L'inspection obligatoire de certains véhicules plus âgés lors de la revente :
un minimum nécessaire

MÉMOIRE

Présenté par la

Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers

à la

Commission des transports et de l'environnement

Dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur

le projet de loi no 48

(Loi concernant l'inspection environnementale des véhicules automobiles)

Le 10 mai 2012

La Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers

100 000 travailleurs et 10 500 entreprises soutiennent les services automobiles au Québec. La majorité d'entre eux sont représentés par la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers (TCEVR), qui a pour mission de « favoriser, par la concertation des intervenants du secteur, la recherche de solutions aux problématiques environnementales engendrées ou causées par les véhicules routiers ».

Les 18 organismes membres de la Table sont les suivants:

ACCV - Association canadienne des constructeurs de véhicules

ACIR - Association canadienne des industries du recyclage

AIA-Canada division du Québec - Association des industries de l'automobile du Canada

AIAMC - Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada

AMVOQ - Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec

ARPAC - Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions inc.

ASMAVERMEQ - Association des mandataires en vérification mécanique du Québec

ASPMQ - Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec

Association des marchands Canadian Tire du Québec

Auto Prévention - Association sectorielle paritaire services automobiles

CAA-Québec

CCAQ - Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec

CCPQ - Corporation des carrossiers professionnels du Québec

CPA Montréal - Comité paritaire de l'industrie des services automobiles de la région de Montréal

CSMOSA - Comité sectoriel de la main-d'œuvre des services automobiles

FQE - Fondation québécoise en environnement

RECYC-QUÉBEC - Société québécoise de récupération et de recyclage

SOGHU - Société de gestion des huiles usagées

La Table consulte et informe ses membres face aux enjeux ou projets de législation et réglementation qui les touche, pour définir ensuite ses actions et prises de position de manière concertée et dans le respect de sa mission. RECYC-QUÉBEC, outre sa participation à titre de membre de la Table, a pour rôle d'assurer le suivi administratif et le secrétariat de la Table.

Introduction

L'automobile est très présente dans nos vies et le demeurera vraisemblablement au cours de la présente décennie. Avec plus de cinq millions de véhicules routiers immatriculés au Québec, l'impact environnemental de ce parc de véhicules n'est pas négligeable et nécessite une mobilisation de tous les acteurs afin de réduire au minimum l'émission de contaminants de ce mode de transport.

En 1992, une Table de concertation sur les pneus hors d'usage a été créée afin de permettre à l'industrie de faire des représentations sur la mise en place d'un droit pour financer un programme de gestion des pneus hors d'usage. Ce programme est réalisé depuis par Recyc-Québec avec l'aide de la Table. Cette première Table s'est transformée en 2002 pour devenir la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers. Il s'agit maintenant d'un forum de concertation de l'industrie de l'automobile pour tous les enjeux environnementaux auxquels l'automobile est confrontée.

Entre autres, la Table a été à l'origine d'un programme de certification environnementale, le programme *Clé Verte*, qui est complètement adapté aux ateliers de mécanique et de carrosserie ainsi qu'aux centres de recyclage de véhicules automobiles du Québec.

Mise en contexte

La Table intervient rarement de façon publique puisque son rôle en est surtout un de concertation. Toutefois, la présentation par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Monsieur Pierre Arcand, du projet de loi no 48 (Loi concernant l'inspection environnementale des véhicules automobiles) a suscité tellement d'opinions diverses et d'informations inexactes sur de nombreuses tribunes que la Table a jugé important d'intervenir publiquement, notamment par le biais de ce mémoire et ainsi faire progresser ce débat de façon constructive.

L'inspection obligatoire de véhicules routiers plus vieux n'est pas un concept nouveau et de fait assez répandu depuis de nombreuses années. Une telle inspection se justifie amplement pour

des raisons d'environnement et de sécurité routière. Par ailleurs, la Table a aussi constaté que le retard du Québec dans ce domaine, car retard il y a, pouvait s'expliquer notamment par le désir de certains de favoriser des inspections pour une partie toujours plus grande du parc de véhicule sur une base annuelle, alors que d'autres s'y opposent tout aussi farouchement pour différentes raisons, principalement d'ordre social. Comme cette polarisation est toujours présente, la Table a cherché une formule qui permettrait finalement la mise en place d'un programme efficace tout en offrant un compromis raisonnable.

Dans cette perspective, la Table a, depuis de nombreuses années, recommandé au gouvernement d'adopter un programme d'inspection des émissions et de la sécurité des véhicules de 8 ans et plus qui serait applicable lors de la revente ou du transfert de propriété de ces véhicules. La Table en fait la promotion depuis. L'annonce faite par le ministre en rapport avec le projet de loi no 48 est différente sur ce plan du fait que l'inspection de sécurité a été écartée. On prévoit toutefois l'ajouter dans une deuxième phase du projet qui porterait de plus sur l'ensemble des véhicules de 8 ans et plus. Ce dernier ajout est ambitieux, mais risque d'en réduire l'acceptabilité sociale et retarder l'adoption et la mise en œuvre d'un tel programme d'inspection.

L'approche recommandée par la Table est le fruit d'une longue analyse et est fondée sur de nombreuses justifications techniques. Les membres de la Table ont la conviction que le gouvernement devrait s'en inspirer pour parachever le programme à venir.

Aujourd'hui, nous venons plus particulièrement répondre aux questions le plus fréquemment soulevées à l'encontre d'un tel programme.

Première question : pourquoi rendre obligatoire une inspection des véhicules de huit ans et plus ?

Il est maintenant généralement établi que les véhicules automobiles ont une durée de vie de plus en plus longue, et que les technologies et matériaux utilisés dans la fabrication de ceux-ci sont de plus en plus complexes. Il faut donc s'assurer qu'ils soient bien entretenus pour qu'ils soient sécuritaires, qu'ils consomment moins d'énergie et qu'ils émettent moins de gaz contaminants. Une inspection à compter de la moitié de la vie utile de ces véhicules ne paraît donc pas exagérée compte tenu aussi des faits suivants :

- La moyenne de kilométrage parcouru annuellement par les automobilistes du Québec est de +/20 000 kilomètres et donc une utilisation moyenne de 160 000 km pour une période de 8 ans (moyenne canadienne de 16 400 km/an selon Statistiques Canada) ;
- Le kilométrage maximum des garanties actuellement offertes est de 160 000 km ;
- La durée maximale de certaines pièces des systèmes ayant un effet sur les émissions est de 160 000 km (ex. : les bougies d'allumage) ;
- Les statistiques démontrent une incidence beaucoup plus élevée de défauts pour les véhicules de 8 à 25 ans.

A titre d'exemple, les émissions d'un seul véhicule automobile de l'année modèle 1992 sont équivalentes à celles de 25 véhicules plus récents sur nos routes actuellement. Nous comptons actuellement plus de 1,6 million de véhicules de huit ans et plus sur nos routes au Québec. Même si plusieurs véhicules sont effectivement bien entretenus par leurs propriétaires, ceci n'est malheureusement pas le cas pour de nombreux autres qui ignorent trop souvent l'entretien périodique nécessaire ou attendent que le véhicule arrête de fonctionner pour le faire réparer. Ce sont ces véhicules plus vieux, non réparés et mal entretenus qui deviennent trop contaminants.

Puisque l'objectif premier d'un programme d'inspection n'est pas d'envoyer un véhicule à la casse, mais bien de lui permettre de continuer de rouler le plus proprement possible et de façon sécuritaire, un programme d'inspection bien structuré peut contribuer à améliorer la situation.

Pour qu'un tel programme livre ses promesses, l'inspection devrait se faire dans un réseau de mandataires accrédités et qualifiés et les réparations, si nécessaires, devraient pouvoir se faire à l'endroit choisi par le propriétaire du véhicule ou à des centres autorisés dont le personnel est formé et qualifié, le cas échéant. En ce sens, des organismes comme les Comités paritaires de l'industrie des services automobiles, qui donnent des cours de formation allant des apprentis mécaniciens aux compagnons, devraient être mis à contribution.

Deuxième question : pourquoi limiter l'inspection des plus vieux véhicules uniquement lors de leur transfert de propriété ou revente?

Après avoir analysé différents programmes d'inspection, incluant ceux déjà en vigueur dans d'autres provinces et pays depuis de nombreuses années, la Table a constaté que les véhicules de plus de huit ans sont les plus susceptibles d'avoir été négligés au point de polluer de façon excessive et parfois de ne plus être sécuritaires. Ce n'est évidemment pas le cas de tous ces véhicules, mais il est important d'identifier ceux qui le sont afin de corriger la situation. Une inspection du véhicule avant son transfert ou sa revente cause plus d'inconvénients pour les propriétaires qu'elle ne corrige de situations problématiques.

Le volume de véhicules visé par un programme centré sur la revente ou le transfert de propriété est loin d'être négligeable. En effet, selon les statistiques de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), il y aurait environ 900 000 transactions par année au Québec sur des véhicules. De ce nombre, **entre 350 000 et 400 000** de ces transactions concernent la catégorie des véhicules visés par le programme d'inspection obligatoire. De plus, le réseau des mandataires pour effectuer les vérifications doit pouvoir suffire dès l'entrée en vigueur du règlement, ce qui ne serait pas le cas si l'inspection touchait tous les véhicules de 8 ans et plus, dont le nombre excéderait substantiellement ce que l'industrie est à même de traiter actuellement.

Souvent imposée ailleurs au Canada ou dans le monde, une inspection annuelle serait excessive dans les circonstances présentes et pourrait entraîner trop de déplacements et de frais inutiles, comme certains l'ont souligné. C'est pourquoi la Table de concertation a toujours fait la promotion d'un programme d'inspection **lors de la revente ou du transfert de propriété**

seulement de ces plus vieux véhicules. Cette approche plus ciblée évite plusieurs des situations dénoncées, à tort ou à raison, comme les inspections répétées inutilement ou encore l'obligation de faire réparer ou de se départir de son véhicule parce qu'il n'est plus réparable à un coût raisonnable compte tenu de sa valeur. Même si une telle mesure aurait pour effet de mieux protéger l'acquéreur potentiel, on peut imaginer ce qu'elle signifierait en termes de transfert de problème.

L'inspection des composantes visées d'un véhicule bien entretenu ne devrait pas révéler de déficiences importantes. Ainsi, l'approche préconisée par la Table de se limiter au transfert ou à la revente permet de faire reconnaître par un tiers le fait qu'un propriétaire a bien entretenu son véhicule, au moins pour les composantes visées par l'inspection et ce dernier y trouve alors un avantage.

Cette approche permet également d'offrir à l'acheteur un véhicule en meilleur état que ceux qui sont disponibles à la revente actuellement et ainsi de minimiser le nombre de mauvaises surprises. Ceci comporte donc un avantage non négligeable pour un premier acheteur, moins aguerri à ce type d'achat, ce qui est souvent le cas pour ces plus vieux véhicules. L'impact favorable du point de vue de la protection du consommateur est encore plus significatif lorsque l'on se rappelle que la revente ou le transfert de ces plus vieux véhicules se fait souvent entre particuliers.

L'inspection à la revente ou le transfert de propriété n'empêche pas les propriétaires de vendre ou transférer leur véhicule, même défectueux. Toutefois, il appartiendra à l'acheteur, commerçant ou particulier, de s'assurer qu'un certificat de conformité ait été émis pour que le véhicule puisse obtenir le droit de circuler à nouveau. Ainsi, un marchand pourra encore prendre en échange ou un particulier pourra toujours acheter un véhicule défectueux, mais le véhicule devra au préalable avoir été inspecté, et réparé le cas échéant, pour obtenir le certificat de conformité, être immatriculé, et circuler à nouveau sur nos routes.

Troisième question : est-ce qu'il y a des inconvénients inhérents à l'approche recommandée ?

L'approche préconisée, n'imposant une inspection qu'à la revente ou au transfert de propriété du véhicule, comporte certains désavantages et nous le reconnaissons. Toutefois, nous croyons toujours que les avantages de celle-ci l'emportent largement.

Le premier désavantage, et le plus évident du point de vue environnemental et de la sécurité routière, tient au fait que s'il n'y a pas de vente ou de transfert de propriété, le propriétaire du véhicule de huit ans et plus pourra continuer à l'utiliser même s'il pose des risques, parfois non visibles, et une pollution indésirable. Nous sommes d'accord, mais l'avantage d'une plus grande acceptabilité sociale de l'approche plus ciblée proposée par la Table l'emporte largement sur ce désavantage. En limitant le programme aux situations de revente ou de transfert, personne ne risque de perdre l'usage de son véhicule tant que cette personne ne décidera pas elle-même de s'en départir pour en acheter un autre ou pour favoriser d'autres moyens de transport. La mise à niveau ou le retrait du véhicule de la route se fera donc tôt ou tard avec le propriétaire actuel du véhicule.

Le deuxième est l'ajout d'une démarche additionnelle et d'une mise à niveau minimale du véhicule lorsque nécessaire au moment de sa revente ou transfert. À cet égard, rappelons qu'être propriétaire d'un véhicule ne comporte pas que des avantages, mais aussi des obligations. Nombre d'entre elles sont considérées comme normales actuellement. Mentionnons entre autres, la nécessité d'obtenir un permis, de payer l'assurance obligatoire et l'immatriculation, de conduire conformément aux codes de la route et même d'avoir à poser des pneus d'hiver au moment prévu.

Un autre désavantage de l'approche recommandée par la Table tient au fait que cela va demander au gouvernement et à ses diverses instances de travailler de façon concertée pour réaliser l'ensemble des avantages, tant sur le plan environnemental qu'en matière de sécurité routière, de santé et de protection du consommateur, et investir dans la démarche, même si la valeur ajoutée n'est pas de même importance pour chacun.

Régime de gouvernance

Nous désirons vous souligner nos craintes face à une ambiguïté liée à la double possibilité de déléguer l'application de futurs règlements.

Ces délégations se retrouvent au nouvel article 52.5 et au dernier alinéa de l'article 53 dans le projet de loi n° 48. Le premier autorise le ministre à déléguer, tandis que le second autorise le gouvernement à déléguer.

À notre point de vue et à défaut d'explications supplémentaires quant à l'objectif poursuivi par le gouvernement, le législateur devrait opter pour l'une ou l'autre des possibilités afin d'assurer une mise en place et une gestion bien coordonnées de l'ensemble du programme d'inspection. En effet, l'inspection environnementale et mécanique d'une partie importante du parc automobile est une nouvelle mesure réglementaire significative et il est nécessaire d'éviter toute équivoque qui pourrait en compliquer ou retarder sa mise en place.

Cette nouveauté nous amène aussi à recommander que toute délégation, en vertu de ces dispositions, se fasse après un appel d'offres auprès d'organismes accrédités par le Conseil canadien des normes. Le sujet est sérieux et il serait vraiment utile de développer des critères objectifs de sélection en collaboration avec des organismes ayant l'expertise de gestion et technique requise pour assurer le succès d'un tel programme dans les meilleurs délais.

Conclusion

Il est plus que temps de reconnaître que les véhicules de huit ans et plus doivent être performants, sécuritaires et moins contaminants, tout comme les autres. L'obligation d'une inspection lors de la revente de ces plus vieux véhicules est un autre minimum nécessaire qui saura aussi devenir une évidence raisonnable avec le temps, tout comme c'est le cas déjà pour les pneus d'hiver pour une grande majorité de la population.

Le projet de loi no 48 peut permettre au MDDEP et au gouvernement de s'assurer de la mise en place d'un programme efficace et acceptable d'inspection de certains véhicules plus vieux. La Table appuie et souligne le leadership démontré par le ministre Arcand et son ministère avec ce projet.

Comme précisé, nous croyons même qu'un tel projet pourrait aller plus loin en ce qui a trait à l'inspection des véhicules de huit ans et plus lors de la revente, en incluant une inspection ciblée de certains éléments mécaniques essentiels pour la sécurité des futurs usagers du véhicule, ainsi que pour celle de tous les autres usagers de la route.

Du point de vue de la Table, et c'est là notre première recommandation, **il est à souhaiter que le gouvernement améliore son approche actuelle et décide d'inclure une inspection de certains volets mécaniques** du véhicule dès l'entrée en vigueur du programme, mais en limitant l'obligation de l'inspection à la revente ou au transfert des véhicules de 8 ans et plus, sans accroître automatiquement la portée de cette mesure à l'ensemble de ces véhicules tel qu'évoqué dans le projet à l'étude.

Notre **seconde recommandation est de retenir, si possible, qu'une seule approche de délégation** pour l'application des règlements en matière d'inspection environnementale.

Enfin, **nous recommandons qu'une telle délégation se fasse après un appel d'offres auprès d'organismes accrédités par le Conseil canadien des normes** et sur la base de critères objectifs développés en collaboration avec des organismes ayant l'expertise technique requise en matière d'inspection des véhicules automobiles.

Dans l'éventualité où le gouvernement retiendrait nos recommandations, l'acceptabilité sociale et la valeur ajoutée du programme n'en seraient que plus grandes.