

Lundi 14 mai 2012, 16 h 30

Présentation de M. George Iny  
Directeur général  
Association pour la protection des automobilistes  
292, boul. Saint-Joseph Ouest  
Montréal (Québec) H2V 2N7

**PROJET DE LOI N° 48  
LOI CONCERNANT L'INSPECTION ENVIRONNEMENTALE  
DES VÉHICULES AUTOMOBILES**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE  
L'ENVIRONNEMENT DANS LE CADRE DES AUDITIONS PUBLIQUES**

L'Association pour la protection des automobilistes (APA) a pour mission d'aider et de représenter les consommateurs dans tous les aspects liés à l'achat et à l'utilisation d'une automobile. L'Association a été fondée en 1969, et dès ses débuts, elle a milité pour une meilleure protection du consommateur dans l'achat et l'entretien des automobiles, ainsi que pour des normes de sécurité applicables aux automobiles neuves. L'APA compte 9 000 membres au Canada.

L'APA est le principal fournisseur de contenu automobile pour la revue *Protégez-Vous*, y compris pour son guide annuel publié au printemps. Actuellement, l'APA agit au nom des consommateurs dans le dossier du cartel de l'essence pour obtenir le remboursement des paiements en trop. L'APA n'accepte pas de contributions monétaires directes des industries automobile, pétrolière et de l'assurance.

**LES COMPÉTENCES UNIQUES DE L'APA EN MATIÈRE DE SURVEILLANCE DU MARCHÉ**

L'APA est très engagée sur le terrain en matière de surveillance des pratiques de vente et de réparation dans le secteur automobile. Les voitures anonymes de l'APA, spécialement préparées pour comporter un petit défaut et équipées de caméras cachées, ont visité plus de 250 ateliers de réparation dans les villes de Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver au cours de la dernière décennie. Les acheteurs anonymes de l'APA, eux aussi munis de caméras cachées, ont magasiné auprès de plus de 300 commerçants faisant la vente d'automobiles neuves et d'occasion durant cette période. Ce travail a mené à plusieurs enquêtes et parfois à des accusations par les autorités réglementaires contre des commerçants fautifs.

L'APA est par ailleurs le seul organisme à effectuer des essais contrôlés du secteur de la réparation sur une base multi-provinciale, car ni les gouvernements des

provinces ni aucun organisme indépendant canadien ne fait ce genre d'enquêtes dans plus d'une province.

Entre 1996 et 2000, l'APA a complété des projets de recherche sur les programmes d'inspection obligatoire des automobiles pour le contrôle des émanations. L'APA a donc soumis une voiture préparée – selon sa méthode décrite plus haut – à une vingtaine d'inspections pour les émanations d'échappement, question de tester la technologie de l'époque. Cette recherche a aussi compris des visites avec des administrateurs de ces programmes en Colombie-Britannique, en Arizona, au Nouveau-Mexique, au Colorado et en Californie.

### **I. Les programmes actuels d'inspection pour les émanations ont un trop faible rapport coûts-bénéfices**

Le programme d'inspection limité à la revente proposé par le Projet de loi 48 coûterait annuellement 50 millions de dollars en frais d'inspection et en coûts d'administration pour les commerçants. Au Québec, il ajouterait environ 100 dollars au prix de vente des voitures d'occasion de huit ans et plus, et cela avant de compter le coût des réparations nécessaires. Un programme à grande échelle d'inspection environnementale applicable à l'ensemble des véhicules imposerait des coûts beaucoup plus importants sur le plan sociétal, mais le rapport coûts/bénéfices n'en seraient que faible.

La problématique réside dans le fait que la partie la plus importante des dépenses encourues serait consacrée à la vérification de voitures « propres », c'est-à-dire celles qui sont conformes aux normes. L'inspection d'une auto qui rencontre les normes ne contribue pas à l'assainissement de l'air. Ces frais d'inspection dans leur ensemble constitueraient donc une dépense importante qui pourrait être mieux employée si on l'attribuait à des stratégies de réduction d'émanations plus rentables.

Un programme d'inspection similaire est implanté en Ontario depuis 1999. À son sujet, l'ancien ministre de l'Environnement de l'Ontario, l'Honorable Norm Sterling, qui était au pouvoir quand le programme a été adopté, a déclaré : « Le régime d'inspection obligatoire des voitures pour les émissions a rempli son mandat et devrait maintenant être retiré, en commençant par les voitures les plus récentes. » Il soutient que *DriveClean* avait toujours été planifié pour avoir une durée limitée et que le programme s'est avéré un succès, puisqu'il a permis de retirer des routes plusieurs des véhicules les plus vieux et grandement polluants. « Avec les voitures qui deviennent de plus en plus propres, dit-il, il est temps de penser à consacrer les sommes d'argent disponibles à autre chose. » (*Hamilton Spectator*, 22 septembre 2004)

### **II. Le programme vise le smog, et non les gaz à effet de serre, et devrait donc avoir une application régionale**

Le programme proposé dans le Projet de loi 48 vise principalement la réduction du smog résultant de l'utilisation intensive de l'automobile, qui est en fait un problème régional. Le projet de loi vise toutefois une application à l'ensemble de la province. Au Canada, deux provinces ont actuellement des régimes d'inspection obligatoire pour les émanations des véhicules. Dans les deux cas, les programmes connaissent une implantation régionale, soit la région de Vancouver et le sud de l'Ontario. Ces programmes visent principalement la réduction du smog dans les zones de non-conformité. Il s'agit donc d'une application régionale dans des endroits où la qualité de l'air s'avère non conforme aux critères, et en théorie dans des endroits où cette

mauvaise qualité de l'air est liée à l'utilisation intensive de l'automobile. Aux États-Unis, les programmes en vigueur – environ une quarantaine – sont implantés sur une base régionale.

En visant l'ensemble de la province, l'efficacité du programme québécois s'avèrerait passablement réduite, et la dépense pour les habitants des régions constituerait un gaspillage. L'APA recommande que les frais d'inspection correspondant aux régions qui ne connaissent pas de problèmes de qualité de l'air liés à l'automobile soient consacrés à d'autres mesures plus efficaces pour réduire l'empreinte environnementale des véhicules.

### **III. Le taux d'échecs des automobiles récentes étant très faible, on devrait les exclure du programme**

En Ontario, la très grande majorité des voitures récentes réussissent leur première inspection effectuée après la septième année. Actuellement, le taux d'échecs de ces voitures de l'année modèle 2005 se situe entre 1 et 2 %. En tenant compte du voyage au garage et des coûts imposés à ceux qui vendent des voitures de huit ans et plus, on atteindrait au Québec 6 000 \$ (soit 100 \$ par automobile) pour ne repérer que deux automobiles hors normes de l'année 2005, et jusque-là, on n'aurait encore rien réparé.

Ce n'est que quand le taux d'échecs devient important que les retombées d'un programme d'inspection de ce genre deviennent plus intéressantes. En dépit de déclarations contraires, l'expérience vécue dans d'autres marchés démontre que le taux d'échecs des voitures récentes est généralement trop faible pour qu'un programme d'inspection à partir de la huitième année soit intéressant.

### **IV. L'effet positif d'un programme d'inspection sur l'entretien préventif n'est pas prouvé**

Certains prétendent que ce faible taux de repérage de véhicules hors normes est justement dû à l'effet dissuasif lié à l'existence d'un tel programme qui réduirait la négligence des propriétaires. Cependant, aucune étude comparative n'a démontré que les véhicules du nord de l'Ontario (ou il n'y a pas de programme d'inspection pour les émanations) sont plus polluants que ceux du sud avant d'atteindre leur première inspection à la fin de la septième année.

En contrepartie, dans ses deux premières années d'application, le programme favoriserait en effet la mise au rancart des automobiles très vieilles. En Ontario, on a calculé que le programme a fait retirer de la route de vieilles voitures non conformes jusqu'à trois ans plus tôt, dans ses premières années d'application.

### **V. Un programme d'inspection pour les émanations n'aurait pas un impact marqué sur la qualité de l'air en raison de facteurs contraires qui entrent en jeu**

L'APA dresse ci-dessous un portrait du parc automobile du Québec pour inviter la Commission à voir large dans le dossier du fardeau environnemental lié à l'automobile. Un véritable développement durable exige qu'on optimise le rendement des programmes en fonction de leurs coûts, et cela pour obtenir le meilleur résultat possible en tenant compte d'une vision d'ensemble de la question du transport.

#### **a) Le parc automobile du Québec est moins énergivore qu'ailleurs en Amérique, mais il pourrait l'être encore moins**

Par opposition au smog, la réduction des gaz à effet de serre est intimement liée à la consommation d'essence des véhicules, y compris ceux qui s'avèrent

conformes aux normes pour les polluants. Les consommateurs du Québec et ceux des Maritimes roulent dans les parcs automobiles les moins énergivores en Amérique du Nord. Selon une étude de la firme Desrosiers Automotive Research, les habitants des villes de Québec et de Montréal roulent dans des automobiles qui consomment 25 % moins que la moyenne des villes de Calgary et Windsor.

L'année modèle 2008 s'est avérée l'année récente où les consommateurs ont acheté le plus important pourcentage de petites voitures. Étonnamment, ce créneau des petites voitures a perdu 30 % de son volume de ventes depuis 2008, et cela malgré la présentation de plusieurs nouveaux modèles intéressants et les augmentations importantes du prix de l'essence.

En contrepartie, la vente de véhicules utilitaires sport des catégories compacte et intermédiaire et de voitures de luxe bat des records. Il se peut que les améliorations technologiques aient eu un effet contraire partiel, incitant les consommateurs à acheter un véhicule plus gros, qui à leur avis ne consommera pas plus, lors du remplacement de leur véhicule. Il y a certainement du chemin à faire du côté de l'éducation du public, et des programmes pour encourager les acheteurs d'automobiles neuves à faire le choix de véhicules moins gourmands.

### **b) Le parc automobile grandit**

Les automobiles durent plus longtemps. Selon la firme Desrosiers Automotive Research, une voiture neuve d'aujourd'hui durera entre quinze et vingt ans, *en moyenne*, avant sa mise à la ferraille et aura parcouru 300 000 km. Cela signifie que même avec un volume de ventes assez constant d'automobiles neuves, le nombre d'automobiles sur nos routes grimpera parce que les voitures neuves rouleront pendant une plus longue période que celles qu'elles remplaceront.

L'arrivée de la location à long terme, dans les années quatre-vingt-dix, a permis d'offrir aux acheteurs d'automobiles neuves la possibilité de faire de plus petits paiements mensuels. Au Canada, les ventes annuelles sont alors passées de 1,25 à 1,5 million d'autos pendant cette période, en grande partie à cause de cette accessibilité accrue. Après le krach de 2008, les constructeurs n'arrivaient plus à trouver d'endosseurs pour les voitures louées. Pour réduire les paiements, on a introduit le recours au financement auto de très longue durée, de 84 et 96 mois, offert par les banques par l'entremise des concessionnaires. Ce genre de financement semble bien fonctionner pour maintenir le rythme de ventes des voitures neuves (bien qu'il soit déploré par les associations de consommateurs).

### **c) Le nombre de conducteurs d'automobiles augmente**

L'accès à l'automobile augmente. Au Canada, environ 80 % des détenteurs d'un permis de conduire ont une voiture. Aux États-Unis, il y a presque autant de véhicules de tourisme (98 %) que de détenteurs de permis de conduire. Selon les experts, cet écart entre les États-Unis et le Canada s'est réduit passablement au cours de la période prospère de 2001 à 2008, et il pourrait se réduire encore davantage avec un nombre plus important de propriétaires de voiture au Canada.

Le pourcentage des conducteurs par tranches d'âge ne cesse d'augmenter. L'entrée en grand nombre des femmes sur le marché du travail, vers la fin des années soixante, a augmenté le nombre de conducteurs (puisque'il fallait qu'elles se rendent au travail), et cette génération prend

maintenant la place des retraités. Il y a une exception : pour la première fois depuis soixante-dix ans, moins de jeunes de seize à vingt ans accèdent au permis de conduire. Selon les experts, plusieurs facteurs peuvent expliquer ce phénomène, mais il semble que ce soit l'arrivée des médias sociaux et d'autres méthodes de communication – qu'on peut exploiter plus facilement chez soi ou dans un transport en commun qu'au volant d'une auto – qui soit la principale explication à cela. Par contre, une fois que les membres de ce groupe d'âge décrochent leur premier emploi permanent, ils procèdent assez rapidement à l'achat d'une voiture.

Les automobiles de l'avenir émettront presque certainement moins de gaz toxiques que les voitures actuelles. Et à taille égale, elles consommeront certainement moins que celles d'aujourd'hui. En revanche, les tendances actuelles affichent une utilisation plus intensive de l'automobile.

## **QUELQUES RECOMMANDATIONS À L'INTENTION DU MINISTRE**

### **I. S'assurer que le programme puisse évoluer avec la technologie**

Ne signez pas un contrat d'adhésion rédigé par un des fournisseurs qui livrent ces programmes clé en main : ce genre de contrat impose des pénalités quand il faut modifier le programme en cours de route. Celui d'AirCare, à Vancouver, garantissait un retour net de 9 % à son gestionnaire américain, et a obligé l'agglomération de Vancouver à maintenir un rythme annuel d'inspections pendant plusieurs années malgré les statistiques qui démontraient les retombées plus favorables avec l'inspection aux deux ans. Résultat : un gaspillage en frais d'inspection de 20 à 30 millions de dollars par année.

En Ontario, l'ancien ministre de l'Environnement, l'Hon. Norm Sterling, a avoué que le programme avait été reconduit pendant plusieurs années sans allègements à l'inspection annuelle à cause des engagements liés aux bénéficiaires du programme pris envers son administrateur privé ainsi que les ateliers de réparation. Là aussi il y a eu des millions de dollars gaspillés en frais pour des inspections inutiles.

### **II. Optimiser le rendement**

Le fait de supprimer les éléments les moins performants du programme proposé ne constitue pas pour l'APA l'abandon de l'objectif d'assainir la qualité de l'air. En premier lieu, une atténuation facile à appliquer serait de reporter la première inspection à la dixième année (en Ontario, le taux d'échecs commence à augmenter à partir de la onzième année).

L'APA recommande une implantation régionale dans les zones où l'utilisation de l'automobile est intensive et où la qualité de l'air en souffre.

À titre d'exemple de modèle de gestion ayant un meilleur rapport coûts-bénéfices, pensons à l'interdiction d'utiliser un détecteur de radar pour des raisons de sécurité publique. La Société de l'assurance automobile du Québec aurait alors pu exiger l'inspection de tout le parc automobile pour vérifier la présence de détecteurs illégaux. Mais la solution moins coûteuse qui a été implantée, et cela par étapes, a prévu la détection à distance, l'imposition d'amendes ainsi qu'une suspension administrative et l'interdiction de conduire une automobile repérée jusqu'à ce que le détecteur ait été désinstallé. Après quelques années, les consommateurs se sont rendu compte par eux-mêmes que le risque ne valait pas le coup.

### **III. Fournir la bonne information au public**

Le Québec n'est pas en retard sur les autres provinces. En effet, au Canada, deux provinces seulement appliquent ce genre de programme, et cela uniquement sur une base régionale.

Le taux d'échecs des autos vieilles de huit à douze ans n'atteindra jamais les pourcentages de 20 % et plus vécus lors de l'implantation de programmes similaires dans à la fin des années quatre-vingt-dix en Ontario et dans la région de Vancouver, la technologie ayant beaucoup évolué depuis.

Le public ne devrait pas voir un programme d'inspection comme la solution unique aux problèmes de qualité de l'air des agglomérations urbaines, et il ne contribuera finalement que très peu à la solution d'ensemble de la problématique des émanations liées à l'utilisation intensive des automobiles.

### **IV. Introduire une révision externe périodique par règlement**

Il faudrait introduire une révision périodique par un ou des experts externes indépendants, dont le mandat serait prévu par règlement, pour évaluer l'efficacité et le rendement du programme, puis pour recommander les changements à apporter, et cela au moins aux trois ans. Cela devrait nécessairement exiger un calcul de la réduction des polluants basé sur la réalité (et non sur l'emploi de modèles qui appliquent des bénéfices théoriques) et la comparaison avec d'autres mesures correctives possibles.

### **V. Envisager la détection à distance**

L'APA croit qu'une des stratégies à implanter pour améliorer le rendement d'un tel programme serait la détection à distance (comme on le fait actuellement pour le contrôle de la vitesse par photo radar) et peut-être l'interdiction de circuler avec une voiture identifiée comme polluante au cours des journées où la qualité de l'air ne rencontre pas les normes.

### **VI. Limiter les dérogations**

L'APA appuie l'atténuation du programme tel que décrit par la **Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers**, qui consiste à limiter les inspections au moment de la revente des voitures seulement, car elle réduirait ainsi passablement les impacts économiques sur les personnes à faible revenu. Les autres régimes que l'APA connaît imposent actuellement des inspections à l'ensemble des automobiles après un certain âge.

Les réparations nécessaires sont plus coûteuses et plus fréquentes sur les vieilles voitures, qui sont le plus souvent conduites par des personnes à faible revenu ou des retraités qui dépendent de leur véhicule pour leur autonomie et qui accumulent habituellement un faible kilométrage annuel. À la connaissance de l'équipe de l'APA, tous les programmes existants accordent des dérogations pour ces automobiles. C'est compréhensible, car les coûts sociaux engendrés par la perte, par leur propriétaire, des voitures non conformes pourraient dépasser les bénéfices d'une réparation. Par contre, ces dérogations nuisent à l'efficacité de ces programmes. En Ontario, les dérogations comptent maintenant pour le tiers des automobiles qui échouent aux inspections et il s'agit souvent des autos les plus polluantes (par exemple, avec le moteur à remplacer). Le programme prévu au Québec ne prévoit pas de dérogations pour l'instant, et on devrait faire tous les

efforts possibles pour limiter les dérogations en limitant les inspections au moment de la revente.

## **CONCLUSION**

Les consommateurs-automobilistes qui résident dans une zone où la qualité de l'air déroge aux normes devraient assurément contribuer à son assainissement, mais l'APA est d'avis que la dépense à cet effet devrait rapporter des bénéfices optimaux. Cette participation pourrait comprendre une contribution obligatoire aux modes de transport alternatifs, le partage de sa voiture aux heures de pointe, une contribution à un fonds qui servirait à promouvoir l'achat des véhicules les moins énergivores, ainsi que d'autres stratégies qui auraient un meilleur rendement par rapport à leurs coûts.

L'APA appuie l'application de programmes qui prévoient la réduction des émanations polluantes, mais elle croit que le programme d'inspection à grande échelle envisagé au Québec ne contribuera que très peu à l'assainissement de la qualité de l'air en contrepartie des coûts importants qu'il engendrerait. De plus, selon l'expérience vécue ailleurs, il pourrait écarter d'autres initiatives qui proposent un meilleur retour sur l'investissement.