



La Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec
www.ccaq.com

Enregistrée selon ISO 9001:2008

**Projet de loi no 104 – Loi visant l’augmentation du nombre de
véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les
émissions de gaz à effet de serre et autres polluants**

Mémoire

présenté

à la Commission des Transports et de l’Environnement

par

La Corporation des concessionnaires d’automobiles du Québec

Le 16 août 2016

Monsieur le Président de la Commission,
Monsieur le Ministre,
Mesdames, Messieurs les députés

Nous vous remercions de votre invitation pour vous faire part de notre position à l'égard du projet de loi no 104 qui vise, comme son titre l'indique, à augmenter le nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants. Vous constaterez que notre position est sans équivoque à savoir que le projet de loi no 104 n'aurait jamais dû être introduit à l'Assemblée nationale par le ministre de l'Environnement, du Développement durable et de la lutte contre les changements climatiques, M. David Heurtel.

Mais avant d'élaborer les motifs au soutien de notre position, permettez-nous d'entrée de jeu de vous dire quelques mots sur la CCAQ et notre rayonnement dans la province de Québec. En effet, notre association, à but non lucratif, rassemble quelque 860 PME, toutes détentrices d'une franchise d'un constructeur pour la vente de véhicules neufs et le service après-vente s'y rapportant. Ainsi notre corporation, pour laquelle l'adhésion est volontaire, regroupe-t-elle 96 % de l'ensemble des concessionnaires d'automobiles et de camions lourds au Québec.

Notre secteur d'activité est très important dans l'économie québécoise, car nous sommes présents dans toutes les communautés. Pour l'impact économique, nos 860 concessionnaires investissent près de cinq milliards de dollars en terrains, immeubles et équipements de toutes sortes pour opérer leurs commerces, ils emploient 35 000 personnes, leur PME sont non subventionnées par l'État et supportent de gros

risques financiers au quotidien. Ils vendent annuellement 450 000 véhicules neufs (voir tableau ci-joint en annexe 1) et 200 000 d'occasion. En 2015, ils ont perçu bénévolement pour l'État plus de 3 milliards en TVQ et TPS, et ce, sans compter le droit environnemental sur la vente des pneus neufs. Les concessionnaires sont très engagés socialement et économiquement dans leur communauté et supportent une panoplie d'organismes à caractère caritatif ; les versements s'élèvent en moyenne à 9 millions de dollars annuellement.

Notre association qui existe depuis 1945, collabore sur une base régulière avec une foule de ministères et organismes gouvernementaux. Notre mandat consiste en une double mission. D'une part, nous dispensons une multitude de services à nos membres et d'autre part, nous assurons leur représentativité auprès des gouvernements, des ministères et des différents organismes de notre secteur relativement aux diverses lois qui régissent le domaine de l'automobile. À titre d'exemple, nous avons collaboré avec le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles lorsqu'il a introduit, le 1^{er} janvier 2012, les incitatifs à l'achat ou à la location d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable.

En effet, le ministère souhaitait que le rabais soit immédiatement déduit du prix de vente et que ce soit le concessionnaire qui fasse la demande de remboursement. C'est pourquoi la règle qui prévaut actuellement est à l'effet que le prix de vente est réduit du rabais d'un maximum de 8 000 \$ pour le consommateur qui achète un véhicule électrique, et c'est le concessionnaire qui a la charge de demander le remboursement, et ce, dans l'unique but de faciliter la transaction. Vous aurez compris que ce processus vise à favoriser l'achat ou la location d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable.

La CCAQ soutient entièrement le gouvernement du Québec à l'égard de son Plan d'action sur l'électrification des transports. En effet, à l'automne 2015, nous avons créé en collaboration avec les constructeurs le site Internet le plus complet dans la province en cette matière (voir page d'accueil en annexe 2). Ainsi, les internautes ont accès à la liste de tous les véhicules électriques et hybrides sur le marché, avec un lien sur chacun des sites des constructeurs qui les offrent pour connaître leurs caractéristiques. Les consommateurs y trouvent également la liste de tous les concessionnaires qui distribuent de tels véhicules, un lien vers le ministère pour connaître les rabais de chacun et vers le réseau des bornes de recharge, etc. Non seulement nous avons créé ce site, mais nous le publicisons dans les médias (voir en annexe 3 article intitulé *La CCAQ soutient l'électrification des transports* publié dans le Journal de Québec le 17 juillet 2016).

En plus de notre site et des publicités, nous tenons chaque année, en collaboration avec CAA-Québec et les constructeurs, des essais routiers de plusieurs modèles de véhicules électriques et hybrides à l'occasion des Salons de l'auto de Montréal qui attire 250 000 personnes, et celui de Québec avec 70 000 visiteurs.

Nous joignons en annexe 4 de notre mémoire le rapport des essais des deux salons de 2015 qui indique que l'activité a été un grand succès avec près de 4000 essais routiers de ces véhicules. Ces essais coûtent cher et demandent beaucoup d'implication en termes d'organisation, mais ils démontrent irréfutablement le désir de notre corporation et de nos concessionnaires de supporter la filière des VZE au Québec.

Un autre exemple de la promotion de ces véhicules, nous avons collaboré avec CAA-Québec à la production de quatre infovidéos sur l'électrification des transports. D'ailleurs le ministre Pierre Arcand a personnellement participé à la réalisation de l'une d'elles dont l'objectif est de fournir le plus de renseignements possibles à la population à ce sujet. Ces capsules sont disponibles sur notre site Internet public et celui du CAA-Québec.

Le projet de loi no 104 : un dangereux précédent au Québec dans un marché intégré à l'échelle canadienne

Nous abordons maintenant le projet de loi no 104, qui, selon nous, n'aurait jamais dû être introduit à l'Assemblée nationale pour les motifs qui suivent.

Le Québec est déjà un modèle en Amérique du Nord en termes d'achat de véhicules électriques et hybrides rechargeables, et ce, sans aucune mesure coercitive comme ce serait le cas avec une loi zéro émission (ZE). Comme vous le savez probablement, plus de la moitié des véhicules électriques (VE) au Canada sont vendus au Québec. Les politiques gouvernementales mises en place pour stimuler la demande des consommateurs, pour encourager le développement des réseaux de recharge et une plus grande généralisation de celles-ci au travail sont des mesures importantes qui ont favorisé ce succès, mais n'oublions pas que ce sont nos concessionnaires qui ont d'abord vendu la majorité de ces véhicules. Comme c'est toujours le cas lors de l'introduction de nouvelles technologies et de nouveaux modèles, l'anticipation de la demande et la planification des commandes n'est pas une science exacte et requiert beaucoup de talent et c'est souvent la survie de l'entreprise qui est en jeu. Donc que l'on dise que l'offre n'est pas toujours

présente partout et qu'une commande doit être placée pour obtenir un véhicule est une réalité qui n'est pas unique aux véhicules électriques. Toutefois, il y va de l'intérêt des concessionnaires de s'ajuster selon leur propre analyse de leur marché afin de répondre à cette demande. On l'a fait pour les véhicules compacts et sous-compacts et on peut le faire sans intervention gouvernementale dans la gestion de nos inventaires.

En effet, c'est au Québec qu'il se vend le plus de modèles compacts et sous-compacts, qui, généralement, consomment moins d'essence. Nous joignons en annexe 5 un tableau sur la répartition des véhicules vendus au Québec et au Canada selon les différents segments de marché.

Déjà, au Québec, nous avons un parc automobile équilibré avec des véhicules équipés de différentes technologies propres, qui font en sorte qu'année après année, les véhicules neufs qui circulent sur nos routes consommeront de moins en moins d'essence, même les fourgonnettes et les véhicules utilitaires, en raison des normes encore plus strictes qui ont été adoptées tant au Canada qu'aux États-Unis et applicables à compter de 2017.

En termes de nouvelles technologies, pensons aux nouveaux matériaux utilisés comme l'aluminium et la fibre de carbone pour alléger le poids des véhicules. Les constructeurs ont au cours des dernières années introduit une foule de technologies environnementales comme les transmissions à rapport multiple, la désactivation des cylindres, l'arrêt du moteur aux feux rouges, etc.

Il n'y a pas que la filière électrique comme solution à l'atteinte de l'objectif fondamental de réduction des gaz à effet de serre. L'électrification des transports en est une importante et incontournable considérant les atouts majeurs de notre province en matière d'hydroélectricité, etc., mais il appartient d'abord et ultimement à l'acheteur du véhicule de faire le meilleur choix pour ses besoins et son environnement.

Toutefois, nous sommes aussi fermement d'opinion que l'électrification des transports doit se réaliser et se déployer avec des mesures volontaires comme celles déjà en place dont les incitatifs à l'achat ou à la location. Des mesures coercitives bouleverseraient l'industrie entière, dont les constructeurs, mais surtout les concessionnaires qui sont des PME qui supportent tous les risques financiers liés à leur entreprise.

À titre d'exemple, en 2015, sur les 450 000 véhicules neufs vendus, seulement 2960 étaient électriques ou hybrides rechargeables, ce qui représente 0,6 %. Si nos membres pouvaient vendre 450 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables, nous serions dans un monde idéal, mais utopique, car la réalité est toute autre actuellement.

Pourquoi, parce que nos membres vendent des véhicules que les consommateurs achètent selon leurs différents besoins. Vous comprendrez que le plombier ou l'électricien ne peut acheter un véhicule électrique, car il a besoin d'espace de rangement pour transporter les outils et les équipements nécessaires à son travail. Pensons aussi à une famille de plusieurs enfants qui veut acheter une fourgonnette pour répondre à ses besoins. Ce n'est surtout pas au gouvernement de s'immiscer dans les besoins familiaux en matière de choix de véhicules. C'est un non-sens.

Qui plus est, nos membres doivent gérer leur inventaire selon les différents segments de marché pour répondre aux besoins diversifiés de leur clientèle respective. L'un des impacts très négatifs ferait en sorte que les concessionnaires n'auraient pas le choix d'avoir des véhicules électriques ou hybrides rechargeables en inventaire, et ce, sans avoir l'assurance que leurs clients les achèteront.

Nous soutenons que les auteurs du projet de loi auraient dû consulter notre industrie avant le dépôt du projet de loi, car ils n'ont malheureusement aucune connaissance des processus d'achats et de commandes de véhicules neufs des concessionnaires auprès de leur constructeur. Saviez-vous que dès que le véhicule sort de l'usine, celui-ci est facturé au concessionnaire qui doit dès lors commencer à payer des intérêts à son institution financière conformément à la marge de crédit qui lui est octroyée. Tant que le véhicule n'est pas vendu au détail, c'est le concessionnaire qui paie les intérêts. Avec un prix moyen de 30 000 \$ par véhicule, il n'est pas rare que nos membres supportent des inventaires de plus de 5 millions de dollars. Le premier groupe de la société qui bénéficiera sûrement du projet de loi représente les banques et les sociétés de financement, et nous ne sommes pas certain qu'ils ont besoin d'aide dans ce domaine.

Est-ce que l'État est disposé à s'engager dans le projet de loi 104 à supporter les pertes de nos membres si les Québécois et Québécoises n'achètent pas le nombre de véhicules électriques ou hybrides rechargeables que les quotas qui seraient exigés par la loi et le règlement ?

Ce projet de loi a comme objectif d'avoir un parc automobile composé de 15 % de ces véhicules en 2025, ce qui représente plus de 65 000 véhicules sur les 450 000 vendus actuellement. Nous sommes à des années-lumière de l'objectif du gouvernement, qui, dans le contexte actuel, est très incertain, voire même arbitraire. Voilà une crainte très réaliste de nos membres au regard du projet de loi qui est, rappelons-le, un dangereux précédent au Québec dans le domaine de la vente au détail en ce que l'État vient s'immiscer dans notre secteur d'activité économique en voulant dicter les règles en matière de distribution de véhicules neufs et sans en assumer aucun risque. Rien de moins.

À cet effet, le Plan d'action gouvernemental 2016-2018 en matière d'allégement réglementaire et administratif vient d'en prendre pour son rhume. Nous joignons en annexe 6 du présent mémoire les extraits pertinents dudit plan qui vient d'être déposé. En voici un extrait pertinent :

« ... *Un gouvernement plus efficace*

Le gouvernement entend mettre en place cinq grandes mesures d'application générale qui permettront d'améliorer son efficience et son efficacité :

... Modifier la politique du gouvernement sur l'allégement réglementaire et administratif afin que les ministères et organismes consultent, pour autant qu'il soit possible de le faire en pratique, les entreprises, les acteurs du milieu ou les associations membres du comité conseil à l'occasion de la formulation des hypothèses d'évaluation des coûts des analyses d'impacts réglementaires... ».

Nous soumettons respectueusement que ce projet de loi ne passerait pas le test d'efficacité réglementaire puisqu'il n'y a aucune nécessité actuellement d'adopter au Québec une loi zéro émission, car la filière électrique est en constante progression. De plus, l'ajout de bornes de recharge dans notre réseau, l'introduction éventuelle de batteries plus autonomes et l'augmentation du coût de l'essence contribueront assurément à l'augmentation naturelle des ventes de tels véhicules sans nécessiter de telles mesures.

Pourquoi une telle épée de Damoclès sur les constructeurs et les concessionnaires Québécois ? D'ailleurs, les constructeurs investissent des sommes substantielles dans les nouvelles technologies et introduisent chaque année de nouveaux modèles pour satisfaire les besoins des consommateurs et les législations.

De plus, le projet de loi fera en sorte que certains modèles traditionnels ne seront plus disponibles au Québec ou le seront en quantité plus limitée, car les constructeurs et les concessionnaires devront faire des choix en raison des quotas qui iront en augmentant année après année, sans même savoir si les consommateurs achèteront de tels véhicules. Certains diront que c'est farfelu. Et bien non, car même dans l'analyse des coûts bénéfiques du ministère on mentionne à la page 21 que :

« En effet, une fois les seuils minimums de ventes de VZE atteints au Québec, les constructeurs choisiront les technologies et les modèles leur permettant de respecter la norme fédérale au moindre coût. Dans ce cas, les constructeurs

automobiles pourraient choisir de vendre plus de véhicules énergivores dans les autres provinces canadiennes »

Donc si les constructeurs peuvent le faire après, ils peuvent aussi le faire avant pour mieux s'assurer de rencontrer les exigences et éviter les risques de pénalités. Par ailleurs, que le véhicule qui ne vient plus sur le marché du Québec soit plus ou moins énergivore n'a aucune importance pour les fins de projet de loi, mais dans les deux cas c'est moins d'offres de ces véhicules pour rencontrer la demande des consommateurs d'ici.

Est-ce que l'État québécois est disposé dans son projet de loi à s'engager à indemniser les concessionnaires de la Gaspésie qui sont limitrophes au Nouveau-Brunswick et ceux de l'Outaouais qui sont limitrophes à l'Ontario pour les pertes de ventes de véhicules neufs de leurs clients qui iront acheter chez les concessionnaires de ces autres provinces faute de disponibilité de certains modèles au Québec ? À notre grande surprise, nous n'avons rien lu dans les documents du ministère à l'égard d'un impact probable que sera une certaine migration de l'achat de véhicules neufs chez des concessionnaires de d'autres provinces.

Dans son bref mémoire au Conseil des ministres en date du 4 mai 2016, dont nous avons reçu copie (copie jointe en annexe 7), le ministre Heurtel reconnaît que les constructeurs et les concessionnaires seront pénalisés par le projet de loi, mais son rapport est très peu loquace à l'égard de l'ensemble des effets négatifs. En effet, à la page 7 de son rapport, il écrit :

« À l'inverse, le projet de loi aurait des effets négatifs sur les constructeurs d'automobiles, les concessionnaires... qui proviendraient des rabais que ces derniers devraient accorder aux consommateurs pour les inciter à acheter des VE pour rencontrer le projet de norme VZE. »

Nous avons été stupéfaits de lire ce paragraphe. En effet, les marges de profit de nos membres sur la vente de véhicules neufs sont déjà réduites compte tenu de la vive compétition dans leur secteur d'activité. Devons-nous comprendre du rapport ministériel que les concessionnaires devront aussi vendre à perte les VZE pour assurer le respect des quotas minimums obligatoires du constructeur en vertu d'une loi ZE ? Nous n'avons jamais vu dans notre industrie un gouvernement qui reconnaît que son projet de loi aura comme impact de l'ingérence de l'État dans la fixation des prix de produits, en l'occurrence les VZE.

Dans l'annonce de cette mesure, le ministre fait référence amplement à la contribution de cette mesure pour la réduction des GES et autres polluants au Québec. Effectivement c'est un objectif louable nous en convenons tous, mais il est aussi important de bien connaître les coûts de chaque mesure retenue par le gouvernement afin de bien voir si les ressources sont dédiées aux bons endroits. L'analyse du ministère estime la réduction de GES sur 8 ans à 506 551 t éq. CO₂ (page 21), mais le document est silencieux quant au coût de cette intervention législative et réglementaire par tonne de réduction de GES, calcul selon les normes reconnues et incluant les coûts anticipés de gestion par le gouvernement pour toute cette période.

D'autres solutions plus efficaces pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre – cibler là où ça compte

Créée le 14 mai 2002, la Table de concertation sur l'Environnement et les Véhicules routiers du Québec (TCEVRQ) existe pour favoriser la concertation des acteurs de l'industrie automobile dans la réduction de l'impact environnemental des véhicules routiers. Elle est la continuité et l'évolution de la Table de concertation sur les pneus hors d'usage mise sur pied en 1992.

Depuis 1993, la Table, dont notre corporation est membre depuis sa création, recommande au gouvernement d'adopter un programme d'inspection des véhicules de 8 ans et plus ; inspection qui serait effectuée lors de la revente.

Ce programme offre des avantages pour diminuer de façon substantielle les gaz à effet de serre et autres polluants, car nous savons que les véhicules plus âgés polluent et sont plus énergivores comparativement aux véhicules d'aujourd'hui mais aussi par rapport à ce qu'ils peuvent faire si bien réparé et entretenus. Juste à penser aux traînées de fumée d'un véhicule mal entretenu lors d'une accélération ou même lorsque presque stationnaire dans une congestion urbaine. Certaines provinces canadiennes et plusieurs États Américains ont adopté un tel programme, ce qui contribue grandement à la diminution des GES. D'ailleurs, en 2011, le gouvernement libéral avait présenté le projet de loi n° 48 intitulé Loi concernant l'inspection environnementale. Malheureusement, ce projet de loi est mort au feuillet à la suite du déclenchement des élections. La Table de concertation

multiplie les interventions depuis pour ce projet de loi soit réintroduit (voir projet de loi en annexe 8 accompagné d'un tableau du nombre de véhicules en circulations selon le type d'utilisation, le type de véhicules et l'âge de 2010 à 2015). Alors, pourquoi ne pas adopter une cible efficace !

Pour appuyer notre position à l'égard de l'adoption d'un programme d'inspection, nous joignons en annexe 9 la présentation de la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers à l'Office de la protection du consommateur concernant notre proposition relative aux avantages du Programme d'inspection des émissions et de sécurité des véhicules légers de 8 ans et plus de mai 2016.

Le projet de loi n° 104 nécessite des amendements importants

Si le projet de loi n° 104 devait ultérieurement être sanctionné, ce que nous ne souhaitons aucunement, il est primordial, comme nous l'avons mentionné à plusieurs reprises, en l'occurrence que les constructeurs d'automobiles par l'entremise de leurs deux associations et les concessionnaires par l'entremise de la CCAQ soient consultés dans les meilleurs délais.

Nous avons eu l'occasion de consulter les mémoires très étoffés des deux associations de constructeurs et nous souscrivons pleinement à leur contenu.

Les associations ont soulevé avec beaucoup de rigueur et d'explications les problématiques importantes et réelles du contenu de certaines dispositions du projet de loi qui nécessitent déjà des amendements substantiels.

Ce projet de loi est une loi cadre et le législateur doit se garder suffisamment de latitude pour s'assurer que sa législation est bien fondée en tout point de vue. Nous vous réitérons que la seule façon d'y arriver avec le projet de loi est que le gouvernement, particulièrement le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques qui est responsable dudit projet de loi, amorce une large consultation avec les constructeurs et les concessionnaires. À cet effet, un important règlement précisant un grand nombre de modalités d'application de la loi sera nécessaire. C'est pourquoi certaines d'entre elles prévues actuellement dans le projet de loi devraient plutôt faire partie du règlement pour permettre cette latitude. D'ailleurs, tous conviendront qu'il est beaucoup plus aisé d'amender un règlement plutôt qu'une loi aussi importante, celle découlant du projet de loi n° 104.

Propositions d'amendement

Permettez-nous ici de faire quelques propositions d'amendement.

Article 2. « véhicule automobile ». Les associations de constructeurs se questionnent très sérieusement sur la règle du 4 500 kg. Il serait tout à fait pertinent d'enlever la règle du 4 500 kg et de prévoir la phrase suivante :

« et dont le poids nominal brut est déterminé par règlement du gouvernement ». Cette modification très pertinente permettra au ministère et à l'industrie de s'assurer de fixer le bon poids requis.

Article 64. Tout comme les associations de constructeurs, nous préconisons que l'article 64 soit amendé pour que l'année modèle aux fins de l'application permettant d'accumuler

des crédits soit déterminée par règlement à la suite d'une large consultation avec l'industrie. En précisant l'année modèle 2018 dans la loi, la consultation devient inutile, et pourtant cette mesure est cruciale. Si la loi est trop rigoureuse quant au début de ses effets, les impacts négatifs pourraient être dramatiques pour les constructeurs et les concessionnaires. Donc, l'article 64 devrait prévoir que la première année modèle est celle déterminée par règlement du gouvernement.

Même principe pour le deuxième paragraphe de cet article fixant la date à laquelle le ministre établit pour la première fois le nombre de crédits accumulés par un constructeur au 1^{er} juin 2019.

Toujours le même principe pour le 3^e paragraphe qui prévoit comme mesure transitoire que les véhicules neufs des années modèles 2016 et 2017 donnent droit à des crédits. Ces années modèle devraient être fixées par règlement du gouvernement afin de permettre une consultation efficace avec l'industrie qui connaît mieux que quiconque les impacts éventuels d'une législation comme le projet de loi n° 104.

Article 65. Même principe pour les années modèles fixées à l'article 65 qui devraient être fixées par règlement avec la consultation de l'industrie, qui, rappelons-le, aurait dû avoir lieu avant la préparation du projet de loi.

Voilà les quelques suggestions fondamentales de modifications au projet de loi n° 104. Il va de soi que nous vous demandons de tenir compte également des commentaires des deux associations de constructeurs qui sont les plus qualifiées en termes d'expertise

technique pour bien conseiller les instances gouvernementales afin de prendre des décisions éclairées qui auront nécessairement des impacts importants pour les constructeurs et les concessionnaires.

Conclusion

Pour tous les motifs invoqués précédemment, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs les députés, nous demandons à cette Commission d'exiger le retrait du projet de loi no 104 du ministre Heurtel qui n'aurait jamais dû voir le jour. Par ailleurs, si le gouvernement persiste dans cette voie, il est important que les responsables du ministère chargés de sa version finale et des règlements à venir rencontrent les représentants de l'industrie, incluant notre corporation, afin de bien comprendre la portée des mesures dans la réalité de notre secteur. Même si notre position ne peut changer quant à ce projet, ces discussions pourraient, à tout le moins, en minimiser les impacts négatifs pour nos centaines de PME.

Nous demandons également à l'État d'adopter dans les meilleurs délais un programme d'inspection des véhicules de 8 ans et plus lors de la revente et parallèlement, un programme de mise au rancart.

Nous réitérons notre volonté et notre souhait de collaborer activement avec les instances gouvernementales dans la poursuite des actions concrètes sur une base volontaire pour que le Québec demeure et devienne encore plus un modèle en Amérique du Nord en termes d'achat de VZE. Ce serait un dangereux précédent que le Québec fasse cavalier seul

comme province canadienne avec une telle législation aussi coercitive. À titre d'exemple, l'Ontario vient d'adopter une panoplie de mesures incitatives pour favoriser l'achat ZE, mais s'est bien gardée d'adopter une telle loi.

Finalement, il l'y a aucune loi ZE en Norvège, qui est un pays nordique et qui est pourtant la référence mondiale en termes de résultats positifs et concluant à l'égard de la filière de l'électrification et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

En souhaitant que vous prendrez en compte nos commentaires et nos préoccupations,
Nous prions d'agréer, monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

LISTE DES ANNEXES

1. Tableau des ventes de véhicules neufs au Québec
2. Image de la page d'accueil du site de la CCAQ *Électrification des transports*
3. Article publié dans le Journal de Québec le 17 juillet 2016
4. Rapport sur les essais routiers des Salons de l'auto de Montréal et de Québec 2015
5. Tableau sur la répartition des véhicules vendus au Québec et au Canada selon les segments de marché
6. Plan d'action gouvernemental 2016-2018 en matière d'allégement réglementaire et administratif
7. Mémoire au Conseil des ministres de M. David Heurtel en date du 4 mai 2016
8. Projet de loi n° 48- Loi concernant l'inspection environnementale des véhicules automobiles et tableau du nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation, le type de véhicule et l'âge
9. Présentation de la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers à l'Office de la protection du consommateur - Programme d'inspection des émissions et de sécurité des véhicules légers de 8 ans et plus - Vue d'ensemble et avantages – mai 2016

Ventes de véhicules neufs au Québec 1978-2015

Année	Ventes totales	% $\updownarrow$	Année	Ventes totales	% $\updownarrow$
1978	332 197		1997	352 249	
		10,1 $\uparrow$			3,3 $\uparrow$
1979	365 928		1998	364 090	
		13,8 $\downarrow$			5,9 $\uparrow$
1980	315 344		1999	385 927	
		9,1 $\downarrow$			0,9 $\uparrow$
1981	286 633		2000	389 409	
		21,8 $\downarrow$			2,1 $\uparrow$
1982	224 122		2001	397 759	
		28,5 $\uparrow$			9,0 $\uparrow$
1983	288 050		2002	433 626	
		25 $\uparrow$			3,0 $\downarrow$
1984	360 249		2003	420 185	
		14,3 $\uparrow$			3,7 $\downarrow$
1985	411 739		2004	405 078	
		3,8 $\downarrow$			0,6 $\uparrow$
1986	396 109		2005	408 735	
		4,4 $\uparrow$			1,1 $\downarrow$
1987	413 691		2006	404 202	
		0,1 $\uparrow$			2,3 $\uparrow$
1988	414 467		2007	413 420	
		6,7 $\downarrow$			5,3 $\uparrow$
1989	386 705		2008	435 258	
		11,4 $\downarrow$			8,7 $\downarrow$
1990	342 318		2009	397 268	
		0,2 $\uparrow$			6 $\uparrow$
1991	343 010		2010	419 415	
		2,8 $\downarrow$			1,4 $\downarrow$
1992	333 303		2011	413 540	
		7,0 $\downarrow$			2,5 $\uparrow$
1993	309 698		2012	424 072	
		3,1 $\uparrow$			1 $\downarrow$
1994	319 424		2013	419 499	
		8,2 $\downarrow$			1,3 $\uparrow$
1995	293 166		2014	425 070	
		4,1 $\uparrow$			6 $\uparrow$
1996	305 341		2015	451 805	
		15,4 $\uparrow$			



Réalisé par : La Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec
www.ccaq.com
Enregistre selon ISO 9001:2008

* Incluant les camions lourds et les autobus.

Source : *Statistiques Canada*

J:\Statistiques\Extranet\Vente_neufs_au_Québec\ventes_neufs_au_Québec_1978-2015.doc

Au Québec, le courant passe

ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS ET AUTRES TECHNOLOGIES À INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE

Les concessionnaires et les constructeurs favorisent l'émergence de nouvelles technologies, dont les véhicules électriques et hybrides favorisant un parc automobile de plus en plus économe en matière de consommation de carburant, résultant en une diminution de gaz à effet de serre (GES) et une meilleure qualité de l'air.

CAPSULES ROULER VERT



MARQUES ET MODÈLES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES OU HYBRIDES DISPONIBLES AU QUÉBEC



Marque : Choisissez

Modèle : Choisissez

[Sélectionnez votre véhicule](#)

CONCESSIONNAIRES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES OU HYBRIDES



La liste des concessionnaires d'automobiles qui distribuent des véhicules électriques ou hybrides (par marque et modèle).

Marque : Choisissez

Modèle : Choisissez

[Sélectionnez votre concessionnaire](#)

TROUVER UNE BORNE DE RECHARGE



Maintenant 638 bornes de recharge en service
incluant 32 bornes rapides!

[Accédez au Circuit électrique d'Hydro-Québec](#)

LIENS UTILES

- [Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de Lutte contre les changements climatiques](#)
- [Ministère de l'Énergie et des ressources naturelles](#)
- [Ministère des Transports](#)
- [CAA-Québec](#)
- [Association des véhicules électriques du Québec](#)
- [Les Rendez-vous branchés d'Équiterre](#)
- [Hydro-Québec - transport individuel : coût en énergie](#)
- [Formations liées aux transports électriques](#)
- [Dubuc Motors - fabricant québécois de VE](#)

PROGRAMME DE RABAIS À L'ACHAT OU À LA LOCATION D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE OU HYBRIDE (ROULEZ ÉLECTRIQUE)

Le programme Roulez électrique offre un rabais à l'achat ou à la location aux particuliers, aux entreprises, aux organismes à but non lucratif et aux municipalités du Québec qui souhaitent faire l'acquisition d'un véhicule électrique neuf.

Depuis le 1er février 2014, le calcul des rabais est simplifié. Le rabais accordé varie de 4 000 \$ à 8 000 \$ pour les véhicules entièrement électriques et les hybrides rechargeables. Un rabais de 500 \$ est accordé à l'achat ou à la location pour les véhicules hybrides non rechargeables et électriques à basse vitesse.

D'autre part, depuis mai 2012, grâce aux interventions de la CCAQ, les véhicules de démonstration utilisés par les concessionnaires automobiles sont également admissibles au programme lors de la vente du véhicule, si le kilométrage à l'odomètre est inférieur à 10 000 km au moment de la transaction.

Pour en connaître les détails, veuillez vous rendre sur le site : <http://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca>

Programme de remboursement pour les bornes de recharge

Vous avez fait l'achat ou la location d'un véhicule entièrement électrique ou d'un véhicule électrique hybride rechargeable? Vous pouvez également profiter d'un soutien financier pour acheter et installer une borne de recharge de 240 volts à votre domicile.

Aide financière

L'aide financière offerte par le programme peut s'élever jusqu'à 600 \$. Plus précisément, cette aide est accordée sous la forme de deux montants :

- 350 \$ pour l'achat d'une borne de recharge admissible;
- 250 \$ pour l'installation de la borne de recharge et de son infrastructure d'alimentation électrique.

La CCAQ

- Calendrier des événements
- Rayonnement
- Engagement social
- Organisation
 - Conseil d'administration
 - Corporations régionales
 - Équipe de direction
- Communications
 - Revue Contact
 - Statistiques
 - Liste des participants au colloque 2016
 - Liens d'intérêt

Environnement

- Électrification des transports**
- Programme Clé Verte
- Programmes incitatifs
- Engagement environnemental
- Programmes de mise au rancart
- Pourquoi devenir membre?
- Trouver un concessionnaire

Nouvelles

Services

Formation

Contact

Rechercher

Twitter

Hydro-Québec (@HydroQuebec) · 12 mars 2014

Une 6e borne de recharge rapide à [Saint-Jérôme](#) et [Saint-Zéphère](#) #UMQ #RouleElectrique

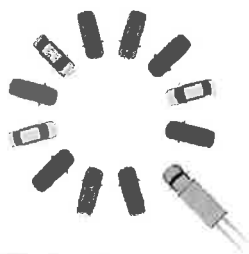


Hydro-Québec (@HydroQuebec) · 12 mars 2014

Bonne nuitée de @VillarsRougeau maintenant en service chez @ToussaintRimouski #VEQuebec @y10m302PubZ



Intégrer Voir sur Twitter



Chronique de la CORPORATION MOBILIS

LES CONCESSIONNAIRES D'AUTOMOBILES
DE LA GRANDE RÉGION DE QUÉBEC

La Corporation Mobilis est
présentée sur:



La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ) soutient l'électrification des transports

SITE INTERNET SUR L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

La CCAQ a créé, avec la collaboration des constructeurs concernés, un site internet sur l'électrification des transports, ElectrificationDesTransports.com. Le site a pour but d'aider les Québécois à trouver les modèles de véhicules électriques et hybrides sur le marché, de présenter leurs caractéristiques, de localiser les concessionnaires qui les distribuent et de présenter plusieurs renseignements utiles sur l'électrification des transports au Québec.

En plus des modèles en vente, nous y retrouvons les renseignements sur le programme *Roulez électrique* du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, qui offre un rabais pouvant aller jusqu'à 8 000 \$ à l'achat ou à la location aux particuliers, aux entreprises, aux organismes à but non lucratif et aux municipalités du Québec qui souhaitent faire l'acquisition d'un véhicule électrique neuf. Des renseignements sur l'aide financière offerte pour l'achat et l'installation d'une borne de recharge sont aussi fournis sur le site.

Le site internet comporte également des hyperliens vers les organismes publics et associations liées à l'électrification des transports. Un fil d'actualité Twitter où les consommateurs trouveront des gazouillis relatifs à l'électrification des transports est également activé.

La CCAQ est la seule association de concessionnaires au Canada à s'être dotée d'un tel service au bénéfice des consommateurs.

CAPSULES ROULER VERT SUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Les véhicules électriques intéressent un nombre grandissant de consommateurs québécois. Aussi, afin de stimuler l'intérêt des consommateurs pour de tels véhicules, la CCAQ et CAA-Québec ont décidé de produire quatre capsules vidéo afin de sensibiliser le grand public aux aspects méconnus en matière de véhicules électriques (VÉ).

Voici les grandes lignes des 4 capsules *ROULER VERT*:

Capsule Bornes de recharge

Animation : Jesse Caron, expert automobile et Rebecca Salesse, porte-parole CAA Québec.

Sujets abordés : Réseaux publics, chargeurs portatifs (120 V), incitatifs pour les bornes résidentielles (240 V), bornes publiques (240 V et 400 V), modes de paiement, applications mobiles, temps de recharge et types de branchement.

Capsule Mythes et réalités

Animation : Jesse Caron, expert automobile CAA Québec.

Réponses aux questions posées au public lors d'un *vox pop* effectué au Salon International de l'auto de Québec : Peut-on faire le trajet entre Québec et Montréal avec un véhicule électrique ? Un véhicule électrique est-il en mesure d'affronter l'hiver québécois ? Un véhicule électrique consomme-t-il plus d'énergie en ville ou sur l'autoroute ?



Capsule Plaisirs de conduire

Animation : Rebecca Salesse, porte-parole CAA Québec.

Réactions de conducteurs lors d'un essai routier durant le Salon International de l'auto de Québec : Leurs impressions sur la conduite et la tenue de route, l'accélération, l'absence de bruit du moteur, le confort intérieur, etc.

Capsule Incitatifs économiques

Animation : Jesse Caron, expert automobile et Rebecca Salesse, porte-parole CAA Québec.

Entrevue avec le ministre Pierre Arcand sur la vision du gouvernement concernant l'électrification, sur les moyens pour atteindre les objectifs de 100 000 véhicules en 2020 et sur les incitatifs offerts aux particuliers et aux entreprises.

FORMATION POUR LES CONSEILLERS EN VENTE

Afin de sensibiliser les équipes de vente aux aspects importants en matière de VÉ, la CCAQ et la CAA-Québec organisent conjointement un webinaire complémentaire dans lequel les sujets abordés dans les capsules vidéo seront approfondis par un expert de CAA-Québec. Le webinaire *ROULER VERT* est offert à tous les conseillers en vente d'automobiles membre de la CCAQ et est accessible en rediffusion pour les membres sur le portail de la CCAQ.



La CCAQ et CAA-Québec ont décidé de produire quatre capsules vidéo afin de sensibiliser le grand public aux aspects méconnus en matière de véhicules électriques (VÉ).

À PROPOS DE LA CCAQ :

Organisme à but non lucratif fondé en 1945, la CCAQ compte près de 860 concessionnaires titulaires d'une franchise d'un constructeur, et qui emploient collectivement près de 37 000 personnes. Ils investissent ensemble des milliards de dollars dans l'économie québécoise. Nos membres ont donc un impact économique et social considérable. Sur le plan social, ils figurent à juste titre parmi les citoyens les plus généreux et engagés socialement. Au total, on estime que la contribution financière des membres de la CCAQ pour des œuvres ou associations à caractère caritatif s'élève annuellement à plus de 9 000 000 \$.

RENSEIGNEMENTS :

M^{re} Jacques Béchar, président-directeur général,
418 523-2991



La Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec
www.ccaq.com
Association des concessionnaires

En collaboration avec :



Salon international de l'auto de Montréal et
Salon de l'auto de Québec

Essais routiers de véhicules électriques et hybrides
rechargeables

Rapport d'activité

Présenté par



Juin 2016

Table des matières

1. Entente de visibilité

2. Résumé et faits saillants

- Contexte
- Résultats des essais routiers
- Promotion et couverture médiatique

3. Visibilité et promotion

- Diffusion aux membres
- Médias sociaux
- Presse
- Site caa.quebec.com

Essais routiers de véhicules électriques par CAA-Québec

Résumé et faits saillants

1) Contexte

Pour une troisième année, CAA-Québec a réitéré son engagement à faire découvrir les véhicules électriques (VÉ) et hybrides rechargeables au grand public. Et ce sont les salons de l'automobile de Montréal et de Québec qui auront servi de tremplin pour proposer des essais sur route aux milliers de visiteurs présents.

Pour ce faire, CAA-Québec a pu compter sur l'aide financière du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) ainsi que d'autres précieux partenaires énumérés dans le document de remerciements ci-inclus.

Conformément aux exigences de l'entente conclue avec le MERN, le présent rapport résume les principaux éléments de promotion et les résultats de ces activités :

- **Le Salon international de l'auto de Montréal** s'est déroulé du 15 au 24 janvier 2016. Durant cette période, plus de **2000** personnes sont montées à bord des 13 modèles de véhicules disponibles pour les essais.
- **Le Salon de l'auto de Québec** a eu lieu du 1^{er} au 6 mars 2016. Au total, plus de **1700** personnes sont montées à bord des 13 modèles de véhicules disponibles.

2) Résultats des essais routiers

- a) Près de 2400 essais routiers ont été réalisés au cours des 2 activités.
- b) Au total, près de 4000 visiteurs ont parcouru plus de 11 000 km durant les 16 journées.

3) Promotion et couverture médiatique

a) Diffusion aux membres

- Écran dynamique diffusé en continu durant la semaine du 15 au 23 janvier 2016 dans les 14 Centres Voyages CAA-Québec de la Province (visibles aux non-membres également).
- Message d'attente téléphonique de janvier, février et mars 2016.
- Bulletin d'information diffusé à l'ensemble des employés de CAA-Québec, soit auprès de 1 163 personnes.
- Entretien Extra – Infolettre diffusée auprès des 420 garages recommandés CAA-Québec.

- L'infolettre publiée par CAA-Québec a notamment permis d'aviser un peu plus de 534 000 abonnés de la tenue de ces activités et de les inviter à y participer, et ce lors de 3 éditions différentes.
- ½ page faisant le bilan de ces activités est parue dans l'édition Printemps 2016 du magazine *Touring*, qui compte plus d'un million de lecteurs.

b) Médias sociaux

- Twitter : 34 517 (impressions)
- Facebook : 17 capsules et vidéo : 92 500 utilisateurs atteints (impressions)

c) Presse

- Relevé - 158 mentions et entrevues ont été recensées dans les médias (télévision, radio, presse écrite et Internet).
- 1 communiqué a été diffusé sur le fil de presse.

d) Conférence de presse

- Mention de la contribution financière du MERN

e) Site caaquebec.com

- 1 communiqué de presse
- 4 nouvelles ont été diffusées sur le site caaquebec.com
- Accroche visuel sur la page d'accueil du site
- Accroche visuel sur la page Sur la route
- Visuels sur la page événements du site



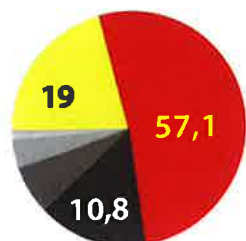
Essais routiers de véhicules électriques par CAA-Québec

Remerciements

CAA-Québec tient à exprimer sa reconnaissance aux partenaires ayant contribué au succès de ce projet.

- Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
- Hydro-Québec et le Circuit électrique
- AddÉnergie
- Équipe de la Corporation des concessionnaires d'automobiles de Montréal, pour le Salon international de l'auto de Montréal
- Équipe de la Corporation des concessionnaires d'automobiles de la régionale de Québec, pour le Salon de l'auto de Québec
- Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec
- Ville de Montréal
- Constructeurs automobiles : BMW, Ford, Porsche, GM Canada, Kia, Chevrolet, Mitsubishi, Nissan, Tesla Motors
- Concessionnaires automobiles : BMW Ville de Québec, Centre Porsche de Québec, Kia Ste-Foy, Marlin Chevrolet, Porsche Prestige de Montréal
- Leviton Canada
- Palais des congrès de Montréal
- ExpoCité
- SUM Logistik

CHIFFRES DÉCHIFFRÉS | PAR DANIEL LAFRANCE



- Compacts **57,1%**
- Sous-compactes **19%**
- Intermédiaires **10,8%**
- Luxueuses **5,5%**
- Sportives **3,6%**
- Compacts de luxe **2,1%**
- Très luxueuses **1%**
- Sportives de luxe **,9%**

AutoMédia vous offre ici les statistiques de ventes au Québec pour le mois de juin. Les chiffres de mai sont aussi disponibles à www.automedia.ca.



7 540

véhicules au pays en juin, une hausse de

14%

par rapport à 2015 (gain de 1,5% sur l'ensemble du premier semestre).

Les Sportage et Sorento font notamment parler d'eux mais aussi la gamme de véhicules Forte et même la variante toute électrique de la Soul qui a jusqu'ici converti **1 355** disciples à l'électrification.

VENTES D'AUTOMOBILES EN JUIN AU QUÉBEC **19 076**

	Jun 2016	Jun 2015	Cumul 2016	Cumul 2015
SOUS-COMPACTES				
Hyundai Accent	990	974	5 350	4 975
Kia Rio	451	368	2 241	2 598
Nissan Micra	429	541	2 690	3 064
Toyota Yaris	420	381	2 212	2 226
Toyota Prius C	372	136	680	692
Honda Fit	260	305	1 523	2 058
Nissan Versa	228	310	1 359	1 828
Chevrolet Spark	150	4	656	111
Mitsubishi Mirage	150	109	855	822
Ford Fiesta	108	156	811	763
Chevrolet Sonic	53	122	589	809
smart fortwo	10	12	49	78
Fiat 500	8	41	66	324
Mitsubishi i-MiEV	5	10	29	47
Fiat 500 Cabrio	4	39	62	218
Mazda 2	0	31	3	208
Scion iQ	0	15	0	61
Scion xD	0	0	0	13
Cumuls annuels	3 638	3 554	19 175	20 895
Parts de marché	19,0%	17,1%	18,3%	18,4%

COMPACTES				
Honda Civic	2 020	1 916	10 505	9 697
Hyundai Elantra	1 965	1 272	9 386	8 221
Toyota Corolla	1 463	1 758	7 854	8 774
Mazda 3	879	1 544	5 206	7 626
Nissan Sentra	647	422	2 856	2 797
Volkswagen Jetta	546	801	3 841	4 960
Volkswagen Golf	523	693	3 487	3 458
Kia Soul	472	477	1 826	1 831
Chevrolet Cruze	457	660	2 806	3 583
Kia Forte	417	729	2 803	3 142
Ford Focus	348	559	1 892	2 777
Subaru Impreza	318	351	1 614	1 855
Mitsubishi Lancer Sportback	195	217	1 196	1 078
Chevrolet Volt	194	92	849	305
Buick Verano	165	207	1 242	943
Nissan Leaf	76	48	353	276
Volkswagen Beetle	64	79	450	443
Scion iM	57	0	800	0
Kia Soul EV	39	0	182	0
Scion tC	38	50	190	199
Ford C-Max	29	19	114	91
Mazda 5	28	52	242	431
Dodge Dart	8	29	103	350
Fiat 500L	7	19	46	319
Toyota Matrix	0	0	0	84
Scion xB	0	19	13	122
Cumuls annuels	10 955	12 013	59 856	63 362
Parts de marché	57,1%	57,7%	57,1%	55,8%



INTERMÉDIAIRES				
Toyota Camry	422	465	2 332	2 228
Honda Accord	222	286	1 285	1 475
Hyundai Sonata	183	255	990	1 670
Chevrolet Malibu	169	82	1 137	760
Nissan Altima	150	98	762	617
Ford Fusion	112	195	775	1 014
Toyota Prius V	111	79	403	297
Kia Rondo	107	122	454	890
Kia Optima	88	142	627	889
Subaru Legacy	72	116	521	760
Toyota Prius	72	35	385	238
Volkswagen Passat	61	133	551	922
Nissan Maxima	51	47	307	77
Mazda 6	48	68	276	407
Ford Taurus	46	49	200	183
Dodge Charger	44	16	246	230
Chrysler 200	35	141	334	889
Chevrolet Impala	35	22	121	140
Buick Regal	18	10	62	104
Buick Allure/LaCrosse	14	7	71	76
Chrysler 300	5	3	71	56
Cumuls annuels	2 065	2 371	11 910	13 922
Parts de marché	10,8%	11,4%	11,4%	12,3%

SPORTIVES				
Ford Mustang	135	157	689	674
Subaru Impreza WRX / STI	110	82	640	489
Volkswagen GTI	100	90	449	504
Mini Cooper / Cooper S	97	160	643	820
Hyundai Veloster	72	79	286	487
Mazda MX-5	43	15	256	86
Dodge Challenger	39	41	223	175
Chevrolet Camaro	37	26	175	201
Scion FR-S	25	38	113	129
Hyundai Genesis Coupe	20	10	104	149
Subaru BRZ	16	20	76	101
Mitsubishi Lancer Evolution/Ralliart	3	9	24	42
Honda CR-Z	2	3	5	15
Volkswagen Eos	0	41	31	159
Cumuls annuels	699	771	3 714	4 031
Parts de marché	3,6%	3,7%	3,5%	3,5%

COMPACTES DE LUXE				
Audi A3	163	153	785	792
Mercedes-Benz B	46	30	266	204
Acura ILX	48	59	317	322
BMW Série 2	47	73	371	251
Lexus CT	2	26	51	105
Cumuls annuels	306	341	1 790	1 674
Parts de marché	2,1%	2,1%	2,4%	2,0%

LUXUEUSES				
Mercedes-Benz C	198	246	1 032	1 348
Audi A4	174	126	821	936
BMW Série 3	160	234	755	1 215
BMW Série 4	102	139	500	574
Acura TL	88	99	547	625
Infiniti Q50 / Q60	75	66	341	398
Cadillac ATS	52	90	359	486
Audi A5	32	40	214	246
Lexus IS	31	66	307	404
Lexus ES	26	21	147	157

UNE PRÉSENTATION DE

NEXTGEAR
CAPITAL

DES SOLUTIONS DE FINANCEMENT

		Juin 2016	Juin 2015	Cumul 2016	Cumul 2015
Volvo	S60	26	15	113	82
Volvo	V60	19	48	74	199
Hyundai	Genesis	17	19	112	167
Lincoln	MKZ	13	25	89	144
Toyota	Avalon	13	16	67	102
Jaguar	XE	8	0	8	0
Kia	Cadenza	8	4	44	25
Cadillac	CTS	6	12	59	62
Lexus	RC	4	11	35	64
Cadillac	ELR	0	3	4	11
Cumuls annuels		1 052	1 280	5 628	7 245
Parts de marché		5,5%	6,1%	5,4%	6,4%

TRÈS LUXUEUSES

BMW	Série 5	42	39	215	152
Mercedes-Benz	E	33	80	296	308
BMW	Série i	19	9	74	49
Audi	A6	16	19	120	95
Audi	A7	13	12	80	57
BMW	Série 7	13	11	46	25
Maserati	Ghibli	11	0	11	0
Mercedes-Benz	S	6	19	71	97
Jaguar	XJ	5	9	22	41
Audi	A8	4	6	29	34
Lincoln	MKS	4	2	40	15
Cadillac	CT6	3	0	10	0
Infiniti	Q70	3	0	21	21
Porsche	Panamera	3	7	21	29
Cadillac	XTS	2	14	34	68
Jaguar	XF	2	6	58	48
Lexus	GS	2	6	27	25
Acura	RL / RLX	1	2	18	17

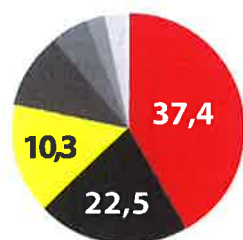
		Juin 2016	Juin 2015	Cumul 2016	Cumul 2015
Kia	K900	1	1	3	4
Hyundai	Equus	0	0	1	5
Lexus	LS	0	1	6	9
Maserati	Quattroporte	0	0	0	0
Mercedes-Benz	Maybach	0	0	0	0
Cumuls annuels		183	243	1 203	1 099
Parts de marché		1,0%	1,2%	1,1%	1,0%

SPORTIVES DE LUXE

Chevrolet	Corvette	46	37	172	227
Nissan	370Z	32	11	118	74
Porsche	911	26	25	115	91
Audi	TT	14	0	106	3
Porsche	Boxster	13	19	52	72
Jaguar	F-Type	12	14	68	59
BMW	Série 6	7	6	34	46
Porsche	Cayman	6	6	37	26
Mercedes-Benz	SLK	5	5	30	32
Audi	R8	4	1	15	14
Maserati	GranTurismo Cabrio	4	0	4	0
Mercedes-Benz	GT	3	5	23	13
Nissan	GTR	3	2	10	8
Mercedes-Benz	SL	2	15	16	41
Maserati	GranTurismo	1	0	1	0
BMW	Z4	0	3	10	11
Alfa Romeo	4C	0	2	14	6
Srt-4	Viper	0	1	4	9
Jaguar	XK	0	0	0	2
Porsche	918 Spyder	0	1	1	1
Cumuls annuels		178	153	830	735
Parts de marché		0,9%	0,7%	0,8%	0,6%
Cumuls annuels des automobiles		19 076	20 726	104 106	112 963



Pour une première fois dans notre palmarès, vous allez pouvoir maintenant suivre les exploits du fabricant italien **MASERATI**. Dans la section *Très luxueuses* (naturellement), vous retrouverez la **GHIBLI** ainsi que la **QUATTROPORTE**, alors que dans la catégorie *Sportives de luxe* s'éclatent le coupé **GRANTURISMO** et sa variante décapotable.



VENTES DE CAMIONS LÉGERS EN JUIN AU QUÉBEC 23 844

■ Utilitaires sport compacts	37,4%	■ Fourgons	4,8%
■ Camionnettes pleine largeur	22,5%	■ Utilitaires sport intermédiaires de luxe	3,1%
■ Utilitaires sport intermédiaires	10,3%	■ Camionnettes compactes	2,1%
■ Fourgonnettes	7%	■ Utilitaires sport de luxe pleine largeur	1%
■ Utilitaires sport sous-compactes	5,7%	■ Utilitaires sport pleine largeur	1,1%
■ Utilitaires sport compacts de luxe	5%		



La Série F continue d'établir des records!

LES VENTES DE FORD ONT AUGMENTÉ DE 7 % EN JUIN!

En effet, les Canadiens ont acheté plus de **13 000 CAMIONNETTES** le mois dernier, ce qui fait de juin le meilleur mois de l'histoire pour les ventes et le troisième en près de 70 ans pour les ventes de camions.

De son côté, **LINCOLN A HAUSSÉ SES VENTES DE 37 % EN JUIN**, son 10^e mois consécutif de croissance.

		Juin 2016	Juin 2015	Cumul 2016	Cumul 2015
UTILITAIRES SPORT SOUS-COMPACTS					
Honda	HR-V	495	285	1 810	285
Mazda	CX-3	284	367	2 100	679
Chevrolet	Trax	149	100	1 017	665
Buick	Encore	130	119	721	598
Mitsubishi	RVR	128	195	968	951
Nissan	Juke	92	117	675	692
Jeep	Renegade	44	57	538	119
Fiat	500X	15	4	73	4
MINI	Countryman	11	26	88	149
Cumuls annuels		1 348	1 270	7 990	4 142
Parts de marché		5,7%	6,2%	6,2%	3,9%

		Juin 2016	Juin 2015	Cumul 2016	Cumul 2015
UTILITAIRES SPORT COMPACTS					
Toyota	RAV4	1 167	922	5 920	4 991
Hyundai	Tucson	989	305	3 781	2 270
Nissan	Rogue	983	931	4 785	4 506
Honda	CR-V	962	820	5 429	4 639
Mazda	CX-5	691	643	4 145	3 991
Ford	Escape	687	758	4 335	4 560
Jeep	Cherokee	548	505	3 472	3 072
Kia	Sorento	439	289	2 531	2 286
Jeep	Wrangler	411	345	1 833	1 809
Hyundai	Santa Fe	403	563	2 279	2 634
Subaru	Crosstrek	321	247	1 659	1 353
Kia	Sportage	262	183	1 969	1 058
Subaru	Forester	260	276	1 382	1 398
Volkswagen	Tiguan	243	268	1 591	1 562
Mitsubishi	Outlander	231	172	1 123	899
Chevrolet	Equinox	192	228	1 166	1 086
Jeep	Compass	69	11	383	198
Jeep	Patriot	52	128	365	617
MINI	Paceman	2	1	4	10
Cumuls annuels		8 912	7 595	48 152	42 939
Parts de marché		37,4%	37,4%	37,2%	40,2%

	Jun 2016	Jun 2015	Cumul 2016	Cumul 2015
--	-------------	-------------	---------------	---------------

UTILITAIRES SPORT INTERMÉDIAIRES

Subaru	Outback	365	287	1 768	1 967
Dodge	Journey	264	284	951	1 689
Ford	Edge	249	347	1 520	1 252
Nissan	Murano	240	264	1 488	890
Jeep	Grand Cherokee	196	135	1 275	855
Toyota	Highlander	146	87	840	575
Hyundai	Santa Fe XL	142	108	777	569
GMC	Terrain	137	171	759	562
Honda	Pilot	125	77	677	392
Mazda	CX-9	117	30	389	132
Nissan	Pathfinder	112	153	862	805
Ford	Explorer	100	130	815	718
Toyota	Venza	82	95	496	507
Toyota	4Runner	74	55	499	282
Buick	Enclave	47	34	203	178
Chevrolet	Traverse	37	23	197	183
GMC	Acadia	23	77	289	443
Buick	Envision	11	0	11	0
Honda	Accord Crosstour	0	0	3	29
Nissan	Xterra	0	50	18	91
Cumuls annuels		2 467	2 407	13 837	12 119
Parts de marché		10,3%	11,8%	10,7%	11,4%

UTILITAIRES SPORT PLEINE LARGEUR

GMC	Yukon XL	57	10	173	72
GMC	Yukon	51	17	131	99
Dodge	Durango	42	14	361	124
Chevrolet	Tahoe	38	10	125	54
Chevrolet	Suburban	33	6	150	79
Ford	Expedition	24	14	103	52
Toyota	Sequoia	9	6	51	27
Nissan	Armada	1	4	7	28
Cumuls annuels		255	81	1 101	535
Parts de marché		1,1%	0,4%	0,9%	0,5%

UTILITAIRES SPORT COMPACTS DE LUXE

Audi	Q5	177	185	974	865
Acura	RDX	149	166	708	829
Mercedes-Benz	GLA	149	70	727	412
Audi	Q3	120	72	654	495
BMW	X1	104	88	607	379
Lexus	NX	77	90	492	404
Lincoln	MKC	71	68	372	381
Porsche	Macan	69	56	295	184
Mercedes-Benz	GLK	59	127	421	564
BMW	X3	54	47	485	401
Infiniti	QX50	49	28	385	250
Land Rover	Range Rover Evoque	33	42	183	252
Volvo	XC60	33	53	166	205
Land Rover	Discovery Sport	30	12	218	20
BMW	X4	18	17	112	113
Land Rover	LR2	0	0	0	7
Cumuls annuels		1 192	1 121	6 799	5 761
Parts de marché		5,0%	5,5%	5,3%	5,4%

UTILITAIRES SPORT INTERMÉDIAIRES DE LUXE

Mercedes-Benz	M	98	66	599	435
Cadillac	XT5	96	0	127	0
Volvo	XC90	72	21	227	38
Lexus	RX	68	37	503	322
Acura	MDX	53	66	338	412
BMW	X5	50	54	327	327
Cadillac	SRX	49	84	429	555
Lincoln	MKX	46	14	276	121
Land Rover	Range Rover Sport	46	30	266	204
Jaguar	F-Pace	42	0	48	0
Porsche	Cayenne	36	53	164	222
Volkswagen	Touareg	28	48	172	270
BMW	X6	14	15	76	93

	Jun 2016	Jun 2015	Cumul 2016	Cumul 2015
--	-------------	-------------	---------------	---------------

Land Rover	LR3 / LR4	11	11	68	43
Land Rover	Range Rover	7	15	65	70
Infiniti	QX70	6	7	59	50
Lexus	LX	6	7	28	28
Lexus	GX	3	1	20	9
Volvo	XC70	3	7	27	68
Subaru	B9 Tribeca	0	0	0	2
Cumuls annuels		734	536	3 819	3 269
Parts de marché		3,1%	2,6%	3,0%	3,1%

UTILITAIRES SPORT DE LUXE PLEINE LARGEUR

Audi	Q7	104	60	440	171
Infiniti	QX60	73	67	446	331
Mercedes-Benz	G / GL	27	36	152	159
Cadillac	Escalade ESV	17	7	55	31
Cadillac	Escalade	12	13	87	94
Infiniti	QX80	12	6	85	24
Lincoln	Navigator	2	5	26	24
Lincoln	MKT	1	3	4	32
Mercedes-Benz	R	0	0	0	0
Cumuls annuels		248	197	1 295	866
Parts de marché		1,0%	1,0%	1,0%	0,8%

CAMIONNETTES COMPACTES

Toyota	Tacoma	193	129	1 179	671
GMC	Canyon	144	84	610	478
Chevrolet	Colorado	97	70	489	393
Nissan	Frontier 4 X 4	61	38	320	190
Nissan	Frontier 2 X 4	9	16	66	44
Honda	Ridgeline	0	0	2	24
Cumuls annuels		504	337	2 666	1 800
Parts de marché		2,1%	1,7%	2,1%	1,7%

CAMIONNETTES PLEINE LARGEUR

Ford	F	2 302	1 532	13 219	8 673
Ram	1500 / 2500 / 3500	1 376	1 077	7 911	6 086
GMC	Sierra	908	940	5 445	4 856
Chevrolet	Silverado	560	394	2 630	2 084
Toyota	Tundra	192	205	1 239	1 079
Nissan	Titan 4 X 4	30	70	165	178
Cumuls annuels		5 368	4 218	30 609	22 956
Parts de marché		22,5%	20,7%	23,6%	21,5%

FOURGONNETTES

Dodge	Grand Caravan	1 057	883	5 057	4 617
Toyota	Sienna	264	239	1 114	1 135
Honda	Odyssey	205	199	995	977
Kia	Sedona	88	58	458	326
Ford	Flex	19	40	77	96
Chrysler	Town & Country	18	91	209	243
Chrysler	Pacifica	13	0	27	0
Chevrolet	City Express	8	6	84	59
Ram	Cargo	0	0	0	242
Cumuls annuels		1 672	1 516	8 021	7 695
Parts de marché		7,0%	7,5%	6,2%	7,2%

FOURGONS

GMC	Savana	363	238	1 011	867
Ford	Transit Van	361	278	1 543	1 395
Mercedes-Benz	Sprinter	120	136	573	668
Chevrolet	Express	69	71	442	313
Ford	Econoline	60	159	447	401
Nissan	NV200	39	56	267	248
Ram	Promaster	36	37	264	280
Ford	Transit Connect	34	37	271	256
Mercedes-Benz	Metris	34	0	126	0
Ram	Promaster City	15	27	173	141
Nissan	NV	13	15	51	91
Cumuls annuels		1 144	1 054	5 168	4 660
Parts de marché		4,8%	5,2%	4,0%	4,4%
Cumuls annuels des camions		23 844	20 332	129 457	106 742

Encore du nouveau!

Mesdames, messieurs,
souhaitons la bienvenue au



BUICK ENVISION

au sein des *Utilitaires sport intermédiaires*. C'est une 4^e offrande pour le fabricant américain GM dans cette catégorie et elle sera en compétition avec ses petits cousins, soit le GMC Terrain, le GMC Acadia et le Buick Enclave. Tant que personne ne se blesse...

AutoMédia
Témoignage de l'industrie automobile

Suivez-nous sur
www.automedica.ca

TOTAL
AUTOS ET
CAMIONS
42 920

desrosiers

AUTOMOTIVE reports

Market Snapshot

Contact Info:

80 Fulton Way, Suite 101
Richmond Hill, Ontario
L4B 1J5, Canada
t: 905.881.0400
f: 905.881.7456

June **CANADA**

June and Year-to-Date									
Passenger Cars					Trucks				
Current Month	2016	2015	16/15		Current Month	2016	2015	16/15	
1 Honda Civic	6,232	6,030	3.3%		1 Ford F-Series	13,269	9,450	40.4%	
2 Toyota Corolla	4,993	5,377	-7.1%		2 Ram Pickup	8,692	8,713	-0.2%	
3 Hyundai Elantra	4,816	3,325	44.8%		3 Dodge Caravan	6,165	4,323	42.6%	
4 Mazda3	2,832	3,522	-19.6%		4 Toyota RAV4	5,021	3,748	34.0%	
5 Ford Fusion	2,440	1,433	70.3%		5 GMC Sierra	4,841	4,848	-0.1%	
6 Nissan Sentra	2,159	1,491	44.8%		6 Chevrolet Silverado	4,489	4,147	8.2%	
7 Hyundai Accent	2,026	1,952	3.8%		7 Nissan Rogue	4,270	3,722	14.7%	
8 Toyota Camry	1,962	1,894	3.6%		8 Hyundai Tucson	4,044	976	314.3%	
9 Chevrolet Cruze	1,903	2,848	-33.2%		9 Ford Escape	3,867	4,817	-19.7%	
10 Volkswagen Jetta	1,693	2,573	-34.2%		10 Honda CR-V	3,557	3,645	-2.4%	
Year-to-Date	2016	2015	16/15		Year-to-Date	2016	2015	16/15	
1 Honda Civic	33,193	29,589	12.2%		1 Ford F-Series	72,233	56,318	28.3%	
2 Hyundai Elantra	25,511	22,350	14.1%		2 Ram Pickup	49,087	47,010	4.4%	
3 Toyota Corolla	24,370	25,798	-5.5%		3 Dodge Caravan	27,538	21,483	28.2%	
4 Mazda3	14,156	18,513	-23.5%		4 GMC Sierra	25,831	25,846	-0.1%	
5 Chevrolet Cruze	11,368	15,776	-27.9%		5 Toyota RAV4	24,465	20,380	20.0%	
6 Volkswagen Jetta	10,749	15,053	-28.6%		6 Chevrolet Silverado	22,652	21,673	4.5%	
7 Hyundai Accent	10,168	10,287	-1.2%		7 Ford Escape	20,554	23,598	-12.9%	
8 Volkswagen Golf	9,422	8,926	5.6%		8 Honda CR-V	19,906	18,920	5.2%	
9 Toyota Camry	9,350	9,416	-0.7%		9 Nissan Rogue	18,433	16,902	9.1%	
10 Nissan Sentra	8,495	7,885	7.7%		10 Jeep Cherokee	16,750	13,443	24.6%	
Segment Totals									
Current Month					Year-to-Date				
	2016	2015	16/15			2016	2015	16/15	
Passenger Cars	66,494	68,457	-2.9%		Passenger Cars	346,584	371,999	-6.8%	
Subcompact	8,366	8,316	0.6%		Subcompact	43,096	48,910	-11.9%	
Compact	33,707	35,648	-5.4%		Compact	177,315	186,896	-5.1%	
Sport	3,478	3,482	-0.1%		Sport	17,967	18,066	-0.5%	
Intermediate	12,963	12,367	4.8%		Intermediate	65,536	72,329	-9.4%	
Luxury Compact	1,588	1,450	9.5%		Luxury Compact	8,249	7,507	9.9%	
Luxury	4,536	5,165	-12.2%		Luxury	24,047	28,685	-16.2%	
Luxury High	1,038	1,248	-16.8%		Luxury High	6,454	6,032	7.0%	
Luxury Sport	818	781	4.7%		Luxury Sport	3,920	3,574	9.7%	
Trucks	124,594	109,400	13.9%		Trucks	642,593	561,440	14.5%	
Small Pickup	2,708	2,137	26.7%		Small Pickup	14,524	11,431	27.1%	
Large Pickup	32,460	28,510	13.9%		Large Pickup	176,482	157,562	12.0%	
Small Van	9,899	9,924	-0.3%		Small Van	48,041	43,248	11.1%	
Large Van	3,687	3,509	5.1%		Large Van	20,420	17,378	17.5%	
Subcompact Sport Utility	4,909	4,037	21.6%		Subcompact Sport Utility	25,865	13,762	87.9%	
Compact Sport Utility	39,979	34,423	16.1%		Compact Sport Utility	198,072	182,128	8.8%	
Compact Luxury Sport Utility	5,563	5,092	9.2%		Compact Luxury Sport Utility	29,457	26,149	12.7%	
Intermediate Sport Utility	16,684	15,799	5.6%		Intermediate Sport Utility	86,125	76,728	12.2%	
Intermediate Luxury Sport Utility	4,919	3,670	34.0%		Intermediate Luxury Sport Utility	25,367	20,340	24.7%	
Large Sport Utility	2,304	1,116	106.5%		Large Sport Utility	10,427	6,897	51.2%	
Large Luxury Sport Utility	1,482	1,183	25.3%		Large Luxury Sport Utility	7,813	5,817	34.3%	
GRAND TOTAL	191,088	177,857	7.4%		GRAND TOTAL	989,177	933,439	6.0%	
Combined Segment Totals									
Current Month					Year-to-Date				
	2016	2015	16/15			2016	2015	16/15	
Entry Level	46,982	48,001	-2.1%		Entry Level	246,276	249,568	-1.3%	
Lower Midsize	52,942	46,790	13.1%		Lower Midsize	263,608	254,457	3.6%	
Upper Midsize	28,887	26,839	7.6%		Upper Midsize	144,593	126,873	14.0%	
Luxury/Sport	23,422	22,071	6.1%		Luxury/Sport	123,274	116,170	6.1%	
Pickup/Commercial Van	38,855	34,156	13.8%		Pickup/Commercial Van	211,426	186,371	13.4%	
GRAND TOTAL	191,088	177,857	7.4%		GRAND TOTAL	989,177	933,439	6.0%	

Source: DesRosiers Automotive Consultants Inc. (DAC), Global Automakers of Canada (GAC), Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA)

Check
Out Our
Site

www.desrosiers.ca

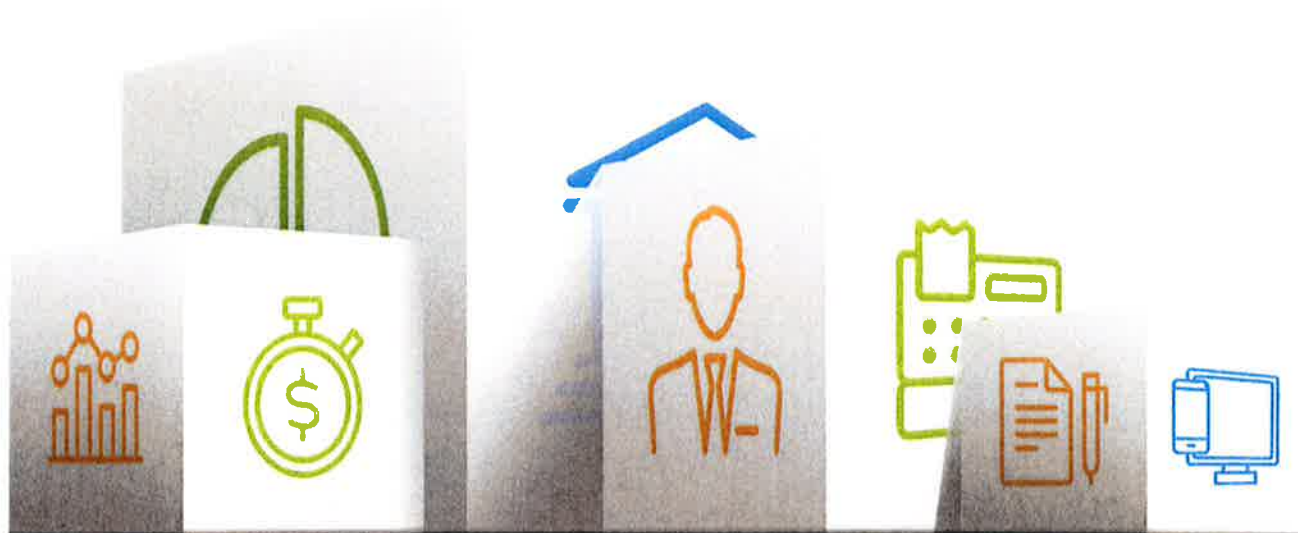
Click on Publications for details on how you can subscribe to Canada's Premier Automotive Information Source

2016
2018

PLAN D'ACTION GOUVERNEMENTAL

EN MATIÈRE D'ALLÈGEMENT
RÉGLEMENTAIRE ET ADMINISTRATIF

BÂTIR L'ENVIRONNEMENT D'AFFAIRES DE DEMAIN



2.7 La coopération réglementaire avec les autres gouvernements

La mise en œuvre des accords de commerce dits de « nouvelle génération » comporte désormais un nouveau volet concernant l'action gouvernementale, soit la coopération réglementaire. À cet égard, le chapitre 3 de l'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario prévoit des dispositions de transparence qui engagent les gouvernements du Québec et de l'Ontario à s'informer mutuellement des projets de réglementation qui sont en cours d'élaboration et à accepter des commentaires présentés par l'autre partie.

Le Québec participe également au Comité fédéral-provincial-territorial de gouvernance et de réforme de la réglementation. Il copréside ce comité avec le gouvernement fédéral pour la période 2014-2016. Le Québec est aussi membre du Comité consultatif des provinces et territoires du Conseil canadien des normes⁶.

Afin d'obtenir un appui dans ses efforts, le gouvernement a créé le Comité-conseil sur l'allègement réglementaire et administratif. La consultation réalisée en 2015 a permis de rencontrer près d'une cinquantaine d'associations d'affaires sectorielles.

3 La volonté d'aller plus loin : un plan pour moderniser l'action gouvernementale

Les progrès que le gouvernement du Québec a réalisés pour réduire le fardeau réglementaire et administratif des entreprises sont probants. Le gouvernement désire néanmoins aller plus loin afin de moderniser son action en matière d'allègement réglementaire et administratif.

L'annexe 1 présente un tableau synthèse du plan d'action.

3.1 Un gouvernement plus efficace

Le gouvernement entend mettre en place cinq grandes mesures d'application générale qui permettront d'améliorer son efficacité et son efficacité :

- Atteindre globalement une réduction de 50 % du coût des formalités administratives au cours de la période 2001-2018, ce qui représente 10 % d'efforts additionnels pour la période 2016-2018.
- Réduire les délais de traitement des enregistrements et des demandes de permis et d'autorisation.
- Élaborer, dans le cas des ministères et organismes concernés, une « politique d'harmonisation » de l'application des lois et des règlements d'une région à l'autre.
- Modifier la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif afin que les ministères et organismes publient au préalable, sur leur site Web, les projets de nouveaux formulaires pour une période de 30 jours afin de recueillir les commentaires des personnes et organismes concernés.
- Modifier la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif afin que les ministères et organismes consultent, pour autant qu'il soit possible de le faire en pratique, les entreprises, les acteurs du milieu ou les associations membres du Comité-conseil à l'occasion de la formulation des hypothèses d'évaluation des coûts des analyses d'impact réglementaire.

⁶ Le Comité a le mandat de donner des avis et faire des recommandations au Conseil canadien des normes en matière de normalisation volontaire et de favoriser la coopération entre les provinces, les territoires et le Conseil.

DE : Monsieur David Heurtel
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte
contre les changements climatiques

Le : 4 mai 2016

OBJET : Projet de loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1. Exposé de la situation

L'électrification des transports : une voie d'avenir pour la société québécoise

Les changements climatiques constituent l'un des plus grands défis auxquels la communauté internationale est confrontée. La production et la consommation d'énergie sont au cœur de cet enjeu. Avec 99,5 % de sa production d'électricité provenant d'énergies hydraulique et éolienne, le Québec bénéficie d'une base solide dans sa transition vers une économie sobre en carbone. Toutefois, la consommation de carburants et de combustibles fossiles ainsi que les émissions de gaz à effet de serre (GES) qui y sont associées s'avèrent toujours importantes au Québec. Des efforts additionnels doivent donc être mis en œuvre si le Québec souhaite réussir cette transition et atteindre les cibles de réduction d'émissions de GES à l'horizon 2020 (- 20 % sous 1990) et 2030 (- 37,5 % sous 1990) et ainsi contribuer aux efforts internationaux de lutte contre les changements climatiques, dont l'Accord de Paris adopté en décembre 2015. Ces cibles ambitieuses placent le Québec sur la trajectoire de la réduction d'émissions de GES recommandée par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) pour les pays industrialisés et reprise par le Protocole d'accord sur le leadership climatique mondial (Under2 MOU) auquel le Québec a adhéré en juillet 2015, aux côtés d'autres États qui se sont engagés à réduire leurs émissions de GES de 80 % à 95 % d'ici 2050.

Le secteur des transports, qui était responsable de 43 % du bilan québécois d'émissions de GES en 2013, représente un défi de taille dans ce contexte. L'urgence d'agir s'illustre également par le fait qu'entre 1990 et 2013, si les émissions de GES du Québec dans leur ensemble ont diminué de 8,6 %, les émissions de GES produites par le secteur du transport routier en particulier ont, quant à elles, connu un accroissement de 32 %, essentiellement attribué à l'accroissement du parc automobile, à l'augmentation de la puissance et du poids des véhicules, ainsi qu'à l'augmentation du kilométrage parcouru par année.

Le Québec mise sur l'électrification des transports à moyen et à long termes pour réduire ses émissions de GES, mais également pour réduire sa dépendance aux produits pétroliers dont l'importation représente une fuite de capitaux de l'ordre de 12 milliards de dollars annuellement. Le Québec a d'ailleurs plusieurs atouts pour se lancer dans la mobilité électrique : une importante production d'électricité renouvelable, des ressources naturelles abondantes, ainsi qu'une expertise de recherche et un savoir-faire industriel reconnus à l'échelle internationale.

Ainsi, au cours des dernières années, le gouvernement du Québec a lancé un ensemble de politiques gouvernementales visant notamment à favoriser le déploiement des véhicules électriques (VE) sur son territoire. Parmi celles-ci, notons le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC 2013-2020) dont le financement soutient la réduction des émissions du parc automobile québécois, suscite la demande de véhicules écoénergétiques et contribue à l'amélioration de la performance énergétique et environnementale des véhicules.

Pour sa part, le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 (PAET 2015-2020), rendu public en octobre 2015, vise le déploiement de 100 000 VE sur les routes du Québec en 2020. Cette cible permettra de réduire la consommation de 66 millions de litres de carburants et l'émission de 150 000 tonnes de GES, en plus de positionner la filière électrique pour l'avenir.

Parmi les initiatives mises de l'avant dans le cadre du PAET 2015-2020, notons le programme de rabais à l'achat « Roulez électrique » qui offre aux consommateurs un rabais allant jusqu'à 8 000 \$ à l'achat d'un VE ainsi qu'un soutien financier à l'installation de bornes de recharge résidentielles. Le programme « Branché au travail » encourage les employeurs à soutenir la motorisation électrique en installant des stations de recharge pour leurs employés. Il y a également des programmes de soutien financier développés pour le transport scolaire (bus électrique), pour le secteur du taxi, et pour le transport des marchandises. Par ailleurs, le gouvernement a mandaté Hydro-Québec pour développer, en collaboration avec des partenaires institutionnels et privés, un vaste réseau de bornes de recharge publiques sur l'ensemble du territoire québécois.

La Politique énergétique 2030, quant à elle, contient plusieurs cibles permettant d'accélérer la décarbonisation de l'économie québécoise. Parmi celles-ci, on retrouve une cible visant une réduction de 40 % de la quantité de produits pétroliers consommés, ce à quoi pourrait contribuer l'électrification des transports. À ce titre, la Politique énergétique 2030 propose une cible complémentaire visant 1 000 000 de véhicules sur les routes à l'horizon 2030, soit 20 % du parc automobile léger¹. De plus, la Politique énergétique 2030 réitère le besoin de travailler en association avec les États et provinces déjà engagés à soutenir le marché des « véhicules zéro émission ».

De la même manière, l'électrification des transports est soutenue par la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020. Une de ses orientations vise spécifiquement l'accroissement de l'électrification des transports tout comme la réduction des émissions de GES.

Les bénéfices de l'électrification des transports pour l'économie du Québec, la qualité de l'air et la santé des populations

Les bénéfices de l'électrification des transports pour le Québec ne se limitent pas au seul déploiement de VE sur le territoire du Québec et aux réductions d'émissions de GES qui y sont associées. Ce nouveau créneau d'activité économique présente également un important potentiel d'emplois à valeur ajoutée dans des secteurs de pointe tels que l'électronique, l'électrotechnique et la fabrication d'équipements de transport.

De plus, la réduction des émissions de GES et de polluants liés à l'électrification des transports au Québec a des effets positifs sur la santé des citoyens, puisqu'elle permet d'améliorer la qualité de l'air et d'éviter des coûts importants en matière de soins de santé. À titre indicatif, la valeur monétaire des impacts sanitaires² associés aux principaux polluants atmosphériques est estimée, pour le Québec, à près de 9,5 milliards de dollars³. Les investissements en électrification des transports au Québec pourraient générer une baisse significative de ces coûts, en plus de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

La problématique actuelle des véhicules zéro émission (VZE) au Québec

La plupart des grands constructeurs automobiles sont présents sur le marché des véhicules zéro émission (VZE), qui regroupe les véhicules entièrement électriques, les véhicules hybrides rechargeables et ceux fonctionnant avec une pile à combustible (hydrogène). Toutefois, le nombre de modèles proposés par les constructeurs au marché québécois est encore limité. À titre d'exemple, en mars 2016, 35 modèles de VZE étaient

¹ Les véhicules légers sont ceux dont le poids nominal brut, soit la valeur spécifiée par le constructeur automobile comme poids d'un seul véhicule en charge, est inférieur à 4 500 kg. Au-delà de ce poids, un véhicule est considéré lourd par la Société d'assurance automobile du Québec.

² Valeur monétaire sanitaire : Estimation du montant que la société serait prête à payer pour éviter de subir ces impacts négatifs

³ Institut national de santé publique du Québec (2007). « Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec : essai d'utilisation du Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT) », publication 817, 60 p.

disponibles en Californie alors que seulement 23 d'entre eux l'étaient au Québec. Plusieurs véhicules, pourtant populaires dans d'autres marchés, ne sont pas offerts au Québec, notamment la Volkswagen e-Golf ou la Fiat 500e.

Le gouvernement du Québec souhaite développer la filière des VZE au Québec en suscitant une plus grande offre de la part de l'industrie automobile. L'augmentation de l'offre concerne autant le nombre de voitures neuves que l'on retrouve chez les concessionnaires automobiles québécois que la variété des modèles offerts aux consommateurs. En décembre 2015, lors de la Conférence de Paris sur le climat, le Québec a émis une déclaration, de concert avec douze autres membres de l'Alliance internationale pour les véhicules zéro émission (IZEVA), à l'effet qu'il vise à ce que son marché de véhicules neufs se compose exclusivement de VZE à l'horizon 2050.

Une norme réglementaire pour les VZE

Le gouvernement du Québec s'est ainsi doté d'objectifs ambitieux en matière d'électrification des transports et de réduction de ses émissions de GES et il a mis en place plusieurs mesures incitatives pour y parvenir. Toutefois, ces mesures, à elles seules, ne peuvent garantir l'atteinte des objectifs fixés en raison de leur nature « volontaire ». Au cours des dernières années, plusieurs États ont pris conscience de cette réalité et ont décidé de compléter leur approche incitative par un appui réglementaire.

C'est dans cette perspective qu'il est proposé que le gouvernement donne un appui additionnel au développement de cette filière en présentant un projet de loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants, qui mènerait à une réglementation appelée communément norme VZE. Cette norme vise à atténuer, sinon à éliminer, certains irritants pour les consommateurs québécois tels qu'un temps d'attente trop important pour la livraison d'un tel véhicule, un choix limité comparativement aux marchés d'autres États américains ou encore les difficultés rencontrées pour faire des essais routiers pour certains modèles de VZE.

Les mesures législatives proposées permettraient d'assurer une plus grande disponibilité des VE au Québec, inciteraient les constructeurs automobiles à élargir leur offre de modèles de VZE, et favoriseraient le développement de véhicules plus performants en plus de contribuer, à terme, à faire diminuer les prix des VZE. Ce sont des résultats déjà observés dans les États ayant mis en place une telle mesure, soit la Californie et neuf autres États américains. Plusieurs de ces États sont d'ailleurs situés dans le nord-est américain et représentent a priori des marchés similaires à celui du Québec.

La norme VZE s'inscrit dans un ensemble de mesures permettant au Québec de prendre un virage décisif vers les transports électrifiés et plus verts, ce qui est en cohérence avec un ensemble de politiques gouvernementales visant à favoriser le déploiement de VZE sur son territoire et qui répond aux besoins de la population du Québec en la matière. L'adoption d'une telle norme enverra un signal fort à l'industrie automobile et à la population sur le sérieux de l'engagement du gouvernement envers l'électrification des transports. Cette initiative contribuera à positionner le Québec comme un leader mondial et démontrera qu'il pose des actions concrètes pour atteindre ses objectifs environnementaux.

2. Lois existantes

Bien que la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) soit le principal instrument juridique qui protège l'environnement au Québec depuis plus de quarante ans, celle-ci prévoit essentiellement un régime d'autorisations.

Elle ne constitue donc pas le meilleur véhicule législatif pour y insérer des dispositions qui sont d'une tout autre nature que celle d'une autorisation.

3. Solutions possibles

Lors du lancement du PAET 2015-2020, le 9 octobre 2015, le gouvernement du Québec a annoncé son intention de mettre en place une norme VZE. Cette volonté a été réitérée en décembre dernier, dans le cadre de la Conférence de Paris, lors de la table ronde organisée par l'IZEVA.

Un système de crédits inspiré de nos partenaires américains

Le projet de loi proposé permettrait de fixer les exigences auxquelles devraient satisfaire les constructeurs automobiles en matière de VZE. Les mesures proposées seraient similaires à celles en vigueur dans certains États américains et engendreraient des obligations à l'endroit des constructeurs à partir de 2018.

Les constructeurs visés seraient ceux vendant en moyenne plus de 4 500 véhicules d'une année modèle au Québec. Ils seraient soit qualifiés de « grands constructeurs » ou de « constructeurs intermédiaires »⁴. La moyenne des ventes serait calculée sur trois années modèles consécutives. Ces deux types de constructeurs devraient accumuler un nombre de crédits donné pour chaque année modèle de véhicules automobiles. Les petits constructeurs, non assujettis aux exigences, pourraient eux aussi accumuler des crédits liés à leurs ventes de VZE au Québec, sur une base volontaire, et par la suite vendre ces crédits aux constructeurs grands et intermédiaires.

L'exigence de crédits des constructeurs assujettis sera fixée au moyen d'un pourcentage prévu par règlement appliqué aux ventes totales de véhicules automobiles neufs de chaque constructeur, ce qui permettra de déterminer les crédits requis de chacun. Ce pourcentage augmentera graduellement chaque année.

Pour accumuler les crédits demandés, les constructeurs devront soit :

- vendre ou louer des VZE au Québec, où chaque véhicule immatriculé dans la province permettrait, selon les performances du véhicule (notamment son autonomie en mode électrique), d'accumuler des crédits tels que déterminés par un calcul à prévoir;
- ou acquérir des crédits auprès d'autres constructeurs visés par les mesures législatives proposées.

Il est également prévu que les constructeurs automobiles puissent accumuler des crédits et les utiliser ultérieurement.

Les constructeurs automobiles qui ne respecteraient pas les exigences de crédits prévus par le projet de loi, à l'intérieur d'une période de référence de trois ans, devraient payer des redevances. Cette redevance serait fixée par règlement. Actuellement, la redevance comparable prévue aux États-Unis est de l'ordre de 5 000 \$ par crédit manquant. Une redevance de cet ordre pourrait être considérée au Québec. Les sommes ainsi perçues pourraient être versées au Fonds vert dans une enveloppe dédiée à l'amélioration du parc de véhicules légers.

Afin de permettre à l'industrie de l'automobile de se préparer, les véhicules neufs des années modèles 2016 et 2017 vendus ou loués, immatriculés au Québec, permettraient aux constructeurs automobiles d'accumuler des crédits bonis qui les aideraient à répondre aux exigences prévues par le projet de loi et qui ne débuteraient qu'avec l'année de modèle 2018.

De plus, dans le respect du marché et des pratiques de certains États américains limitrophes au Québec, le pourcentage de crédits demandé sur le territoire québécois et les méthodes de calculs seraient identiques à ceux qui seront en vigueur dans les États du nord-est ayant adopté une norme VZE (Connecticut, Maine, Maryland,

⁴ Un constructeur automobile serait défini comme intermédiaire s'il vend en moyenne entre 4 500 et 20 000 véhicules automobiles par année modèle dans la province, et un grand constructeur automobile plus de 20 000. Le nombre de véhicules permettant d'établir ces catégories est celui utilisé dans l'ensemble des États américains ayant adopté une norme VZE.

Massachusetts, New Jersey, New York, Rhode Island et Vermont). La Californie, ayant un marché beaucoup plus développé, a des exigences plus sévères pour les années 2018, 2019 et 2020.

Les résultats attendus

Il s'est vendu au Québec 2 900 VZE en 2015 sur un total d'environ 423 000 véhicules automobiles légers au total. En 2018, par une exigence d'accumuler des crédits identiques à ce qui prévaudra dans les États du nord-est participants, soit une exigence de 3,5 %, il est estimé que la norme VZE pourrait promouvoir la vente de plus de 13 000 VZE au Québec. En 2020, avec une exigence de crédit de 8,75 % identique à celles des États du nord-est, ce serait environ 29 000 VZE de cette année modèle qui pourraient être vendus.

Dans un souci de transparence, il est souhaité tenir un registre public similaire à celui de la Californie où apparaîtraient :

- la liste des constructeurs, grands et intermédiaires, ainsi que les ventes de chacun;
- les crédits en banque des constructeurs, et si ceux-ci sont liés à des véhicules entièrement électriques ou des hybrides rechargeables;
- les constructeurs qui ont vendu des crédits, ceux qui en ont acheté, et leur nombre.

4. Les avantages et les inconvénients de chacune des solutions possibles

Avantages

La mise en place d'une norme VZE contribuerait à :

- participer à l'atteinte de la cible de 100 000 VE et hybrides rechargeables d'ici 2020 fixée dans le PAET 2015-2020;
- prendre un virage décisif vers les transports électrifiés et plus verts;
- développer la filière des VZE au Québec, tant en ce qui concerne la production que l'entretien;
- réduire la dépendance du Québec envers les hydrocarbures et améliorer sa balance commerciale;
- réduire les émissions de GES et les polluants atmosphériques qui y sont associés;
- améliorer la qualité de l'air et éviter des coûts en matière de soins de santé en réduisant les émissions de GES et les autres polluants atmosphériques.

Cette solution permettrait également de :

- susciter une meilleure offre de VZE en créant un incitatif pour l'industrie automobile (hausse du nombre de véhicules automobiles neufs que l'on retrouve chez les concessionnaires automobiles québécois, ainsi que la variété des modèles offerts aux consommateurs);
- assurer la disponibilité des VZE au Québec;
- favoriser le développement de véhicules plus efficaces sur le plan énergétique (des véhicules avec plus d'autonomie génèrent plus de crédits);
- contribuer à faire diminuer les prix des VZE.

Ces avantages sont des résultats déjà observés dans les États américains ayant mis en place une telle mesure, soit la Californie et neuf autres États. Plusieurs de ces États sont d'ailleurs situés dans le nord-est américain et représentent des marchés et des climats similaires à celui du Québec.

Inconvénients

Les inconvénients de cette solution sont :

- la mise en place d'un système de gestion relativement complexe;
- de nouvelles exigences réglementaires s'appliqueraient à l'industrie automobile qui s'oppose à l'implantation d'une norme VZE;
- le pourcentage de crédits VZE suggéré, similaire à celui des États américains du nord-est, est plus faible que celui exigé en Californie, ce qui pourrait irriter certains

groupes environnementaux, mais atténuerait les préoccupations des constructeurs;

- il n'est pas prévu que la norme VZE à elle seule permette d'atteindre l'objectif du PAET 2015-2020 de 100 000 VE et hybrides rechargeables immatriculés en 2020, ce qui pourrait également être critiqué;
- aucune autre province canadienne n'a pour l'instant de réglementation semblable qui s'applique aux constructeurs.

5. Analyse comparative

La disponibilité d'une variété de véhicules branchables est plus faible au Québec en comparaison avec d'autres États qui ont adopté des mesures semblables à celles prévues dans le présent projet de loi. Cette nouvelle législation vise ainsi, notamment, à assurer aux consommateurs québécois l'accès à des VE et au plus grand choix possible en cette matière.

À titre de comparaison, en mars 2016, 35 modèles de VZE étaient disponibles en Californie, qui est un État précurseur en ce domaine, alors que seulement 23 modèles de VZE sont disponibles au Québec. Également, il est rapporté que le nombre de VE est faible et que les délais d'attente pour les obtenir sont élevés.

Le tableau suivant résume le soutien aux VZE au Québec, dans certaines provinces canadiennes et dans certains États américains :

	Subventions à l'achat de l'État	Subvention du gouvernement fédéral	Norme VZE	Malus pour grosses cylindrées
Québec	X		proposée	X
Ontario	X			X
Colombie-Britannique	X			X
Californie	X	X	X	X
Connecticut	X	X	X	
Maine		X	X	
Maryland	X	X	X	X
Massachusetts	X	X	X	
New Jersey	X	X	X	X
New York	X	X	X	X
Oregon		X	X	
Rhode Island	X	X	X	
Vermont		X	X	

6. Activité réglementaire

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) a estimé les avantages et les coûts de la mise en place d'une norme VZE pour l'environnement, le gouvernement du Québec, les consommateurs et chacun des secteurs économiques touchés par le projet de norme VZE, soit : les constructeurs d'automobiles, les concessionnaires, les garages, les stations-service, les fabricants, les commerçants et installateurs de bornes de recharge, les propriétaires de bornes de recharge publiques, les fabricants de composantes de VE. Plus précisément, le MDDELCC a mesuré les impacts économiques des VZE vendus au Québec de 2018 à 2025 en fonction d'une durée de vie estimée des véhicules de douze ans.

Le présent projet de loi entraînerait des effets positifs pour les consommateurs, le gouvernement, l'environnement et les fabricants de bornes de recharge. Par exemple, il devrait améliorer l'offre de VZE, ce qui bénéficie aux consommateurs. Également, plus de modèles devraient être disponibles au Québec et le service offert par les concessionnaires devrait s'améliorer.

L'estimation de ces impacts ne tient pas compte de la subvention accordée par le programme Roulez électrique. Si ce programme subventionnait les VZE associés au projet de loi, l'effet net au niveau de la société québécoise ne changerait pas, la diminution des coûts pour le constructeur étant annulée par l'augmentation des coûts pour le gouvernement.

L'avantage net pour le gouvernement du Québec s'élèverait à 3,9 M\$ pour les VZE vendus en 2018 et sur l'ensemble de la durée de vie des véhicules. Il proviendrait des revenus supplémentaires des ventes d'électricité (26,1 M\$) et de la (taxe de vente du Québec (TVQ) sur l'incrément du prix d'achat des VZE (10,2 M\$), diminués de la baisse de revenus des taxes provinciales sur l'essence (31,9 M\$) et de la TVQ sur les changements d'huile (0,5 M\$).

L'avantage pour l'environnement consisterait en la diminution de certains polluants atmosphériques comme les oxydes d'azote (NOx), les matières particulaires (MP) et le dioxyde de soufre (SO₂), ainsi que des émissions de GES. Pour les VZE vendus en 2018, les dommages évités sur l'ensemble de la durée de vie des véhicules sont estimés à 0,2 M\$, dans le cas des polluants atmosphériques, et à 10,2 M\$, dans le cas des GES.

Également, le projet de loi ferait augmenter les ventes et les installations de bornes de recharge résidentielles et publiques, en raison de l'augmentation du nombre de VZE en circulation. L'augmentation des profits du secteur est estimée à 1,6 M\$ en 2018.

À l'inverse, le projet de loi aurait des effets négatifs sur les constructeurs d'automobiles, les concessionnaires, les raffineurs, les stations-service et les garages. Le coût net des constructeurs d'automobiles et leurs concessionnaires s'élèverait à 16,7 M\$ pour les VZE vendus en 2018 et sur l'ensemble de la durée de vie des véhicules. Il proviendrait des rabais que ces derniers devraient accorder aux consommateurs pour les inciter à acheter des VE afin de rencontrer le projet de norme VZE.

Le coût net pour les stations-service et les raffineries s'élèverait à 13,8 M\$ pour la même année de modèle et représente la diminution des profits en raison de la baisse des ventes d'essence. Finalement, les garages et les concessionnaires verraient aussi leurs profits diminuer (0,6 M\$) en raison de la diminution du nombre de changements d'huile.

En conclusion, le projet de loi générerait légèrement plus de coûts que d'avantages pour la société québécoise pour les années de modèles 2018 à 2024. Les ratios avantages/coûts varieraient ainsi entre 0,93 pour 2018 et 0,99 pour 2024. Pour 2025, le projet de norme deviendrait rentable pour la société québécoise, les avantages dépassant légèrement les coûts avec un ratio de 1,01. Cette amélioration devrait se poursuivre au-delà de 2025, notamment en raison de la diminution du coût de production des VZE et de l'augmentation du prix de l'essence.

Par ailleurs, il est prévu que cet impact négatif pour l'industrie serait moins important dans le temps au fur et à mesure que les surcoûts liés à la fabrication et à la recherche sur les VZE diminueront.

7. Implications financières

L'adoption de ce projet de loi impliquerait la mise en place d'un outil de suivi informatique (développement estimé à 500 k\$). En effet, il sera nécessaire de faire le suivi des ventes de véhicules automobiles légers des constructeurs concernés, d'établir leurs objectifs de crédits VZE, de convertir les véhicules effectivement vendus ou loués en crédits et de suivre les aliénations de crédits entre constructeurs. Les déclarations de ventes seront aussi vérifiées à l'aide des numéros d'identification des véhicules (NIV) auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Les coûts financiers comprendraient donc les ressources informatiques (développement de l'outil et entretien), ainsi que les ressources humaines pour la mise en œuvre, le développement et le suivi (quatre ETC) de la norme. Les activités comprendraient, entre autres, la saisie de données dans le registre constitué à cette fin, la mise à jour de l'information sur internet, les coûts de vérification des déclarations de ventes (dont le

montant reste à déterminer avec la SAAQ), ainsi que le suivi des aliénations de crédits entre constructeurs et de l'application de la loi en général.

Le PAET 2015-2020 a prévu la somme de 3 M\$ provenant du Fonds vert, par l'entremise du PACC 2013-2020, pour la mise en place d'une approche concertée et d'actions structurantes avec les partenaires, et ce, afin d'accroître le nombre de véhicules zéro émission dont la norme VZE est la principale mesure.

8. Relations Intergouvernementales

Aucune implication sur les relations intergouvernementales n'a été identifiée. Il importe toutefois de souligner que, dans le cadre du protocole d'entente entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'Ontario concernant les actions concertées sur les changements climatiques et les mécanismes de marché, signé en 2014 et bonifiée en 2015, le développement et le déploiement de l'électrification des transports sont identifiés comme un créneau porteur de collaboration. Les échanges se poursuivront donc avec le gouvernement ontarien pour des actions concrètes dans le domaine.

9. Implications territoriales, soit sur les régions, sur la Capitale Nationale et sur la Métropole

Bien que ce projet de loi n'ait pas de dimension régionale et vise l'industrie automobile dans l'ensemble du Québec, il est démontré que les achats et les locations de VZE sont plus fréquents dans certaines régions du Québec. Par exemple, les milieux fortement urbanisés conviennent davantage aux VZE, puisque les distances à parcourir sont généralement plus courtes, tandis que les infrastructures de recharge sont densément réparties, ce qui diminue le phénomène lié à la crainte de tomber en panne pour les propriétaires de véhicules entièrement électriques.

Il demeure que le présent projet de loi favoriserait la mise en marché de VZE dans toutes les régions du Québec.

10. Implication sur les jeunes

Le présent projet de loi est susceptible de faire diminuer le prix des VZE, et donc, de les rendre ultimement plus accessibles à plusieurs clientèles, dont les jeunes.

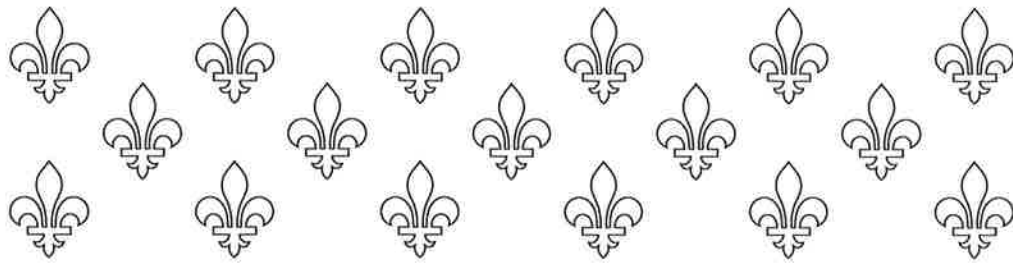
11. Consultation entre les ministères

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le ministère de la Justice, respectivement pour le rôle dévolu par le projet de loi à la Société de l'assurance automobile du Québec et au Tribunal administratif du Québec, sont particulièrement concernés par les mesures proposées et seront consultés.

Le ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques,



DAVID HEURTEL



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Projet de loi n° 48

Loi concernant l'inspection environnementale des véhicules automobiles

Présentation

**Présenté par
M. Pierre Arcand
Ministre du Développement durable, de l'Environnement et
des Parcs**

**Éditeur officiel du Québec
2011**

NOTES EXPLICATIVES

Ce projet de loi prévoit l'obligation, pour tout propriétaire d'un véhicule automobile qui, dans les cas qui seront précisés par règlement du gouvernement, constitue une source possible de contamination de l'atmosphère, de faire procéder à l'inspection environnementale de son véhicule par un établissement accrédité à cette fin par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et d'obtenir un certificat de conformité environnementale.

Le projet de loi octroie au gouvernement le pouvoir de prévoir par règlement les cas et les modalités suivant lesquels, en l'absence d'un certificat de conformité environnementale, la Société de l'assurance automobile du Québec devra refuser d'immatriculer le véhicule ou interdire à son propriétaire de le mettre ou de le remettre en circulation.

Il prévoit que le ministre pourra, par règlement, déterminer les conditions auxquelles un établissement doit satisfaire pour être accrédité, les motifs pouvant entraîner le refus, la suspension ou la révocation d'une accréditation ainsi que les frais exigibles pour son obtention ou son renouvellement. Le projet de loi donne par ailleurs au ministre le pouvoir de déléguer l'application de ces normes réglementaires à une personne ou à un organisme.

Enfin, le projet de loi prévoit que le gouvernement pourra déléguer à une personne ou à un organisme l'application de tout ou partie d'un règlement pris en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement aux fins de réduire ou d'éliminer l'émission de contaminants dans l'atmosphère par les véhicules automobiles.

LOIS MODIFIÉES PAR CE PROJET :

- Code de la sécurité routière (L.R.Q., chapitre C-24.2);
- Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2).

Projet de loi n° 48

LOI CONCERNANT L'INSPECTION ENVIRONNEMENTALE DES VÉHICULES AUTOMOBILES

LE PARLEMENT DU QUÉBEC DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

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 ».

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 ».

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 ».

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). ».

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. ».

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. ».

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. ».

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».

DISPOSITIONS MODIFICATIVES

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). ».

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».

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. ».

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

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.

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

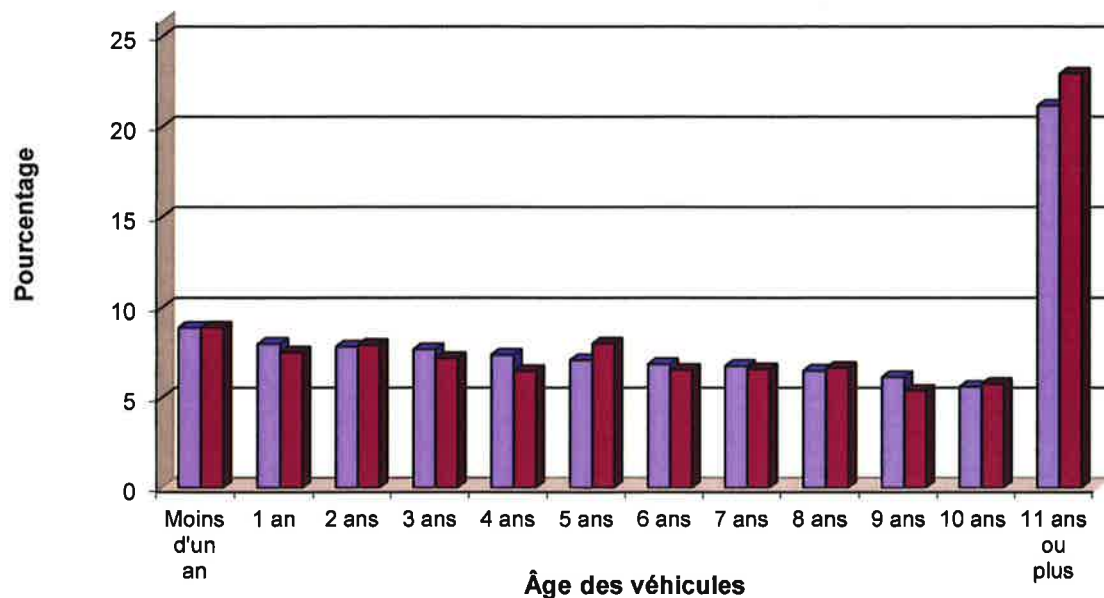
Tableau 89 : Nombre de véhicules en circulation¹ selon le type d'utilisation, le type de véhicule et l'âge, de 2010 à 2015

Type d'utilisation, type de véhicule et âge du véhicule	Année						Répartition		
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2010 à 2014	2014	2015
	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	%	%	%
Promenade - automobile									
Moins d'un an	258 048	218 579	252 599	241 645	214 703	219 723	7,9	7,2	7,4
1 an	230 475	245 939	179 616	225 761	236 613	192 254	7,5	7,9	6,5
2 ans	229 322	229 423	243 247	177 743	223 129	233 275	7,4	7,5	7,9
3 ans	247 076	219 219	222 558	235 613	170 021	213 177	7,3	5,7	7,2
4 ans	191 496	235 094	209 034	217 822	230 449	164 072	7,2	7,7	5,6
5 ans	223 141	192 231	234 164	207 872	214 739	227 384	7,2	7,2	7,7
6 ans	210 962	220 357	188 446	230 179	203 646	210 581	7,0	6,8	7,1
7 ans	237 633	205 596	214 538	183 273	223 707	197 995	7,1	7,5	6,7
8 ans	225 784	228 905	197 803	206 866	176 487	216 299	6,9	5,9	7,3
9 ans	187 890	212 023	216 289	186 855	195 880	168 005	6,7	6,6	5,7
10 ans	180 632	172 240	193 577	199 513	172 610	183 068	6,1	5,8	6,2
11 ans ou plus	593 443	621 263	646 619	684 350	717 160	726 544	21,8	24,1	24,6
Non précisé	0	0	0	0	0	1	0,0	0,0	0,0
Total	3 015 902	3 000 869	2 998 490	2 997 492	2 979 144	2 952 378	100,0	100,0	100,0
Âge moyen	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	7,6			
Promenade - camion léger									
Moins d'un an	160 319	148 039	142 602	160 418	172 371	189 398	11,0	11,0	11,5
1 an	97 957	152 842	142 226	123 837	135 730	153 522	9,1	8,7	9,3
2 ans	118 585	98 436	152 523	142 393	122 180	131 809	8,9	7,8	8,0
3 ans	102 910	117 813	97 558	151 714	139 145	117 908	8,5	8,9	7,2
4 ans	91 159	101 867	116 089	97 326	147 283	133 969	7,7	9,4	8,1
5 ans	98 242	91 397	101 325	114 570	94 311	141 285	7,0	6,0	8,6
6 ans	72 414	96 986	89 709	99 068	110 200	90 542	6,5	7,0	5,5
7 ans	86 465	71 074	94 725	87 352	94 926	105 153	6,1	6,1	6,4
8 ans	75 571	84 169	69 145	91 567	83 972	90 375	5,7	5,4	5,5
9 ans	56 250	72 551	80 856	66 674	86 924	80 192	5,1	5,6	4,9
10 ans	62 771	52 859	68 615	76 863	63 272	82 456	4,5	4,0	5,0
11 ans ou plus	270 015	275 942	275 137	292 755	313 687	328 254	19,9	20,1	20,0
Non précisé	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Total	1 292 658	1 363 975	1 430 510	1 504 537	1 564 001	1 644 863	100,0	100,0	100,0
Âge moyen	6,9	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8			
Promenade - automobile ou camion léger²									
Moins d'un an	418 370	366 626	395 222	402 153	387 202	409 501	8,9	8,5	8,9
1 an	328 437	398 784	321 846	349 622	372 443	345 946	8,0	8,2	7,5
2 ans	347 909	327 863	395 776	320 142	345 331	365 187	7,8	7,6	7,9
3 ans	349 989	337 034	320 120	387 335	309 169	331 100	7,7	6,8	7,2
4 ans	282 659	336 964	325 126	315 150	377 740	298 045	7,4	8,3	6,5
5 ans	321 386	283 633	335 491	322 445	309 052	368 676	7,1	6,8	8,0
6 ans	283 384	317 345	278 158	329 250	313 849	301 125	6,9	6,9	6,5
7 ans	324 102	276 677	309 265	270 630	318 636	303 151	6,8	7,0	6,6
8 ans	301 361	313 077	266 956	298 436	260 464	306 676	6,5	5,7	6,7
9 ans	244 144	284 582	297 149	253 536	282 806	248 200	6,2	6,2	5,4
10 ans	243 413	225 105	262 202	276 381	235 889	265 525	5,6	5,2	5,8
11 ans ou plus	863 660	897 400	921 972	977 334	1 031 063	1 055 033	21,2	22,7	22,9
Non précisé	0	0	0	0	0	1	0,0	0,0	0,0
Total	4 308 814	4 365 090	4 429 283	4 502 414	4 543 644	4 598 166	100,0	100,0	100,0
Âge moyen	7,1	7,1	7,2	7,2	7,3	7,4			

1. Ces données représentent le nombre de véhicules autorisés à circuler en date du 31 décembre.

2. Ces données représentent la somme des automobiles, des camions légers et des véhicules dont on n'a pas pu distinguer s'il s'agissait d'une automobile ou d'un camion léger.

Véhicules de promenade (automobiles et camions légers) en circulation selon l'âge, moyenne de 2010 à 2014 et 2015



Véhicules de promenade (automobiles et camions légers) en circulation selon la masse nette des véhicules (kg), moyenne de 2010 à 2014 et 2015

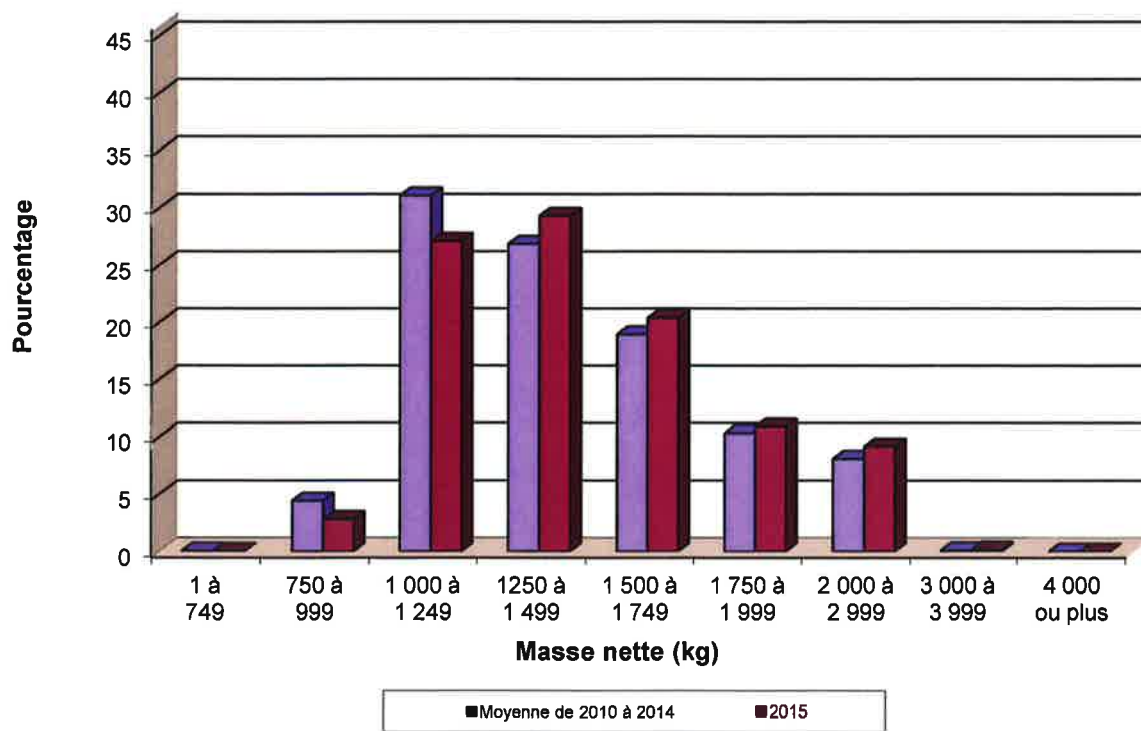
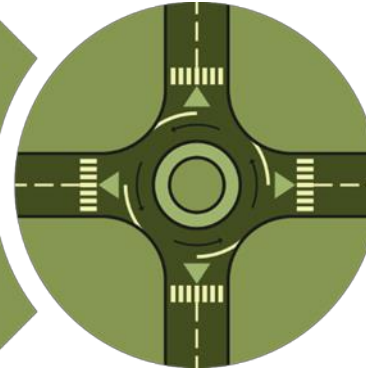


Table de
concertation sur
l'environnement
et les véhicules
routiers du
Québec
(TCEVRQ)



PROGRAMME D'INSPECTION DES ÉMISSIONS ET DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES LÉGERS DE 8 ANS ET PLUS LORS DE LA REVENTE (PIESVA8+)

**Vue d'ensemble et avantages
aussi pour l'Office de la
protection du consommateur**

Mai 2016

Les inspections obligatoires de véhicules légers au Canada

6 provinces canadiennes appliquent un programme systémique d'inspection des véhicules légers

5 Inspection mécanique de sécurité et contrôle de la fonctionnalité du système d'échappement et du convertisseur catalytique.

1 Inspection mécanique de sécurité et inspection des systèmes de contrôle des émissions (OBDII).

Les inspections de véhicules légers au Canada

Nouvelle-Écosse

Inspection mécanique de sécurité **aux 2 ans** pour les véhicules de 3 ans ou plus / **Preuve d'inspection requise lors d'une transaction.**

Île-du-Prince-Édouard

Inspection mécanique de sécurité **annuelle** pour tous les véhicules / Preuve d'inspection requise lors d'une **transaction.**

Nouveau-Brunswick

Inspection mécanique de sécurité **annuelle** pour tous les véhicules / **Preuve d'inspection requise lors d'une transaction.**

Terre-Neuve-et-Labrador

Inspection mécanique de sécurité **requise lors de la revente d'un véhicule.**

Ontario

Inspection mécanique de sécurité **pour tous les véhicules lors d'une transaction** / Inspection obligatoire des systèmes de contrôle des émissions (OBDII) aux 2 ans pour les véhicules de 7 ans et plus (Programme *Air pur*).

Manitoba

Inspection mécanique de sécurité **requise lors de la revente d'un véhicule.**

Les inspections de véhicules légers au Canada

Dénominateur commun minimal pour les 6 provinces

Inspection de sécurité lors de la revente
et contrôle de la fonctionnalité du système
d'échappement et du convertisseur catalytique

LES INSPECTIONS AUTOMOBILES AUX ÉTATS-UNIS

35 États appliquent un programme d'inspection, que ce soit pour l'ensemble de l'État ou une partie de celui-ci (ville, comté):

- 18 États exigent des inspections de sécurité avec ou sans une inspection des émissions des véhicules automobiles légers.
- 17 États imposent un programme d'inspection des émissions seulement pour les véhicules automobiles légers.
- Majoritairement sur une base annuelle ou bisannuelle **et** revente pour l'inspection de sécurité et applicable aux véhicules d'occasion (de 1 an à 4 ans et plus).



LÉGENDE



Sécurité



Émission⁶

LES INSPECTIONS AUTOMOBILES POUR L'UNION EUROPÉENNE

- **Depuis 1996**, une directive aux pays membres de l'Union européenne les invite à avoir un programme d'inspection mécanique obligatoire et périodique pour tous les véhicules. Ce programme doit évaluer les émissions polluantes et l'état mécanique des véhicules aux deux ans à partir de la quatrième année
- **Directive renouvelée et bonifiée le 3 avril 2014**, après une longue période de consultation ayant débutée en 2011.
- *« les véhicules dont les systèmes techniques fonctionnent mal ont un impact sur la sécurité routière et peuvent contribuer à causer des accidents de la route entraînant des blessures ou des décès. Cet impact pourrait être réduit par la mise en place d'améliorations adéquates du dispositif de contrôle technique. Le fait de révéler de façon précoce une défaillance d'un véhicule contribuerait à remédier à cette défaillance et, par conséquent, à éviter un accident ».*
- **Un grand nombre de pays - au moins 15 - atteignent les objectifs de la directive et plusieurs les dépassent avec une inspection à partir de la troisième année.**

LE PARC AUTOMOBILE QUÉBÉCOIS – UNE PROPORTION IMPORTANTE DE VÉHICULES DE 8 ANS ET PLUS SUR NOS ROUTES EN 2015 (bilan statistique 2015 de la SAAQ)

⋮

- Ensemble du parc de véhicules: 6 310 810 (+1.1%/2014)
 - **Véhicules légers** d'utilisation de promenade, institutionnelle, professionnelle ou commerciale en circulation: **5 050 504**
 - Âge moyen de ce parc de véhicules légers :7,4 ans.
 - Véhicules légers (automobiles et camions) de **8 ans ou plus**:
2 004 726
- Donc, **maintenant** plus de deux millions de véhicules légers de 8 ans et plus sur les routes du Québec en 2015;
 - Une augmentation de 69 712 véhicules par rapport à 2014;
 - Ces véhicules légers plus âgés (8 ans & plus) = **39,6 % du parc total des véhicules légers** (promenade, institutionnelle, professionnelle ou commerciale) en 2015.

Quatre illustrations concrètes de l'état potentiel des véhicules légers plus âgés du parc automobile québécois

Première illustration

Cliniques d'inspection **volontaire** des émissions de 2010 à Montréal et à Québec appliqués au parc de véhicules légers de 2014:

- Inspections réalisées pour le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec et de l'Agence de l'Efficacité Énergétique ;
- Ces cliniques d'inspection ont été réalisées sur **600 véhicules de 6 à 25 ans à Montréal et à Québec**;
- Les taux d'échec identifiés sont appliqués au parc automobile québécois du même âge en date du 31 décembre 2014 donnent:

Taux d'échec et nombre de véhicules légers plus âgés potentiellement en défaut

Immatriculation pour fins de promenade <u>et</u> institutionnelles, professionnelles ou commerciales		
6 ans et plus		11 ans ou plus
Échec / Témoin d'anomalie moteur – TAM		
26%		33%
681 470		362 281
Échec / État général sur pont élévateur		
42%		55%
1 100 836		603 802
Échec /Bouclier thermique du convertisseur catalytique		
35%		44%
917 363		483 042
Échec / Étanchéité du système d'échappement		
30%		37%
786 311		406 194
Échec / Filtre à air		
39%		39%
1 022 205		428 151
Échec / Bougies		
32%		34%
838 732		373 259
Échec / État général sous le capot		
30%		32%
786 311		351 303
Échec / Pression des pneus		
32%		32%
838 732		351 303
	Échec / État général global / 6 ans et plus	
	29%	
	760 101	

Quatre illustrations concrètes de l'état potentiel des véhicules légers plus âgés du parc automobile québécois

Deuxième illustration

Plusieurs **rapports de coroners** au Québec ont constaté l'implication des véhicules âgés dans des accidents graves ou mortels. **Le dernier en date est celui du coroner Dr. Martin Sanfaçon qui souligne dans son rapport de l'automne 2014 que les véhicules « âgés » sont impliqués dans environ 30 % des accidents graves ou mortels et recommande la mise en place d'un programme d'inspection obligatoire pour les véhicules de 10 ans et plus.**

- **Sauf pour des « opérations minounes » occasionnelles et locales**, rien n'est fait pour vérifier de façon systémique l'ensemble des véhicules légers déjà immatriculés notamment pour s'assurer de la présence du catalyseur et du bon fonctionnement des équipements permettant une utilisation plus sécuritaire de ces véhicules (freins, pneus, phares, etc.) pourtant exigés par le *Code de Sécurité Routière du Québec*.
- **Toutefois, ces opérations occasionnelles démontrent bien l'importance d'agir de façon plus systémique.**

Quatre illustrations concrètes de l'état potentiel des véhicules légers plus âgés du parc automobile québécois

Troisième illustration

Le Rimouskois & Progrès Écho - Un article du 4 mai 2011 s'intitulait:
Douze véhicules retirés de la route mardi à Rimouski :



Contrôle Routier Québec-Service Bas St-Laurent-Est-Gaspésie, en partenariat avec la SQ poste de Rimouski-Neigette, présente le bilan d'opération « minounes » réalisée sur son territoire, mardi. **Soixante et un véhicules ont été interceptés** et soumis à une inspection mécanique complète. **De ce nombre, 12 véhicules comportant des défauts majeurs ont été retirés de la circulation.**

Quatre illustrations concrètes de l'état potentiel des véhicules légers plus âgés du parc automobile québécois - Plus le temps passe, plus c'est pareil !

Quatrième illustration

9 avril 2015, Zone911.

Opération Minoune à Québec - Votre véhicule est-il en bon état ? Le Service de police de Québec et les Contrôleurs routiers se sont concertés ce matin pour mener cette opération dans le secteur de Limoilou. **Visiblement, plusieurs voitures et camions interceptés n'étaient pas en bon état, certains présentaient des problèmes majeurs.** Pneus trop usés, parebrise fracassé, carrosserie fortement endommagée, problèmes de freins, de suspension, plancher perforé, les véhicules problématiques se multipliaient.

➤ **Bilan de la Journée :**

75 vérifications (camions, autos et motos) ;
65 constats d'infraction ;
64 avertissements ;
6 avis d'inspection de la SAAQ ;
4 véhicules remorqués.



Quand la garantie est échuë, votre bien est encore garanti... Oui, mais...

La vieille Ford Focus 2000 de Jonathan Joly est passée au feu deux semaines après son achat en septembre 2014. Un juge a condamné le vendeur à le rembourser. Il a conclu que la garantie légale prévue par la loi s'appliquait, et ce, même si l'auto a été vendue « sans garantie »...

Même avec un jugement en sa faveur, ce n'est pas gagné. Parlez-en à Jonathan Joly, qui n'a toujours pas reçu le chèque de Fatihi Auto huit mois après la décision.

Et si la vente avait été faite par un particulier sur internet ?



Une approche systémique possible est l'inspection obligatoire des émissions et de sécurité des véhicules plus âgés lors de leurs reventes

➤ **En 2014, 564 296 véhicules légers** (Utilisation pour fins de promenade & institutionnelles, professionnelles ou commerciales) **de 8 ans et plus ont été l'objet d'un changement de propriétaire.**

Âge des véhicules	Nombre de véhicules	Proportion du parc auto
5 à 25 ans	712 973	14,3 %
6 à 25 ans	622 939	12,5 %
7 à 25 ans	601 065	12,0 %
8 à 25 ans	564 296	11,3 %
9 à 25 ans	515 508	10,3 %
10 à 25 ans	456 255	9,1 %
11 à 25 ans	390 068	7,8 %

Une approche systémique possible est l'inspection obligatoire des émissions et de sécurité des véhicules plus âgés lors de leurs reventes

Application du taux d'échec au contrôle du témoin d'anomalie moteur (TAM ou check engine) constaté lors des cliniques d'inspection 2010 du MDDEP & AEÉ à Montréal et Québec au nombre de véhicules légers de 8 ans et plus ayant changé de propriétaire en 2014 selon les dossiers de la SAAQ:

- 174 021 véhicules légers probablement à haut risque de défaillances revendus en une seule année...

Promenade et institutionnelle, professionnelle ou commerciale	Nb de véhicules ayant changé de propriétaires	Échec TAM en %	Nombre de véhicules en échec TAM
8 à 10 ans	174 228 véhicules	26 %	45 299 véhicules
11 à 25 ans	390 068 véhicules	33 %	128 722 véhicules
8 à 25 ans	564 296 véhicules	31%	174 021 véhicules

La proposition d'une inspection des émissions et de sécurité des véhicules de 8 ans et plus à la revente (PIESVA8+) pour le Québec est:

- **La moins contraignante**
Pas répétitive; le propriétaire n'est pas obligé de vendre.
- **La plus efficiente**
Cibler les véhicules ayant de l'usure et les plus susceptibles de ne pas avoir fait l'objet de l'entretien nécessaire ou ayant été modifiés.
- Sécurité routière et protection de l'environnement accrues.
- **Axée sur la protection du consommateur:**
 - Minimum de protection pour l'acheteur de ce type de véhicule ayant souvent un revenu moindre et souvent moins expérimenté que le vendeur ;
 - Assure une plus grande responsabilisation des propriétaires de véhicules particulièrement lors de la revente;
 - L'achat d'un véhicule, même d'occasion, est souvent l'achat le plus important d'un consommateur ayant des coûts d'opération récurrents, après l'immobilier;
 - Offre aussi une protection minimale dans les transactions entre consommateurs ou pseudo-particulier.

PIESVA8+ pour le Québec

- Retard du Québec en matière d'inspections obligatoires des véhicules légers;
- De nombreux exemples au Canada, aux États-Unis et pour l'Union Européenne à suivre ou à adapter.
- Des efforts concertés des ministères & organismes les plus concernés sont nécessaires :

Transport & SAAQ

MDDELCC

MERN

Santé

Justice & OPC

**C'est le temps d'agir maintenant !
Et tout soutien de l'OPC serait apprécié.**