

Québec, le 7 mai 2012

Madame Danielle Doyer
Présidente de la Commission des transports
et de l'environnement
Hôtel du Parlement
1045, rue des Parlementaires, bureau 2.53
Québec (Québec) G1A 1A4

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

Madame la Présidente,

Le Protecteur du citoyen prend connaissance de l'ensemble des projets de loi qui sont présentés à l'Assemblée nationale. Lorsqu'il l'estime nécessaire, il intervient en vertu de l'article 27.3 de sa loi constitutive, qui lui confère le pouvoir d'appeler l'attention d'un dirigeant d'organisme ou du gouvernement sur les réformes législatives, réglementaires ou administratives qu'il estime conformes à l'intérêt général. C'est ainsi que j'ai pris connaissance du projet de loi cité en objet.

Ce projet de loi modifie la *Loi sur la qualité de l'environnement*¹ afin d'y inclure de nouveaux pouvoirs nécessaires à l'instauration d'un Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (ci-après programme d'inspection). Il modifie également le *Code de la sécurité routière*² afin d'assujettir l'immatriculation d'un véhicule et le droit de circuler sur un chemin public à la production d'un certificat de conformité environnementale délivré au terme de ce programme d'inspection.

D'entrée de jeu, je tiens à préciser que le Protecteur du citoyen souscrit pleinement à la volonté gouvernementale de lutter contre la pollution atmosphérique et à son objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 20 % sous le niveau de 1990 d'ici 2020.

¹ L.R.Q., c. Q-2.

² L.R.Q., c. C-24.2.

À cet égard, le document intitulé *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2009 et leur évolution depuis 1990*³ dresse un état de situation des émissions de GES par secteur d'activité au Québec. On y apprend, entre autres, que le secteur des transports est responsable de 43,5 % de l'ensemble des émissions de GES au Québec et que le transport routier est, à lui seul, responsable de 76,1 % des émissions du secteur des transports. Il me semble dès lors justifié de mettre en place des mesures visant à réduire les émissions de GES en provenance de ce secteur. Je comprends que l'instauration du programme d'inspection constitue un des moyens choisis pour atteindre cet objectif.

J'ai toutefois certaines interrogations à l'égard des implications qu'un tel programme pourrait avoir pour les citoyens, particulièrement les propriétaires de véhicules de plus de huit ans. Le fait que les paramètres principaux de ce programme ne soient pas divulgués avant l'adoption du projet de loi contribue à maintenir ces interrogations, même après sa lecture.

1. Les implications possibles pour les citoyens concernés

Selon toute vraisemblance, les personnes qui possèdent ou acquièrent des véhicules plus âgés sont susceptibles d'être parmi les citoyens ayant un faible revenu. On peut également penser que certains propriétaires continuent de les utiliser afin d'éviter d'avoir à déboursier davantage pour l'achat d'un véhicule neuf.

Dans un tel contexte, je suis préoccupée par les démarches et les coûts supplémentaires occasionnés à ces propriétaires à chacune des différentes étapes du programme : d'abord l'inspection, puis les réparations, le cas échéant, et finalement, la seconde inspection pour les véhicules réparés.

Je suis d'autant plus préoccupée par ces coûts supplémentaires lorsque je prends en considération les phases 2 et 3 du programme d'inspection, présentées dans le communiqué de presse⁴ émis lors de la présentation du projet de loi. Selon la progression prévue, le programme d'inspection sera d'abord appliqué uniquement aux véhicules de huit ans et plus lors d'un changement de

³ MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2009 et leur évolution depuis 1990*, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, novembre 2011, p. 6, [En ligne]. [<http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2009/inventaire1990-2009.pdf>] (Consulté le 17 février 2012).

⁴ MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS, *Le Québec en route vers un Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA)*, communiqué de presse émis le 7 décembre 2011, [En ligne]. [<http://www.mddep.gouv.qc.ca/Infuseur/communiqu.e.asp?no=2010>] (Consulté le 17 avril 2012).

propriétaire. Dans un deuxième temps, tous les véhicules de plus de huit ans seront assujettis à une inspection environnementale obligatoire tous les deux ans. Finalement, dans une dernière étape, une inspection mécanique sera jumelée au processus déjà instauré. Cela signifie donc d'autres coûts, cette fois récurrents et pour un plus grand nombre de propriétaires de véhicules de plus de huit ans.

Je me questionne donc sur le caractère équitable de telles mesures à portée générale, imposées à tous les propriétaires de véhicules de plus de huit ans qui souhaiteront vendre leur véhicule, alors que les données disponibles nous enseignent qu'un nombre très limité de ces véhicules nécessitera des réparations. À cet égard, en 2010, on comptait au Québec 4 754 539 automobiles ou camions légers⁵. De ce nombre, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (Ministère) prévoit que, pour la première phase du programme, environ 450 000 véhicules seront soumis annuellement à l'inspection environnementale. Parmi les véhicules inspectés, le Ministère estime que 59 000 voitures seraient susceptibles d'échouer l'inspection et de nécessiter des réparations⁶. Cela implique donc qu'au terme de la première phase du processus d'inspection, c'est 1,2 % de l'ensemble des véhicules légers en circulation au Québec qui est susceptible d'émettre trop de GES, donc d'échouer l'inspection et de nécessiter des réparations.

Je m'interroge aussi sur l'impact des coûts de mise en place et de maintien du programme d'inspection pour les propriétaires de véhicules visés :

- Le programme et ses coûts pour les automobilistes visés sont-ils proportionnels au bénéfice escompté, soit la réduction des émissions de GES provenant de 1,2 % de tous les véhicules légers en circulation au Québec?
- A-t-on évalué les impacts économiques pour les propriétaires des véhicules visés par le programme d'inspection?
- A-t-on envisagé d'autres mesures pour atteindre les objectifs de réduction des GES émis par la circulation automobile, tout en évitant de cibler plus particulièrement des personnes et des ménages à faible revenu?

⁵ SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Bilan 2010 : accidents parc automobile et permis de conduire*, p. 150, [En ligne].

[<http://www.saaq.gouv.qc.ca/rdsr/sites/files/12011003.pdf>] (Consulté le 17 avril 2012).

⁶ MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS, *Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles*, [En ligne].

[<http://www.mddep.gouv.qc.ca/communiqués/2011/c20111207-pieva.pdf>] (Consulté le 2 avril 2012).

Par ailleurs, dans l'éventualité où le projet de loi n° 48 serait adopté sans modifications, je suis d'avis que des mesures devraient être mises en place pour en baliser les frais pour les citoyens. C'est ainsi que le coût de l'inspection pourrait être limité ou déterminé par règlement. Également, si l'établissement qui réalise l'inspection offre aussi le service de réparation, la seconde inspection pourrait ne pas être requise. Enfin, la possibilité que les inspections environnementales puissent être réalisées par tous les garagistes, au moment de l'entretien régulier par exemple, devrait être sérieusement considérée.

2. La divulgation des principaux paramètres du programme d'inspection

Je suis également préoccupée par le fait que l'examen du projet de loi n° 48 se fera sans connaître les paramètres du programme d'inspection que le gouvernement veut mettre en place. Le projet de loi se limite à octroyer les pouvoirs réglementaires permettant de définir ultérieurement l'ensemble du programme.

En fait, les seules indications fournies sur la nature des mesures à inclure dans le futur règlement ont été inscrites dans le communiqué de presse émis lors de la présentation du projet de loi et lors de la conférence de presse qui a suivi.

Dans la forme actuelle du projet de loi, ni les parlementaires ni les personnes ou organismes intéressés n'ont la possibilité de se prononcer publiquement sur les principaux paramètres du programme d'inspection. Ils sont ainsi appelés à donner leur aval à un projet de loi dont la pleine portée n'est pas connue et qui aura un impact important pour des citoyens. En effet, le projet de loi modifie le *Code de la sécurité routière* pour rendre l'immatriculation et le droit de mettre en circulation un véhicule automobile conditionnels à l'obtention du certificat de conformité environnementale qui sera délivré au terme de l'inspection prévue par le programme⁷.

Je recommande donc au Ministre de préciser ses intentions quant aux paramètres envisagés et de les faire connaître au moyen d'un document (ébauche de projet de règlement) déposé lors des auditions de la Commission. On devrait y prévoir, notamment, la teneur et les coûts de l'inspection, ainsi que l'existence d'un mécanisme permettant la révision ou la contestation d'un rapport d'inspection. L'ensemble des parlementaires pourrait alors examiner le projet de loi n° 48 à la lumière de toutes les informations pertinentes quant à sa portée.

* * * * *

⁷ Articles 9 à 11 du projet de loi.

En conclusion, tout en souscrivant à la volonté gouvernementale, je suis d'avis qu'il y aurait lieu de resserrer les paramètres du programme et de considérer des solutions alternatives à celui-ci. Cela permettrait d'atteindre l'objectif de réduction des GES sans imposer des coûts d'inspection et de réparation à un trop grand nombre de citoyens, qui comptent parmi ceux ayant les revenus les plus modestes.

Veillez agréer, Madame la Présidente, l'assurance de ma considération.

La protectrice du citoyen,



Raymonde Saint-Germain

- c. c. M. Pierre Arcand, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
- M. Jean-Marc Fournier, leader parlementaire du gouvernement
- M. Stéphane Bédard, leader parlementaire de l'opposition officielle
- M^{me} Diane Jean, sous-ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
- M^{me} Louissette Cameron, secrétaire de la Commission des transports et de l'environnement
- M. Cédric Drouin, secrétaire de la Commission des institutions