



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

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR CAA-QUÉBEC À LA COMMISSION DES
TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT**

Québec, le 14 mai 2012

INTRODUCTION

Un dossier important pour CAA-Québec... depuis longtemps

La question des émissions des gaz des véhicules préoccupe CAA-Québec depuis longtemps, soucieux qu'il a toujours été de leur utilisation rationnelle.

L'organisme est conscient que pour chaque kilomètre parcouru, il y a un coût monétaire et environnemental, que ce soit sur le plan individuel ou sur le plan collectif.

Au cours des dernières décennies, CAA-Québec a par exemple tenu, à plusieurs reprises, des cliniques provinciales de vérification des émissions de gaz gratuites pour sensibiliser ses membres et la population du Québec aux bienfaits de conduire un véhicule bien entretenu et performant.

Plus récemment, il a travaillé au projet *Un air d'avenir*, entre autres avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA).

Aujourd'hui encore, il effectue de fréquentes activités d'éducation et de sensibilisation à l'écoconduite, notamment soutenues par l'utilisation d'un simulateur permettant d'expérimenter l'effet de certains comportements de conduite sur la consommation d'essence... et donc aussi sur l'émission des gaz à effet de serre (GES).

Plus que jamais, CAA-Québec est convaincu qu'il faut agir. La présence de smog se fait maintenant sentir un peu partout dans les grands centres au Québec, où l'on dénombre davantage d'alertes ponctuelles lors de périodes plus intenses. La lutte aux GES demeure toujours un défi à relever collectivement, au Québec comme ailleurs. Le programme PIEVA répond particulièrement à la réduction des gaz nocifs pour la santé publique et l'environnement.

L'inspection à la revente : une mesure que CAA-Québec appuie

D'entrée de jeu, CAA-Québec se montre en accord avec les grandes lignes tracées quant à l'obligation de faire inspecter son véhicule. Cette position reflète d'ailleurs l'opinion de ses membres. Un premier sondage effectué en mai 2011 indiquait que 72 % des répondants appuyaient une inspection obligatoire du système antipollution pour les véhicules de 8 ans et plus lors d'un changement de propriétaire. Un deuxième sondage, effectué en janvier 2012, révélait que 70 % des répondants se montraient encore favorables à une telle inspection dans ces conditions, et ce, dès 2013. Le présent document est cependant clair : à ce stade-ci, CAA-Québec n'appuie que cette partie de la politique annoncée en décembre dernier et croit que les prochaines étapes seront déterminées par les résultats de cette première mesure.

L'INSPECTION ENVIRONNEMENTALE OBLIGATOIRE DES VÉHICULES AUTOMOBILES

PREMIÈRE PARTIE : Ce qu'appuie CAA-Québec et les bénéfices qu'il y voit

A) Une inspection obligatoire à la revente seulement

Il est important de rappeler que, par rapport aux différentes phases d'implantation annoncées en décembre 2011, c'est seulement la première étape qu'a appuyée et appuie toujours CAA-Québec. Il se montre en accord pour le moment avec la première phase seulement, soit l'inspection obligatoire pour tout véhicule de huit ans et plus au moment où il y a changement de propriétaire, c'est-à-dire au moment de la revente. Il est beaucoup trop tôt pour envisager d'autres phases telles celles dévoilées par le ministre, à savoir l'inspection systématique aux deux ans des véhicules de huit ans et plus, et ensuite le jumelage de celle-ci à une inspection mécanique.

L'annonce du projet a fait beaucoup parler. Si l'intention était bonne, on a malheureusement pu constater une importante méconnaissance et une incompréhension générale du programme, tant en ce qui concerne son premier volet que les deux autres. On a omis de démontrer en quoi ce pourrait être nécessaire, et de s'assurer que les consommateurs allaient comprendre.

On peut être d'accord avec l'objectif d'une loi proposée, mais ce sont les mécanismes d'application qui sont la grande inconnue. Par exemple, concernant l'inspection des véhicules de 8 ans, faire affaire avec un établissement imposé et différent de son garagiste habituel peut être une contrainte mal acceptée.

Un membre de CAA-Québec
Sondage janvier 2012

Pour CAA-Québec, ce dossier fort complexe commandait une communication complète de ce à quoi peuvent s'attendre les consommateurs. Le gouvernement a voulu projeter dans l'avenir et présenter en même temps plusieurs volets ou étapes, au lieu de se concentrer uniquement sur la première. C'est ce qui explique que la notion de revente, ou de changement de propriétaire, condition charnière pour déclencher l'opération, est passée dans l'ombre.

C'était donc aller trop loin et trop vite que d'anticiper dès maintenant les autres mesures annoncées, comme l'inspection aux deux ans par la suite pour les véhicules de huit ans et plus et un jumelage ultérieur à une inspection mécanique. Pour CAA-Québec, il est clair qu'il faut d'abord démontrer, avant d'aller plus loin, que cette première étape est une mesure viable, équitable et générant des avantages individuels et collectifs, tant économiques qu'environnementaux. Nous avons d'ailleurs fait part de cette opinion tant au ministre, du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en décembre dernier qu'à nos membres (voir annexes 1 et 2).

Pour que cette mesure soit acceptée par la population, elle doit non seulement être bien expliquée, mais aussi implantée sous le signe de la transparence et de la qualité.

B) Des bénéfices certains

Des gains collectifs sur le plan de l'environnement

Un tel programme s'avère profitable pour toute la société et comporte principalement les avantages suivants.

Diminution de la pollution

L'objectif direct de la mise en œuvre de cette mesure est de réduire la pollution. Sa mise en place réduira de façon tangible la quantité des divers gaz polluants émis par les véhicules automobiles, dont le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC) ainsi que les oxydes d'azote (NOx). À titre d'exemple, une seule sonde d'oxygène défectueuse d'un véhicule peut faire augmenter ses émissions de monoxyde de carbone de plus de 75 %. Il convient également de souligner ici qu'un moteur mal en point est souvent moins puissant. Le conducteur doit alors adapter sa conduite à cet effet, par exemple en augmentant la vitesse avant de gravir une pente. Cela a donc un impact direct sur la consommation et donc sur la quantité de GES émis.

Il est difficile d'évaluer précisément les bénéfices attendus au Québec. Chose certaine, il y aura un gain marqué pour le Québec et c'est ce qui explique que d'autres mesures sont toujours en place ailleurs : 2 autres provinces canadiennes ont un programme de contrôle des émissions, de même que 37 États américains.

La réduction globale des émissions de gaz polluants est directement proportionnelle aux critères de passage qui seront retenus dans l'éventuel programme. Il faut toutefois éviter l'erreur d'évaluer les retombées possibles à partir de la situation actuelle en Ontario, soit 12 ans après la mise en place d'un tel système en 1999. Il faut avant tout se rappeler que, au cours de sa première année, le taux d'échec du programme ontarien avait été de 14 % pour les véhicules de 8 ans et plus, et même de 43 % pour ceux de 14 ans et plus. C'est justement parce que le programme a atteint ses objectifs et incité les automobilistes à adopter de meilleures habitudes d'entretien que les taux d'échec ont reculé en Ontario. L'objectif ultime devrait même être de 0 %!

La Colombie-Britannique, pour sa part, a mis sur pied en 1992 son propre programme, baptisé « Air Care », comportant des critères de passage plus rigoureux que l'Ontario, et où on avait enregistré un taux d'échec de plus de 27 % la première année. Quelque 20 ans plus tard, on constate que plus de 12 % des véhicules échouent encore au test. Au total, on évalue dans cette province les

impacts en matière de réduction des émissions polluantes nuisibles pour l'environnement à 33 % sur la période s'étendant de 1992 à 2010.

Par ailleurs, un échantillonnage test réalisé en 2010 par l'Agence de l'efficacité énergétique sur 600 véhicules au Québec a mis en évidence un taux d'échec de 25 %, ce qui démontre la nécessité d'un tel projet.

Un programme de vérification des émissions polluantes basé sur celui retenu en Colombie-Britannique (de même qu'au New Jersey), jumelé à la vérification visuelle de l'intégrité du véhicule devrait même donner des résultats plus probants (donc un taux d'échec probablement plus important) que ceux obtenus en Ontario. Ce qu'il faut retenir, c'est que le statu quo ne suffit vraiment plus.

Meilleures habitudes générales d'entretien au Québec

Simplement en entretenant leurs véhicules par des mises au point régulières, les automobilistes passeront haut la main cette inspection, en plus de réaliser d'importantes économies de carburant et d'épargner globalement cette ressource. L'entretien est par ailleurs un gage de longévité et cela constitue un avantage économique pour les consommateurs bien sûr, mais aussi pour toute la collectivité.

Augmentation de la durée de vie des véhicules

Ce meilleur entretien collectif des véhicules ne pourra que contribuer à accroître leur durée de vie. Il y a d'ailleurs du chemin à faire de ce côté. En effet, selon la firme de consultants Dennis Desrosiers, spécialisée dans le domaine de l'automobile, avant d'être recyclés et mis au rencart, les véhicules qui roulent aux États-Unis parcourent 100 000 km de plus que ceux du Canada au cours de leur durée de vie. À 309 709 km, la durée de vie moyenne des voitures au Canada est en effet inférieure de 100 000 km à celle des États-Unis, où les habitudes d'entretien semblent mieux ancrées qu'ici. Autre donnée révélatrice, chaque voiture connaît ici 3,5 propriétaires contre 4,5 chez nos voisins du Sud.

Si on parvenait à réduire cet écart de 100 000 km de 50 %, soit 50 000 km, un véhicule mieux entretenu demeurerait sur la route 3 années supplémentaires. Déjà, de nos jours, les voitures sont beaucoup plus robustes et performantes, à maints égards, par rapport à ce qu'elles étaient il y a par exemple 30 ou 40 ans. Il ne faut donc pas se surprendre si on voit de plus en plus des véhicules de 10, 11 ou 12 ans et dont l'odomètre affiche 200 000 ou même 300 000 km. Voilà qui est bien, mais cela impose aussi une plus grande rigueur d'entretien si on veut s'assurer que ces véhicules vieillissent bien et ne deviennent justement pas des « minounes ».

Rationalisation en matière de mise à la ferraille

Le prolongement de la vie des véhicules retarde le moment de leur mise au rencart à l'étape ultime de leur utilité réelle. La question de la mise à la ferraille des véhicules constitue déjà en soi un défi en ce qui concerne sa gestion environnementale. Le programme d'inspection aura indéniablement un impact positif à cet égard.

Il faudra travailler à détruire le mythe pernicious voulant que cette mesure soit destinée à retirer systématiquement de la route les vieux véhicules, ce qui pénalisera de nombreux consommateurs. Au contraire, le programme est bel et bien conçu pour permettre à tous les automobilistes de rouler le plus longtemps possible avec leur véhicule en consommant le moins de carburant possible... et donc en polluant moins. Voilà un défi de taille que celui de bien communiquer cet aspect du programme, car il pourrait contribuer à augmenter l'adhésion de la population.

Des bénéfices individuels pour le consommateur

Toujours en ce qui concerne la première étape de ce programme, qui prévoit une inspection obligatoire du système antipollution lors d'un changement de propriétaire pour les voitures de huit ans et plus, CAA-Québec y voit des avantages économiques tant pour les acheteurs de ces voitures que pour les vendeurs.

Assurance d'un véhicule bien entretenu pour l'acheteur

Pour l'acheteur, une telle inspection est un élément de plus pour s'assurer qu'il pourra compter sur une voiture au point et dont la consommation de carburant sera normale. Les gains en économie de carburant à eux seuls en valent la peine. Une voiture mal en point consomme environ 15 % plus de carburant, ce qui peut engendrer une dépense annuelle supplémentaire de 350 \$ pour une voiture de catégorie intermédiaire.

Une valeur optimale dans le cas du vendeur

Sachant que cette inspection viendra un jour, le vendeur se verra d'autant plus enclin à bien entretenir sa voiture sur une base régulière. Dans ce contexte, le véhicule passera sans problème l'inspection au moment d'un changement de propriétaire, permettant au vendeur d'obtenir sans doute la meilleure valeur de revente possible et de profiter de la meilleure économie de carburant possible pendant sa période de propriété. Qui plus est, entretenir un véhicule est généralement plus économique que le réparer.

Occasion d'en savoir plus sur l'intégrité générale du véhicule

Bien sûr, ce type d'inspection ne s'attarde pas au reste du véhicule, qu'on pense à la direction, la suspension ou les freins, par exemple. Elle ne comporte pas un volet de vérification mécanique poussée. Toutefois, CAA-Québec estime que cette inspection pourrait constituer une belle occasion de vérifier du coup l'intégrité générale du véhicule. Pour le vendeur, il est important de savoir qu'aucune défaillance importante n'est à prévoir et qu'il vaut donc la peine de procéder aux réparations que l'inspection antipollution pourrait déceler. Plus loin dans ce document, CAA-Québec aborde cet aspect.

Protection des automobilistes les moins fortunés

On attribue malheureusement au programme la conséquence possible de faire dépenser plus d'argent aux propriétaires de voitures âgées, donc aux automobilistes moins fortunés. CAA-Québec estime au contraire que ce programme assure à ces acheteurs, souvent des jeunes ou des gens moins à l'aise financièrement, l'acquisition d'un véhicule qui consomme et pollue moins. Compte tenu de son budget habituellement limité, un jeune conducteur qui achète sa première voiture, par exemple, sera heureux d'avoir l'occasion de s'assurer que ce véhicule a reçu l'entretien nécessaire, que son moteur ne démontre pas d'usure anormale au lieu de découvrir plus tard que sa consommation d'essence augmente jour après jour ou que des réparations imprévues sont nécessaires.

Les avantages du PIEVA en bref

- Maintien de la performance des moteurs
- Réduction de la consommation de carburant
- Réduction des dommages infligés aux composants des systèmes antipollution, dont le catalyseur
- Réduction tangible de la pollution
- Longévité accrue des véhicules
- Rationalisation en matière de mise à la ferraille

DEUXIÈME PARTIE : Ces aspects qu'il ne faut pas oublier

La présente section se penche sur certains éléments à ne pas oublier, dont plusieurs sont à la base des réticences de plusieurs consommateurs.

Technologie actuelle

On pourrait penser que la technologie actuelle permet désormais de régler les problèmes de grande concentration d'émissions polluantes sans qu'on ait besoin de procéder à une forme systématique d'inspection, mais au contraire, l'injection électronique peut « camoufler » des problèmes. En effet, ce système compense souvent un problème présent sur le véhicule, sans le corriger. Bien sûr, un voyant lumineux (*Check Engine*) avertit le consommateur d'un problème possible du

système antipollution. Cependant, on constate une grande tolérance des consommateurs à rouler avec cet avertisseur tout simplement parce que le véhicule fonctionne quand même. À l'occasion, ils sont même encouragés par les réparateurs automobiles à ne pas s'en préoccuper. Il est même relativement facile de faire éteindre le témoin récalcitrant et d'en effacer les codes. L'industrie a donc de son côté encore du travail à faire pour conscientiser sa main-d'œuvre à ce chapitre. Des efforts de sensibilisation doivent aussi être envisagés du côté des automobilistes quant à l'importance de ne pas négliger ce témoin lumineux.

On sait aussi que les véhicules automobiles d'aujourd'hui polluent moins que ceux d'hier. Les avancées technologiques rendent les véhicules plus propres... pourvu qu'ils soient bien entretenus. Or, c'est loin d'être le cas pour l'ensemble des véhicules et il a été démontré que là où il n'y a pas de programme d'inspection, on retrouve facilement 25 % de véhicules délinquants, d'où la pertinence d'un programme destiné également à prévenir les carences d'entretien mécanique.

Coût des réparations

En fait, bien que la pollution soit invisible et n'empêche pas un véhicule de rouler, il s'agit tout de même d'un problème qu'il faut prévenir, sinon corriger. L'entretien adéquat d'un véhicule fait partie des coûts associés à la mobilité. Et comme il y a une économie de carburant directement associée à un moteur bien au point, les coûts afférents devraient être amortis par les économies d'essence, une meilleure valeur de revente ainsi qu'une durabilité accrue du véhicule (voir annexe 3 : Une inspection antipollution, c'est plus payant qu'on pense!).

Des automobilistes craignent qu'au-delà des seuls frais de l'inspection, il ne leur en coûte très cher de faire réparer leur véhicule, le cas échéant. C'est justement une des raisons pour lesquelles il faut les convaincre qu'ils auront des avantages concrets à entretenir régulièrement leur véhicule. Cela dit, à tous égards, il est normal que, dans le cadre de l'établissement de règles entourant la pollution atmosphérique, le propriétaire d'un véhicule présentant des défauts au système antipollution soit tenu d'effectuer des réparations. Il serait injuste que ces réparations éventuelles soient aux frais d'un nouvel acheteur.

Nature des réparations à effectuer

La mise à niveau d'un véhicule dont la condition des composants mécaniques ou la performance du moteur ne respecte pas les normes établies pourra exiger des réparations dont l'ampleur sera directement proportionnelle au kilométrage effectué et surtout à l'entretien dont il a pu faire l'objet de la part du propriétaire antérieur.

Dans le cadre de ses travaux, la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers avait déjà évalué que la catégorie des véhicules de 8 ans et plus peut inclure des véhicules dont le kilométrage se situe entre 120 000 kilomètres pour ceux de 8 ans, à plus de 300 000 kilomètres pour les véhicules en fin de vie utile (20 ans ou plus). Cela confirme donc le fait que les travaux de réparation ou d'entretien pourront varier considérablement d'un véhicule à un autre selon les facteurs mentionnés ci-dessus.

CAA-Québec est d'avis que plusieurs des véhicules dont l'entretien a été modérément négligé pourront être remis en parfaite condition grâce à des travaux représentant un déboursé de 500 \$ ou moins (révision de la mise au point du moteur et de certains composants du système antipollution). Pour ce qui est des véhicules beaucoup plus âgés dont l'entretien a été très négligé, les travaux de réparation ou d'entretien risquent d'être plus considérables. Leur mise à niveau pourrait en effet nécessiter la révision de plusieurs des systèmes mécaniques et, dans ces circonstances, la facture pourra varier de 800 \$ à 1 500 \$, et même parfois plus. La plupart des composants du système antipollution d'un véhicule bien entretenu ont une durée de vie raisonnable, allant jusqu'à 160 000 kilomètres et même plus, voire la durée du véhicule. Toujours à ce même kilométrage, certaines sondes méritent toutefois d'être remplacées (sondes d'oxygène), à défaut de quoi d'autres composants seront possiblement endommagés, dont le catalyseur du système d'échappement. Le coût de remplacement de celui-ci est parfois élevé. Un bon conseil serait donc de toujours prendre l'habitude de faire vérifier les composants du système antipollution avant l'expiration de la garantie du constructeur.

Enfin, certains estiment qu'on risque de faire déclarer perte totale des véhicules encore en bon état parce que leurs propriétaires n'auront pas les moyens de les faire réparer. Au contraire, une voiture polluante n'aura désormais pas plus de raison d'être qu'une voiture en mauvais état mécanique et dangereuse pour ses occupants ou les autres usagers de la route. On doit rendre service à la collectivité en remédiant à ce qui n'est plus tolérable.

Inspection pertinente pour tous

Certains peuvent être tentés d'affirmer que la majorité des automobilistes qui désirent se départir de leur véhicule de huit ans et plus, soit tous ceux qui passeront le test, auront payé inutilement une inspection. Ce n'est pas l'avis de CAA-Québec. L'inspection vient donner un argument de plus en faveur de la vente puisque l'acheteur se voit rassuré.

Il faut évidemment convenir que dans un système mis en place pour inciter les gens à bien entretenir leur véhicule afin de diminuer la pollution automobile, on ne peut malheureusement dissocier ceux qui vont bien entretenir leur véhicule de ceux qui ne le feront pas. Les mêmes règles de vérification doivent s'appliquer à tous.

Il est clair que les conducteurs ayant effectué l'entretien régulier de leur véhicule auront le net avantage d'avoir économisé au fil des ans beaucoup plus que le coût de cette inspection. Enfin, c'est une question de bénéfice collectif, d'amélioration de la durée du parc automobile.

Prix des véhicules usagés chez les commerçants

En principe, le programme assurera aux consommateurs désirant acquérir un véhicule usagé de huit ans et plus que celui-ci respecte bel et bien les normes antipollution. Un commerçant aura donc, tout comme le consommateur, procédé aux réparations nécessaires le cas échéant avant de revendre le véhicule. Outre le coût de l'inspection spécifique elle-même, il ne devrait pas y avoir d'impact important sur le coût moyen des véhicules d'occasion si on considère qu'avant le projet, les commerçants avaient de toute façon l'obligation morale de vendre un véhicule en bon état de fonctionnement. S'il y a un impact important sur le coût, ce sera plutôt le signe qu'on pouvait déplorer un manque à ce chapitre avant l'application de cette mesure.

Les vérifications effectuées par CAA-Québec auprès de spécialistes, de concessionnaires, de marchands de véhicules d'occasion et d'ateliers indépendants de réparation automobile nous confirment qu'un investissement d'environ 1 000 \$ est courant pour la mise à niveau d'un véhicule d'échange de 8 ans et plus. La mise en place de la mesure ne devrait donc pas, dans le cadre d'activités commerciales, avoir un impact économique additionnel important.

TROISIÈME PARTIE : Et les considérations légales, elles?

Le projet de loi n° 48, *Loi concernant l'inspection environnementale des véhicules automobiles*, ne contient que des mesures préalables à l'implantation du Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA). Afin de préciser les modalités d'implantation de ce programme, l'élaboration prochaine d'un règlement sera nécessaire. Pour CAA-Québec, il faudra tenir compte des points qui suivent. Bien les considérer et tout prévoir augmentera d'autant l'adhésion du public.

Cas et conditions où un automobiliste devra faire procéder à une inspection environnementale de son véhicule automobile (article 52 de la Loi sur la qualité de l'environnement, projet de loi n° 48)

Un automobiliste devrait faire procéder à une inspection environnementale de son véhicule uniquement lors d'un changement de propriétaire si le véhicule est âgé de huit ans et plus.

Les étapes subséquentes annoncées par le ministre lors de la conférence de presse du 7 décembre ne devraient même pas être considérées dans le règlement. Comme stipulé précédemment dans le présent document, la première étape devra avoir été

bien implantée et devra avoir fait ses preuves sur le plan des résultats avant que l'on songe à étendre l'inspection environnementale à d'autres cas par un amendement ultérieur au règlement, ce qui contribuera à rassurer la population. Il est important de rappeler que c'est l'étape 1 du PIEVA que les membres de CAA-Québec ont appuyé à 70 %.

Forme et teneur du certificat de conformité environnementale ou de l'avis de non-conformité environnementale (article 52.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement, projet de loi n° 48)

Selon CAA-Québec, la validité du certificat de conformité environnementale devrait être d'un an. Par exemple, si un automobiliste ou un commerçant revend son véhicule ou un véhicule trois mois après avoir obtenu un certificat de conformité environnementale, il ne devrait pas avoir à faire inspecter le véhicule de nouveau. Par conséquent, la date de l'inspection environnementale ainsi que la date d'expiration du certificat de conformité environnementale devraient apparaître sur ce dernier.

Par ailleurs, toujours sur ce même document, un espace devrait être prévu afin d'indiquer au client que l'intégrité générale du véhicule a été préalablement vérifiée avant que les tests de contrôle des émissions aient été effectués.

Frais exigibles par un établissement pour procéder aux inspections (article 53 de la Loi sur la qualité de l'environnement, projet de loi n° 48)

Selon CAA-Québec, il serait possible de procéder à une inspection environnementale pour environ 60 \$. La vérification des émissions polluantes ainsi que la vérification visuelle de l'intégrité et de l'état général du véhicule pourraient se faire en 40 minutes. À l'aide d'un pont élévateur, le technicien ferait d'abord une vérification visuelle sans démontage afin de s'assurer de l'intégrité et de l'état général du véhicule. Si le véhicule ne présente aucun problème majeur, les vérifications faisant partie du contrôle des émissions pourraient être ensuite effectuées. Elles comprendraient les étapes suivantes :

- Vérification des systèmes à l'aide d'un analyseur-contrôleur
- Tests à l'échappement pour les véhicules des années modèles antérieurs à 1998
- Présence et conformité des systèmes antipollution (exemple : présence du catalyseur)
- Vérification du bouchon du réservoir d'essence (état et fonctionnement)

Selon CAA-Québec, la vérification visuelle de l'intégrité et de l'état général du véhicule devrait représenter 30 \$, soit 50 % du coût de l'inspection environnementale, si le montant retenu par le gouvernement est 60 \$. Donc, si le technicien constatait un problème majeur lors de la vérification visuelle de

l'intégrité et de l'état général du véhicule, le client n'aurait pas à payer la totalité du montant retenu pour l'inspection environnementale, mais seulement 50 % de celui-ci.

Pour les tests, le MDDEP devrait s'inspirer de ceux retenus par la Colombie-Britannique et le New Jersey (OBD) plutôt que ceux qui ont cours en Ontario (ASM2525), puisqu'ils prévoient davantage de paramètres de fonctionnement et de contrôle. Le MDDEP devrait également définir des normes québécoises de contrôle des émissions qui devront tenir compte des années modèles des véhicules visés.

Conditions pour accréditer un établissement, motifs pouvant entraîner le refus, la suspension ou la révocation d'une accréditation (article 52.4 de la Loi sur la qualité de l'environnement, projet de loi n° 48)

Formation

Pour qu'un établissement puisse obtenir une accréditation, un processus de contrôle devrait être prévu pour s'assurer que le personnel affecté à la vérification des émissions polluantes et à la réparation soit qualifié et apte à faire ce travail. Tous les techniciens devraient donc suivre une formation obligatoire et détenir un certificat attestant qu'ils ont suivi la formation liée à l'inspection ou la réparation délivré par le Comité paritaire.

L'organisme responsable de l'application du programme devrait pour sa part s'assurer que la main-d'œuvre possède les compétences et la certification requise dès la mise en place du programme, autant pour l'inspection que pour la réparation, et que cette même main-d'œuvre suive les formations de mise à jour requises pour assurer la pérennité des compétences.

Une fois l'accréditation obtenue, le défaut de suivre les mises à jour éventuellement prévues en matière de formation ainsi que le défaut de réussir les examens prescrits devraient mener à la suspension de l'accréditation.

Types d'établissements accrédités

L'accessibilité étant par ailleurs un enjeu important pour le consommateur, on devra s'assurer de couvrir adéquatement le territoire visé. Ainsi, dans les grandes villes, l'organisme responsable de l'application du PIEVA devrait offrir deux types d'ateliers spécialisés aux consommateurs : d'une part, des établissements accrédités spécifiquement soit pour l'inspection ou pour la réparation; d'autre part, des établissements accrédités offrant à la fois l'inspection et la réparation. Le choix de l'un ou l'autre reviendra alors aux consommateurs. Les établissements accrédités seront ainsi mis en concurrence. Cette structure de services permettrait par ailleurs à l'organisme responsable de dégager des statistiques sur le respect des normes par les différents types d'établissements.

Dans les petites municipalités, les établissements accrédités devraient inévitablement être des ateliers qui offrent à la fois la vérification et la réparation.

La compétence et l'honnêteté demeureront des enjeux cruciaux liés au programme d'inspection. Ainsi, l'organisme responsable devrait également s'assurer de mettre en place des mécanismes de contrôle de la qualité des services offerts et de l'intégrité des établissements accrédités afin de s'assurer du respect des politiques établies. Les contrôles sévères de qualité et de sécurité à l'aide des équipements de vérification et des systèmes de communication des données exigés par l'organisme responsable permettront d'éviter la fraude. Selon CAA-Québec, tout cas de fraude devrait entraîner la révocation d'une accréditation.

Cas et modalités suivant lesquels la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) 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 (article 52.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, projet de loi n° 48)

Lors de la vérification visuelle effectuée par le technicien, ce sont les problèmes comportant un risque pour la sécurité des occupants et des autres usagers de la route sur lesquels il faudrait se pencher. L'exercice consisterait à s'assurer que le véhicule ne présente pas de problèmes majeurs tels que la corrosion importante du châssis, des fuites significatives d'essence ou une perforation du plancher pouvant occasionner l'infiltration de monoxyde de carbone. Les systèmes de communication devront alors permettre d'aviser la SAAQ qui aura le loisir d'exiger du propriétaire du véhicule en mauvais état mécanique une vérification plus poussée du véhicule à ce chapitre. En cas d'échec, la SAAQ devra refuser d'immatriculer le véhicule ou interdire à son propriétaire de le mettre ou de le remettre en circulation.

Personne ou organisme auquel le ministre pourra déléguer l'application du règlement (article 53 de la Loi sur la qualité de l'environnement, projet de loi n° 48)

Selon CAA-Québec, afin d'assurer une gestion efficace du PIEVA, l'application du règlement devrait être déléguée à un organisme indépendant qui détient déjà l'expertise et les équipements assurant la traçabilité et la sécurité des transactions pour une mise en place rapide du programme. Cet organisme devrait notamment exercer une surveillance des établissements accrédités, contrôler la compétence de ces mêmes établissements et produire des statistiques permettant au gouvernement d'évaluer le programme et d'en rendre compte.

De plus, l'organisme devrait également mettre à la disposition des établissements accrédités des outils additionnels, tels que des bulletins techniques d'information basés sur les observations effectuées par les membres du réseau d'établissements accrédités, afin de faciliter le diagnostic et les réparations des véhicules visés.

Pour leur part, les ateliers de réparation devraient avoir accès à un réseau de communication informatique permettant la consultation de l'historique du véhicule inspecté antérieurement dans un établissement accrédité. L'organisme devrait donc être en mesure de repérer les points de défaillance d'un véhicule lors de l'inspection environnementale et de suivre ce véhicule jusqu'à sa remise à niveau par un atelier de réparation.

En fait, l'établissement habilité à effectuer les réparations dans le contexte du programme devrait pouvoir par la suite certifier la conformité du véhicule après les réparations. En effet, il ne saurait être question de demander au consommateur de payer une deuxième inspection.

Par ailleurs, cet organisme devrait nécessairement offrir un service à la clientèle efficace intégrant un programme de conciliation en cas de plaintes de la part des consommateurs.

Favoriser le savoir-faire du Québec

Aussi complexe que puisse paraître le projet, le Québec a déjà une bonne expertise en matière de vérification. Par exemple, la SAAQ gère l'inspection des véhicules à risque, plus précisément ceux qui sont reconstruits et même ceux qui proviennent de l'extérieur du Québec et dont les antécédents demeurent inconnus. Le savoir-faire est là.

De plus, des organismes comme le Comité paritaire de l'automobile ont déjà déterminé et préparé pour les garagistes du Québec tous les outils afin de s'assurer de la formation et de la compétence des techniciens ainsi que les paramètres d'inspection du futur programme.

CONCLUSION

Le programme obligatoire d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles constitue un projet ambitieux qui contribuera à l'assainissement de l'air, tant par la réparation des véhicules polluants que par l'adoption de nouvelles habitudes d'entretien et leurs conséquences sur la durée de vie du parc automobile.

Ce programme doit être vu non pas comme l'unique solution, mais comme **un** des éléments déterminants dans la recherche de solutions à la pollution automobile au Québec. En effet, on doit parallèlement continuer à rechercher et soutenir d'autres solutions efficaces, tant en ce qui concerne la façon d'utiliser l'automobile que l'incitation à choisir des modèles favorisant la plus faible consommation et générant le moins de pollution possible, et à élaborer des solutions de remplacement de l'essence, sans oublier l'offre de solutions de rechange à l'automobile elle-même.

CAA-Québec demeurera un partenaire actif à tous ces chapitres. En attendant, à la lumière de tout ce qui précède, il tient à rappeler ce sur quoi repose le succès de cette éventuelle inspection.

Le programme retenu doit répondre aux critères à la base de l'adhésion de cette mesure par la population.

- **Transparence** – Il doit y avoir reddition de comptes auprès du public. Le gouvernement a le fardeau de la démonstration.
- **Qualité et efficacité** – Il doit inclure un mécanisme d'accréditation et de suivi extrêmement rigoureux.
- **Sensibilisation et information** – Tous les efforts devront être déployés autour de la seule première étape liée à l'inspection à la revente. Tant que celle-ci n'aura pas fait ses preuves, il faut oublier les autres étapes annoncées en décembre 2011.

On peut comprendre que la réglementation qui sera proposée plus tard en cours d'année 2012 viendra préciser toutes les balises nécessaires, mais c'est trop loin. Il faudra que le gouvernement donne des détails sur ce que fera son programme... et ce qu'il ne fera pas.

Dès qu'une politique a un impact direct sur pratiquement chaque citoyen, comme se déplacer et payer pour effectuer une inspection, on doit lui démontrer en quoi elle va être gagnante. Le gouvernement a le devoir de susciter l'adhésion du public à son projet.

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 - Lettre ouverte à M. Pierre Arcand, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 14 décembre 2011

Annexe2 - « Inspection antipollution obligatoire des véhicules plus âgés? Oui, mais... », *Touring*, printemps 2012

Annexe 3 - « Une inspection antipollution, c'est plus payant qu'on pense! », site Internet de CAA-Québec, 29 mars 2012



Lettre ouverte à M. Pierre Arcand,
ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

Par Paul A. Pelletier, président et chef de la direction de CAA-Québec

Québec, le 14 décembre 2011

Monsieur Pierre Arcand
Cabinet du ministre
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Véhicules de huit ans et plus : oui à l'inspection à la revente, mais...

Monsieur le Ministre,

Quelques jours après l'annonce des intentions du gouvernement au sujet d'un éventuel Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA), CAA-Québec estime nécessaire de vous faire les observations que voici, notamment à la lumière des nombreuses réactions qu'il a reçues, révélant une nette incompréhension principalement due à une grande méconnaissance de ce projet.

Il importe d'abord de rappeler que ce que CAA-Québec appuie, c'est avant tout l'inspection obligatoire à la revente ou lors d'un changement de propriété pour tout véhicule de huit ans et plus. Cette position reflète d'ailleurs l'opinion de ses membres qui ont été sondés, rappelons-le, sur cette question précise. Ainsi, un sondage effectué en mai 2011 indiquait que 72 % des répondants se disaient d'accord avec une inspection obligatoire du système antipollution (véhicules de huit ans et plus) au moment de la revente. Toutefois, pour générer l'adhésion populaire, il apparaît clair que l'implantation de ce programme devra respecter des normes de transparence et de qualité rigoureuses et être bien expliquée. C'est pour le moment aller trop loin et trop vite que d'anticiper dès maintenant les autres mesures annoncées, comme l'inspection par la suite aux deux ans et l'ajout ultérieur d'une inspection mécanique. Pour CAA-Québec, il est essentiel de démontrer d'abord la pertinence et les bénéfices de cette première étape avant d'aller plus loin.

Un gain : individuellement et collectivement

À bien écouter les automobilistes, CAA-Québec constate que les avantages d'un programme d'inspection à la revente nécessitent d'être mieux connus. On a beaucoup insisté sur les gains environnementaux importants sur le plan collectif : on sait depuis longtemps que les véhicules de cette strate d'âge sont beaucoup plus sujets à polluer. Mais sur le plan individuel aussi, on parle de gains importants en matière de protection du consommateur. À maintes occasions, CAA-Québec en a fait l'expérience.

En effet, l'acheteur y gagnera à coup sûr. Cette inspection sera un élément de plus pour confirmer sa décision d'acheter un tel véhicule. Il saura qu'il pourra compter sur une voiture au point et dont la consommation de carburant sera normale. Comme l'inspection pourrait également révéler des signes pouvant remettre en cause l'intégrité générale du véhicule, il se verra en quelque sorte assuré qu'il n'achète pas les problèmes des autres! Sous cet angle, il est faux d'affirmer que cette mesure affecterait les gens aux revenus modestes. Rappelons qu'à eux seuls, les gains en économie de carburant en valent la peine. Une voiture intermédiaire mal en point consomme en moyenne 15 % de plus de carburant, ce qui peut engendrer une dépense annuelle supplémentaire de 350 \$ pour une voiture de cette catégorie!

Le vendeur, lui, sachant que cette inspection viendra un jour, sera d'autant plus enclin à bien entretenir sa voiture sur une base régulière. Dans ce contexte, le véhicule passera sans problème l'inspection au moment d'un changement de propriété, permettant au vendeur d'obtenir sans doute la meilleure valeur de revente possible.

Enfin, en privilégiant un meilleur entretien, on s'assurera d'une plus grande disponibilité de véhicules plus âgés et en bonne condition au profit des acheteurs de cette catégorie de voitures. Car, ultimement, il est souhaitable de pouvoir conserver une voiture le plus longtemps possible.

Prendre le temps

Oui, une inspection antipollution à la revente est nécessaire pour les véhicules de huit ans et plus, mais n'allez pas trop vite, Monsieur le Ministre. Il faut d'abord informer la population et la sensibiliser sur les bénéfices que cette inspection représente, et c'est d'ailleurs ce que CAA-Québec continuera à faire auprès de ses membres. Les gens ont beaucoup de questions, voire d'inquiétudes, pour le moment : le propriétaire d'une voiture antique, les parents qui songent à donner leur véhicule à leur jeune nouvellement détenteur d'un permis de conduire... et bien d'autres!

Il faudra également s'assurer que le programme présentera une transparence irréprochable. Avec raison, les automobilistes voudront s'assurer que le programme est efficace, statistiques à l'appui.

Parlant d'appui, voilà précisé celui que vous assure CAA-Québec, Monsieur le Ministre. Bravo pour ce premier pas, mais c'est surtout la suite des événements qui compte.

Le président et chef de la direction de CAA-Québec



Paul A. Pelletier

Inspection antipollution obligatoire des véhicules plus âgés ?

Oui, mais...

Une simple question posée aux lecteurs de *Touring* (voyez « Dites-nous... » p. 32) a généré le plus fort taux de réponse depuis le début de cette petite chronique interactive. La question ? Combien de temps en moyenne gardez-vous votre véhicule ? Au total, près des trois quarts des répondants estimaient garder le leur au moins 7 ans, dont 43 %, 10 ans et plus. Sous cet angle et compte tenu aussi du fait que les constructeurs conçoivent des véhicules qui durent de plus en plus longtemps, il est bien normal que les intentions qu'a rendues publiques en décembre dernier le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, M. Pierre Arcand, aient tant fait parler. Au cœur de celles-ci se trouve en effet l'inspection antipollution obligatoire des véhicules de huit ans et plus.

Certes, CAA-Québec est favorable à cette idée d'une inspection obligatoire pour tout véhicule de huit ans et plus, mais uniquement à la revente ou lors d'un changement de propriétaire. Il a même jugé nécessaire d'informer le ministre que son appui se limitait pour le moment à cette seule mesure. Pour lui en effet, le ministre allait beaucoup trop loin et trop vite en annonçant du même coup deux autres mesures, c'est-à-dire l'inspection antipollution par la suite obligatoire aux deux ans et l'ajout ultérieur d'une inspection mécanique. Il est essentiel de démontrer d'abord la pertinence et les bénéfices de cette première étape avant d'en imposer encore davantage. En cette première session parlementaire 2012 où devrait être, en principe, débattue l'adoption du projet de loi nécessaire à l'introduction de ce programme prévu pour 2013, il est vraiment à espérer que le message aura été entendu.

Un sondage effectué en mai 2011 auprès des membres indiquait déjà que 72 % des répondants étaient en faveur d'une telle inspection. Mais à écouter les nombreux commentaires reçus dans les jours qui ont suivi l'annonce

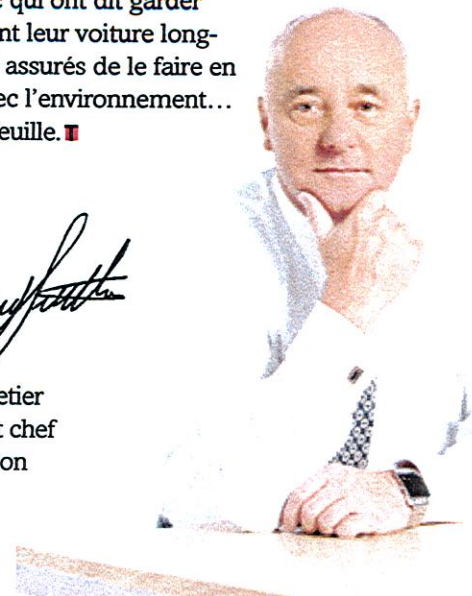
du ministre, il est clair que beaucoup méconnaissent encore ou comprennent mal les avantages majeurs qu'une telle mesure comporte.

- Pour l'acheteur, cette inspection l'assurera d'un véhicule consommant le moins d'essence possible et dont l'intégrité aura également été évaluée en même temps que le degré d'émissions polluantes ;
 - Pour le vendeur, il n'y aura aucune crainte à avoir puisque son véhicule passera l'inspection haut la main s'il l'a bien entretenu et a fait les mises au point usuelles. Mieux encore, il mettra ainsi toutes les chances de son côté pour obtenir la meilleure valeur de revente possible ;
 - Pour la collectivité, on bénéficiera d'impacts réduits sur l'environnement (une berline intermédiaire mal en point consomme facilement 15 % de plus de carburant), ainsi que d'une plus grande disponibilité de véhicules plus âgés en bonne condition pour ceux qui n'ont pas nécessairement les moyens d'en acheter de plus récents.
- Alors, oui à une telle inspection, mais il faudra prendre le temps de bien informer les gens, de les sensibiliser aux avantages qu'elle présente et de répondre aux nombreuses questions. Par ailleurs, le programme mis en place devra être transparent. Avec raison, les automobilistes voudront s'assurer qu'il est efficace, statistiques à l'appui.

Ainsi, tous ces membres de CAA-Québec qui ont dit garder habituellement leur voiture longtemps seront assurés de le faire en harmonie avec l'environnement... et leur portefeuille. ■



Paul A. Pelletier
Président et chef
de la direction





Une inspection antipollution, c'est plus payant que l'on pense!

29 mars 2012

Même si cela fait longtemps que l'on parle d'un programme d'inspection environnementale des véhicules et que d'autres autorités en ont déjà mis un en place, la volonté du gouvernement québécois d'implanter d'ici 2013 le programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles de 8 ans et plus (PIEVA) lors de la revente continue de générer de nombreux commentaires. Afin de répondre à certaines interrogations des consommateurs et de présenter des exemples concrets d'inspections du système antipollution, CAA-Québec a réalisé des tests sur des véhicules de 8 ans et plus. Ceux-ci mettent en évidence que des gains financiers et environnementaux notables sont possibles.

Cas no 1 : Une inspection payante!

M. Boucher est propriétaire d'une Mazda Protégé 2002, un véhicule âgé de 10 ans. Depuis les dernières semaines, un témoin lumineux signalant une anomalie de type « check engine » est allumé en permanence sur son tableau de bord.

L'analyse faite dans un centre de vérification de CAA-Québec montre que le problème est relié à une sonde d'oxygène. La défectuosité de cette pièce associée directement à la bonne gestion du mélange air-essence multiplie la consommation de carburant du véhicule par deux. Une quantité impressionnante de monoxyde de carbone est aussi rejetée dans l'atmosphère.

Le coût total des réparations pour corriger le problème s'élève à 430 \$. Une fois la sonde d'oxygène réparée, M. Boucher économisera 1 146 \$ annuellement en carburant, en considérant un kilométrage annuel moyen de 16 000 km. Qui plus est, son véhicule émettra 80 % moins de polluants! Voilà donc deux bonnes raisons de ne pas prendre à la légère tout témoin lumineux signalant une anomalie. (Voir les tableaux.)

Cas no 2 : Un consommateur pris au piège...

M. Cormier se procure une camionnette Nissan 2002 chez un marchand de véhicules d'occasion. Malgré son âge, ce véhicule présente peu de kilométrage au compteur et a fière allure. Quelques jours seulement après l'achat, le propriétaire constate l'apparition d'un témoin lumineux signalant une anomalie de type « check engine ». CAA-Québec procède donc à l'analyse.

Rapidement, trois problèmes sont diagnostiqués sur ce véhicule, dont un plus important. Combinés, ils ont une forte incidence sur la consommation d'essence du véhicule : la surconsommation d'essence par 100 km parcourus est estimée à au moins 5 litres, soit 39 % de plus! À titre d'exemple, lors d'un trajet aller-retour Québec-Montréal, le propriétaire devra déboursier environ 43 \$ de plus pour effectuer son trajet.

Dans les faits, ce véhicule n'aurait pas satisfait aux normes d'une inspection obligatoire. Avant de vendre ce véhicule, le marchand aurait dû apporter les correctifs nécessaires pour le mettre au point. Maintenant, le propriétaire devra convenir d'un arrangement avec le marchand ou déboursier lui-même un montant d'argent qui risque d'être substantiel pour faire corriger le problème. Dans l'intervalle, M. Cormier doit composer avec une facture de carburant beaucoup plus salée. (Voir la vidéo.)

Cas no 3 : Un plus pour l'environnement et le consommateur

Mme Girard possède une Suzuki Aerio 2004 avec quelque 55 000 kilomètres au compteur. Depuis deux ans, le véhicule fonctionne avec un témoin d'anomalie présent sur le tableau de bord.

L'analyse effectuée par CAA-Québec révèle une légère fuite de vapeur de carburant, donc des vapeurs d'essence nocives pour l'environnement. Dans les faits, il s'agit d'un pollueur silencieux puisque l'évaporation dans l'atmosphère des vapeurs toxiques est constante, et ce, même si le véhicule n'est pas en marche!

CAA-Québec estime que le coût des réparations sera négligeable et que le véhicule de Mme Girard consommera alors légèrement moins d'essence et sera plus respectueux de l'environnement. ([Voir la vidéo.](#))

Conclusion

En somme, un programme d'inspection obligatoire pour tous les véhicules de 8 ans et plus sera de nature à engendrer non seulement des économies d'essence considérables pour bon nombre de consommateurs, mais il limitera aussi les rejets de gaz nocifs dans l'atmosphère, qui sont notamment responsables du smog.

Enfin, et comme il a été démontré dans l'un des tests, un tel programme évitera que certains consommateurs aient la malheureuse surprise de constater après achat que le véhicule qu'ils viennent de se procurer nécessite des investissements importants et imprévus.

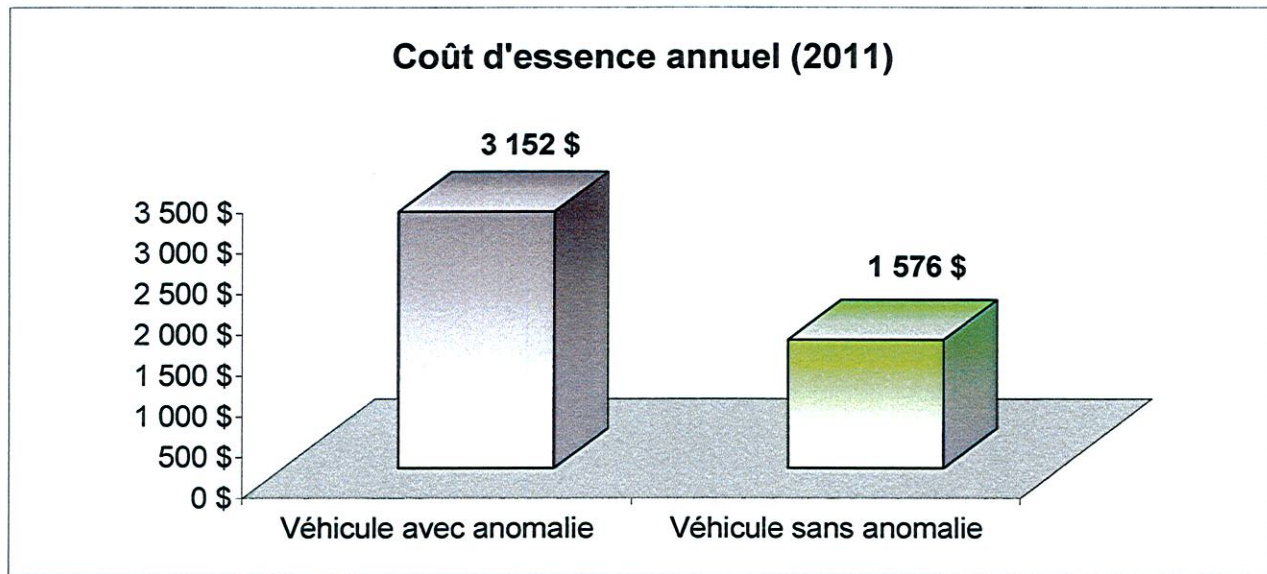


ÇA VOUS AVANTAGE

Une inspection mécanique payante!

Véhicule : Mazda Protégé 2002, transmission manuelle, 164 000 km

Problème : Témoin d'anomalie allumé



Coût de la réparation :

430 \$

Économies réelles :

1 146 \$

Calculs effectués avec un coût moyen de 1,28 \$/litre.



ÇA VOUS AVANTAGE

Des gains environnementaux percutants

