'entretien des systèmes antipollution de son véhicule.

Le Québec étant des décennies en retard dans l'établissement du contrôle des émissions polluantes de son parc automobile, l'instauration du PIEVA contraindra certains propriétaires à devoir modifier leurs habitudes d'entretien de leurs véhicules. La mise à niveau des véhicules qui polluent de façon excessive nécessitera de leurs propriétaires qu'ils investissent dans la réparation des systèmes antipollution concernés. Nous croyons fortement que les dépenses encourues constituent justement un investissement puisque ces réparations sont de nature à réduire la consommation en essence, à limiter les réparations indues nécessitées par un mauvais entretien, à augmenter la durée de vie des véhicules, et même à en augmenter la valeur de revente. Toutefois, cet investissement risque de ne pas être à la portée de certaines personnes ou de certains ménages à faible revenu pour qui l'usage d'un véhicule automobile représente un besoin. Nous croyons que le gouvernement doit envisager de mettre en place une ou des mesures qui atténueront les répercussions que les coûts associés à la réparation pourraient avoir sur ces personnes ou ces ménages. Plusieurs juridictions appliquant des programmes d'inspection ont d'ailleurs mis en place ce type de mesures.

5.2 Limite de coût à la réparation

L'une des principales mesures d'atténuation utilisées dans le monde est l'instauration d'une limite au coût des réparations requises afin de permettre aux véhicules d'avoir le droit de circuler même s'ils ne répondent pas aux normes lors de la seconde inspection. Au Canada, l'Ontario et la Colombie-Britannique ont opté pour cette approche.

Un montant limite à établir correctement

Le montant de cette limite de coût à la réparation devant être assumée par le propriétaire doit être établi en tenant principalement compte de deux facteurs déterminants. D'abord, cette limite doit être suffisamment élevée pour permettre la réparation d'une forte proportion des véhicules afin de s'assurer de l'efficacité du programme au regard des objectifs de réduction des émissions polluantes. À ce sujet, le prix moyen d'un catalyseur sert souvent de critère. Ensuite, elle doit être déterminée en considérant la capacité des propriétaires à assumer les frais de réparations afin de conserver sa vocation de mesure d'atténuation.

L'étude des mesures déjà existantes sous d'autres juridictions devrait nous éclairer pour établir quelle serait la limite de coût la plus adéquate.

Une approche évolutive

Plusieurs juridictions ont adopté une progression du montant fixé comme limite de coût à la réparation. Cette approche permet aux propriétaires de graduellement s'adapter aux exigences du programme et suit l'évolution de l'état du parc de véhicules visés par celui-ci. Après un certain temps, l'entretien régulier contribue à réduire le nombre de véhicules nécessitant des réparations coûteuses, réduisant d'autant le nombre de personnes ou de ménages pour lesquels les frais de ces réparations peuvent représenter un problème. Il est alors possible d'augmenter la limite afin de maximiser les résultats du programme. D'ailleurs, là où cette mesure est implantée, les responsables des programmes constatent une augmentation de l'efficacité de ces programmes en dépit de son maintien.

Des ateliers de réparations accrédités

Dans le but d'éviter la fraude et d'assurer le plus possible l'efficacité des réparations, il serait pertinent de suivre l'exemple de la Colombie-Britannique et de créer une accréditation pour les ateliers qui effectueraient les réparations recevables dans le cadre de la limite de coût. Cette accréditation participerait également au système d'évaluation public des ateliers et au réseau de la banque de données d'informations techniques que nous recommandons de mettre en place.

Des modifications aux lois actuelles seront peut-être nécessaires afin d'établir cette accréditation et c'est pourquoi nous recommandons que, dans le cadre de l'évaluation du projet de loi n° 48, cette possibilité soit considérée.

5.3 Le soutien à la réparation

La recommandation de l'AQLPA concernant la création d'une banque de données constitue une approche susceptible de réduire significativement les coûts de réparation. Cette banque d'informations techniques réduirait le temps nécessaire au diagnostic des défaillances les plus fréquentes. Comme ce diagnostic représente, avec le coût des pièces, un facteur déterminant dans le coût global des réparations, nous jugeons important d'adopter des approches qui le faciliteront.

Soutenir la formation relative au diagnostic et à l'entretien des systèmes antipollution compte également au nombre des facteurs qui contribueraient à faciliter la réparation et, conséquemment, à en réduire le coût. Nous recommandons fortement que le gouvernement contribue à la formation dans ce domaine.

6 Conclusion

Les défis environnementaux et de développement durable auxquels notre société est confrontée sont nombreux. La population compte sur ses gouvernants pour assumer leurs responsabilités et devoirs afin de relever ces défis. Les conséquences de la pollution atmosphérique sont majeures et les élus ne peuvent pas les considérer à la légère ou les placer dans une quelconque balance de jeux politiques.

Le projet de loi n° 48 vise à corriger une situation inacceptable, soit le fait que le pouvoir de réglementer les émissions du parc automobile échappe encore au ministère responsable de la qualité de l'air.

Il permettra également au gouvernement d'instaurer, à l'exemple des autres pays industrialisés de la planète, un système de contrôle des émissions polluantes des véhicules légers. Le Québec a d'autant plus un besoin urgent de ce contrôle en raison du fait que, contrairement à la situation qui prévaut dans la majorité des autres pays qui l'appliquent, les transports représentent, ici, la principale source de pollution atmosphérique.

Le programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles est absolument nécessaire pour minimiser les émissions de contaminants et de GES d'un parc automobile qui ne cesse de croître. Il réduira les conséquences sur la santé et l'environnement, ainsi que les incidences économiques importantes associées à la pollution atmosphérique. De plus, en encourageant l'entretien des véhicules, le PIEVA limitera la sortie de capitaux associés à la consommation d'essence et à l'achat de véhicules neufs. Garder le plus longtemps possible et en bon état les véhicules sur la route représente aussi un avantage considérable pour les consommateurs.

Le projet de loi n° 48 est un rendez-vous important pour une société qui aspire au bien-être de ses membres et à la protection de l'environnement. L'AQLPA invite les élus du Québec à ne pas manquer ce rendez-vous.

Finalement, ajoutons que lors des groupes de discussion portant sur le PL-48, plusieurs intervenants considéraient qu'il serait plus équitable que le gouvernement instaure une véritable taxe sur les véhicules à forte consommation en même temps que le PIEVA. De plus, dans un sondage du RNCREQ, 83 % des répondants ont indiqué être favorables à l'introduction d'une taxe sur les véhicules à forte consommation afin de développer l'offre et la qualité du transport collectif.¹⁷

¹⁷ Perception des Québécois à l'égard d'enjeux reliés aux changements climatiques, Rapport d'étude, janvier 2012, page 15, http://www.rncreq.org/images/UserFiles/files/RNCREQ_Sondage-Changementsclimatiques_2012.pdf

La mise en place d'un système de *bonus-malus* augmenterait ainsi l'acceptabilité sociale du PIEVA en démontrant que les plus nantis, qui peuvent se payer des véhicules à forte consommation, seraient aussi appelés à contribuer. L'appui à cette mesure est d'autant plus important qu'elle est actuellement perçue de par le monde comme celle qui contribue le plus à la réduction des GES issus du parc automobile.

Voilà donc un deuxième rendez-vous à ne pas manquer, et il serait avisé de le planifier au même endroit et à la même heure!

Association québécoise de lutte contre pollution atmosphérique (AQLPA)

14 mai 2012