



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le lundi 14 mai 2012 — Vol. 42 N° 41

Consultations particulières sur le projet de loi n° 48 — Loi
concernant l'inspection environnementale des
véhicules automobiles (1)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le lundi 14 mai 2012 — Vol. 42 N° 41

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Pierre Arcand	1
Document déposé	2
M. Scott McKay	2
Auditions	3
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)	3
Association canadienne des automobilistes (CAA)	11
Chaire de cardiologie environnementale de l'Université de Montréal	21
Association pour la protection des automobilistes (APA)	28
Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers (TCEVR)	36

Autres intervenants

Mme Charlotte L'Écuyer, vice-présidente
M. Patrick Huot, président suppléant

M. André Villeneuve

- * M. André Bélisle, AQLPA
- * M. Claude McDonnell, idem
- * Mme Sophie Gagnon, CAA
- * Mme Isabelle Godbout, idem
- * M. Pierre Beaudoin, idem et TCEVR
- * M. François Reeves, Chaire de cardiologie environnementale
de l'Université de Montréal
- * M. George Iny, APA
- * M. Simon Matte, TCEVR
- * M. Richard Jalbert, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le lundi 14 mai 2012 — Vol. 42 N° 41

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 48 — Loi
concernant l'inspection environnementale des véhicules automobiles (1)**

(Quatorze heures)

La Présidente (Mme L'Écuyer): À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Le mandat de la commission est de procéder à des consultations particulières et de tenir des auditions publiques sur le projet de loi n° 48, Loi concernant l'inspection environnementale des véhicules automobiles.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Girard (Gouin) sera remplacé par M. Villeneuve (Berthier).

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, madame. À l'ordre du jour aujourd'hui, nous avons, à 14 h 15, l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique; à 15 heures, l'Association canadienne des automobilistes; 15 h 45, Chaire de cardiologie environnementale de l'Université de Montréal; 16 h 30, Association pour la protection des automobilistes; 17 h 15, Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers; 15 h 15, ajournement.

Remarques préliminaires

Nous débiterons, sans plus tarder, avec les remarques préliminaires. M. le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, vous disposez de 7 min 30 s pour vos remarques d'ouverture. La parole est à vous, M. le ministre.

M. Pierre Arcand

M. Arcand: Merci, Mme la Présidente. Et je salue, bien sûr, tous les gens qui oeuvrent au sein de la Commission des transports et de l'environnement. Permettez-moi de saluer, évidemment, mon collègue et critique de l'opposition le député de L'Assomption, qui est avec nous, de même que le député de Berthier. J'aimerais saluer également la présence du député de Vanier à l'Assemblée nationale.

Chers amis, je pense qu'au cours des deux prochains jours on va évidemment entendre divers groupes qui viendront s'exprimer sur le projet de loi n° 48, qui concerne l'inspection environnementale des véhicules automobiles. J'anticipe, de la part de nos invités, un apport constructif de manière à éclairer les membres de cette commission sur les meilleures façons de bonifier ce projet de loi.

Je vous rappelle que nous avons déposé, le 7 décembre dernier, ce projet de loi afin de se doter des pouvoirs requis pour implanter ce Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles légers, qu'on appelle le PIEVA. Une fois la loi adoptée, un projet de règlement qui porte sur les normes environnementales applicables aux véhicules légers sera publié à la *Gazette officielle du Québec* pour consultation. C'est dans ce règlement que seront définis, à ce moment-là, les détails du programme, c'est-à-dire les véhicules visés et exclus, l'âge de ceux-ci, les tests utilisés, les coûts, les normes à respecter, des détails sur l'accréditation des établissements qui effectueront les inspections, notamment.

Essentiellement, le programme, tel que nous le proposons, consistera à rendre obligatoire l'inspection environnementale des véhicules âgés de huit ans et plus — et j'insiste — lors de leur vente ou d'un changement de propriétaire. Nous visons une entrée en vigueur du programme pour la fin de 2013.

Je me présente devant vous aujourd'hui animé par la conviction qu'un programme d'inspection et d'entretien est absolument nécessaire. Quand je regarde la situation au Québec, le transport routier est responsable de plus de 43 % des émissions de gaz à effet de serre. Si on parle seulement des véhicules routiers, ils sont responsables de plus de 33 % des émissions de gaz à effet de serre. Et, en plus de ces GES, l'automobile est une source importante de rejets de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxyde d'azote. Or, ces gaz créent du smog urbain et affectent la santé publique. Et, selon les dernières informations, ce n'est pas seulement à Montréal que cela se produit. Chaque année, des milliers de personnes reçoivent des soins médicaux pour des problèmes liés à des maladies respiratoires et cardiovasculaires. Cela représente une facture de plus de 2 milliards de dollars annuellement.

Donc, en plus des effets positifs sur la santé humaine et sur l'environnement, le programme, tel que proposé, offre de nombreux avantages. Premièrement, la mise en place d'un contrôle lors d'un changement de propriétaire va certainement se traduire par un gain important en matière de protection du consommateur en assurant une plus grande protection des acheteurs de véhicules de huit ans d'âge et plus. Ainsi, les véhicules qui font l'objet d'un changement de propriétaire seront en meilleur état, pollueront moins et consommeront moins d'essence. Encore une fois, le but recherché ici est toujours de faire en sorte qu'il y ait véritablement d'importantes économies, en bout de ligne, sur l'essence. Et les réparations effectuées sur un véhicule défectueux peuvent améliorer sa performance d'au moins 15 %.

Alors, on aura l'occasion de discuter du coût de cette inspection, mais simplement je peux vous dire que cela va équivaloir, seulement d'avoir un véhicule en bon état, à des économies de carburant de l'ordre de 350 \$ annuellement. Il

est donc important de préciser que, dans la mesure où on veut privilégier évidemment un meilleur entretien du parc automobile, ces automobiles vont demeurer plus longtemps sur nos routes, et par conséquent nous nous assurerons d'une plus grande disponibilité, sur le marché, de véhicules plus âgés, abordables et en meilleure condition, tout cela au profit des acheteurs de cette catégorie.

D'ailleurs, aux États-Unis, où les programmes sont en place dans plus d'une trentaine d'États, il y avait un article, entre autres, d'un chroniqueur automobile qui disait finalement qu'aux États-Unis c'est presque 100 000... du moment où on achète une automobile jusqu'au moment où on s'en départit, où il peut y avoir deux ou trois propriétaires, il y a une différence quand même assez significative. C'est à peu près 300 000 kilomètres au Québec et 400 000 aux États-Unis. Donc, je pense que c'est important qu'on puisse se pencher entre autres sur ces questions-là. Je pense que la bonne condition de la voiture est aussi rentable pour le vendeur, parce qu'il va obtenir la meilleure valeur de revente possible.

Maintenant, j'aimerais souligner que le Québec, avec l'entrée en vigueur, éventuellement, de ce programme, va apporter aussi sa contribution à l'amélioration de la qualité de l'air, à l'instar de deux provinces canadiennes, l'Ontario et la Colombie-Britannique, et des 33 États américains qui ont déjà instauré des inspections environnementales obligatoires de leurs véhicules, et j'aurai l'occasion d'y revenir un peu plus tard. Mais il est clair que même plusieurs États américains vont encore beaucoup plus loin que nous dans ce domaine. Donc, dans un contexte où la pollution de l'air ne connaît aucune frontière et où la lutte aux changements climatiques est devenue une priorité, je pense que ce programme d'inspection s'ajoutera à un ensemble de mesures élaborées dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques pour réduire nos émissions de GES de 20 % sous le niveau de 1990, et ce, d'ici 2020.

Donc, je termine là-dessus. Je pense qu'il sera très important d'entendre, bien sûr, les différents intervenants. Mais, Mme la Présidente, avant de commencer, j'aimerais peut-être déposer un premier document qui... parce que le projet de loi en soi est assez général, au niveau du projet de loi, mais, comme les détails de ce projet de loi vont être contenus à l'intérieur d'un règlement futur, je pense qu'il est important de déposer les paramètres de ce qu'allait être en fait le projet de loi et les paramètres du programme d'inspection. Alors, je voulais simplement, pour le bénéfice de tous, qu'on puisse savoir vraiment de quoi il est question. Alors, essentiellement, je dépose ce document-là, qui précise les principaux paramètres de ce qu'on appelle le PIEVA. Là-dessus, merci, Mme la Présidente.

Document déposé

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le ministre. Le document est reçu et est conforme. On est en train de le distribuer. Merci, M. le ministre.

J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle en matière d'environnement, de développement durable et de parcs à faire ses remarques préliminaires pour une durée de 7 min 30 s. M. le député, la parole est à vous.

M. Scott McKay

M. McKay: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, je vous salue et vous... en plus de vous remercier, ainsi que l'ensemble du personnel de la commission, et aussi notre bon ami le ministre de l'Environnement, et son collègue le député de Vanier. Merci au député de Berthier d'avoir accepté de m'accompagner tout au long de ces travaux, de même que notre chercheur. Et je salue aussi la présence du sous-ministre et l'ensemble du personnel du ministère de l'Environnement et du gouvernement, qui vont aussi nous accompagner.

Je voudrais au départ faire remarquer que le projet de loi dont on va discuter aujourd'hui a été déposé l'an dernier. Donc, on parle d'un dépôt à l'Assemblée nationale le 7 décembre 2011. Il est important de mettre certaines choses au clair, Mme la Présidente, avant le début des consultations particulières sur ce projet de loi n° 48, parce qu'il y a certaines, je vous dirais, certaines informations pas tout à fait exactes ou, j'oserais peut-être même ajouter, tendancieuses qui ont circulé en ce qui concerne... Pardon?

● (14 h 10) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vais vous appeler à la présidence dans votre...

M. McKay: Bien, «tendancieuses», «tendancieuses», je pense que ça parle d'une tendance, donc ça ne condamne pas, comme tel, les termes et ça ne les qualifie pas outre mesure. Mais je vous rappellerais qu'en janvier, suite au dépôt du projet de loi, donc en janvier 2012, l'opposition officielle, donc notre groupe parlementaire, a fourni une liste de groupes que nous jugeons pertinents à entendre dans le cadre de ces consultations particulières.

Et, pour les gens qui ne sont pas familiers avec le fonctionnement des commissions parlementaires, lorsqu'on adopte des consultations générales, c'est l'ensemble du public qui est invité à se prononcer et, dans le cadre de consultations dites particulières, ce sont des consultations sur invitation, et le groupe parlementaire qui forme le gouvernement et le groupe parlementaire qui forme l'opposition officielle s'entendent sur une liste d'invitations.

Donc, nous avons fourni, pour notre part, cette liste avec rapidité, avec célérité, afin que le ministre puisse rapidement appeler les consultations et éventuellement appeler le projet de loi, pour qu'on puisse effectivement, là, faire avancer l'adoption de ce projet de loi. Une entente est intervenue entre le gouvernement et notre formation politique sur cette même liste.

Après ça, quatre mois, Mme la Présidente, quatre mois pendant lesquels on n'a plus du tout entendu parler de cette consultation particulière, et ce n'est qu'au cours des dernières semaines que le gouvernement nous est revenu en désirant renégocier cette liste-là, et en mettant en doute notre bonne foi, et en coulant des informations à certains intervenants, qui laissaient croire que l'opposition officielle allait faire entrave ou tenter de faire entrave à l'étude de ce projet de loi. Et je peux vous affirmer ici, Mme la Présidente, qu'il n'y a rien de plus inexact. Nous étions prêts à entamer dès janvier les consultations sur le projet de loi n° 48, mais le gouvernement s'est littéralement traîné les pieds.

Alors, c'est le gouvernement, par la voix de son leader parlementaire, qui détermine quel projet de loi sera appelé, hein? Vous le savez, il y a plusieurs projets de loi sur la table, et ce n'est pas l'opposition qui décide le moment auquel les projets de loi sont appelés, sinon ça ferait longtemps que j'aurais... on se serait organisé pour appeler mon projet de loi sur les moratoires sur les gaz de schiste. Mais, non, il n'est pas appelé, et on peut s'attendre à ce qu'il meure au feuillet. Mais espérons que ce ne sera pas le cas du projet de loi n° 48 et... Parce qu'après être resté quatre mois sur les tablettes nous nous attendons maintenant à ce qu'il procède avec plus de célérité.

Et, si quelqu'un a laissé croire ou tenté de faire croire que l'opposition officielle avait un autre objectif, bien cette personne-là devrait aujourd'hui reconnaître que, si nous sommes aujourd'hui et demain en consultation, si nous allons donc compléter les consultations particulières sur le projet de loi n° 48 demain, bien c'est parce que l'opposition officielle l'a exigé, étant donné que le gouvernement au départ ne nous parlait que de une journée de consultation, et c'est donc nous qui avons insisté et fait des propositions constructives de façon à ce qu'on puisse procéder en deux journées et qu'on ait non seulement une date de début des consultations, mais qu'on ait une date de fin, de façon à ce qu'ensuite le gouvernement en soit à l'étape d'appeler l'étude détaillée, l'étude particulière de ce projet de loi. Et donc nous souhaitons non seulement de pouvoir procéder de façon constructive à ces deux journées de consultations particulières, mais nous souhaitons aussi que le gouvernement va démontrer un peu plus d'intérêt envers ce projet de loi là et qu'il va l'appeler rapidement, une fois que nous aurons réalisé les consultations.

Ceci dit, Mme la Présidente, je pense qu'il fallait mettre ces choses-là au clair dès le départ. Le ministre a utilisé les termes «assez général». Il a dit qu'il s'agissait d'un projet de loi assez général. Pour nous, le terme «assez général», on pourrait le traduire plutôt par presque «une coquille vide». Vous savez, c'est un projet de loi qui donne des pouvoirs, qui accorde des pouvoirs de nature réglementaire au ministre mais qui ne fixe à peu près aucune balise. Donc, le projet de loi, tel qu'il est là, laisse le loisir au ministre de mettre à peu près ce qu'il veut. Et pas parce qu'on remet en cause sa bonne foi et ses affirmations, sauf que je pense que le public, la population du Québec est en droit de savoir quelles sont les intentions réelles du législateur et surtout dans un contexte où... Vous avez sûrement lu avec beaucoup d'attention, comme moi, Mme la Présidente, le dernier rapport...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Le temps est écoulé.

M. McKay: ...du commissaire au développement durable.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous pourrez continuer...

M. McKay: Je pense qu'il faut poser des balises, là...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...dans vos interventions.

M. McKay: ...parce que ce gouvernement-là est à surveiller. Merci.

Auditions

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le député. Je vous souhaite la bienvenue, l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique. Je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour présenter votre mémoire, et un échange de 35 minutes... 17 minutes pour le gouvernement et 17 minutes pour l'opposition officielle. Je vais vous demander de vous présenter. Et, sans plus tarder, nous allons vous écouter. Et votre exposé ne doit durer que 10 minutes. La parole est à vous.

Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)

M. Bélisle (André): Bonjour, Mme la Présidente. Bonjour, M. le ministre, M. le sous-ministre, M. le député. Bonjour à tous les gens de la commission. Je m'appelle André Bélisle. Je suis le président l'AQLPA. J'ai mon collègue Claude McDonnell, qui est responsable du dossier du PIEVA ou du Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles à l'AQLPA. Claude fera rapidement une présentation sommaire du mémoire, je vous parlerai du contexte, et ensuite on fera une présentation plus détaillée.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. McDonnell, la parole est à vous.

M. McDonnell (Claude): Merci. Bonjour, Mme la Présidente. Bonjour, MM. les députés. Bonjour, M. le ministre. Donc, on a déposé un mémoire assez détaillé, effectivement, à l'AQLPA, depuis des années qu'on se penche sur le dossier du PIEVA. Alors, rapidement, dans ce mémoire, on présente un contexte général. Dans ce contexte, il y a des données sur des cliniques d'inspection qui ont eu lieu au Québec et qui nous donnent une indication, un peu un portrait du parc automobile québécois. Il y a également des données sur les autres programmes, notamment les programmes de la Colombie-Britannique et de l'Ontario, avec les résultats très intéressants et très importants que ces programmes-là ont pu apporter dans ces provinces-là.

Dans notre mémoire, on a également une analyse article par article du projet de loi n° 48, qui a 12 ou 13 articles, là. Donc, dans le mémoire, on présente notre compréhension des objectifs de chaque article, notre position et également, s'il y a lieu, des modifications ou des ajouts.

Concernant ces positions-là et les ajouts qui peuvent être faits, ils sont très bien détaillés dans le mémoire. Étant donné qu'on a juste 10 minutes, on ne les abordera pas ici, d'autant plus que le procureur de l'AQLPA, Me Dominique Neuman, qui nous a aidés à faire ces recommandations-là, ne pouvait être présent aujourd'hui. Alors, un peu plus tard, on va parler plutôt des recommandations concernant le règlement à venir. Alors, sur ce, pour ce qui est de l'introduction, je remets la parole à André Bélisle.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Bélisle.

● (14 h 20) ●

M. Bélisle (André): Merci, Mme la Présidente. Alors, rapidement, l'importance des enjeux, je pense qu'on n'a pas vraiment besoin de rappeler les conséquences de la pollution de l'air. Mais rappelons-nous qu'on parle de smog, de pluies acides, de destruction de la couche d'ozone et de réchauffement planétaire, et que le parc automobile est à l'origine de ces quatre problèmes-là.

Il faut se rappeler que la mauvaise qualité de l'air, strictement dans la vallée du Saint-Laurent, c'est 2 000 décès prématurés par année. On fait beaucoup état de 600 accidents mortels dans la circulation automobile, mais on parle peu de ces 2 000 décès là. Alors, nous, on pense que c'est très important. C'est aussi très important parce qu'en termes de coût pour la société c'est des milliards de dollars. Parce qu'il y a 2 000 personnes qui meurent, mais il y en a des milliers, des dizaines de milliers qui à chaque épisode de smog se ramassent à l'hôpital, et ça, ça coûte cher.

Par rapport à l'environnement, bien j'ai parlé des quatre grands problèmes, et c'est pour ça qu'on doit agir.

Par rapport à l'économie, bien il faut voir que le gaspillage d'énergie, parce que l'essence la plus polluante, c'est celle qu'on gaspille, qu'on brûle mal parce que les véhicules sont mal entretenus, bien c'est de l'ordre de plusieurs centaines de millions de dollars par année de gaspillage de carburant pour le parc automobile. Alors, il y a des conséquences sociales importantes. Quand on cherche de l'argent pour la santé et qu'on cherche de l'argent pour l'éducation, et toutes sortes de choses, bien peut-être que ce serait une bonne idée d'éliminer le gaspillage d'abord, sans oublier l'aspect santé. Et, bien, pour les portefeuilles des propriétaires, bien toute cette essence gaspillée qui pollue l'air, bien c'est de l'argent gaspillé aussi.

Alors, le secteur des transports, M. le ministre le disait, 43 % des gaz à effet de serre du parc automobile, 60 % des autres contaminants. Mais il faut se rappeler que depuis 2006 le parc de véhicules lourds est sous contrôle. Il y a des inspections, pour les véhicules lourds, qui ont donné des résultats très intéressants. Il faut aussi se rappeler que depuis longtemps, notamment à cause de la bataille des pluies acides dans les années 80-90, le secteur industriel est pas mal sous contrôle. Maintenant, le parc automobile est en constante croissance, et c'est un défi à gérer. Et, pour nous, il est très important de rapatrier le pouvoir de réglementer la pollution automobile au ministère qui est responsable du contrôle de la pollution de l'air. Alors, déjà là, ce serait une nouveauté après 30 ans. Le parc automobile ou le contrôle de la pollution automobile échappe au MDDEP, et ça, ça n'a pas de bon sens.

Ensuite, bien, il faut assurer le contrôle sur la plus importante source de pollution, maintenant, au Québec, qu'est le parc automobile. Alors, ici, les irréductibles Gaulois que nous sommes, bien on oublie qu'il y a présentement 80 programmes dans le monde, dans les 38 pays les plus développés. Canada, États-Unis, c'est à peu près une quarantaine de programmes. Même le Kazakhstan a un programme d'inspection des émissions. Alors, ici, il faudrait bien qu'on agisse. Maintenant, certains tenteront de vous dire que tout cela est inutile, inefficace, trop coûteux. Bien, c'est faux. La réalité, c'est qu'il y a 80 administrations publiques dans le monde qui se sont posé ces questions-là, et qui ont mis en place les programmes depuis les années 70, et qui ont gardé ces programmes en place.

Maintenant, il y a quelque chose d'important. On le dit ici, santé publique, j'ai un petit document qui vous rappelle que c'est bien documenté, les 2 000 décès. J'aimerais vous rappeler qu'il n'y a pas tellement longtemps le président George W. Bush voulait se départir de financer les programmes d'inspection aux États-Unis. Et, comme il y en a à peu près un peu moins d'une quarantaine, plusieurs États, comme la Californie, le New Jersey, l'État de New York, se sont ligüés pour dire: Ça serait une erreur importante. Et le président Bush a alors demandé à la National Academy of Sciences un avis officiel. Alors, l'académie des sciences, l'académie d'ingénierie, l'académie de médecine et le National Research Council, l'académie de la recherche, ont émis un avis qui est ce document-là, qui s'appelle *Evaluating Vehicle Emissions Inspection and Maintenance Programs*, dans lequel ils nous disent que ces programmes-là sont absolument fondamentaux, élémentaires si on veut réduire et contrôler la pollution de l'air. Alors, bien sûr, certains tenteront de dire que ça ne marche pas, mais même le président Bush, qui n'a pas été tellement connu comme grand écologiste dans les années 2000, bien a maintenu tous les programmes en place, et ils ont continué à se développer.

L'Ontario et la Colombie-Britannique ont des programmes du genre et ont démontré qu'il y avait environ 30 % de réduction d'émissions polluantes depuis que ces programmes-là sont en place. Eh bien, nous, pendant ce temps-là, au Québec, à l'AQLPA, on a été mandatés, en 1998, pour définir un programme et on a fait plus de 25 000 inspections des véhicules automobiles, dont 600 en 2010, il y a deux ans en fait, et qui nous démontrent qu'il y a autour de 20 % des véhicules qui ne rencontrent pas les normes. Et là il faut être très, très, très prudent, puisque, dans les 25 000 inspections qu'on a faites, ça a été fait sur une base volontaire. Alors, ceux qui savaient pertinemment que leurs véhicules ne passaient pas, on ne les voyait pas, dans la plupart des cas. Donc, c'est certainement plus de 20 % des véhicules. D'ailleurs, dans nos inspections, les 600 qu'on a faites dernièrement, on a pu démontrer que c'était plus 26 % des véhicules qui ne rencontraient pas les normes.

Alors, pour nous, ce qui est important, c'est la santé des gens, c'est d'éliminer le gaspillage d'énergie, c'est de respecter nos engagements de réduire la pollution de l'air qui cause le smog, les pluies acides et le réchauffement planétaire, et, sans un PIEVA, on perd un outil fondamental, absolument incontournable et irremplaçable. Alors, on invite fortement l'Assemblée nationale, cette fois-ci, d'agir de façon responsable et de faire ce que tous les pays développés ont fait, pour le bien de notre société.

Merci beaucoup. Maintenant, je vais céder la parole à mon collègue Claude pour les aspects plus techniques.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. McDonnell, il vous reste deux minutes.

M. McDonnell (Claude): Deux minutes?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui. Il va falloir faire ça vite.

M. McDonnell (Claude): Alors, écoutez, simplement vous dire que certains parfois prétendent que les taux d'échec, dans des programmes similaires en Colombie-Britannique ou en Ontario, sont plus bas. C'est faux. Les taux d'échec sont beaucoup plus de l'ordre de 12 %, les taux moyens sont de l'ordre de 12 %. Si, la dernière année, genre en 2007 ou 2008, en Ontario, les taux ont été un peu plus bas, soit autour de 7 %, c'est bien parce que ces gens-là, en Ontario, faisaient l'inspection des véhicules dès leurs cinq ans d'âge. Également, aussi, ils appliquent des vieilles technologies et, selon même les dires des responsables du programme, lorsqu'ils vont appliquer les nouvelles technologies similaires à ce qui serait appliqué ici au Québec, ils s'attendent à retrouver des taux d'échec de l'ordre de 12 %. Et ça, on comprend bien de toute façon que les gens, avant d'aller à l'inspection, ils font entretenir leurs véhicules. Donc, c'est juste pour s'assurer ici qu'on ait quand même une bonne perception de la réalité, et qu'effectivement au Québec on peut s'attendre à ce qu'on ait des taux d'échec, au début du programme, qui seraient de l'ordre de 20 %, et que dans les faits les inspections nous révèlent que c'est entre 20 % et 30 % des véhicules qui échoueraient l'inspection.

Maintenant, quant à nos recommandations, bien on appuie le fait que ce soit pour les huit ans et plus à la revente, sauf qu'à l'AQLPA on considère qu'il serait important de passer rapidement à un huit ans généralisé, à savoir que tous les véhicules de huit ans et plus soient inspectés, de façon à ce que le programme soit vraiment efficace et qu'il rencontre ses objectifs de réduction de la pollution. Maintenant, on recommande aussi qu'un comité consultatif soit créé avant même l'implantation du programme, de façon à en suivre les étapes. Pour le reste, c'est dans le mémoire.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. McDonnell. Je cède maintenant la parole à M. le ministre. Vous avez 17 minutes.

M. Arcand: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, bienvenue aux gens de l'AQLPA, M. McDonnell et M. Bélisle. Encore une fois, je sais que votre expérience et votre engagement sont reconnus non seulement au Québec, mais également au Canada. Et j'ai encore à la mémoire le prix que vous avez remporté au niveau de l'environnement, l'an dernier, pour votre programme Faites de l'air!, entre autres, qui a été un programme, et qui est toujours un programme, d'ailleurs, très efficace et qui permet donc de remiser évidemment à la ferraille les véhicules, là, qui polluent de façon importante sur nos routes.

Comme le temps est assez court, je vais aller directement au but. L'article dont je parlais tout à l'heure, qui est l'article qui a été écrit par un spécialiste qui s'appelle Dennis DesRosiers, parle d'une différence d'à peu près 100 000 kilomètres entre, si on veut, l'entretien... ou, si on veut, la longévité d'une automobile aux États-Unis par rapport au Canada ou au Québec en particulier. Et ma question était de savoir... Je sais que vous avez réalisé plusieurs cliniques, au fil des années, sur des véhicules légers de façon générale. J'aimerais que vous me donniez un portrait de ce que... Je sais que vous en avez parlé brièvement pendant votre présentation, mais peut-être aller un peu plus loin, au niveau de votre perception ou de vos conclusions sur l'état du parc automobile québécois au moment où on se parle. Avec les 25 000 inspections que vous avez faites, avec les analyses que vous avez faites, quel est, pour vous, cet état général au niveau, entre autres, évidemment, de ces inspections que vous avez pu faire, également?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Bélisle.

● (14 h 30) ●

M. Bélisle (André): M. le ministre, l'état de situation du parc automobile au Québec, il y a de quoi être gêné. Le parc automobile au Québec n'est pas bien entretenu, loin de là. Comme je disais tantôt, après 25 000 inspections, on s'est rendu compte qu'il y avait au-delà de 20 % des véhicules qui ne rencontraient pas un test d'inspection comme il y a aux... bien un peu partout en Ontario, et cette situation-là amène, bon, une surconsommation ou un gaspillage d'énergie.

Mais je pense qu'il y a une chose très importante qu'il faut savoir. Quand on a un programme d'inspection pour pouvoir inspecter un véhicule automobile, on doit s'assurer que le tuyau d'échappement est en bon état. Et, quand on ne fait pas ça, il peut arriver des drames importants. Eh bien, en 2004, il est arrivé que dans la même journée, dans deux véhicules, neuf personnes ont été atteintes d'intoxication au monoxyde de carbone, et une toute petite fille, Annabelle Deslauriers, de 18 mois en est décédée, pendant que son papa était en train de déneiger autour du véhicule pour pouvoir sortir et aller la porter à la garderie. Et, quand il est entré dans l'auto, il pensait que sa toute petite fille dormait, mais elle était décédée. Et là vous comprenez que pour un jeune de 29 ans... pour lui, c'était une catastrophe, puis ça le serait pour n'importe qui. Par contre, dans le rapport du coroner, que vous pouvez voir, le jeune disait: Bien, si quelqu'un m'avait averti que je pouvais mettre ma famille en danger, j'aurais réparé l'auto, alors je suis tout à fait pour l'inspection d'entretien.

Bien, M. le ministre, ça n'arrive que dans des endroits où on ne fait pas cette inspection-là. Et, quand on fait l'inspection, on assure que ces problèmes-là sont éliminés à toutes fins pratiques. Alors, si ce n'était que pour sauver quelques vies, déjà ça vaudrait beaucoup. Mais, si on n'agit pas sur le parc automobile, vous le savez très bien, on ne pourra jamais atteindre nos objectifs de réduction de la pollution de l'air, que ce soient le smog, les pluies acides ou la réduction des gaz à effet de serre. Alors, on a à peu près un des pires parcs automobiles présentement au Canada, sinon en Amérique. On a beaucoup à gagner d'un programme d'inspection à tous les points de vue.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. McDonnell.

M. McDonnell (Claude): Oui. Peut-être pour répondre un peu plus précisément à M. le ministre, effectivement les toutes dernières... Parce qu'on en a effectué des milliers et des milliers, mais en 2010 il y en a eu qui ont été faites dans le cadre d'une étude qui était menée par l'Agence de l'efficacité énergétique et par le MDDEP. À ce moment, 600 véhicules ont été inspectés de façon très approfondie. Ces inspections-là étaient faites dans les règles de l'art, et on appliquait un protocole qui serait similaire au protocole suggéré en vue du PIEVA.

Comme l'avait souligné M. Bélisle, les gens venaient sur une base volontaire. On peut supposer que les propriétaires de véhicules qui étaient vraiment mal en point n'osaient pas se présenter. Donc, les résultats qu'on a, on les considère quand même comme conservateurs, et dans les faits peut-être que la situation est pire. Mais ces résultats-là font état que 26 % des véhicules auraient échoué à l'inspection. Et, on s'entend, les véhicules qui ont été inspectés étaient des véhicules de six ans d'âge, de six à 25 ans, non pas de huit ans mais bien de six ans. Alors, si c'était de huit ans et plus, on pourrait s'attendre à des résultats encore plus élevés.

Également, certains détracteurs disent que nos inspections sont faites sur des vieux, vieux véhicules, c'est normal qu'ils échouent. Eh bien, dans le cadre des inspections 2010, la moitié des véhicules étaient des véhicules des années 2000, et presque la majorité des autres étaient des véhicules de la fin des années 90. On en avait juste quelques-uns, sur les 600, qui étaient des années début 90 ou 80. Et 26 %, donc, de ces véhicules-là de six ans et plus ont échoué. Mais, quand on regarde pour ce qui est des véhicules de 10 ans et plus, c'est 33 %. Un véhicule sur trois échouerait le test, principalement parce que le «check engine», le fameux témoin d'anomalie, était allumé. Alors, voilà, grosso modo.

Il y a d'autres données également qui sont présentes dans notre mémoire. On voit que l'état général du véhicule, lorsqu'il était soulevé sur pont élévateur... 42 % étaient soit mauvais ou très mauvais; des problèmes au filtre à air, 39 %; les boucliers thermiques du convertisseur catalytique, qui est très important pour le maintenir en état, 35 %; la pression des pneus, soit dit en passant, la pression des pneus qui est très importante pour ce qui est de la consommation d'essence et des GES, bien, 32 % des véhicules, la pression des pneus était mauvaise. Bref, ces cliniques-là ont révélé un parc automobile qui est hors de contrôle en ce moment puis qui nécessite d'être contrôlé.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Très bien. Vous savez que, si nous avons présenté ce projet de loi, c'est que nous pensons qu'il y a un besoin très évident, pour nous, évidemment, de lutter contre ces émissions qui sont nuisibles pour la santé. C'est fondamental. L'une des critiques qui revient le plus souvent, et j'aimerais certainement vous entendre là-dessus, c'est qu'on nous revient en nous disant toujours que... Oui, ce n'est pas un mauvais principe, ce programme-là n'est pas un mauvais programme, mais vous vous attaquez aux gens qui ont le moins d'argent, vous vous attaquez aux gens... Et je sais, M. Bélisle, que vous avez expliqué, puis on a eu l'occasion d'en parler, vous avez parlé évidemment des économies d'essence d'un véhicule bien entretenu. Je comprends très bien ça, et il n'y a pas de problème, en ce qui me concerne, ce sont des explications extrêmement valables.

Ma question... Parce que vous avez l'expérience depuis nombre d'années dans ce domaine. Je pense qu'un des enjeux qui sera certainement important dans ce projet de loi là, c'est d'être capable de faire en sorte que le consommateur ne soit pas floué. Les gens ont peur, dans ce qu'on a entendu jusqu'ici, que, par exemple au niveau de l'inspection, on les force à faire des réparations qui ne sont peut-être pas nécessairement de nature environnementale. Alors, entre l'inspection et, si on veut, la réparation mécanique comme telle, comment vous voyez ce système-là fonctionner, d'après votre expérience?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Bélisle.

M. Bélisle (André): Bien, il y a deux aspects à cette question-là. L'aspect technique, je laisserai mon collègue Claude...

M. le ministre, c'est le monde à l'envers. Les gens nous disent: Écoutez, le pauvre monde vont payer plus cher. Bien, c'est les véhicules les plus vieux, les plus mal en point qui gaspillent le plus d'énergie. Donc, le pauvre monde gaspille de l'argent au lieu de maintenir un véhicule plus en ordre. C'est une mauvaise conception de la réalité. Tout le monde sait qu'un véhicule bien entretenu ou qu'un moteur bien entretenu fonctionne mieux, consomme moins. Bien, maintenant, il y a des légendes urbaines, là, qu'on continue à alimenter pour faire accroire que ce serait juste aux dépens des pauvres gens. Je vous rappellerai, M. le ministre, tantôt je parlais de deux véhicules, en 2004, dont neuf personnes se sont ramassées à l'hôpital pour intoxication au monoxyde de carbone. C'étaient de pauvres gens dans des Plymouth Voyager 1989 en 2004. Ce n'était pas du monde riche, ça. Eh bien, il y a du monde pauvre qui ont perdu des enfants à cause de ça. Alors, il faut revenir un peu à la réalité.

Maintenant, pour l'aspect contrôle d'un programme comme ça, je vais laisser mon collègue Claude vous expliquer. Il y a toutes sortes de manières de contrôler ça. Ça se fait partout dans le monde. On n'a pas besoin de réinventer la roue.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. McDonnell.

M. McDonnell (Claude): Merci. Bien, on propose d'ailleurs dans notre mémoire plusieurs façons d'aider la réparation, de contrôler les ateliers, et tout ça. D'abord, une des façons, c'est de monter une banque de données universelle qui serait disponible pour les ateliers de réparation. On sait que souvent les véhicules ont les mêmes types de problèmes. Le diagnostic des problèmes sur les systèmes antipollution est rendu très complexe, parce que les systèmes antipollution, c'est de l'informatique beaucoup, c'est aller en quête d'informations techniques sur les sites des fabricants, et ainsi de suite. Alors, à l'exemple de différentes juridictions où il y a des programmes, on propose la création d'une banque de données universelle

qui serait accessible aux réparateurs, de façon à faciliter leur cheminement dans le diagnostic. En réduisant le temps de diagnostic, on réduit beaucoup le coût de réparation.

Également, un peu à l'exemple de la Colombie-Britannique, pour rassurer la population, on propose la mise en place d'un système public d'évaluation des ateliers de réparation. La façon dont ce système public là fonctionne, c'est que les gens peuvent aller faire réparer leurs véhicules où ils veulent, mais, s'ils vont dans un atelier de réparation — je ne parle pas des endroits pour les inspections, mais bien pour faire réparer — s'ils vont dans un atelier accrédité, après avoir fait les réparations, lorsqu'ils se présentent à la seconde inspection pour vérifier si le véhicule est bel et bien réparé correctement, s'ils passent et ils réussissent la seconde inspection, l'atelier qui a fait les réparations est crédité d'une réussite, et ça, c'est affiché. On a des exemples ici, je pourrais vous en donner, où il est dit que tel garage a 73 %, tel autre garage a 97 %, et ainsi de suite. Donc, cette façon-là de procéder rassure la clientèle, ça, également, favorise une saine concurrence entre les ateliers, de façon à ce qu'ils se dépassent, de façon à ce qu'ils donnent un bon service. Cette façon de fonctionner là nécessite une accréditation pour les ateliers. Pour qu'ils aient accès à la banque de données, ils devraient être accrédités. Pour pouvoir voir leurs taux de réussite affichés, ils devraient être accrédités également. Donc, ça permet un suivi sur les ateliers de réparation.

● (14 h 40) ●

Ces ateliers de réparation là qui seraient accrédités, c'est également important en vue d'une autre mesure qui peut être envisagée. D'ailleurs, on propose au gouvernement d'envisager ce qu'on appelle une limite de coûts à la réparation, à savoir que les gens peuvent dépenser jusqu'à un certain montant pour effectuer des réparations et, au-delà de ce montant-là, même si le véhicule ne réussit pas l'inspection, ils ont le droit de circuler, pas nécessairement pour deux ans mais au moins pour une période de un an, et au bout de un an ils pourront compléter les réparations. Ça existe en Ontario, ça existe en Colombie-Britannique.

Le point déterminant, dans cette limite de coûts à la réparation, est le montant fixé. Il ne faut pas qu'il soit trop bas parce que sinon les réparations ne seront pas effectuées, et le programme n'aura pas d'efficacité. Il est donc important de faire des recherches approfondies. Pour ça, on peut prendre l'exemple des différentes juridictions et analyser. Généralement, l'étalon, c'est le prix d'un catalyseur et le prix de l'installation. Donc, ça varie de 450 \$ à 600 \$, par exemple. Au-delà de ce coût... Avec un 450 \$ à 600 \$, on peut s'assurer que la majorité des véhicules vont être correctement réparés et qu'au-delà de ce montant, bien, ce que ça fait, c'est qu'on évite aux gens les moins fortunés de ne pas avoir à payer 800 \$ ou plus dans une même année. Alors, c'est un type... c'est la mesure la plus courante qui est employée dans le monde, d'ailleurs, pour différentes raisons. Parce qu'à court terme peut-être qu'elle réduit un peu l'efficacité du programme, mais, à moyen terme ou à long terme, les programmes redeviennent efficaces, parce qu'à la longue ces véhicules-là sont réparés de toute façon, et les réparations les plus coûteuses en viennent à être effectuées. Ou, dans le cas des véhicules pour lesquels il n'y a vraiment rien à faire, même si ce n'est pas le but du tout du programme, bien dans le cas des véhicules pour lesquels il n'y a vraiment rien à faire, bien ils sont retirés de la route, quand ils sont vraiment finis, grâce à des programmes comme Faites de l'air! justement.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Très bien. Si je vous suis, en fait, ce que vous voudriez avoir... Il y a un site pour les hôtels, par exemple, qui s'appelle le *TripAdvisor*, et, quand vous voulez aller dans un hôtel, vous lisez les commentaires des gens là-dessus. Et c'est un peu ce dont on parle, quand on parle de feed-back qui est donné, si on veut, à ce niveau-là.

Maintenant, l'autre aspect dont vous parlez, c'est ce que... si je comprends bien, on appelle ça le «waiver», là, pour employer... le passe-droit, si on veut.

M. McDonnell (Claude): ...le «conditional pass».

M. Arcand: «Conditional pass». O.K. Est-ce que vous suggéreriez que l'on mette ce plafond-là ou qu'on ait une espèce de plafond même dans le cas d'une revente? Parce que ce dont on parle dans ce projet de loi, ce n'est pas une inspection pour tous les véhicules de huit ans et plus. C'est lorsqu'il y a une vente de huit ans et plus. Alors, est-ce que ce passe-droit là s'appliquerait, d'après vous, aux véhicules de huit ans et plus lors d'une revente?

M. McDonnell (Claude): Moi, je recommanderais...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. McDonnell.

M. McDonnell (Claude): Pardon. Merci. Je le recommanderais plutôt dans le cas d'un huit ans généralisé. Parce que, voyez-vous, nous, à l'AQLPA, ce qu'on défend, c'est que le huit ans et plus à la revente devrait être considéré comme une première étape seulement. Nous, vraiment, on défend le fait que le plus rapidement possible, si possible en dedans de deux ans, que le PIEVA soit généralisé à tous les véhicules de huit ans, et dans ce cas on recommanderait l'utilisation d'une limite de coûts à la réparation.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Bélisle.

M. Bélisle (André): Je pense qu'il y a quelque chose qu'il faut considérer ici. Dans le cas des véhicules à la revente, un propriétaire pourrait ne pas vouloir vendre son véhicule et continuer à avoir un véhicule qui pose problème. Donc,

c'est pour ça qu'on insiste sur un programme d'inspection pour huit ans le plus rapidement à l'ensemble des véhicules. Parce qu'à ce moment-là qu'est-ce qu'on fait avec les véhicules? Donner une passe conditionnelle, ou «conditional pass», pour six mois, huit mois ne permettrait pas de vendre un véhicule conforme, alors là on aurait un problème. Alors, pour nous, on pense que, dans le cas d'un véhicule à la revente... ne devrait pas être revendu s'il n'est pas conforme. Ensuite, bien, il faut absolument, le plus rapidement possible, aller pour l'ensemble des véhicules de huit ans.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre, il vous reste une minute, une demi-minute.

M. Arcand: O.K. Moi, ma question, c'est... Parce qu'on parle... J'ai regardé, j'ai fait un peu une analyse, là, de ce que ces waivers-là peuvent coûter. Donc, je comprends très bien qu'on n'en parlera pas, dans le cas d'une revente, de cette question-là. Mais quand même, selon ce que vous savez, quelqu'un dont le véhicule, sur le plan environnemental, n'est pas en bon état, est-ce que ça coûte très cher? C'est le convertisseur catalytique, là, qui est probablement le coût le plus élevé. Ou est-ce qu'il y a d'autre chose à part ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Bélisle.

M. Bélisle (André): Non, ce qui... Bon, là, on est dans le contexte des véhicules de huit ans à la revente. Ce qu'on sait, c'est que la grande majorité des véhicules...

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est terminé. À moins qu'on laisse continuer, finir votre... Finissez rapidement votre réponse, monsieur...

M. Bélisle (André): Oui. La grande... Bien, pardon. La grande majorité des véhicules n'auront besoin que d'une mise au point assez importante, là, bon, de différentes pièces, mais quand même cet argent-là va être récupéré par l'essence non gaspillée. Maintenant, quand on arrive au catalyseur, bon c'est un petit peu plus important, mais quand même on parle de montants qui vont varier autour de 500 \$ à 600 \$, parce que là on parle de véhicules, mettons, de véhicules plus âgés.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. Je cède maintenant la parole au porte-parole de l'opposition officielle en matière d'environnement, de développement durable et de parcs, M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, bonjour, M. Bélisle, M. McDonnell. Je reconnais aussi d'autres personnes de votre association qui sont dans la salle, alors qu'ils se considèrent aussi salués.

Je faisais remarquer tout à l'heure, dans mes remarques préliminaires, que le projet de loi est de nature générale. Bon, il accorde des pouvoirs très généraux au ministre, et tous les paramètres d'un éventuel programme sont à fixer plus tard dans de la réglementation. Alors, moi, je voudrais savoir: Est-ce que vous verriez d'un bon oeil que le projet de loi soit amendé de façon à ce qu'on puisse mettre des dates limites, des dates maximales? Par exemple, je ne sais pas... Puis vous pourriez nous dire qu'est-ce que vous considérez qui pourrait... Si oui, qu'est-ce que vous considérez qui pourrait être un délai raisonnable pour qu'on fixe, dans le projet de loi, une date limite à laquelle le programme devra être mis en place, donc que la réglementation devra être mise en vigueur?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Bélisle.

M. Bélisle (André): Bon, premièrement, notre compréhension, c'est que, comme le ministère de l'environnement n'est toujours pas autorisé à contrôler la pollution automobile, il faut autoriser le ministère de l'Environnement à faire sa job, à devenir le garant de la qualité de l'air ou de la bonne qualité de l'air. Donc, je pense qu'on doit faire ça le plus rapidement possible.

Maintenant, les paramètres du programme devront être — comment je pourrais dire? — analysés et revus en fonction des objectifs et aussi du calendrier. Et, pour nous, il semble que, depuis le temps qu'on réfléchit là-dessus, on est capable de passer de la parole aux actes dans les prochains mois, rapidement. Bien sûr, il devra y avoir des précisions d'apportées. Maintenant, on laisse ça à l'Assemblée nationale de fixer la façon de faire. Pour nous, il faut le faire le plus rapidement possible et il faut faire en sorte que le programme qu'on met en place assure le contrôle de la pollution de l'air et protège le consommateur. Maintenant, tout ça, je pense, peut être fait très rapidement.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. Merci. Oui, parce que... Bien, vous savez qu'à partir du moment où on donne le pouvoir au ministre d'adopter un règlement ça ne veut pas dire qu'il va nécessairement l'adopter au cours des prochains mois ou des... Là, ça fait quatre mois que juste le projet de loi n'avance pas, là. Donc, ce ne serait peut-être pas... C'est pour ça que je vous mentionne que peut-être que ce serait une bonne idée qu'on inclue dans le projet de loi un genre de... des «deadlines», là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Bélisle.

M. Bélisle (André): Bien, je ferais juste rappeler à M. McKay que le gouvernement du Québec a déjà dépensé 6 millions de dollars pour mettre en place ce programme-là. En mai 2002, le ministre Boisclair, à l'approche des élections,

a eu peur, n'a jamais fait le travail, mais on a payé pour. Maintenant, on est tout à fait favorables avec l'idée de mettre une date et un objectif rapides et qu'on le fasse une fois pour toutes. Maintenant, est-ce que c'est faisable? Là, je n'ai pas assez d'expérience dans le domaine pour savoir est-ce qu'on peut maintenant, aujourd'hui, décider de l'abroger. Ça, c'est votre travail à vous autres. Mais, nous, ce qu'on sait, c'est que le plus tôt qu'on aura fait ça, bien le mieux l'environnement et la santé des gens vont se porter.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

● (14 h 50) ●

M. McKay: Oui. Bien, pour répondre à votre question, on a adopté pas plus tard que la semaine dernière... Bien, il n'est pas adopté encore, mais on a finalisé l'étude détaillée d'un projet de loi sur les milieux humides et on a convenu d'une date à laquelle une nouvelle législation devra être présentée. Puis c'est aussi très courant de voir, par exemple, dans un projet de loi, l'entrée en vigueur de certains articles. On mentionne: Bon, bien, l'article untel entre en vigueur six mois ou un an après la sanction du projet de loi. Donc, c'est des choses qu'on voit quand même assez couramment.

La même chose par rapport à d'autres paramètres, là. Vous nous mentionnez que ça devrait être une première étape, ça, le huit ans à la revente et ce que le ministre a annoncé. Mais par contre, dans les faits, on peut retrouver ça dans un document qu'il a déposé.

D'ailleurs, Mme la Présidente, est-ce que le document déposé par le ministre, est-ce qu'il va être placé sur le site?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, oui, sur le site. Oui, il a été accepté...

M. McKay: Donc, il va être accessible au public?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, il va être accessible.

M. McKay: D'accord. Donc, outre ce document-là, un tableau qui s'appelle *Principaux paramètres du PIEVA*, il n'y a rien, dans le projet de loi, qui nous fixe de balises de départ. Donc, je me demandais si vous seriez d'accord avec l'insertion, dans le projet de loi, d'un article qui confirme que ce dernier touche, dans une première étape, la revente des véhicules de huit ans d'âge et plus, comme première étape, et qu'on maintienne les pouvoirs réglementaires du ministre pour pouvoir procéder aux autres étapes, éventuellement.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Bélisle.

M. Bélisle (André): Bien, c'est à la base de notre mémoire qu'on procède, dès le départ et le plus rapidement possible, avec les véhicules de huit ans à la revente mais qu'on annonce au même moment qu'en dedans d'une période maximale de deux ans on procède à l'ensemble des véhicules de huit ans... à l'inspection, pardon.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre de L'Assomption... M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. Merci. De la même façon, moi, ce que j'ai retrouvé dans le document déposé par le ministre, c'est qu'on parle d'un coût d'inspection, bon, qui «sera fixé en fonction du nombre d'inspections à réaliser et des coûts d'administration du programme. Il est actuellement estimé à 50 \$. Le prix de la réinspection pourrait être plus bas — entre parenthèses — 25 \$ ou 30 \$.» Moi, il me semble que jusqu'à maintenant on avait surtout entendu parler d'un montant de 60 \$. Mais je me demandais si vous jugez qu'il serait... si vous seriez d'accord finalement à ce que... Parce qu'on a entendu aussi, chez les gens qui sont plutôt opposés, là, on a entendu des montants quand même significativement plus élevés. Alors, est-ce que vous pensez qu'un montant de 60 \$, effectivement, ça correspond à... ou 50 \$ à 60 \$, ça correspond à la réalité? Et, si oui, est-ce que vous seriez d'accord pour que ce coût-là initial soit inclus dans le projet de loi, de façon à ce qu'on puisse sécuriser tout le monde tout en maintenant... Je pense que, c'est sûr, dans le temps, ces inspections-là vont évoluer. Peut-être qu'on voudra ajouter des tests et donc que ça pourra peut-être coûter un peu plus cher dans le futur ou ça va devoir être indexé. Ou à l'inverse peut-être que la technologie d'inspection pour les méthodes de test, la technologie va peut-être évoluer, puis éventuellement ça va coûter moins cher, donc le ministre pourra, par règlement, modifier le coût, mais qu'on puisse partir au moins avec une balise.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Bélisle.

M. Bélisle (André): Bien, je pense qu'il faut bien considérer qu'on est dans un programme qui va se développer par étapes. Et la première étape de huit ans à la revente, comparativement à de huit généralisé, il y a une très grande différence dans le nombre de véhicules. Donc, il m'apparaît boiteux, d'une manière, de fixer un prix au départ et de créer, dans l'esprit des gens, une attente que ça ne changerait pas. Et ça pourrait causer la situation contraire où on est obligé de mettre un prix plus important au départ et après, peut-être, ne pas être capable de le rétablir. Je ne suis pas sûr, personnellement, que ce serait une façon qu'on appuierait.

Par contre, oui, on a entendu toutes sortes de choses. Il y a des gens qui ont émis des commentaires comme s'ils connaissaient l'ensemble des paramètres du programme et la façon que tout va fonctionner avant même que ça soit discuté. Alors, je pense qu'on doit être un peu plus prudent et ne pas vraiment porter... ou ne pas accepter de jugement prématuré comme ça.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. Bien, en fait, c'est peut-être un peu compréhensible aussi dans la... que différentes personnes lancent différents paramètres, parce que la réalité, c'est que, dans le projet de loi, il n'y en a aucun. Donc, le projet de loi donne le pouvoir au ministre de faire, en gros, qu'on... D'une certaine façon, là, si vous vous mettez à la place d'un parlementaire, le ministre demande en quelque sorte un chèque en blanc, parce qu'il n'y a aucun paramètre qui est fixé dans le projet de loi, tout va être déterminé par le ministre par règlement, et rien ne va devoir éventuellement revenir... Donc, c'est pour ça que le prix maximum... Je sais que, bon, ça a été fait notamment pour les cours de conduite. En même temps, les cours de conduite, c'est un peu comme les tarifs dans les garderies, là, des fois il y a du monde qui sont assez créatifs, imaginatifs pour imaginer toutes sortes de frais afférents, là. Dans le cas des garderies, c'est des... je ne me souviens plus, il y avait, pour des cours, certains programmes éducatifs. Dans le cas des cours de conduite, je pense, il y a certaines compagnies, elles vont charger 100 \$ le manuel qui est obligatoire pour le cours. Donc, d'une part, on voit que c'est contournable, mais en même temps, s'il n'y a aucune balise de fixée, ça peut être n'importe quoi. Donc, je pense que l'expérience nous a démontré qu'à partir du moment où on ne fixe pas de balise ça peut être toutes sortes de choses, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. McDonnell?

M. McDonnell (Claude): S'il vous plaît. Merci. D'abord, on s'entend, à notre avis, il faudrait que le prix soit le même pour tout le monde partout au Québec, hein, que ce soit un prix déterminé. Maintenant, si on doit l'inclure dans la loi, je ne suis pas convaincu que ce soit même possible maintenant, parce que, bon, il est proposé que le gouvernement fasse affaire avec un gestionnaire, qu'il y ait des appels d'offres et que l'accréditation des ateliers, que les aspects techniques, et ainsi de suite, soient confiés à un gestionnaire. Ces appels d'offres là et puis confier le mandat de voir à l'application de la loi, de gérer les accréditations des équipements, et ainsi de suite, là, ne se feront qu'un coup que le règlement sera adopté. Et c'est, je pense, en travaillant avec ce gestionnaire-là qu'il va être possible de déterminer le prix.

Alors, le déterminer maintenant, d'une façon précise, je ne peux pas vraiment répondre à savoir si c'est possible. Je peux recommander, par contre, de s'assurer que le prix soit fixe partout au Québec, de ne pas faire comme dans certains États où c'est laissé au choix puis à la compétition entre les ateliers. Parce que, bon, en région, il y en a qui pourraient se retrouver où ils auraient comme un quasi-monopole dans leurs régions, pourraient en profiter, par exemple, pour avoir des prix qui seraient beaucoup trop exorbitants. Et je recommande aussi que le prix soit fixé vraiment pour assurer les frais d'inspection et la gérance du programme, et sans plus. Parce qu'une des inquiétudes de la population, qu'on voit, c'est que, ah, c'est une taxe déguisée. Bien non. Écoutez, entendons-nous, là, les sous qui seront perçus serviront à gérer le programme et à faire les inspections, point.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Bélisle, vous vouliez rajouter?

M. Bélisle (André): D'un autre côté, on a une garantie bien simple, là, on est à l'ère de la communication. Tout le monde sont capables de comparer le prix des inspections en Ontario, en Colombie-Britannique et dans différents États autour de nous et regarder si au Québec on est dans un autre monde ou si on est réaliste. Alors, je pense que ça aussi, ça amène une certaine garantie. On ne pourrait pas avoir des coûts d'inspection qui sont deux, trois fois plus élevés que chez nos voisins.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

● (15 heures) ●

M. McKay: Oui. Je retiens en tout cas que le projet de loi pourrait spécifier que le prix doit être le même à travers le... sur tout le territoire, d'une part, et que, d'autre part, le règlement pourrait fixer ce prix-là en fonction des autres paramètres dans le règlement, ce qu'on ne retrouve pas dans le projet de loi, je crois, actuellement.

Vous parlez d'un comité consultatif pour pouvoir suivre la mise en oeuvre du projet de loi et éventuellement faire des recommandations. Est-ce que vous pensez qu'il serait pertinent que la commission parlementaire compétente de l'Assemblée nationale du Québec se penche sur ce rapport-là, se penche sur ces recommandations de façon à pouvoir aussi venir bonifier, là, puis s'assurer que tout ça ne se joue pas juste entre un comité consultatif et le gouvernement, là, donc, potentiellement... pas derrière des portes closes, là, c'est un peu péjoratif, mais, je veux dire, lui ajouter un caractère plus public et...

Une voix: ...

M. McKay: Pardon?

Une voix: ...

M. McKay: Oui, bien, transparent mais aussi plus solennel, plus institutionnel, en passant par une commission comme on le fait aujourd'hui, comme on l'a fait notamment lorsqu'il a été le moment d'établir la cible pour les objectifs de réduction de gaz à effet de serre du gouvernement. Bien, dans le projet de loi, on a fait ajouter une consultation de la commission parlementaire sur la question d'établir la cible. Alors, est-ce qu'il serait pertinent d'avoir aussi une consultation parlementaire, un peu l'équivalent, pour évaluer la mise en oeuvre du programme d'inspection des véhicules automobiles?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Bélisle, il reste deux minutes.

M. Bélisle (André): O.K. Bien, une chose est certaine pour l'AQLPA, tout engagement de la société et des sous des contribuables doit se faire dans le respect des contribuables et dans la plus grande transparence, et il faut pouvoir démontrer que ça fonctionne, et il faut pouvoir contrôler. Maintenant, est-ce que l'idée d'avoir une commission parlementaire, j'imagine, sur une base annuelle serait une bonne façon? Je me garde une certaine gêne là-dessus, là, parce que ça serait lourd pas mal, quant à moi. Mais, oui, il faut que ça soit absolument public, transparent, que les gens puissent suivre de façon très assidue, très rapprochée pour savoir est-ce que ça marche, est-ce que les ateliers auxquels on fait affaire, comme Claude expliquait tantôt, font du bon travail ou pas. Tout ça, là, doit être très transparent.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Une minute, M. McDonnell.

M. McDonnell (Claude): Oui, simplement apporter une précision. Lorsqu'on parle d'un comité consultatif, nous, là, ce qu'on recommande, c'est un coup que le règlement sera adopté, hein, c'est pour assurer l'évolution vers les prochaines étapes. Parce que le travail de consultation en comité a déjà été fait, les recommandations ont été remises au gouvernement en vue de l'étape 1, et c'est la principale recommandation. Alors, c'est pour les étapes ultérieures.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Une demi-minute, M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui, bien, je pense qu'avec ce que vous venez de dire ça vient appuyer le fait que... Entre les étapes, je ne parle pas une fois par année, là. Comme, quand on a établi les objectifs de réduction de gaz à effet de serre, on ne les révisé pas à chaque année. Par contre, si on voulait les réviser, je pense qu'on devrait revenir devant la commission pour pouvoir refaire... tu sais, réassocier la société civile à la décision. Et, ce que vous mentionnez, les choses ont été remises au gouvernement voilà plusieurs années...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci.

M. McKay: ...mais, comme il n'y a jamais eu de discussion publique en commission parlementaire...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le député.

M. McKay: ...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vous remercie.

M. Bélisle, M. McDonnell, je vous remercie de votre présence. Et j'inviterais l'Association canadienne des automobilistes... Oui, M. Bélisle?

M. Bélisle (André): J'avais apporté un petit quelque chose ici, là, pour meubler l'esprit des parlementaires, pour bien savoir de quoi on parle, parce qu'on entend toutes sortes de légendes urbaines. Alors, je me disais: Ça serait peut-être bon de savoir de quoi on parle.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. Merci. Vous pouvez les déposer.

On va suspendre quelques minutes pour attendre après l'Association canadienne des automobilistes.

(Suspension de la séance à 15 h 3)

(Reprise à 15 h 5)

La Présidente (Mme L'Écuyer): À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue à CAA-Québec. Je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour votre présentation, le gouvernement, 17 minutes pour les échanges, et l'opposition officielle, 17 minutes. Je vais demander de vous identifier pour fins de transcript. Et, sans plus tarder, nous allons... je vous invite à vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent, à nous faire votre exposé. Vous disposez de 10 minutes. Allez-y.

Association canadienne des automobilistes (CAA)

Mme Gagnon (Sophie): Merci beaucoup. On va faire vite. Alors, Mme la vice-présidente, M. le ministre, membres de la commission, bonjour. Je suis accompagnée, à ma gauche, par Me Isabelle Godbout, qui est analyste senior chez nous, et, à ma droite, par M. Pierre Beaudoin, qui est directeur principal, Services techniques, et, je dirais même, le grand manitou chez nous, l'expert et éminence grise de cet important projet. Il en connaît les tenants et les aboutissants et a fait beaucoup de suggestions intéressantes.

Ça fait longtemps que CAA-Québec...

Une voix: ...

Mme Gagnon (Sophie): Et je suis — pardon, excusez-moi — Sophie Gagnon...

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est pour fins de transcript. Merci.

Mme Gagnon (Sophie): Oui, absolument. Sophie Gagnon, vice-présidente adjointe aux Relations publiques et Affaires gouvernementales chez CAA-Québec.

Alors, ça fait longtemps que CAA-Québec, soucieux de l'utilisation rationnelle de la voiture, est conscient que, pour chaque kilomètre parcouru, il y a un coût monétaire et environnemental, tant pour les individus que pour la collectivité. Au fil des ans, on a d'ailleurs tenu énormément de cliniques gratuites de vérification des émissions polluantes pour justement sensibiliser la population aux bienfaits de conduire avec un véhicule bien entretenu. Donc, ce n'est pas d'hier qu'on connaît ces choses-là. Et on effectue également de fréquentes activités de sensibilisation à l'éducation à l'écoconduite. On est vraiment, là, au ras des pâquerettes dans le champ, si je peux m'exprimer ainsi, là, pour parler aux automobilistes et faire en sorte qu'ils adoptent de bonnes habitudes.

Et c'est pour ça qu'on se montre en accord avec le projet qui est sous étude actuellement, de faire inspecter son véhicule sur le plan environnemental. D'ailleurs, un récent sondage qu'on a fait auprès de nos membres, en janvier 2012, indiquait que 70 % des répondants se montraient favorables à une inspection obligatoire des voitures de plus de huit ans... de huit ans et plus au moment d'un changement de propriétaire. Et je tiens à préciser cet élément parce qu'il faut dire que l'appui de CAA-Québec, à ce stade-ci, se situe strictement dans l'implantation de cette première étape, soit au moment du changement de propriétaire.

Selon nous, il est beaucoup trop tôt pour envisager les autres phases dévoilées par le ministre en décembre dernier, à savoir l'inspection systématique aux deux ans des véhicules de huit ans et plus et le jumelage éventuel avec une inspection mécanique. Et c'est un peu à l'instar de ce qu'on a vu avec les photoradars. Nous pensons qu'il faut d'abord implanter une première étape, crédibiliser ce programme-là, en tirer les bénéfices, les rendre publics, et par la suite on est capable d'aller plus loin si bénéfices il y a pour l'ensemble de la collectivité.

Alors, pour que cette mesure soit acceptée par la population, elle doit être très bien expliquée et implantée, sous le signe de la transparence et de la qualité. On pense que le ministre est peut-être allé un peu trop loin en projetant dans l'avenir, là, les prochaines étapes, ce qui a fait peut-être passer plus difficilement le projet, initialement.

On a identifié des bénéfices certains pour ce projet-là. On a identifié quatre bénéfices collectifs et quatre bénéfices individuels.

Rapidement, je dirais que le premier bénéfice collectif tient à la diminution de la pollution. Le programme, selon nous, est de nature à réduire de façon tangible les gaz polluants émis par les voitures automobiles, que ce soient le monoxyde de carbone, les hydrocarbures, les oxydes d'azote. Et, à titre d'exemple, une seule sonde d'oxygène défectueuse sur un véhicule peut faire augmenter ses émissions de monoxyde de carbone de plus de 75 %. Et, même si c'est difficile d'évaluer par un chiffre précis les bénéfices attendus au Québec, on est convaincu qu'il y aura un gain marqué pour le Québec, comme ça a été le cas ailleurs au Canada et dans le monde.

Et évidemment la réduction globale des émissions de gaz polluants sera proportionnelle aux critères de passage qui seront retenus dans l'éventuel programme. Et, pour nous, c'est important de s'inspirer peut-être plus de l'exemple de la Colombie-Britannique que de l'exemple de l'Ontario. Et surtout il y a eu beaucoup de comparaisons avec les résultats 12 ans après la mise en place d'un système comme ça. Nous, on pense qu'il faut vraiment se coller aux premières années, qui sont les plus porteuses. Donc, c'est ça.

Le deuxième bénéfice qu'on a identifié, on pense que ce programme-là est de nature à induire de 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 bénéficier d'importantes économies de carburant et d'épargner globalement cette ressource de plus en plus précieuse et chère.

● (15 h 10) ●

On pense aussi que ça va augmenter la durée de vie des véhicules. On a beaucoup de chemin à faire au Québec, de ce côté-là. Selon la firme spécialisée dans le domaine de l'automobile Dennis DesRosiers, les véhicules aux États-Unis parcourent jusqu'à 100 000 kilomètres de plus que ceux du Canada et ont une durée de vie, là, qui est plus longue, et on pense que... Puis d'ailleurs on sait qu'aux États-Unis en moyenne chaque véhicule va avoir 4,5 propriétaires, alors que c'est 3,5 propriétaires au Québec, au Canada. Et, si on parvenait à réduire cet écart ne serait-ce que de 50 % par un meilleur entretien, on pense qu'un véhicule serait sur nos routes pendant trois années de plus, ce qui est non négligeable.

Le quatrième bénéfice tient aussi à la rationalisation en matière de mise à la ferraille. Pour nous, c'est important de dire qu'il faut travailler à réduire le mythe pernicieux voulant que le fameux PIEVA, sur lequel on travaille, soit destiné à réduire... à retirer systématiquement de la route les vieux véhicules. Au contraire, ce programme-là doit viser à permettre de rouler le plus longtemps possible avec un véhicule plus âgé qui consommera, bien sûr, le moins de carburant et qui polluera le moins possible. Et cet aspect-là est très important à communiquer pour l'acceptabilité sociale du programme.

Quant aux bénéfices individuels pour le consommateur, là encore on en a identifié quatre. Tout d'abord, on pense qu'il est de nature à assurer d'avoir, d'acheter un véhicule usager mieux entretenu, de meilleure qualité. Alors, il faut rappeler, bien sûr, qu'une voiture mal en point peut consommer jusqu'à 30 %, 40 % de plus de carburant. Et, si on se place dans une situation d'un véhicule de catégorie intermédiaire, ça peut représenter, sur une base annuelle, 350 \$. On a fait plusieurs calculs. Il y en a en annexe de ce mémoire, d'ailleurs.

On pense aussi que, pour le vendeur, ça lui permettra d'avoir une meilleure valeur à la revente. Étant incité à bien entretenir sa voiture, il pourra maximiser sa revente. Et bien sûr il aura épargné tout au long de son usage en consommant moins de carburant.

Troisièmement, pour nous, c'est une occasion d'en savoir plus sur l'intégrité générale du véhicule pour les acheteurs des véhicules plus âgés. Et, même si ce type d'inspection ne comporte pas de vérification mécanique poussée, on estime qu'avec le PIEVA ça constitue une belle occasion de vérifier du coup l'intégralité, en fait l'intégrité générale du véhicule, et on va s'assurer ainsi qu'aucune défaillance — M. Bélisle en a parlé aussi — n'est à prévoir et qu'il faut donc... ça vaut donc la peine de procéder aux réparations qui seraient nécessaires.

Enfin, pour nous, il y a un bénéfice individuel. On pense que la protection des automobilistes les moins fortunés sera assurée. On attribue malheureusement au PIEVA 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 assurera à ces acheteurs souvent jeunes, les plus jeunes, ou des gens moins à l'aise financièrement l'acquisition d'un véhicule qui consomme et pollue moins. Un jeune conducteur qui achète sa première voiture, par exemple, sera heureux d'avoir l'assurance que ce véhicule a reçu l'entretien nécessaire, au lieu de découvrir un peu plus tard une consommation toujours à la hausse et une nécessité de faire des réparations parfois imprévues et coûteuses.

La deuxième partie du mémoire s'attarde à... Alors, on s'attarde à différents aspects, là, qui sont souvent évoqués par des gens qui sont réticents sur ce programme-là, que ce soient la technologie, le coût et la nature des réparations, l'inspection, qui est pour tous, hein? On dit que c'est injuste de faire payer une majorité pour une minorité de gens qui sont un peu plus délinquants. C'est malheureusement le propre d'un système qui vise à assurer généralement un entretien meilleur de nos véhicules. Alors, on s'est attardés, dans notre mémoire, à tous ces éléments-là.

Mais on aimerait, dans la minute et demie qu'il me reste, élaborer certains points qui devront être précisés par voie de règlement, entre autres la question... Évidemment, on pense que dans le règlement, à ce stade-ci, on devrait faire état seulement du programme au moment du transfert de propriété du véhicule pour ne pas effaroucher les gens. Ensuite, le certificat devrait comporter une validité d'une année pour éviter que, si le véhicule, dans cette période-là, est envoyé à la... est revendu, on soit obligé de refaire une inspection. Nous aussi, on pense que les frais exigibles pour une telle inspection devraient se limiter à 60 \$. Et on pense qu'il y a un aspect très important qui devrait être visé dans cette inspection-là, à savoir une première partie, qui représente à peu près la moitié des coûts, qui viserait à s'assurer de l'intégrité générale du véhicule et une deuxième partie qui toucherait l'inspection environnementale. On pense que le ministère du Développement durable et de l'Environnement devrait s'inspirer de l'exemple de la Colombie-Britannique et du New Jersey, avec des tests de type On-Board Diagnostics, OBD, plutôt que ceux qui prévalent en Ontario. Et il faudrait, bien sûr, définir des normes québécoises de contrôle des émissions, selon les années-modèles des véhicules visés, là, qui soient bien propres au Québec.

Enfin, il y a encore plusieurs autres modalités qu'on recommande pour la réglementation dans notre mémoire. Je vous invite à en prendre connaissance, que ce soient la certification, les organisations qui seraient autorisées à faire ces inspections-là. C'est important. Et je conclurais sur une touche en disant: Pour nous, les mots-clés d'un tel programme demeureront...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): ...la transparence, etc.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci.

Mme Gagnon (Sophie): Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous pourrez continuer lors de la période de questions. M. le ministre, la parole est à vous pour les 17 prochaines minutes.

M. Arcand: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bien, encore une fois, merci de votre intervention, Mme Gagnon, M. Beaudoin, Me Godbout. Alors, bienvenue parmi nous. Et, si je comprends bien votre intervention, dans l'ensemble vous appuyez le projet de loi.

Et, avant de vous poser la première question, je voulais peut-être réagir sur deux interventions... sur deux éléments de votre intervention qu'il serait peut-être bon de savoir. Il est clair que le ministère ne veut pas multiplier pour rien les certificats environnementaux. Donc, lorsque vous me dites que, par exemple, ça pourrait avoir une durée de un an, si jamais le véhicule est revendu après quelques mois, il est clair que, dans notre esprit, on n'exigera pas un autre, disons, certificat environnemental après six mois. Je pense que ça, ça m'apparaît, d'une part, très clair.

Deuxièmement, sur les méthodes pour faire l'inspection, là, ce qu'on appelle l'OBD-2, là, si on veut parler en termes techniques, il est clair qu'au Québec c'est la méthode que nous emploierions, et on m'a informé que l'Ontario arrivait aussi avec ça. Ils étaient un peu en retard puis ils arrivaient avec ça.

J'aimerais peut-être, dans un premier temps, vous poser la question sur le parc automobile québécois, comme je l'ai posée un peu à M. Bélisle tout à l'heure. Est-ce que vous partagez... Parce que ce que les gens de l'AQLPA nous ont dit, c'est que le parc automobile québécois n'est pas en très bon état, est même dans un état qui est probablement pire que dans la plupart des provinces canadiennes ou même États américains, dans bien des cas. Est-ce que c'est une vision qui est partagée par CAA-Québec?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): Je dirais que oui, de façon générale. Il faut aussi, par ailleurs, noter que le parc automobile a un âge, au Québec, moindre que plusieurs provinces ailleurs dans le Canada. On parle de sept années d'âge. Donc, c'est

clair que, pour nous, il y a du travail à faire de ce côté-là et c'est clair aussi qu'un tel programme devrait viser justement l'amélioration de notre performance à ce titre-là. Je pense qu'on est capable de voir... Les voitures sont de mieux en mieux construites, et on est capable certainement de rattraper des moyennes canadiennes et aussi d'aller voir du côté américain les performances. Et ça, c'est un élément qui n'a peut-être pas été suffisamment communiqué. Les gens ont vraiment perçu qu'on voulait mettre à la ferraille des véhicules de huit ans et plus. On l'entend encore régulièrement. Les membres nous font des commentaires à cet égard-là. Et nous, bien, on rame pour essayer d'expliquer qu'au contraire un véhicule bien entretenu va avoir beaucoup plus de durée de vie. Et peut-être que justement l'état du parc auto au Québec... on n'est peut-être pas les champions de l'entretien régulier, et il faut marteler ce message-là, et le PIEVA doit contribuer à ces bonnes habitudes. Pierre, est-ce que tu veux compléter?

M. Beaudoin (Pierre): Bien, en fait, faire voir...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin, vous identifier, s'il vous plaît.

● (15 h 20) ●

M. Beaudoin (Pierre): Oui. Pierre Beaudoin. Écoutez, les voitures sont tellement plus durables, avec le temps, que le parc a migré. En 1993, on comptait 425 000 véhicules de 10 ans et plus, sur la route, et aujourd'hui on en compte plus de 1 million. La durabilité des voitures crée une problématique. Donc, l'entretien nécessaire, la carrosserie, la structure, le châssis, doit durer selon la durabilité des composantes du rouage d'entraînement. Malheureusement, ça ne suit pas. Vous savez, on a comparé les statistiques de M. DesRosiers avec les voitures aux États-Unis. Ne serait-ce que de prolonger de 50 000 kilomètres la durée de vie d'un véhicule, à 16 400 kilomètres par année en moyenne, bien on vient d'avoir un véhicule qui va durer trois ans de plus pour un consommateur. Donc, on donne accès à plus de véhicules en bon état aux personnes qui sont démunies. Et j'ai des données extrêmement intéressantes qui nous proviennent de la CADA. Au Québec, notre parc moyen est de sept années, selon les statistiques de 2010, et au Canada c'est 8,4 années, et aux États-Unis, 9,2 années. Source: M. R.L. Polk. Donc, même par rapport au Canada, on a du chemin à faire.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Bien. Ce programme qui est supposément en existence, c'est-à-dire le programme que l'on veut avoir évidemment, ça a pris plusieurs années avant qu'on en arrive... Est-ce que c'est quelque chose que vous réclamiez depuis longtemps?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): Oui. Merci. Effectivement, ce n'est pas d'hier que CAA-Québec suit ce projet ou enfin milite en faveur d'un meilleur entretien de la voiture, parce que chez nous ce qu'on vise, finalement, c'est une utilisation rationnelle de la voiture. On ne veut pas éradiquer la voiture du paysage québécois, parce qu'on pense que ce n'est pas réaliste, même si on le sait qu'il faut faire la promotion d'énergies plus propres, pour propulser nos véhicules, puis aussi la promotion des transports en commun. On était en commission, en présentation devant la CMM, la semaine passée, pour parler des bienfaits du transport collectif. Il n'en demeure pas moins que les voitures demeureront dans notre paysage. La société est ainsi faite, et le territoire est ainsi grand qu'on en aura besoin.

Et c'est pour ça que nous, on a toujours dit: Si on parvient à faire une démonstration que les voitures peuvent être, en étant notamment bien entretenues, moins polluantes, moins consommatrices d'essence, de carburant, bien on va avoir des gains de ce côté-là aussi, au niveau de la mobilité. Et ça fait, je vous dirais, plus que 25 ans qu'on parle d'un tel projet et, selon nous, on est un petit peu en retard par rapport au reste du Canada. Enfin, il est bien temps qu'on arrive à des programmes comme ça, tout en s'assurant de l'acceptabilité sociale, en adoptant des attitudes de communication, de transparence, de reddition de comptes.

Tantôt, je le mentionnais, on a bien apprécié la façon dont on a procédé du côté des photoradars, des radars photo, où on a fait un premier projet pilote, ce qui pourrait être l'équivalent de la première phase de votre projet, M. le ministre, avec un programme à la revente pendant deux ans. On prend une pause, on évalue les retombées, on les communique, on explique les bénéfices puis, s'il y en a, on est contents, et les étapes subséquentes pourraient, selon nous, être beaucoup plus faciles à implanter. Et on voulait éviter, en disant que notre approbation de ce projet-là est tributaire de la première étape... ce qu'on voulait éviter, c'était d'effaroucher les gens. On veut créer une adhésion sociale, faire une démonstration des bénéfices et ensuite aller plus loin avec ces étapes subséquentes.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: J'aimerais vous poser maintenant toute la question qui est reliée, si on veut, éventuellement à la gestion future de ce programme. Quelle est votre vision de cette gestion future? Comment le gouvernement devrait fonctionner? Et, d'après votre expérience, qu'est-ce qui a été le plus efficace, à votre avis?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): Merci. Pour ces étapes, je passerais la parole à M. Beaudoin, parce que je sais qu'il a fait beaucoup de travail, notamment avec sa participation à la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules. Je pense qu'il a beaucoup à vous dire à cet égard.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Gagnon...

M. Beaudoin (Pierre): Pierre Beaudoin.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

M. Beaudoin (Pierre): Oui, écoutez, mon expérience au niveau du contrôle des émissions date de 1975, où j'étais vérificateur pour le CAA-Québec. Donc, on a fait énormément de cliniques au cours des années et on a eu l'occasion de voir ce qui s'est passé en Californie au début des années 90. On s'est rendus en Colombie-Britannique voir ce qui s'est passé là-bas, on s'est rendus en Ontario et on s'est rendus aussi au New Jersey. Particulièrement au New Jersey, on a constaté que le système est bien rodé. Ça nous a inspiré à justement présenter des éléments de réponse qui, quant à nous, vont assurer une crédibilité au programme et une traçabilité des données.

C'est important, pour nous, qu'à partir du moment où on va vérifier un véhicule et du moment où on va le réparer, qu'on soit capable de suivre qu'est-ce qu'il y a eu de vérifié sur le véhicule, qu'est-ce qui a été noté comme défaillance et qu'est-ce qu'on a apporté comme correction. Et à ce sujet les gestionnaires à qui on a eu l'occasion de parler, au cours des dernières années, ont des solutions qui ont évolué avec les années. Et aujourd'hui on arrive avec un produit vraiment fini, un produit qui va livrer la marchandise. Donc, si on se réfère à des entités qui sont déjà présentes ailleurs en Amérique, on est capable de trouver des réponses vraiment qui vont être adéquates.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Si vous pouvez peut-être plus élaborer sur le programme du New Jersey, vous me dites, est-ce que, par exemple, un garage qui fait la réparation peut aussi faire l'inspection? Comment ça fonctionne?

M. Beaudoin (Pierre): Au New Jersey, vous avez...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

M. Beaudoin (Pierre): Oh! excusez, oui, Pierre Beaudoin. Au New Jersey, vous avez des centres indépendants qui ne font que de la vérification puis vous avez aussi, à d'autres endroits, des garagistes qui peuvent procéder aux réparations et à l'inspection. Il faut éviter le fait de vérifier et d'avoir à revérifier le véhicule. Normalement, les entreprises qui vont procéder aux réparations devraient être en mesure de rendre conforme le véhicule, puis ça, c'est important, pour nous. Il a été vérifié à un endroit, il ne rencontre pas les tests, on va être en mesure de remettre à l'ordre le véhicule et justement de conformer ce dernier, là, de nature justement à éviter une seconde vérification pour un même véhicule. Et ça va prendre des centres qui vont être certifiés, formés, dont le personnel va avoir les compétences et avoir suivi les formations de nature à tenir à jour les compétences.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Les gens qui sont capables de faire ce genre de gestion, si on veut, il y a beaucoup de firmes américaines dans le domaine. Est-ce qu'au Québec des firmes comme la vôtre pourraient assumer ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Gagnon.

M. Beaudoin (Pierre): Pierre Beaudoin, oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

M. Beaudoin (Pierre): Excusez-moi, c'est une question qui nous a été posée. Ce n'est pas le mandat de CAA-Québec d'offrir ce genre de service là. Puis il y a des firmes quand même, même si elles sont américaines... offrent leurs services au Canada. Et, quant à nous, je pense que le premier choix, ça serait au moins de valider les services offerts par ces firmes en raison de leur expertise et des équipements qu'elles ont développés pour faciliter le travail, la traçabilité puis aussi permettre d'avoir des produits de vérification à coûts abordables.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: M. Beaudoin, un des commentaires que j'ai entendus, dans ceux qui évidemment posaient un certain nombre de questions, c'est évidemment relié, je dirais, à l'importance du territoire du Québec, où il y a beaucoup d'espace. Il y a peut-être des régions au Québec qui seraient peut-être un peu moins... si vous me permettez l'expression, où ce serait peut-être un peu plus difficile d'avoir ce genre-là. C'est ce que des gens m'ont dit. Qu'est-ce que vous pensez de ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

M. Beaudoin (Pierre): Oui. Pierre Beaudoin. Écoutez, dans les grands centres, je pense que vous pouvez avoir deux types d'entreprises. Vous pourriez avoir, de façon similaire au New Jersey, des centres qui ne font uniquement que

de la vérification, des centres qui vont faire et vérification et inspection. Puis c'est clair que, dans les plus petites régions, on doit utiliser des centres qui vont combiner vérification et réparation. Est-ce que le programme pourrait être intégré par étapes régionales? Écoutez, ça reste à être évalué par un futur comité consultatif à ce sujet.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Maintenant, lorsque je vous entends, je vois qu'autant vous nous semblez appuyer ce projet de loi avec un certain enthousiasme, autant vous êtes moins enthousiastes quand il s'agit d'aller plus loin, les autres étapes. Je voudrais peut-être savoir de quelle façon vous voyez l'avenir par rapport à ce qui pourrait suivre ce projet de loi.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

M. Beaudoin (Pierre): Écoutez, on parle, à l'année première, de vérifier entre 380 000 et 400 000 véhicules. Pour que les travaux soient adaptés et adoptés par l'industrie, je pense qu'il faut y aller par étapes. Et parler de 400 000 vérifications dans les prochaines années, c'est quand même un travail d'envergure, et on veut s'assurer d'éviter les erreurs. Et, selon nous, c'est un incontournable d'y aller par cette première étape.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Est-ce que, pour vous, il y a une échéance pour l'avenir, est-ce qu'il y a une... Est-ce que vous voyez quand même une suite à ce projet de loi dans, quoi, deux ans, trois ans? Est-ce que vous voyez...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin... Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): Oui. Pour nous, on disait justement que la première étape devait être au niveau du transfert, au moment du transfert de propriété, à la vente d'un véhicule de huit ans et plus. Ce n'est pas pour rien qu'on a recommandé cette étape-là même, parce qu'il faut savoir qu'au fil des années un tel projet avait énormément de difficultés à faire son chemin au Québec, et on rencontrait beaucoup de réticences. Et c'est une solution qui avait été notamment privilégiée par CAA-Québec pour dénouer un peu ce qu'on appelait l'impasse d'un programme d'inspection obligatoire. Et je vous dirais qu'on a senti une plus grande ouverture, notamment du gouvernement, à partir du moment où on a commencé à parler de faire une étape à la revente. Et on pense que cette première étape là est de nature, si elle est bien faite, à crédibiliser le programme d'inspection, à faire prendre une première étape, une première bouchée. Et je pense que, pour la population, c'est une bonne façon de ne pas effaroucher les gens, de leur donner ces bonnes habitudes-là graduellement, au moment de la revente.

Et on pense que justement le grand bénéfice, ça va être d'éviter de transférer sur les épaules d'un nouveau propriétaire le fardeau d'un manque d'entretien du propriétaire actuel. On pense que c'est tout à fait normal que celui ou celle qui a utilisé la voiture, s'il a fait un déficit d'entretien, bien, qu'il l'assume avant la revente, d'une certaine façon. Et, pour nous, c'est clair que cette première étape là... Et il ne faudrait même pas, pour nous, aller plus loin, à ce stade-ci, en disant: Une fois qu'on aura avalé cette bouchée-là, chez nous, on va faire un rapport, on va regarder, on va rendre publics les résultats. Et je pense que... Enfin, d'après les sondages que nous, on a faits, quand on l'explique de cette façon-là, l'acceptabilité sociale est beaucoup plus importante, et c'est mieux compris.

● (15 h 30) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre, il vous reste deux minutes.

M. Arcand: Simplement pour peut-être vous poser la question sur le coût des réparations. Vous avez probablement une certaine expertise sur ces réparations de véhicules, là, qui ne sont pas très bien entretenus. Pour vous, est-ce que vous avez un... Évidemment, on a parlé, là, du coût d'un convertisseur catalytique qui ne fonctionne pas, mais, de façon générale, est-ce que vous avez une fourchette dans laquelle vous seriez à l'aise pour dire: Voici un véhicule de huit ans et plus. Lorsqu'on le vend, là, ce véhicule-là, bon, ne passe pas le test. Ça peut varier entre quoi et quoi, le faire réparer?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin, une minute.

M. Beaudoin (Pierre): Écoutez, un véhicule dont l'état est fortement détérioré, on va parler de réparations pouvant aller jusqu'à plus de 1 000 \$. Par contre, en moyenne, pour refaire, rétablir une mise au point d'un véhicule, on va parler environ de 500 \$. Ce sont des frais quand même qui au niveau économique sont déjà présents. Vous savez, lorsqu'au service conseil ici, à Québec, quelqu'un nous demande le prix d'un véhicule et que ce dernier va le vendre à un particulier, on va tout de suite l'avertir que son prix devrait tenir compte que son véhicule n'est pas préparé au même titre que par un commerce. Et à ce moment-là on parle toujours d'une fourchette de 1 000 \$ environ. C'est les coûts économiques présents.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. Je cède maintenant la parole au député de L'Assomption pour 17 minutes.

M. McKay: Merci, Mme la Présidente. Alors, bonjour. Bienvenue à notre commission. Mme Gagnon, je pense que, lorsque votre temps de parole est arrivé à échéance, vous parliez de la nécessaire transparence. Est-ce que vous aimeriez nous en dire plus?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): Je vous remercie. En fait, oui, j'apprécie cette occasion que vous m'offrez. Nous, ce qu'on voulait dire en conclusion, c'est qu'évidemment le PIEVA, c'est un projet ambitieux qui doit être vu comme un des éléments déterminants dans la recherche de solutions à la pollution automobile au Québec. Et bien sûr, je l'ai mentionné aussi, on doit trouver d'autres moyens efficaces. Je les ai mentionnées, les solutions alternatives à l'essence ainsi qu'à l'automobile elle-même. Et vous assurer... Je pense que les membres de la commission connaissent CAA-Québec et le sérieux de son activité à cet égard-là. On veut demeurer un partenaire actif à tous ces chapitres et vous dire qu'à la lumière de tout ce qui précède, pour nous, tout ce qu'on a dit précédemment, la transparence demeurera un principe fondamental. Il devra y avoir une reddition de comptes auprès du public. Le gouvernement aura le fardeau de la démonstration. Il doit y avoir aussi qualité et efficacité, et donc un mécanisme d'accréditation et de suivi qui seront extrêmement rigoureux. Et finalement la sensibilisation et l'information devront être déployées autour de la première étape, comme on l'a bien mentionné. Tant que celle-ci n'aura pas fait ses preuves, il faut oublier, selon nous, les annonces subséquentes. On va faire peur aux gens. Et ce qu'on voulait dire, c'est que le gouvernement a finalement le devoir de susciter l'adhésion du public à son projet.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. Merci. Ça me permet, dans le fond, un peu d'introduire nos questions, qui vont essentiellement être les mêmes que j'ai posées à l'intervenant précédant, c'est-à-dire... Bon, vous, à partir du moment où vous proposez que l'étape... Premièrement, bien, vous dites: Il faut que le public... il faut aller chercher l'adhésion du public à cette première étape. Et donc j'imagine que vous seriez probablement d'accord avec l'insertion, dans le projet de loi même, d'un article qui mentionne que ce dernier touche une première étape qui est la revente des véhicules de huit ans et plus, tel que ça a été annoncé. Dans ce cas-là, est-ce que vous jugez aussi qu'il serait pertinent que dans le fond, à partir du moment où la première étape sera complétée, qu'il y aura eu des évaluations, qu'avant de procéder à une prochaine étape, qu'il puisse y avoir la tenue d'une commission parlementaire comme nous tenons actuellement, où là les différents intervenants pourraient venir se prononcer justement sur l'opportunité ou non de procéder à une deuxième étape?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): Oui, tout à fait. Je pense que, comme les gens de l'AQLPA ont eu l'occasion de le dire, M. Beaudoin nous l'a démontré à plusieurs occasions lors de rencontres de travail, je pense que le Québec est prêt. On pense aussi que de procéder, comme je le mentionnerais encore une fois, par étapes et avec l'exemple qu'on a connu du côté des photoradars, des radars photo, je pense que c'était une bonne façon d'aller générer de l'adhésion du public.

On est à l'ère des communications. Les gens ont besoin de sentir qu'ils sont partie prenante. Si déjà on leur annonce que le programme est réglé pour les huit prochaines années puis qu'on s'en va vers la totale, on risque de faire peur et de réduire l'adhésion spontanée puis rencontrer des obstacles, alors que, si on y va avec une première étape et que, oui, la commission, qui fait très bien son travail, fait, au terme de cette étape-ci... ça peut être deux ans, ça peut être trois ans, là, les modalités, mais fait une évaluation, rend des comptes publics sur les progrès réalisés, les bénéfices collectifs, individuels, que les groupes ont l'occasion de venir témoigner de toute cette expérience, je pense que tout le monde va y gagner. Et on pourra par la suite, de façon très harmonieuse, passer aux étapes subséquentes s'il y a lieu.

Et nous, on ne pense pas qu'il n'y aura pas lieu d'aller plus loin. On est en faveur de cela, idéalement, mais dans un contexte où on a rendu des comptes à la population. Il faut toujours penser aux consommateurs. C'est eux qui défraient les coûts de tout ça, en définitive.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. Bien, je vous remercie, parce qu'effectivement nous le vivons ces jours-ci, même, puis c'est cette même Commission de transports et environnement qui se penche sur le projet de loi sur les cinémomètres, donc les radars photo. Et la première étape, dans ce cas-là, c'était un projet pilote. Par la suite, il y a eu la commission parlementaire. Et maintenant on se penche sur le projet de loi qui va faire en sorte que ça va s'étendre à une autre étape, mais c'est encore assez circonscrit, là, à des situations particulières. Et effectivement je pense que vous mentionnez à juste titre que ce n'est pas dans un but que ça s'arrête là, c'est plutôt pour se donner toutes les chances qu'effectivement on puisse aller chercher l'adhésion pour pouvoir passer à la prochaine étape. Alors, je trouve que le parallèle que vous faites est très à propos.

Vous mentionnez aussi que le Québec est prêt pour procéder à cette étape de huit ans et plus à la revente. Par contre, le projet de loi ne fixe aucun délai pour la mise en oeuvre, pour l'entrée en vigueur, disons, de l'inspection. Est-ce que vous pensez que, comme nous sommes prêts, que nous devrions nous fixer une balise dans le projet de loi, un article qui parlerait... qui spécifierait, bon, l'inspection? On pourrait avoir un autre article qui dit que cet article entre en vigueur, par exemple, six mois ou un an après la sanction.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Gagnon.

Mme Gagnon (Sophie): Oui. Brièvement, à cet égard, c'est clair que nous, quand on a sondé nos membres, on l'a fait une première fois en 2011, et il y avait un taux d'adhésion d'environ 72 %. Un an après, quand on a eu l'annonce, quelques semaines après l'annonce, ça faisait longtemps qu'on n'en avait pas reparlé, là, l'adhésion a baissé un peu, à 70 %.

Est-ce que c'est le phénomène qu'on a annoncé beaucoup et que ça a effarouché certaines personnes? L'adhésion a peut-être un petit peu... Toute chose qui traîne, généralement, se salit, et, plus on va tarder, on pense qu'il y a un momentum qui peut peut-être disparaître une fois de plus. Mais dans notre sondage on demandait, en 2012, en janvier, à quel moment, puis dès 2013 les gens semblaient dire que c'était un horizon qui était convenable. Mais évidemment c'est fonction de la capacité de déployer d'un point de vue technique, là, tout le programme. Mais on pense que, oui, on peut aller assez rapidement du côté de la population.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

● (15 h 40) ●

M. Beaudoin (Pierre): Oui. Écoutez, les comités paritaires de l'automobile, qui sont responsables de la certification de la formation des techniciens de l'industrie, se sont déjà penchés aussi au niveau de la mise en place. On a parlé de délais. On annonçait un programme qui éventuellement débiterait à la fin de 2013, et ces délais-là sont raisonnables, pour nous. On a quand même... Et aussi il faut considérer que les voitures de huit années et plus sont déjà entretenues par les gens de l'industrie. Donc, on n'arrive pas avec des technologies nouvelles qui vont demander une formation. Par contre, on exige un encadrement de la certification, autant des gens à la vérification qu'au niveau technique. Ces gens-là devront passer des examens et s'assurer qu'ils ont les compétences et aussi d'autres formations, si requises. Parce que, vous savez, on peut être détenteur d'une carte du comité paritaire classée A qui date de 20 ans et on n'est pas nécessairement à jour au niveau des compétences de vérification. Puis ça, c'est quelque chose qu'il faut développer.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Donc, un délai raisonnable, pour vous, entre aujourd'hui et le début des inspections serait, quoi... Vous parlez de un an, un an et demi?

M. Beaudoin (Pierre): On parlait de un an à la...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

M. Beaudoin (Pierre): ... — Pierre Beaudoin — à la fin de 2013, monsieur.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Merci. Il me reste un petit peu de temps?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il vous reste à peu près sept minutes, oui.

M. McKay: Ah! Sept minutes? D'accord.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Allez-y.

M. McKay: Bien, c'est peut-être un peu plus un détail, mais en même temps je pense aussi que ça fait partie de certaines choses qui peuvent effaroucher certaines personnes. C'est les exclusions. Parce que le projet de loi n° 48 ne fait pas mention des exclusions. Par contre, dans les paramètres du PIEVA, on nous dit que les cyclomoteurs, les motocyclettes, les motoneiges, les véhicules électriques ou hybrides de même que les habitations motorisées sont exclus des inspections environnementales. Donc, par souci de transparence puis comme le ministre a déjà annoncé ses intentions là-dessus, est-ce qu'on ne devrait pas les intégrer aussi dans le projet de loi?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

M. Beaudoin (Pierre): Pierre Beaudoin. Oui, ça doit être intégré. Je me rappelle aussi, au niveau des motocyclistes, on avait eu beaucoup de questions à ce sujet, ou même des motoneigistes, parce qu'au tout début, malheureusement, on a englobé tout le parc de véhicules sans restreindre à certaines catégories.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption...

Une voix: Donc, il faudrait les exclure.

M. Beaudoin (Pierre): Il faudrait qu'ils soient exclus? O.K. Il faudrait qu'ils soient...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Vous voulez continuer, M. Beaudoin?

M. Beaudoin (Pierre): En fait, c'est que certaines catégories devraient être effectivement exclues du programme des véhicules de huit ans et plus à la vente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: D'accord. Et est-ce que les exclusions que j'ai énumérées vous semblent les bonnes? Parce que, bon, par exemple les scooters, là, qui sont de plus en plus populaires, est-ce que ça fait partie de cette liste-là, cyclomoteurs ou motocyclettes?

M. Beaudoin (Pierre): Ce ne sont pas les véhicules...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

M. Beaudoin (Pierre): Pierre Beaudoin. Ce ne sont pas les véhicules qui ont été analysés et qui ont été présentés au programme de vérification de huit ans et plus par le groupe de travail, cyclomoteurs, motos, motoneiges, tout ce qui est en dehors du parc de véhicules de tourisme.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: O.K. D'accord. Donc, ce que je comprends, c'est qu'il y aurait peut-être lieu de retravailler un peu le libellé pour s'assurer... Dans le fond, ce qu'on veut dire là-dedans, c'est tout ce qui n'est pas un véhicule automobile de promenade...

M. Beaudoin (Pierre): ...camionnettes...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...

M. Beaudoin (Pierre): Pierre Beaudoin, oui, Pierre Beaudoin. Tout véhicule de 4 500 kilogrammes et moins qui est identifié comme véhicule léger.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Est-ce que vous avez été associé... ou si vous avez suivi le programme d'inspection des véhicules lourds?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

M. Beaudoin (Pierre): Oui, j'ai travaillé au comité de sélection de ces entreprises-là pour s'assurer justement que ces entreprises-là répondaient à certains critères de performance, d'équipement et justement que ça respecte les normes établies.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. D'accord. Parce que je me posais une question. C'est peut-être plus au niveau légal, là, peut-être plus pour votre avocate qui vous accompagne, puis je vais sûrement avoir l'occasion de poser la question au ministre, mais, pendant que vous êtes là, j'aime bien toujours avoir un avis d'un tiers. À votre avis, pourquoi il n'y a pas eu besoin d'un projet de loi d'adopté pour le programme de véhicules lourds et qu'il y en a un maintenant pour le programme de véhicules légers?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Me Isabelle Godbout.

Mme Godbout (Isabelle): On ne s'est pas penchés sur la question. Nous, au CAA-Québec, en fait, on représente les automobilistes. Donc, ce qui est plus véhicules lourds, peut-être que M. Beaudoin, c'est dans le cadre de ses fonctions de président à la table qui a pu se pencher sur le sujet. Mais nous, on ne s'est jamais penchés sur les véhicules lourds.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin, vous avez une réponse?

M. Beaudoin (Pierre): En fait, effectivement, ce n'est pas la spécialité du CAA-Québec, le domaine des véhicules lourds. Mon intervention a eu lieu tout simplement pour s'assurer que les entreprises qui étaient sélectionnées pour effectuer ces vérifications-là répondaient à certains critères de performance qui peuvent originer d'effectivement ce qu'on retrouve dans le service automobile.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption, le ministre aurait peut-être un commentaire, si vous êtes d'accord, ou une réponse à votre question.

M. McKay: Oui, bien, si c'est pour répondre à ma question...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Oui, une réponse. M. le ministre, vous avez une réponse à sa question?

M. Arcand: Oui, j'aurais une réponse à sa question. C'est que, pour ce qui est des contrôleurs... Il y avait des contrôleurs routiers pour ce qui est des véhicules lourds. Alors, ça, à ce moment-là, il y a déjà une infrastructure qui existait, et tout ce qu'on avait à faire, c'était de changer le règlement, à ce moment-là. Tandis que là on demande aux gens,

à la population d'aller dans des centres. Alors, il n'y a pas d'infrastructure qui existe au moment où on se parle. Donc, dans le premier cas, pour ce qui est des véhicules lourds, tout ce qu'on avait à faire, c'était de changer un règlement et d'inclure finalement la certification environnementale, l'inspection environnementale à l'intérieur du règlement, ce qui n'est pas le cas... où là on n'a pas le choix, dans le cas des véhicules légers, des véhicules pour l'ensemble de la population, il faut présenter un projet de loi. Voilà.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Bon, mais...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Il vous reste trois minutes.

M. McKay: Oui. Merci. Pardon?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Trois minutes.

M. McKay: Trois minutes. Alors, peut-être, afin de s'assurer d'un maximum de transparence... Là, je ne suis pas certain, là, si je n'avais pas inclus cette question-là dans une autre question. J'ai ma petite liste de questions à poser. Dans le fond, c'est ça, c'était pour...

Une voix: ...

M. McKay: C'est ça. Donc, je pense que c'était déjà assez clair, en effet, quand vous parliez de revenir en commission parlementaire après l'étape 1. J'imagine que vous proposez la même chose si jamais on devait procéder à l'inclusion d'un programme d'inspection plus mécanique. Parce que vous avez suggéré qu'éventuellement ça se fasse, peut-être pas une inspection mécanique complète, mais vous parliez au moins de s'assurer de l'intégrité structurale du véhicule.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Mme Gagnon. Vous avez 1 min 30 s.

Mme Gagnon (Sophie): Merci. En fait, pour répondre à la question, oui, il est important, pour nous, que dès la première étape du programme, donc au moment de la revente des véhicules de huit ans et plus, il y ait dans le PIEVA une portion, qui correspond environ, à peu près à 50 % de l'inspection, qui vise à permettre aux ateliers de faire une vérification de l'intégrité générale du véhicule, de façon à ce qu'on ne dépense pas, finalement, d'argent ou de temps à inspecter un véhicule qui à sa face même présente un état de détérioration qui pourrait même représenter un danger pour la sécurité routière. Alors, c'est dans le contexte de la première étape. On dit: Le programme d'inspection devrait être composé de deux parties. La première, une inspection visuelle, on met le véhicule sur un chariot élévateur et on regarde son intégrité générale. Et, si c'est bon... Parce qu'on vise l'ensemble des véhicules de plus de huit ans. Il peut y en avoir là-dedans qui sont quand même assez détériorés. Pour éviter de faire dépenser des sous, des travaux de réparation inutilement, on ferait cette première inspection. Et dans un deuxième temps, si cette première inspection visuelle générale se révèle favorable, on passe à l'étape de vérifier les composantes. Puis dans notre mémoire on a détaillé quelles sont ces étapes-là de façon assez précise, là, qui devraient être vérifiées.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vous remercie, Mme Gagnon. Une demi-minute, très brièvement.

M. McKay: Bien, juste pour vous remercier, parce que je pense qu'on comprend effectivement mieux le sens de votre recommandation. Donc, il s'agit bien... Là, on parle toujours de... Vous suggérez qu'on en reste, pour le moment, à la première étape mais que cette étape-là inclue un genre d'inspection préalable de l'intégrité, là, du véhicule, mécanique.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. le député.

M. McKay: D'accord.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci.

M. McKay: Et je vois, je constate, pour les fins de l'enregistrement, que...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je tiens à remercier... Excusez...

M. McKay: ...Mme Gagnon opine du bonnet.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je tiens à remercier CAA-Québec, Mme Gagnon, M. Beaudoin, Mme Godbout. Et j'inviterais la Chaire de cardiologie en environnement. Je pense qu'il y a une petite installation technique à faire. Je suspends pour quelques minutes.

(Suspension de la séance à 15 h 50)

(Reprise à 15 h 56)

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vous souhaite la bienvenue. Je vous informe que vous avez 10 minutes pour nous présenter votre dossier. Et après vous avez 17 minutes avec le ministre, pour les questions, et 17 minutes avec l'opposition. La parole est à vous. Si jamais il y a des petits problèmes techniques, vous nous le dites, et les gens iront voir ce qui se passe.

**Chaire de cardiologie environnementale
de l'Université de Montréal**

M. Reeves (François): Merci beaucoup de l'invitation. D'entrée de jeu, je précise qu'un mémoire... Il était possible d'amener un mémoire. Je ne l'ai pas fait parce qu'en fait j'ai déjà écrit l'ensemble du matériel que je vais vous présenter. C'est dans un ouvrage qui est paru aux Éditions du CHU Sainte-Justine il y a un an déjà. Et en fait ce qui concerne particulièrement le sujet d'aujourd'hui, c'est les chapitres VIII à XI, O.K.? On n'a pas besoin de passer à travers tout le bouquin. Si ça vous intéresse, allez-y, c'est une offre gracieuse. Mais c'est surtout les chapitres VIII à XI qui concernent les liens entre pollution atmosphériques et maladie cardiovasculaire.

Donc, je vais vous faire en 10 minutes un topo extrêmement rapide de se concentrer sur quel est l'impact qu'a la pollution atmosphérique sur la maladie cardiovasculaire. C'est des notions qui sont relativement récentes. Alors, moi, comme cardiologue, je traite ce qu'on appelle l'athérosclérose, c'est-à-dire la maladie des artères, dont vous avez quelques exemples ici. Et c'est ce qu'on traite au quotidien lorsqu'on rentre à 2 heures du matin pour traiter des infarctus aigus ou des AVC aigus.

Il y a de vastes études qui ont été faites depuis 1948, dont la plus célèbre est l'étude Framingham, où on relève quels sont les facteurs de risque de la maladie cardiosclérotique, la maladie cardiaque athérosclérotique. Mais la chose dont il faut se rappeler aussi, c'est pourquoi l'étude Framingham a été lancée en 1948, à savoir qu'on ne savait pas quelles étaient les causes, mais on se rendait compte, en Amérique du Nord, de 1880 à 1950, que c'était devenu littéralement une épidémie nord-américaine et que un quinquagénaire sur trois mourait ou était atteint d'un infarctus aigu du myocarde, ce pourquoi cette immense étude a été lancée et a toujours cours depuis 60 ans. Ce qu'on a appris, c'est les choses classiques que tous vos médecins vont vous dire, à savoir que les causes classiques de la maladie cardiaque athérosclérotique ou de l'infarctus et de l'AVC... hérédité, cholestérol, hypertension, diabète, tabac, obésité, sédentarité et stress. Et on ne revient pas là-dessus. Ce sont des éléments indéniables.

Cependant, il y a quelques facteurs qui prêtent à penser que la maladie cardiaque est beaucoup plus environnementale qu'on peut le penser. C'est que, premièrement, la maladie cardiaque, l'infarctus, c'est rare chez l'animal. La deuxième chose, c'est que la maladie cardiaque, avant la révolution industrielle, c'était rare chez l'humain et qu'à chaque fois qu'à tel endroit, à tel moment de notre histoire, de l'histoire planétaire, qu'il y a une révolution industrielle il y a automatiquement une explosion de maladies cardiovasculaires. Et je pense que c'est des liens qui sont intéressants à regrouper.

D'entrée de jeu, je vous dirais que, concernant le lien entre pollution atmosphérique et maladie cardiovasculaire, l'exemple le plus typique — mais il y en a des dizaines dans l'histoire — c'est le «great London smog», en décembre 1952, où, lors d'une poussée de smog, la mortalité quotidienne qui se passait à Londres, donc une mégapole, qui était d'ordinaire de 250 par jour, montait à 900 à 1 000 par jour pendant cet épisode de smog. Donc, c'est la première fois qu'on avait une corrélation directe d'une mortalité, dans les grandes villes, associée... entre la pollution atmosphérique et le taux de mortalité. Il y a eu au total, lors de ce simple épisode de smog, 12 000 décès excédentaires.

Par la suite, on a continué à étudier, de 1958 à 1972, la corrélation entre le taux de smog et la mortalité cardiovasculaire. Puis en fait vous pouvez tracer une ligne presque parfaite, à savoir que plus vous augmentez le taux de pollution, plus vous augmentez le taux de mortalité. Vous étiez capable pratiquement de prédire le nombre de mortalités qu'il y aurait tel jour en regardant le taux de pollution de la journée.

Et finalement, c'est en 1993 — puis vous remarquez que c'est des études assez récentes, pas très récentes pour un cardiologue d'intervention mais, à l'échelle de l'humanité, assez récentes — qu'on a finalement découvert, en 1993, et on a fait la preuve suivante, qu'il y a un lien direct entre le taux de mortalité d'une ville, d'un milieu et la pollution qui est dans ce milieu-là. Puis ça, c'est la première étude qui a été faite — il y en a eu une pléthore par la suite — qui a été publiée en 1993. Donc, c'est qu'on réalise qu'entre la ville la moins polluée et la plus polluée on a jusqu'à 25 % de mortalité. Et ça, c'est la première fois qu'on le voyait en médecine, c'est que c'était surtout de mortalité cardiovasculaire: 53 %. Cancer du poulmon, 8 %, mais cardiopulmonaire, cardiovasculaire, 53 %, dû, donc, à ce lien épidémiologique de pollution atmosphérique.

● (16 heures) ●

Puis ça, ça se comprend assez facilement si on conçoit c'est quoi, nos échanges avec l'environnement. Il y a ce qu'on mange. C'est à peu près 1 kilo. Ce qu'on boit, c'est 2 litres, 2 kilos. Ce qu'on respire, c'est 20 000 litres d'air par jour en moyenne, soit 20 kilos d'air. Et les échanges aériens sont infiniment plus rapides que ce qui se passe avec les liquides ou avec les solides.

Ce qui fait qu'au total ce qu'on réalise, avec la révolution industrielle, il y a beaucoup de choses qui ont changé dans la vie de l'humanité: les nanoagresseurs alimentaires — je n'embarque pas là-dessus parce que c'est des causes bien identifiées et qui sont connexes à notre sujet d'aujourd'hui — mais surtout les nanoagresseurs aériens, à savoir que, depuis le début de la Révolution tranquille, en brûlant... la Révolution tranquille, la révolution industrielle — excusez-moi du lapsus, je n'ai pas fait exprès — donc, des nanoagresseurs aériens sont venus remplir notre ciel de monoxyde de carbone, de dioxyde d'azote, dioxyde de soufre, de particules fines, de composés organiques volatiles, d'ozone et de plomb, à la suite de quoi — et c'est surtout ici des particules fines dont j'aimerais vous parler quelques minutes — ces particules fines là, on a fini par réaliser qu'elles induisent un stress oxydatif simplement en inhalant et en déversant par leur petitesse... Ce sont des particules

de moins de un dixième de un micron et de moins de 2,5 microns, qui rentrent directement dans nos artères lorsqu'on respire, ce qui va expliquer beaucoup de choses par la suite.

Ici, le cas le plus typique, c'est une expérience avec deux groupes de rats. Un rat qui mange gras a une plaque d'artériosclérose, dans son aorte, beaucoup plus grosse que celle... qui mange normalement. Mais, lorsqu'on fait cette étude en deux par deux, c'est-à-dire que la moitié du groupe de rats est également exposée à un air pollué... Et ce n'est pas très pollué. On parle de 10 microgrammes par mètre cube de particules fines. Ça, c'est comparable à n'importe quel centre-ville nord-américain pendant les beaux jours... que cette plaque d'athérosclérose va grossir et va se potentialiser. En fait, en boutade, je dis à mes étudiants que vous avez ici l'expression laborantine parfaite de quelqu'un qui mange du fast-food dans un centre-ville pollué. Ça donne une tempête vasculaire parfaite. Et ça, c'est colligé, donc, dans *Planète Coeur*.

Plus de 500 publications scientifiques nous apprennent que plus le taux de polluants monte, plus monte le taux de calcification artérielle, thrombophlébite, arythmie maligne, mort subite, infarctus aigu, AVC, hausse de complications diabétiques. Je vais en passer en vrac quelques-unes. Puis c'est des revues de premier ordre, des revues de première taille. On parle de *Nature*, *Science*, *New England Journal of Medicine*, *Lancet*, *Circulation*, donc nos bibles en science.

Circulation, étude sur 4 400 personnes, plus on vit près d'une voie polluée, plus on augmente le dépôt de calcium, de calcification dans les artères, une hausse de 63 %, si vous êtes à moins de 50 mètres... que si vous êtes à plus de 200 mètres d'une voie routière polluée.

Dans le *Lancet*, non seulement il y a le calcium qui monte, mais on voit aussi, dans cette étude hollandaise sur 4 500 personnes, que plus on vit près d'une voie routière polluée, plus on augmente la mortalité cardiovasculaire. Hausse de 95 % à moins de 50 mètres.

Circulation, à chaque pic de pollution — une étude à Boston, de 1995 à 1996, taux de pollution assez semblable à Montréal — à chaque pic de pollution, c'est un déclencheur d'infarctus. Dans l'heure qui suit un pic de pollution, hausse de 48 %; dans les 24 heures, hausse de 69 %.

Dans le *New England*, lorsqu'on s'en va dans le trafic urbain lourd, c'est-à-dire prend sa voiture comme passager ou comme conducteur, on augmente de 292 % notre risque individuel d'infarctus dans l'heure qui suit l'exposition.

Une étude dans *Heart*, méta-analyse, 26 articles qui lient polluants et infarctus aigus, chaque hausse de 10 microgrammes de particules fines, de polluants, entraîne une hausse de 5 % à 17 % d'infarctus.

Plus grand que ça encore, dans une grande région, Vancouver, 450 000 sujets de 1994 à 2002, chaque hausse — donc une grande étude — chaque hausse de 0,75 microgramme, hausse de 3 % d'hospitalisations pour maladies cardiaques, hausse de 6 % de mortalité cardiovasculaire.

Les arythmies malignes aussi. Je vais passer plus rapidement là-dessus, mais donc chaque pic de pollution entraîne aussi plus d'arythmies malignes et de morts subites. Et ça a été documenté dans deux grosses études.

Je suis un cardiologue, je parle surtout du cœur, mais, concernant les AVC, concernant la neurovasculaire, c'est la même chose. La plus symbolique des études, Helsinki, 1 million d'habitants — puis Helsinki, en Finlande, ce n'est pas réputé pour être ce qu'il y a de plus pollué — de 1998 à 2004, on a relevé tous les décès par AVC. Une élévation de un quartile de particules fines et de monoxyde de carbone entraîne, dans les 24 heures, une hausse de 8,5 % d'AVC mortels.

Même, maintenant, des cas de démence vasculaire qui commencent à être reliés en pollution. Et on sait que la démence vasculaire, c'est l'alzheimer. C'est aux trois quarts du vasculaire, c'est aux trois quarts une maladie vasculaire.

Donc, ce que je propose ici, dans *Planète Coeur*, et ce à quoi je travaille, donc, à monter la Chaire de cardiologie environnementale, c'est que le taux de pollution d'une ville... Donnez-moi le taux de pollution d'une ville, puis je vais vous corréler un taux de pollution, de morbidité et de mortalité cardiovasculaire, ce pourquoi toutes les mesures pour abaisser ça valent la peine.

Je vais passer plus rapidement là-dessus par manque de temps, parce que c'est des considérations qui sont un peu plus planétaires, à savoir que ce n'est pas si réglé que ça au Québec. Effectivement, selon le Réseau de surveillance de la qualité de l'air, de 1980 à 2009 il y a une baisse de dioxyde de soufre, il y a une baisse de dioxyde d'azote, mais les particules fines, c'est aussi élevé, ce n'est pas encore en contrôle, et la même chose tant autour de l'Aéroport de Montréal que le centre-ville de Montréal. Et ce qu'on voit ici, notamment, au centre-ville, en vert, pour toute la région de Montréal, ce sont les journées dites bonnes — et ça, c'est très arbitraire — en jaune, les journées modérées, et en rouge, les journées alarme. Et, ce qu'on voit, donc, au centre-ville, il y a seulement une journée sur trois qui est considérée comme bonne, tel que rapporté en 2009. Est-ce que ça a une incidence? Oui, parce qu'on se rend compte que, si on passe d'une journée qui est de bonne à modérée, vous augmentez le taux, le risque d'AVC de 25 % à 50 %. Ça, c'est pour une cartographie, donc, de ces polluants-là, pour expliquer, de façon un peu plus globale, qu'il y a beaucoup de travaux qui se font à gauche et à droite.

L'impact de la pollution au Canada, c'est peut-être le chiffre le plus important, 5 000 à 11 000 décès cardiovasculaires par an, 33 000 à 67 000 hospitalisations cardiovasculaires, 1,5 million de journées d'hospitalisation, 9,1 milliards de dollars.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Dr Reeves, pour votre présentation. Je cède maintenant la parole au ministre pour les 17 prochaines minutes. M. le ministre.

M. Arcand: Bien, peut-être laisser le Dr Reeves, là, juste terminer, s'il voulait terminer ou...

M. Reeves (François): Il reste quatre diapos.

M. Arcand: Il reste quatre diapos? Allez-y, allez-y.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Quatre diapos? Sur votre temps? Allez-y. Allez-y, Dr Reeves.

M. Reeves (François): Merci beaucoup, M. le ministre. Donc, recommandation du *Lancet*, la plus prestigieuse des revues médicales avec le *New England*, et je trouve ça très important... C'est que leur étude pour détecter les polluants, la pollution comme étant un déclencheur d'infarctus rapporte que finalement l'importance de la pollution dans la maladie cérébrovasculaire est beaucoup plus importante qu'on le reconnaissait autrefois. En fait, je vais vous dire, les notions que je vous présente, là, et je suis un agrégé de médecine en cardiologie à l'Université de Montréal, je ne savais rien de ça il y a quatre ans. Et que... ces résultats-là, ça suggère que les efforts pour limiter l'exposition aux particules fines sont vraiment requis.

Les bonnes nouvelles, c'est que, lorsqu'on diminue les particules fines, on allonge l'espérance de vie. Puis il y a même des villes américaines où on a diminué de 10 à 14 microgrammes par mètre cube ces particules fines, donc, émises par les combustibles fossiles. On allongeait l'espérance de vie de quartiers entiers de quatre à cinq ans. C'est une performance ahurissante sur le plan santé publique. Je ne connais pas un médicament qui fait ça.

Et donc, si on élimine tous ces nanoagresseurs amenés par la révolution industrielle, cette cité peut s'attendre à une diminution. Ça dépend d'où on part. Si vous partez de Lyon ou si vous partez de Beijing, ce ne sera pas le même débat. Mais de 25 % à 75 % de la prévalence des maladies cardiovasculaires dans les villes nord-américaines, c'est important.

Je vais, ici, arrêter là pour l'essentiel de la présentation.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Dr Reeves. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Arcand: Merci infiniment. Écoutez, je pense que les diapositives parlent d'elles-mêmes. Je voulais, premièrement, vous féliciter, parce que j'ai eu l'occasion de lire *Planète Coeur*, d'une part. L'importance qu'on y accorde, entre autres, à l'arbre comme étant un élément qui peut certainement nous aider en tout cas à nous protéger...

Ma première question — parce que ça m'avait un peu marqué à ce moment-là — puisqu'on parle d'automobile, puisqu'on parle d'inspection automobile... J'ai eu l'occasion de vous rencontrer, Dr Reeves, et vous m'aviez parlé, entre autres, de l'échangeur Turcot et des gens qui résidaient autour. Et ça m'avait particulièrement frappé. Puis ce serait, je pense, bon, pour le bénéfice de tout le monde, de nous dire un peu ce qui se passe à cet endroit-là. Parce que c'est probablement, autour de l'échangeur Turcot à Montréal, l'endroit où il y a probablement le plus de circulation automobile au Québec et peut-être même au Canada. Alors, peut-être...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Dr Reeves, la parole est à vous.

● (16 h 10) ●

M. Reeves (François): Il y a deux aspects pour répondre à votre question. Le premier, c'est l'anecdote, le deuxième, c'est les faits scientifiques. Parce que je dois dire que les mesures directes faites au Québec, par rapport à toutes les mesures qu'on a pu recenser sur la planète, sont beaucoup plus minces.

Je vous ferais... Je commencerais par l'anecdote. Il y a des collègues à moi, en radiologie d'intervention, qui ont une boutade en parlant... Puis ça, c'est les collègues du CHUM, donc, en angiographie d'intervention, qui ont une boutade. Ils traitent ce qu'ils appellent entre eux, comme ça, des «verdinoïdes». Puis c'est une blague entre eux. Une fois que je passais à côté d'eux après, justement, une de ces présentations-là à la Société des sciences vasculaires du Québec, là, ils me parlent des «verdinoïdes». J'ai dit: C'est quoi, ça, un «verdinoïde»? Bien, c'est un patient qui a les artères tellement calcifiées que, lorsqu'on prend une aiguille n° 19 — puis ça, je vous le dis, c'est un clou — quand on essaie de piquer l'artère, elle se plie. Et puis ils m'ont montré des tonnes d'exemples comme ça. Mais pourquoi vous dites des «verdinoïdes»? Parce qu'ils habitent Verdun. Puis c'est là que j'ai cliqué en me disant... Puis ça, c'est de l'anecdote, d'accord, c'est du folklore, il n'y a aucune science derrière ça. Mais ces gens-là, qui n'étaient absolument pas au fait, justement, des liens entre environnement, pollution, taux de calcification, taux de maladie vasculaire, réalisaient que ces patients-là qui habitaient dans l'environnement de l'échangeur Turcot avaient... Mais c'est une observation folklorique.

Maintenant, ce qui a été fait également, c'est lorsqu'on commence à mesurer ces taux-là... Et il y a plusieurs organismes, dont M. Daniel Green... veut faire une étude dans ce coin-là. Je pense que c'est extrêmement important que ces mesures de polluants là, dans cet endroit-là, surtout avec les vents portants, laissent croire effectivement, puis ça, c'est corrélé par des études de McGill et de l'Université de Montréal, que le taux de maladie à proximité de ces voies-là est augmenté.

Donc, cette voie-là, je pense qu'elle n'est pas à la veille de disparaître, mais par contre ce qui y véhicule peut diminuer justement son empreinte. Au même titre qu'en 1950 Montréal était à son pic de pollution, et c'était aussi au pic de maladie cardiovasculaire.. Il y a d'autres inférences à ça, mais c'en est une qui est importante. Si on baisse globalement le taux de polluants émis, on va gagner des points en termes de santé publique. En fait, je vous dirais une boutade: Si on claque des doigts et que tout Québec est complètement électrique, je suis certain qu'on baisse d'au moins 25 % la taux de mortalité cardio et cérébrovasculaire. Mais il y a une transition, avant ça, parce qu'on comprend bien que ce n'est pas demain la veille. Ce pourquoi la Chaire de cardio environnementale que je suis en train de créer — elle n'est pas encore officiellement montée, mais elle est agréée par le conseil de la Faculté de médecine — trouve que toutes ces initiatives populaires, c'est une multitude de choses, et le PIEVA est justement une initiative dans le bon sens, et je pense ça que prend du courage pour l'appliquer. Mais surtout les dividendes vont certainement être là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: On a parlé, Dr Reeves, en fait que le smog... Je pense que dans votre présentation vous parliez de 31 jours où ça devenait critique à Montréal, à peu près, là, si ma mémoire... Si j'ai bien vu, là, c'était au moins 31 jours durant une année. Et est-ce que, les épisodes de smog, on retrouve ça, au Québec, seulement à Montréal, ou s'il y a d'autres

endroits qui peuvent être critiqués à certains égards? Est-ce qu'à Québec ou le long de la vallée du Saint-Laurent il peut y avoir, d'après les informations que vous possédez, certains endroits où c'est aussi critique?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Dr Reeves.

M. Reeves (François): Oui. En fait, les climatologues nous ont déjà bien avisés de ça. Et puis c'est des travaux notamment au ministère de l'Environnement et Environnement Canada qui démontrent que le smog, premièrement, ça s'étale beaucoup plus. C'est sûr que les endroits où on en produit le plus, c'est là où il y en a le plus — c'est le phénomène de la fumée de façon toute bête — et que la dilution... plus on s'éloigne de la source de smog, plus ça diminue comme concentration. Mais c'est certain qu'il y a des longs gradients. Il peut y avoir des épisodes de smog qui vont couvrir simultanément Sherbrooke et Montréal. Alors, ça peut être très concentré à des endroits, comme on le voit simplement avec les cartographies routières et les distances par rapport à telle route, mais également qu'un épisode de smog plus global, surtout si ça implique les centrales au charbon de l'Ouest canadien, des provinces à l'ouest du Québec et du Midwest américain, là, ça va s'augmenter, ça va devenir un phénomène climatique global. La pollution, c'est maintenant traité comme de la météorologie aussi.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Si on regarde les mesures comme telles pour... par exemple, si on parle évidemment de la pollution atmosphérique, les effets sur la santé, et qu'on vous dit demain matin: Il y a peut-être une dizaine d'actions qui peuvent être entreprises pour diminuer la pollution atmosphérique et les maladies cardiovasculaires, ou enfin tout ce qui touche ce genre de maladie là, est-ce qu'il y a des actions... Parce qu'on a beaucoup parlé des actions... en fait du coût du programme, de l'efficacité du programme en termes de coûts-bénéfices. On parle de quelques millions de dollars, là, peut-être sept, pour implanter le programme de façon générale. Est-ce que, pour vous, il est clair que les coûts-bénéfices sont évidents d'une façon... Et, par rapport aux mesures que vous... qui peuvent être entreprises pour... par rapport, par exemple à une meilleure nourriture, par rapport à, je ne sais pas, moi, une série de facteurs, est-ce que ce programme-là ou cette élimination, si on veut, de la pollution qui provient des automobiles, par le fait qu'on ait un programme d'inspection beaucoup plus balisé, est-ce que ça fait partie des mesures principales de réduction de ces maladies-là si demain matin on appliquait une série de mesures comme ça?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Dr Reeves.

M. Reeves (François): Pour moi, c'est certainement une des réductions, parce que c'est tellement multifactoriel qu'il y a beaucoup de choses en même temps. On va parler du poids idéal, on va parler de l'activité physique, etc. Cette mouvance-là d'avoir ce programme d'inspection là, ça rejoint quelque chose de plus global. C'est d'éliminer au maximum la production de déchets de combustibles fossiles dans notre environnement. C'est ça qui est majoritairement toxique. Que vous brûliez n'importe quel combustible fossile et que vous le brûliez mal, plus vous diminuez l'exposition des individus... Puis là on parle de tout, là, on parle également des enfants naissants. Bien, si vous stationnez une voiture à côté d'un bébé nourrisson, vous êtes aussi bien d'avoir une électrique que d'avoir un gros diesel.

Alors, pour moi, c'est clair que c'est une mesure extrêmement favorable, et ça s'accompagne de l'ensemble des mesures de santé publique. Comme c'est une donnée qu'on ne connaissait à peu près pas... Moi, quand j'ai fait mon cours de médecine, personne ne m'a parlé de ça. Puis maintenant les données épidémiologiques, surtout des 10 dernières années, sont là, la science est là, et maintenant c'est de marier à la fois, un, la perception populaire, O.K.... Pour moi, c'est de l'hygiène environnementale, ni plus ni moins. On ne respire pas n'importe quoi. Et cet élément-là est beaucoup plus toxique qu'on le croyait. Donc, oui, je crois que c'est une mesure extrêmement positive.

Combien elle se chiffrerait? Ah! bien là, ça va être des débats d'épidémiologistes. Mais, si vous prenez l'impact de la pollution globale, bien, à chaque fois que vous enlevez un irritant... Et les irritants, c'est les véhicules les plus mal outillés, en fait les plus sales, les plus polluants. On sait qu'une vieille voiture peut polluer jusqu'à 20 fois plus qu'une voiture neuve. Donc, si on met au rancart... C'est comme mettre au rancart 20 voitures neuves de mettre au rancart ou de réparer une vieille voiture qui émane... Puis il suffit de suivre une de ces voitures-là puis d'avoir juste le nez un petit peu sensible pour s'en rendre compte immédiatement. Alors que, si vous suivez une électrique ou une hybride, vous n'avez pas le dixième de la perception de lorsqu'on suit, entre guillemets, une minoune.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Moi, une des questions qui étaient posées — parce que j'entends souvent les deux côtés de la médaille et je me dois de refléter un peu les deux côtés de la médaille — c'est que certaines personnes m'ont dit que les émissions dans le domaine du transport, suite aux mesures, n'ont pas augmenté depuis 2004, et donc, comme elles n'ont pas augmenté, est-ce que ce programme va faire vraiment une différence? Et je sais que, lorsque je l'ai déposé, vous avez été un des premiers à l'appuyer de façon très claire et précise à ce stade-ci. Est-ce que, pour vous, le fait d'aller un peu plus maintenant vers des types électriques, hybrides, ou autres, c'est une amélioration suffisante ou si, dans votre esprit, pour l'avenir il faut que les gens changent, de façon encore plus fondamentale, leurs façons de voyager, c'est-à-dire d'utiliser le transport en commun, de moins voyager, de faire vraiment une réflexion encore plus fondamentale sur toutes ces questions-là?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Reeves.

M. Reeves (François): Ah! là, il y a plusieurs volets à votre question. La réponse n° 1, c'est que, si vous me disiez: D'un coup de baguette, qu'est-ce que je pourrais changer?, si Montréal pouvait avoir l'air de Genève demain matin, je serais le plus heureux, parce que la Suisse, c'est probablement... c'est le pays où il y a le plus bas taux de maladie cardiovasculaire, c'est ce qu'il y a de plus électrifié. Les transports en commun, c'est un plaisir. Une auto, c'est inutile à Genève, littéralement. Puis c'est même inutile en Suisse, à la limite. Donc, si on vise, comme modèle de développement pour la mobilité des gens, des biens, etc., ça, ça s'inscrit dans un chapitre qui est global.

De quelle façon ça doit se faire? Je pense que tout ce qui nous permet d'avancer en diminuant cet irritant-là est important. Lorsque vous parliez, en entrée de jeu, que, bien, de 2004 à 2012, ça n'a pas trop bougé, la pollution à Montréal, particulièrement en particules fines et monoxyde de carbone, bien moi, je trouve ça regrettable, dans le sens que c'est encore trop souvent à des taux reconnus toxiques, où on a démontré ailleurs qu'on avait des élévations significatives de maladies vasculaires, d'AVC et d'infarctus.

Je vais vous faire une comparaison un peu brutale. Un cochon dans le champ, ça ne fait pas d'infarctus. Mais, si vous le faites vivre comme un humain, on peut lui induire des infarctus, comme les diapositives que je vous ai montrées concernant les aortes de rat. Alors, c'est global, c'est holistique, mais, les pistes que vous donnez, à savoir est-ce qu'on devrait avoir plus de... en commun, oui. C'est qu'il faut le rendre attrayant, abordable, facile, compétitif. Mais je vais vous dire que là... Il faut dire que la Suisse est un pays riche. On le reconnaît. Je pense que le Québec n'est pas beaucoup moins riche que la Suisse. C'est ça, notre avantage puis surtout notre force, avec l'hydroélectricité.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

● (16 h 20) ●

M. Arcand: Je voudrais juste que vous me parliez de la Chaire de cardiologie environnementale en me disant... Vous dites: Cette chaire-là éventuellement va être créée, et on pourra faire des recherches cliniques. Est-ce que, par rapport au projet de loi qu'il y a aujourd'hui, il y a des types de recherche clinique supplémentaires, en plus de ce que vous nous avez montré aujourd'hui comme impact significatif? Est-ce qu'il y a des choses qui peuvent être valables et qui ont besoin justement qu'on fasse encore plus de recherches?

M. Reeves (François): Oui, il y a sûrement bon...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Dr Reeves.

M. Reeves (François): Bon, pour préciser le statut de la chaire, pour ne pas faire d'impair vis-à-vis mon institution, c'est-à-dire l'Université de Montréal, cette chaire-là est agréée, donc, par le conseil de faculté, mais elle n'est pas encore instituée, parce que ça prône simplement une donation philanthropique, mais elle a déjà des subsides, et le fonctionnement est en train de se faire. Donc, on est en plein processus de la création de ça.

Pour les protocoles, il y a trois mandats à la chaire. Un, c'est la question de l'interface entre ces différentes sciences là, et déjà c'est beaucoup. Juste faire rencontrer les épidémiologistes et les médecins cliniciens, c'est toute une tâche, pour leur faire réaliser les potentiels de l'un et l'autre pour avancer ces projets-là.

La deuxième chose, c'est la diffusion, la vulgarisation puis la sensibilisation. Je considère que mon séjour ici, cet après-midi, sur... — et je vous remercie de l'invitation — fait partie strictement du mandat de la chaire d'expliquer ces choses-là, qui ne sont pas évidentes à première vue.

Puis enfin la dernière chose concernant les protocoles de recherche, les protocoles de recherche concrets, pratiques, à savoir qu'actuellement on a une immense banque de données sur tous les infarctus aigus depuis 2003 dans tout le Québec, ce qu'on appelle la banque Ami Québec, qui est générée par l'investigatrice principale... C'est la Dre Thao Huynh, qui est une cardiologue de McGill. Et il y a un volet environnemental que l'on veut développer, et ce volet-là sera corrélé justement avec les mesures des taux de polluants selon la date, l'heure et l'endroit où s'est passé l'infarctus de la personne en question... et de faire cette corrélation-là. Par la suite, les mesures où l'on baisse... où on mesure une baisse de ces particules fines dans le futur, on peut espérer effectivement de continuer à faire un suivi longitudinal et que, si cette mesure, avec d'autres, amène une baisse globale de ces polluants-là, que nous aussi, on mesure également une baisse, en termes d'AVC, d'infarctus, ou à tout le moins de les reporter le plus tard possible.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre, il vous reste deux minutes.

M. Arcand: L'utilisation de la voiture en soi, de toute façon, peut être indirectement une source, je dirais, cardiaque, puisque les gens font moins d'exercice, etc. J'imagine que ça aussi, c'est quelque chose que vous regardez de façon importante.

M. Reeves (François): ...avec la sédentarité de base, vous avez tout à fait raison. Mais là, quel que soit votre moyen de transport, sédentaire versus non sédentaire, quelqu'un peut avoir un gros Hummer mais faire deux heures de gym par jour. Ça, c'est une chose, O.K.? Et puis quelqu'un peut prendre les transports en commun tous les jours, puis c'est la seule chose qu'il fait de sa journée. Donc, on ne peut pas faire une équation directe, mais c'est certain... Moi, quelque chose que je trouve très favorable... Parce que le Québec, c'est grand, puis de dire à tout le monde, je ne sais pas, moi, quelqu'un à Saint-Jérôme: Prends les transports en commun... Ouf! là, les bras lui tombent. Donc, je pense qu'il y a quelque chose de plus complet à faire, et je trouve que la formule la plus séduisante, c'est ce qu'on appelle le cocktail transports, à savoir que... Es-tu obligé de tout faire en auto d'un bout à l'autre? Puis est-ce qu'il y a moyen d'aménager que, lorsqu'on arrive dans une proximité qui est... on se dépose à l'entrée, on prend un stationnement incitatif, on s'en va en ville en métro, puis on fait sa

journée en métro puis en marchant, puis on revient, puis on reprend la voiture juste pour faire le dernier bout en banlieue? C'est un exemple parmi d'autres, mais donc, la notion du cocktail transports, je la trouve extrêmement intéressante. Puis encore là c'est une question pour tout un chacun. On le vit tous...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci.

M. Reeves (François): ...c'est une question de est-ce que c'est aussi pratique que la voiture individuelle.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, Dr Reeves. Le temps est écoulé. Je cède maintenant la parole au député de L'Assomption, porte-parole de l'opposition officielle.

M. McKay: Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, bienvenue au Dr Reeves. Je lui mentionnais tout à l'heure, Mme la Présidente, à l'entrée que justement j'avais entendu parler de lui aujourd'hui même à la radio. C'était, je crois, son oncle le réputé astrophysicien qui parlait justement d'environnement et qui citait votre exemple, justement, votre engagement par rapport à la santé cardiaque et l'environnement. Il s'est même permis une petite blague, mais je confirme que ça semble être tout à fait vrai. Il a dit que c'était un sujet qui vous tenait particulièrement à cœur.

Vous nous rappelez... Je vous remercie d'autant plus qu'au-delà des technicalités du programme... Bon, on s'entend que c'est tout à fait important et que le projet de loi devra, en tout cas à notre sens, mettre davantage de balises pour que l'on puisse s'assurer du maximum de transparence et de la plus grande adhésion populaire possible à ce type de programme. Mais au-delà de tout ça il faut se rappeler la raison même pour laquelle on veut mettre en place des programmes, et ce n'est pas tout simplement pour avoir l'air fin, comme législateur, puis pour pouvoir dire que, oui, on s'occupe d'environnement. C'est qu'il y a des conséquences significatives, importantes sur la santé des gens, et on se préoccupe d'abord et avant tout de la santé des gens. Dans le fond, ce n'est pas pour l'environnement comme tel, mais c'est vraiment anthropocentriste, notre préoccupation, c'est qu'on veut que les êtres humains se portent mieux et, lorsqu'on regarde les indicateurs de santé autour, on s'aperçoit que ce n'est pas juste... effectivement ça n'affecte pas seulement les êtres humains, ça affecte les autres êtres vivants.

Mais, quand vous nous parlez, donc, de toute la question de santé cardiaque et environnement, vous nous avez présenté des chiffres où vous démontrez... qui tendent à démontrer que plus on demeure proche d'une voie importante de circulation automobile, plus les décès et les maladies cardiaques mais respiratoires augmentent. Est-ce que ça tient compte aussi du fait que... Je pense que, dans le fond, aussi les résidences, les habitations le long des voies où il y a beaucoup de circulation, il y a beaucoup de trafic, ce sont... je pense qu'il y a un certain lien aussi avec les revenus des gens et le... Donc, est-ce qu'il y a quand même le facteur, peut-être, de faibles revenus et son impact sur la diète, et tout ça est tenu en compte dans ces études-là?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Dr Reeves.

M. Reeves (François): Oui, effectivement. Puis la question est tellement pertinente. Parce que la première question que les épidémiologistes vont faire, ils disent: Avez-vous fait une analyse univariée ou multivariée? Je m'explique. Maintenant, on est capable de prendre huit, ou 10, ou 12 facteurs différents — parce que la maladie coronarienne, c'est une douzaine de bons facteurs de risque différents — puis là de tous les additionner et de donner un risque relatif pour telle personne, ou telle personne, ou telle personne. Et aussi on est capable, dans des études, de prendre — c'est ça, multivarié, plusieurs variables — de prendre plusieurs variables comme ça puis finalement de dire: Bien non, ça, ça ne va pas parce qu'un entraîne ci... Ça, ça ne va pas.

Alors, toutes les études que j'ai présentées puis qui ont été refaites à plusieurs exemples... C'est plus de 500 études que j'ai digérées pour finalement mettre en 200 pages un synopsis assez concis de *Planète Cœur* sur ça, puis finalement... et surtout les trois chapitres, VIII à XI, dont je vous ai parlé sur la pollution atmosphérique. Donc, c'est en départageant effectivement est-ce que c'étaient des fumeurs ou pas des fumeurs, est-ce que c'étaient des gens obèses ou pas des gens obèses, est-ce que c'étaient des gens riches ou des... etc., donc de balancer ces facteurs-là et, ceci étant fait, de réaliser que quand même cette différence-là existait, oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

● (16 h 30) ●

M. McKay: Puis, toujours dans le but d'aller chercher une plus large adhésion populaire et éventuellement de pouvoir poursuivre, là, davantage l'implantation d'un programme d'inspection de véhicules automobiles, est-ce que vous pensez que ce sera possible de pouvoir démontrer l'impact de l'implantation du programme dont on parle ici sur la santé des Québécois? Est-ce qu'on a déjà une base de données suffisante aujourd'hui, peut-être pas partout à travers le Québec mais peut-être cibler un ou deux endroits témoins, de façon à ce qu'on puisse revenir dans deux ans ou trois ans et pouvoir rapporter des progrès ou constater que finalement il n'y en a pas eu? Mais, d'après ce que vous nous dites, il y en aura, et ils seront probablement significatifs.

Parce que, si on n'a pas les données actuellement, peut-être qu'on pourrait se dépêcher d'aller les chercher. Ça ne veut pas dire de retarder le programme, là, mais de peut-être... Parce qu'il y a sûrement beaucoup de données existantes et il y a peut-être quand même quelque chose qui peut être fait pour faire un peu le tri dans ces données-là et s'assurer qu'au terme d'une première phase du programme, qu'on aurait des chiffres. Pensez-vous que c'est réaliste de penser qu'on pourrait avoir des données comme celles-là, qui nous permettraient, dans deux, trois ans, de rapporter progrès?

La Présidente (Mme L'Écuyer): Dr Reeves.

M. Reeves (François): Toutes ces hypothèses-là sont très bonnes. C'est qu'il manque plusieurs valeurs pour dire... Bien, la question, c'est le M, premièrement. Une fois qu'on aura appliqué le PIEVA, que le PIEVA est appliqué, là, ce que j'ignore, c'est combien de véhicules ça va toucher puis quel va être le retentissement sur la masse polluante totale. Donc, est-ce qu'on va baisser la masse polluante totale de 1 %, 5 %, 25 %? Ça, je l'ignore. Donc, ça prend un minimum d'impact sur la masse polluante totale pour qu'on puisse ensuite mesurer un impact de cette masse polluante totale et, selon l'endroit où elle est, avec les habitants de cette région-là. Vous comprenez?

Mais, sur le plan du design, de faire ce vous proposez, oui, c'est tout à fait faisable. C'est tout à fait faisable, et c'est quelque chose même qui est drôlement intéressant, parce que, toutes les études qui sont là, la plupart, c'est hors Québec. Mais il n'y a rien qui... Puis ça, comme médecin, quand on parle à des patients de telle opération, telle intervention, ce que le patient croit le plus, c'est ce qui est arrivé à son voisin ou à son frère. Vous avez beau lui dire tout ce que vous voulez, sortir des études, et tout, c'est son vécu qui est important.

Donc, si par exemple on donne ce cas de figure, que vous dites: Ce serait bien d'avoir ces études-là... Toutes les données sont là, hein? Toutes les données sont là, les données de mortalité cardiovasculaire, d'AVC, etc., puis ensuite les données des polluants avec le réseau de surveillance de la qualité de l'air, toutes les données sont là depuis des années. Il suffit simplement que des étudiants au doctorat et en maîtrise s'assoient là-dessus, prennent les données, brassent ça, puis ensuite on les soumette à un épidémiologiste pour faire une revue totale. Les données existent. Puis les données peuvent être colligées également de façon prospective. C'est-à-dire, on dit: Bon, bien, la tableau de figure, c'est là, il se passe tel événement, quel qu'il soit, dont, par exemple, le PIEVA, puis ensuite on se donne un échéancier, puis à deux ans on fait un tour de propriétaire puis on regarde est-ce qu'on a eu un impact ou pas. Alors, tout ce que vous dites est absolument possible.

D'ailleurs, je vous dirais que la grosse étude d'Arden Pope, du *New England*, qui montre, sur l'ensemble des États-Unis — ça, c'étaient 500 000 Américains, suivis pendant 16 ans dans 150 quartiers, dans 50 villes — ...a démontré un allongement de l'espérance de vie par rapport à la baisse du taux de particules fines. L'intérêt ici, c'est que là il a fait simplement une étude... on suit, puis on mesure le taux de particules fines. Mais là est-ce qu'une intervention dans un temps et un endroit donné, puis bien mesuré, là — puis les épidémiologistes savent faire ça très bien — est-ce que ça a donné ça, ça, c'est extrêmement intéressant puis ça vient corroborer les études antérieures.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. Merci. Oui, c'est un peu dommage, parce qu'au départ on avait la Direction de la santé publique de Montréal, je crois, qui devait venir, puis, pour une raison que j'ignore, ils ne pourront pas être là, mais c'est peut-être quelque chose qu'on pourrait voir avec eux, comment on peut mettre en place un devis. Parce que je sais qu'à la santé publique, particulièrement de Montréal, là... ça se fait peut-être aussi dans d'autres régions administratives, mais je pense qu'ils ont des épidémiologistes en place là et des gens qui suivent déjà cette relation-là, là, entre la santé et la circulation automobile, la pollution automobile.

M. Reeves (François): C'est des gens que...

La Présidente (Mme L'Écuyer): Dr Reeves.

M. Reeves (François): Pardon. Je m'excuse. C'est des gens que je connais assez bien, en particulier Louis Drouin puis plusieurs des experts qui sont autour de lui, dont Norman King, qui est épidémiologiste à la DSP. Et je vous souligne également les ressources qu'on a à l'Université de Montréal, dans le Département de santé environnementale, où il y a déjà une ou deux chaires entre pollution et santé de façon globale. La chaire... C'est parce que je suis cardiologue. J'ai pris l'intérêt de cœur strictement et l'environnement de façon plus vaste. Les particules fines, c'est juste une partie du problème, pour moi, d'accord? C'est beaucoup plus vaste que ça. Et on a les outils qu'il y a, tant à la DSP, à la DSEST, Département de santé environnementale, pour faire effectivement cette étude-là, ça, c'est clair.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. D'accord. Alors, on aura peut-être, au cours de l'étude du projet de loi, l'occasion de revenir sur justement le monitoring, mais ce que je retiens aussi, c'est que l'idée qu'on évalue l'impact du programme après quelques années de mise en oeuvre et que ça se fasse publiquement, tout ça, peut-être à l'intérieur d'une commission parlementaire comme on le fait aujourd'hui, c'est quelque chose que vous verriez d'un bon oeil.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Dr Reeves.

M. Reeves (François): En fait, c'est un beau mariage entre politique et science.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui, bien, en fait, je pense que ça fait pas mal le tour des questions. Je ne sais pas si le Dr Reeves aimerait ajouter des éléments sur lesquels on n'a pas eu l'occasion de vous interroger.

La Présidente (Mme L'Écuyer): C'est à vous pour conclure. Allez-y.

M. Reeves (François): Bien, merci. Puis merci, premièrement, de l'honneur. Je considère ça comme un honneur d'être interpellé pour cette commission-là.

L'idée, c'est que je pense que, la question de la pollution, le problème de bien des environnementalistes, c'est que c'est... il y a beaucoup de choses, c'est tout mêlé ensemble, O.K., puis il y a des trucs aussi de points de vue politiques, les pauvres, les riches, etc. Moi, je vois ça de façon tellement plus simple, et c'est ça qui convainc facilement des gens. C'est une question de propreté, c'est une question d'hygiène. Pasteur... Je ne fais pas de comparaison, là, O.K., mais quand même Pasteur, au XIX^e siècle, il s'est fendu en quatre pour expliquer à ses concitoyens que, si vous êtes malade, c'est à cause de des petites choses qu'on ne voit pas. Ça s'appelle des virus, des bactéries, des microbes. Puis en changeant certaines habitudes, qui... ça a fini pas s'appeler de l'hygiène, bien, voilà, vous êtes capable justement d'éliminer la tuberculose, la rage et autres joyeusetés de la vie. Puis Pasteur, il n'a mis au point aucune découverte en soi. Bon, il y a la pasteurisation, mais c'est un procédé. Il ne cherchait pas à vendre quelque chose, et tout.

Le débat se transpose maintenant... La question bactérienne... Puis ça, l'Organisation mondiale de la santé est d'accord avec ça, l'OMS supporte ça que maintenant ce n'est plus un énorme problème à régler, la question des maladies infectieuses. Il y a encore des choses à faire, mais c'est gérable. Alors que la question maintenant se déplace vers un nanoagresseur plus petit, plus pernicieux, qui sont ces particules-là qui sont dans notre environnement. Donc, quand on explique que ces particules-là, quand on les respire, quand on les inhale, quand ça entraîne un stress oxydatif, ça va vous causer soit un AVC, soit de la démence, soit un infarctus, ça parle beaucoup plus que l'ours polaire puis sa banquise. Et c'est peut-être pour ça que les environnementalistes trouvent ça intéressant, en disant: Bien, vous mettez vraiment une raisonnance puis sur des données scientifiques probantes. On ne parle pas, là, des toxines à éliminer dans un sauna, là. On parle vraiment de données importantes, au point de vue épidémiologique, de des revues majeures, pour se rendre compte que, aïe, c'est un facteur majeur, le cardiovasculaire, et on peut le changer par des initiatives comme celle que vous proposez actuellement.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci de votre présence, Dr Reeves. Très, très intéressant. Je pense que nous avons beaucoup appris aujourd'hui. Je vous remercie de votre présence. Et je vais demander...

Je vais suspendre quelques minutes. Je vais demander à l'Association pour la protection des automobilistes de bien vouloir s'approcher.

(Suspension de la séance à 16 h 38)

(Reprise à 16 h 39)

La Présidente (Mme L'Écuyer): S'il vous plaît! M. Iny, je vous souhaite la bienvenue. Vous représentez l'Association pour la protection des automobilistes. Et je vous informe que vous avez 10 minutes pour nous présenter votre mémoire. Et après le ministre aura 17 minutes pour des questions, et l'opposition. La parole est à vous, M. Iny.

Association pour la protection des automobilistes (APA)

M. Iny (George): Bonjour, Mme la Présidente, M. le ministre, honorables députés. Merci de m'accueillir ici pour l'Association pour la protection des automobilistes. Mon nom est George Iny.

● (16 h 40) ●

Pour commencer, l'APA accueille de façon positive la notion d'encadrer les véhicules de tourisme sous un régime de surveillance. Alors, le concept en général, je pense, est nécessaire. Par contre, on aurait peut-être des mises en garde.

Et je vais commencer, premièrement, en vous disant que j'ai beaucoup apprécié les autres intervenants cet après-midi. Et d'ailleurs j'ai même appris que je dois me chercher un nouvel appartement parce que le mien a... je peux voir l'échangeur Turcot. Et en plus le vent est en amont, alors ils viennent chez moi. Alors, ça a été très intéressant.

Peut-être que je commencerais avec une de nos récentes expériences. Vous savez, nous, notre force, c'est les enquêtes sur le terrain. Alors, on a pris trois voitures spécialement préparées et on les a amenées auprès de 30 ateliers de réparation dans les villes de Toronto et de Calgary. Et ces voitures-là étaient parfaites. Alors, le lubrifiant avait été changé, tous les entretiens étaient faits, les réparations avaient été faites. Par contre, on a provoqué un petit problème qui était de dévisser une borne pour la batterie. Vous savez, quand, votre voiture, on va la survolter, on met des câbles dessus. C'est juste à cet endroit-là. Alors, ça donnait un symptôme par intermittence où l'auto ne partait pas. C'est tout. Et il y a des vérifications qu'on peut faire, assez faciles. D'ailleurs, si on croit que c'est une batterie qui est à terre, dès qu'on va pour la vérifier, on ne se rend pas compte que le câble est déjoué.

Alors, le coût de la réparation... Et ça, on avait demandé: Vérifiez mon auto. Je viens de l'acheter. Alors, on donne une page vierge à l'atelier. En plus, des fois, elle ne part pas. Le coût de la réparation a varié de 30 \$ à 2 400 \$. Seulement huit ateliers ont réussi à repérer le problème sans facturer des réparations inutiles. 10 ateliers ont facturé des travaux. Le plus souvent, on a remplacé notre batterie neuve par une autre batterie neuve. On a aussi parfois changé d'autres pièces. Et dans trois ou quatre cas la voiture nous est revenue en pire état que lorsqu'on leur avait soumise.

Alors, vous pouvez comprendre qu'on a été un peu paniqués, quand on a compris que très vite le Québec se lancerait dans un programme où... qui pourrait s'appliquer à l'ensemble du parc de huit ans et plus. Je suis très encouragé à savoir aujourd'hui qu'en tout cas ça semble définitif qu'on commencera avec l'inspection par... lors de la revente, et je vous explique pourquoi. Les commerçants d'autos ont quand même une expérience qu'un consommateur ordinaire n'a pas. Une importante partie de ces inspections seront faites à leur demande. Ils vont surveiller les réparations. Il y aura peut-être un

effet d'épuration aussi au niveau... dans le secteur de la réparation. Et certainement c'est une meilleure façon d'acquérir les connaissances.

Au niveau de l'état des voitures sur nos routes, l'APA ne vérifie pas l'état des voitures sur nos routes. Par contre, l'APA vérifie l'état des voitures d'occasion offertes en vente, là aussi avec des experts anonymes et des acheteurs anonymes. Puis je peux vous dire, l'ayant fait à Toronto, Calgary, Vancouver et Montréal, que l'état général des autos à Montréal est supérieur, au moment de la revente, que les voitures de Vancouver et de Toronto. Et c'est bizarre, parce qu'à Toronto, avant de vendre la voiture, elle doit être soumise à une vérification mécanique pour la sécurité. Et ce que ça nous apprend, c'est qu'au Québec, avec une cour de la petite créance qui est quand même efficace, où on interdit les avocats, une culture de protection qui est beaucoup plus évoluée, c'est interdit ici à un commerçant de vendre sans garantie — et c'est toujours permis dans plusieurs autres provinces — que finalement le consommateur est mieux protégé en absence d'un programme d'inspection. Et voilà l'importance, pour nous, de bien roder l'inspection ou l'idée d'un programme.

Alors, je vais passer à quelques mises en garde ou peut-être des conseils. S'assurer que le programme puisse évoluer avec la technologie. Alors, par exemple, à Vancouver et à Toronto, on avait signé des contrats, presque des contrats d'adhésion avec les fournisseurs. Dans le cas de Vancouver, au départ, c'est une firme américaine. À Toronto, c'est une firme ontarienne qui a eu le contrat. Dans le contrat à Vancouver, on garantissait 9 % sur l'investissement de l'opérateur, avec un minimum d'inspections. Et ça a fait que, quand la technologie a évolué, on s'est rendu compte que finalement ça demandait moins d'inspections que prévu. On a quand même été obligé à demander aux consommateurs de soumettre leurs autos à des inspections.

Pour nous, une inspection qui n'est pas liée à un bénéfice, c'est un peu un gaspillage. Alors, on aurait... C'est juste une mise en garde de rester ouvert à cette possibilité. En Pennsylvanie, ils ont dû payer 145 millions pour annuler leur contrat d'inspection il y a une quinzaine d'années. Au Texas, à peu près 200 millions à un moment... qu'on prévoyait. Puis là l'idée, c'est d'avoir la souplesse pour faire modifier le programme si, par exemple, on découvrait que certaines inspections n'apportent pas le bénéfice voulu.

Optimiser le rendement, ça, ça pourrait vouloir... Actuellement, on prévoit une atténuation qui est une inspection à partir de la huitième année. On a compris cet après-midi que le taux d'échec pourrait se chiffrer, dans ces années-là, de 10 % à 20 %. Si, par exemple, on découvre, et c'est ce que nous croyons, qu'à partir de la huitième année le nombre de véhicules qui échouent est très faible, je vous conseillerais... j'aimerais qu'on ait un programme qui permette de l'atténuer et de viser des inspections dans le segment des véhicules qui sont plus portés à échouer. La raison... et ça, c'est un peu subtil, mais l'inspection des autos propres n'amène pas l'amélioration de la qualité de l'air. Alors, si on parle de 60 \$ pour une vérification et on a un taux d'échec de 2 % ou 3 %, comme on connaît actuellement pour les voitures 2005 en Ontario et, il est vrai, avec un ancien test, ça, ça veut dire que finalement on aura dépensé 6 000 \$ pour trouver, identifier deux véhicules. Alors, ce n'est pas 60 \$, l'inspection. C'est très cher pour trouver une auto qui est non conforme.

Un modèle de gestion qui a marché ailleurs, par exemple, celui du détecteur de radars. Vous savez, à un certain moment, la Société d'assurance automobile avait décidé que, pour des raisons de sécurité publique, ce n'était pas un appareil à avoir dans une auto. C'est un appareil invisible, difficile à repérer. On a augmenté les amendes, on a appliqué une surveillance au bord des routes pour détecter un détecteur de radar, et finalement une suspension administrative. Alors, ça, c'est une façon administrative, jusqu'à ce que l'individu enlève son auto. Alors, il ne rentrait pas chez lui. Il savait que l'auto partait chez un concessionnaire sur une remorqueuse pour enlever le détecteur. Pour nous, une méthode... La société n'a pas demandé à l'ensemble des automobilistes d'amener leurs autos pour une inspection. Et notre souci, c'est de rester ouverts à des notions de surveillance ou de vérification qui pourraient réduire le montant important dépensé pour les voitures qui sont conformes à la norme. Quand on a, là encore, un taux d'échec de 20 %, ou 15 %, ou 30 %, on n'en cherche que cinq pour en trouver une qui pollue. Mais, s'il faut en chercher 20 pour une qui pollue, le rendement du programme est affecté.

Introduire une révision externe périodique, je vous dirais, au moins, peut-être, à la troisième année ou à la deuxième année. C'est quelque chose qui a manqué beaucoup dans les autres programmes. Et souvent, quand les consultants étaient engagés, ils étaient engagés par la firme qui menait le programme. Ça, ce n'est pas indépendant. On vient d'entendre un épidémiologiste, quand même quelqu'un qui a des notions évoluées. C'est clair que, si un polluant coûte 3 000 \$ la tonne ou 30 000 \$ la tonne... Et ça, c'est le genre de différence qu'on voit dans les études que nous avons vues — on pourrait peut-être demander à l'AQLPA aussi — le moins cher à peu près 1 000 \$ à 1 500 \$ la tonne pour les gaz à effet de serre. Je vous dirais que ça va affecter dramatiquement le bien-fondé, le retour sur le programme. Et, si on découvre que finalement on a atteint une limite où le retour sur la dépense n'est pas là, l'automobiliste devrait comprendre que le 60 \$ fait partie d'une charge sociale, tout comme les commerçants, et, si nécessaire, ça pourrait être affecté à autre chose. Mais on comprendrait que ce n'est pas des inspections selon un test précis qui ne va pas évoluer pendant une décennie. Parce que j'ai l'impression qu'on va découvrir qu'effectivement on pourrait optimiser la dépense autrement. On devrait rester flexible là-dessus.

Les dérogations. M. le ministre, j'ai été très impressionné quand vous avez commencé à parler des prix des catalyseurs, parce que c'est le vrai prix. Par contre, je vous dirais, par exemple, il y a des exceptions. À Toronto, actuellement, par exemple, une BM de l'année 2004 a quatre catalyseurs qui valent 1 500 \$ au total, et deux ne sont disponibles que chez BM.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Iny. Malheureusement, le temps est écoulé.

● (16 h 50) ●

M. Iny (George): Alors, je vous dirais simplement: Limitez les dérogations, si possible, et, si possible, avec le modèle actuel qu'on envisage.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Et, M. le ministre, la parole est à vous. Et vous pourrez continuer à discuter. Allez-y, M. le ministre.

M. Arcand: Merci beaucoup, Mme la Présidente. M. Iny, bienvenue parmi nous. Et je sais que vous représentez une association qui est très importante non seulement au Québec, mais dans l'ensemble du Canada également, et donc ce que vous avez à dire aujourd'hui est, pour nous, très important, bien sûr. Et ma première question... Je vous ai écouté depuis quelques minutes maintenant, et ma première question, elle est bien simple: Est-ce que vous êtes pour ou contre le projet de loi n° 48?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny, la parole est à vous.

M. Iny (George): Merci. Ça dépend du contenu du projet. L'APA est pour l'encadrement des véhicules de tourisme. L'APA est en faveur d'un programme qui s'applique appuyé par la science. On a vu plusieurs notions, encore aujourd'hui, qui sont imprécises. À titre d'exemple, moi, j'ai appelé M. DesRosiers à propos de la durabilité des véhicules au Québec versus ailleurs. Je vais écrire au comité pour donner une réponse peut-être plus étoffée. Mais lui m'a expliqué que c'est le niveau économique et de taxe qui a plus d'impact et que les petites voitures, en moyenne, durent à peu près trois à quatre ans moins longtemps que les camionnettes, les pick-up, qui sont plus typiques du marché américain. Je ne sais pas si c'est l'ensemble de la réponse, mais c'est pour dire que des fois, sans avoir bien ciblé les faits, on pourrait ne pas obtenir les résultats qu'on voudrait.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Monsieur... Excusez.

M. Iny (George): Alors, on est pour, et que ça soit bien fait.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Donc, ce que vous me dites, c'est que le diable est dans les détails.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny.

M. Iny (George): Oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Bon. Est-ce qu'on peut s'entendre sur les chiffres? Je pense que, dans une déclaration que vous avez faite à une certaine période, il y a quelques mois, vous disiez qu'il y avait seulement 1 % des voitures de moins de huit ans et 5 % de toutes les voitures qui échouaient le test en Ontario. Dans les chiffres qui ont été communiqués par l'Ontario, et qui viennent d'Environnement Ontario, on nous dit que 10 % échouent le test et que le programme est en vigueur depuis 13 ans. En Colombie-Britannique, le programme AirCare parle d'un taux global d'échec de 12 % après 20 ans d'opération. Alors, ma question: Qui a raison dans toutes ces données-là? Est-ce que c'est vous? Est-ce que ce sont les responsables du programme? J'écoutais tout à l'heure les gens de l'AQLPA, qui nous disent que probablement qu'il y a 20 % ou 25 % des véhicules. Leur argument, c'est de nous dire: Bien, si quelqu'un doit aller faire une sorte de certification environnementale, il va sûrement faire réparer son véhicule avant d'arriver, donc le taux d'échec, dans la réalité, ne sera peut-être pas de 25 %. Mais la réalité, c'est que, si on calcule ce qui se fait avant le moment où ça se produit... Alors, j'essaie juste de voir si on peut trouver un consensus sur un pourcentage acceptable de part et d'autre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny.

M. Iny (George): Le diable est dans les détails. Alors, tout le monde a raison, sauf qu'on ne parle pas de la même chose. Sur le site de Drive Clean, en Ontario, c'est 9 % depuis le début du programme, en tout cas quand j'ai regardé dernièrement, mais les chiffres depuis le mois de septembre, c'est à peu près 1 % à 2 % et 6,2 % pour le taux d'échecs. Je crois qu'il y a un effet de prévention, mais je ne pense pas qu'il est très marqué. Et par ailleurs l'impact de ces programmes, dans les premières années, c'est une mise au rancart plus rapide de certaines autos, pas nécessairement une mauvaise affaire. Un programme de surveillance n'implique pas nécessairement que le véhicule va durer plus longtemps parce qu'on surveille plus. Il y a des études qui ont démontré que, des fois, des très vieux véhicules ne restent pas sur la route. Actuellement, avec le modèle que vous préconisez, on ne priverait pas une personne à faibles revenus de son véhicule parce que c'est seulement au moment de la revente et c'est une atténuation importante.

Ça nous évite aussi à avoir à parler, à notre idée, des dérogations, qui, pour l'APA, sont un élément néfaste pour le programme. Si on est en train de dire, comme en Ontario avec la limite à 500 \$: Accordez des dérogations au tiers des autos qui échouent, à mon idée, le programme devient plus pour les apparences, beaucoup plus pour les... en tout cas, l'élément apparence versus réalité commence à avoir un écart.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: M. Iny, vous comprenez que dans la première étape, ce dont on parle aujourd'hui dans le projet de loi n° 48, on parle d'une vente de véhicule, d'une inspection lors d'une vente. Donc, à ce moment-ci, il n'y a pas de «waiver». Il n'est pas question actuellement de parler, là, si on veut, de ça au moment où on se parle. Alors, je veux juste qu'on soit très clair sur cette question-là.

Maintenant, ma question est la suivante. Il y a 33 États américains, à peu près, qui ont des programmes qui existent. Il y a certainement la Colombie-Britannique, l'Ontario, les deux provinces, outre le Québec, qui sont les plus peuplées au Canada. Et j'ai posé la question aux gens du CAA-Québec: Est-ce que vous pourriez gérer ce programme-là? Et la réponse a été: Pour la gestion future d'un programme, il y a des exemples qui existent, surtout des compagnies américaines: Parsons, ESP, Applus, Worldwide Environmental Products, ce genre de gestionnaires là. Ma question est donc la suivante, c'est: Est-ce que, pour vous, il y a un État américain, est-ce qu'il y a une province canadienne où on fait les choses d'une façon qui pourrait vous satisfaire?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny.

M. Iny (George): Je ne suis pas assez à jour. Parce que nos dernières visites aux États-Unis — puis on a fait le Colorado, l'Arizona, le Nouveau-Mexique, la Californie — remontent à plus que 10 ans, quand on a regardé ces programmes de près.

Je vous dirai une affaire, par contre. Ces gens-là, s'ils soumissionnent, devraient comprendre que le Québec est une société distincte. Parce qu'ailleurs c'est eux qui ont eu comme la mainmise sur le programme, une fois qu'il est rentré, et ce n'est pas une bonne affaire, en Ontario entre autres, parce qu'il y avait des échappatoires dans le programme, un manque de surveillance, en Colombie-Britannique parce qu'il n'a pas pu évoluer. Alors, je serais ouvert à regarder la question peut-être en profondeur avec les gens du ministère et peut-être à vous dire que le Québec pourrait vouloir marcher d'une autre façon. Alors, même un clés en main pourrait quand même être taillé pour nous. Et j'insiste, je vous dis: Une révision externe aux trois ans par quelqu'un d'indépendant, avant de passer à d'autres étapes, et à ne pas... à ce que le consommateur comprenne que ce n'est pas la dernière chose qu'il aura à faire reliée à l'utilisation de son auto. Parce qu'en Ontario cette mentalité s'est inculquée dans la région de Toronto: Bon, mon auto est propre, je n'ai plus rien à faire. Là-bas, pour faire une voie pour une piste cyclable, on a plus de discours que pour faire une station de métro à Montréal. Ça a plus de réactions actuellement. Et je crois qu'on devrait optimiser la dépense, mais ça ne veut pas dire l'éliminer. Peut-être, l'automobiliste contribuera à un fonds.

En passant, depuis 2008, le prix de l'essence augmente. Curieusement, l'année 2008 a été l'année où les Québécois achètent... les Canadiens en général ont acheté les véhicules les plus petits. Alors, depuis, la vente des petites voitures, des sous-compactes grandeur Hyundai Accent, Honda Fit a baissé de 30 %. Et tous ces modèles-là ont été renouvelés. Ce sont des modèles intéressants. Par contre, la vente de petits sport utilitaires, et sport utilitaires intermédiaires, et véhicules de luxe a grimpé. On croit... On ne sait pas encore, mais une des raisons est peut-être que le public est de l'avis que les véhicules sont moins économes, en tout cas la pub semble l'indiquer, et alors ils ne réfléchissent pas avant de faire leur achat. Il se peut qu'on va découvrir que les incitatifs devraient être placés au moment de la vente et qu'un concept de boni et de pénalisation basé sur... et pas juste attendre l'arrivée du véhicule électrique mais actuellement, avec la technologie actuelle, influencer le public. Et ça pourrait avoir un rapport coût-bénéfice supérieur, en tout cas, à des inspections de véhicule si le taux d'échec est très faible. Et on est pour, en passant, l'inspection à distance, la détection à distance parce que ça réduit une visite pour une auto qui est propre. En théorie, selon le petit nombre d'essais, ça devrait permettre de repérer les très gros pollueurs.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

● (17 heures) ●

M. Arcand: M. Iny, moi, la question... D'abord, premièrement, si je suis bien ce que vous m'expliquez, nous avons été assez... le texte dans le projet de loi est assez général pour nous permettre de préciser des choses dans le règlement. Et vous nous demandez spécifiquement d'être flexibles, c'est-à-dire que, s'il y a une évolution technologique, qu'on puisse ajuster ce règlement-là sur une base quand même régulière, que ce ne soit pas quelque chose qui soit nécessairement figé.

M. Iny (George): À titre d'exemple...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny.

M. Iny (George): ... — oh! excusez-moi — ne pas signer un contrat qui prévoit un minimum d'inspections. Et sinon, s'il s'avère qu'on en fera moins, ou qu'on les ferait autrement, ou avec un nouvel appareil, qu'on doit payer des dommages, pas seulement pour le fait d'avoir modifié le contrat, mais pour les profits non gagnés pour l'avenir. C'est une mise en garde.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Si je mettais dans le règlement, par exemple, un montant de 60 \$ — je donne ce montant-là à titre d'exemple — si c'était dans le règlement comme étant un montant plafond pour une certification environnementale, est-ce que c'est quelque chose qui, pour vous, serait bénéfique et protégerait les automobilistes?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny.

M. Iny (George): Le montant de 60 \$ me semble être un minimum pour l'activité. Je vous explique. Actuellement, pour l'appareil qu'on est en train de tester en Ontario, on me dit que c'est 20 minutes à 30 minutes pour une auto, avec le

temps au comptoir pour l'expliquer au client. Il y a des mesures antifraudes. On exige maintenant une photo de la voiture, qui est envoyée à la centrale. Ça, c'est une étape supplémentaire. On veut aussi éviter... Parce que maintenant on peut acheter des ordinateurs portatifs qui peuvent prétendre être la voiture quand on branche l'appareil. C'est pour ça qu'on demande ces vérifications-là.

Alors, pour un atelier de vérification, opérer à moins de 120 \$ de l'heure pour une heure de service, je ne pense pas que c'est rentable. L'administrateur va certainement demander 10 \$ au moins par inspection pour sa gestion. Alors, c'est une affaire à considérer. Généralement, dans les endroits où on n'avait pas mis de prix minimum, c'était l'inverse qu'on a vu. Les prix ont baissé, mais c'est parce que la vérification dans des centres qui étaient des garages de réparation était devenue un genre de «loss leader». Ce n'est pas une bonne affaire. Ça n'inculque pas des bonnes pratiques. Puis là, à ce moment-là, le personnel est à commission, et on compte sur eux de rattraper une partie de la perte sur l'inspection. L'idéal, c'est que l'inspection soit monnayée pour la valeur réelle du travail que ça implique. Et je vous dirais que même ici, ayant entendu le discours, on a besoin de faire une recherche pour vraiment le savoir, peut-être parler avec du monde, une fois qu'on connaît mieux l'équipement et la démarche.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Donc, ce que vous me dites, c'est qu'il ne faut pas se mêler de ça, qu'on laisse le marché fonctionner, ou si vous trouvez qu'on devrait intervenir?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny.

M. Iny (George): L'APA est ouverte à un montant réglementaire mais basé sur le coût réel de l'activité une fois qu'on connaît mieux l'activité. Certainement, 60 \$ ne nous semble pas trop cher pour l'activité. Le risque, c'est de ne pas facturer assez. C'est l'inverse. C'est par crainte. Et là c'est seulement les grandes surfaces qui pourraient l'offrir à perte. Les petits garages perdent en faisant l'inspection. Il reste aussi à voir... On a parlé de deux systèmes, centralisé ou décentralisé. C'est clair, si vous avez un système centralisé, c'est-à-dire des ateliers qui sont accrédités seulement pour faire des inspections et ne font pas des réparations, eux vont vous dire c'est quoi, le minimum avec lequel ils peuvent vivre.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Est-ce que je comprends que c'est une solution que vous préconisez, que les gens qui font l'inspection ne puissent pas faire la réparation? Est-ce que, pour vous, ça protégerait... Vous avez parlé tout à l'heure de gens qui sont allés, qui ont été, si on veut, floués, dans une certaine mesure. Vous avez parlé de batteries qu'on a changées sans que ce soit nécessaire, et une foule d'instruments. Pour vous, comment on peut empêcher de faire ça? Comment on peut empêcher que ça se produise, ce genre de problématique, pour le consommateur?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny.

M. Iny (George): L'empêchement principal est dans le design que vous semblez proposer actuellement. C'est-à-dire que les acheteurs principaux de ce service seront les marchands de véhicules d'occasion, pour au moins la moitié, parce que c'est lors de la revente, et, dans le huit ans et plus, les commerçants ont à peu près le tiers, la moitié du marché, selon les statistiques. Ça, ça pourrait aider. Je crois que les problèmes de compétence plus que le problème de fraude vont être là. Et il y a certainement un registre que les gens peuvent vérifier pour les problèmes fréquents, et aussi un bulletin sur les ateliers pourrait aussi aider. Je dois vous dire, par contre, le bulletin sur les ateliers va varier beaucoup selon le technicien. En pratique, on a vu ça. Même dans des ateliers très mauvais, il y a des individus qui sont compétents.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Moi, M. Iny, je ne suis pas très compétent dans le domaine de l'automobile, certainement pas, mais une chose qui m'apparaît claire... Est-ce que ce n'est pas plus facile maintenant, aujourd'hui, avec les ordinateurs? Est-ce qu'il n'y a pas actuellement une inspection qui se fait par ordinateur de bord et qui permet en fait de cibler beaucoup mieux maintenant les réparations, ce qui, je pense, peut empêcher la fraude, dans une certaine mesure? Parce que ce dont on parle, c'est vraiment une série de choses à faire qui déterminent immédiatement, là, si... Il y a peut-être quatre ou cinq opérations, là, pour la question environnementale. Parce qu'on ne parle pas d'une inspection mécanique complète, on parle vraiment d'une inspection environnementale pour s'assurer que l'automobile correspond aux normes environnementales et avec un convertisseur catalytique qui fonctionne, avec une série de choses qu'il y a à faire. Est-ce que, pour vous, ça vous apparaît comme quelque chose de très spécialisé ou quand même, compte tenu de la technologie qu'on a aujourd'hui, que quelque chose qui est relativement facile?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny.

M. Iny (George): Le diagnostic a beaucoup évolué, et il est peut-être, d'une certaine mesure, plus simple que diagnostiquer des autos des années 70 et du début des années 80. Mais je vous dirais que le milieu de la réparation automobile a du chemin à faire. Actuellement, l'atténuation qu'on propose me semble une bonne façon au moins de donner l'expérience

au milieu, et je crois que les commerçants, en tout cas ceux qui font la revente de véhicules, vont être des clients plus avertis des ateliers de réparation.

Je ne peux pas insister trop, le gros de ça, ce n'est pas tellement à ce niveau. C'est vraiment la vérification dans des centres pour l'ensemble du parc. Si le pourcentage d'échec pour un des créneaux est faible, à ce moment-là, notre auto, le coût, pour nous, d'identifier le véhicule devient plus cher que le coût de ces réparations. À titre d'exemple, on a parlé de 350 \$ d'économie annuelle en essence. Si c'est une auto sur cinq qui échoue, c'est 70 \$ par auto. C'est intéressant. Mais, si c'est un auto sur 50, mon 2 %, c'est 7 \$.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny, je vous remercie. Le temps est déjà écoulé. Je cède maintenant la parole au député de L'Assomption. M. le député.

M. McKay: Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, bienvenue, M. Iny. Ça me fait d'autant plus plaisir de vous retrouver aujourd'hui qu'on avait l'occasion d'échanger un peu tout à l'heure, puis ça fait peut-être 20 ans déjà où...

M. Iny (George): ...plus que 20 ans, effectivement, oui.

M. McKay: ...oui, où nous collaborions ensemble. À l'époque, j'étais conseiller municipal à la ville de Montréal, membre de la commission de l'environnement de la communauté urbaine, et j'avais mis en place une table de concertation sur la qualité de l'air dans la région de Montréal. Et donc, déjà à cette époque-là, je peux témoigner que M. Iny était déjà intéressé à... Naturellement, on connaissait déjà l'APA comme organisme de protection des intérêts des automobilistes, mais je peux témoigner de son intérêt pour la question de diminuer justement l'impact environnemental et sur la santé humaine des véhicules automobiles.

Et je vous remercie des diverses mises en garde que vous nous servez aujourd'hui. Et je pense qu'à tout le moins il faudra... Ça vient appuyer l'idée qu'il faudrait qu'il y ait au moins un certain nombre de balises à l'intérieur même du projet de loi, de façon à ce que les règlements, les divers règlements qui viendront seront quand même à l'intérieur d'un certain encadrement, là. En même temps, vous dites qu'il faut réviser souvent le programme, donc s'ajuster à l'évolution de la technologie. Alors, on comprend qu'il y a quand même un équilibre, là, que tout ne peut pas être complètement figé dans une loi. Donc, il faut garder la flexibilité au niveau d'un règlement. Puis, vous savez, un règlement, le gouvernement peut le changer par décret, là. Il y a une période de consultation qui est... En général, dans le domaine de l'environnement, on demande, c'est quoi, 60 jours, quelquefois 90 jours, et le gouvernement peut modifier le règlement par décret. Donc, je pense que vous serez d'accord, probablement, pour dire qu'il faudrait qu'il y ait un peu plus de balises dans le projet de loi mais en même temps qu'on se garde de la flexibilité au niveau réglementaire?

● (17 h 10) ●

M. Iny (George): Certainement. On est pour une souplesse. Certainement, le tarif ne devrait probablement pas être dans la loi. Le concept d'une révision externe, je pense que c'est un élément important et qui impliquerait des notions quand même assez poussées d'analyse des impacts, comme on fait pour une loi environnementale ou en santé publique.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Merci. Oui, puis effectivement le Commissaire au développement durable a servi toute une leçon, récemment, au gouvernement, là, par rapport à son plan d'action sur les changements climatiques, où on constate que la reddition de comptes... Même, c'est un terme que j'ai retenu. Je pense que moi-même, je ne serais pas allé aussi loin que ça, en disant... Il parlait de reddition de comptes anecdotique. Donc, il faut s'assurer de mettre des balises suffisantes pour que... On aura une reddition de comptes qui voudra vraiment dire quelque chose. Et j'apprécie beaucoup quand vous mentionniez tout à l'heure: Dans le fond, on peut vouloir donner l'impression qu'on agit par rapport à l'environnement, mais je pense qu'on n'en est plus rendu là aujourd'hui, 20 ans après les premières rencontres sur la qualité de l'air. Il faut s'assurer que les programmes qu'on met en place sont vraiment efficaces et efficients. Ceci dit, je ne suis pas convaincu, après ce que vous avez dit, que vraiment le programme qui est proposé ici ne peut pas être efficace et efficient. Et je pense que vos recommandations ne vont pas dans le sens de le détruire ou de le démolir mais plutôt dans le sens de nous mettre en garde, là, des choses, des biais ou des effets pervers, disons, dans lesquels il ne faut pas tomber.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny.

M. Iny (George): Oui. Pour la première phase, celle qu'on discute aujourd'hui, on croit que la surveillance des commerçants pourra beaucoup aider lorsqu'ils... et l'absence de dérogation aussi. Tout, finalement, arrivera dans un calcul du coût des gaz qu'on a éliminés à la tonne. Puis les trois ou quatre gaz qu'on veut surveiller n'ont pas tous le même prix, c'est évident. Le gaz, le CO₂ a un prix beaucoup moins que les autres. Mais, si on découvrirait, par exemple, que les fais d'inspection ont pris une très grande partie de la dépense, je pense qu'on devrait, dans les... avoir la souplesse pour affecter les sommes ailleurs, réduire l'utilisation intensive de l'auto ou d'autres stratégies. Par exemple, favoriser l'achat de véhicules neufs qui consomment un peu moins, par exemple. Et les montants sont importants. Actuellement, on a calculé à peu près 50 millions par année pour le départ, mais, si on inspecte l'ensemble des autos de huit ans et plus aux deux ans, c'est plus que 100 millions en frais d'inspection. Je n'ai pas fait un calcul détaillé, mais, c'est évident, cette somme-là peut contribuer à l'assainissement de l'air et elle le devrait. Et ce n'est peut-être pas seulement par des inspections.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. Bien, enfin, je pense que, jusqu'à un certain point, on peut donner la chance au coureur puis ne pas nécessairement mettre les mesures en opposition ou en contradiction les unes avec l'autre mais plutôt de déployer un cocktail, disons, de mesures qui vont nous permettre d'avoir effectivement des résultats significatifs et vérifiables. Ce que, par exemple, dans le domaine des gaz à effet de serre, le Commissaire au développement durable nous disait, bien on ne peut pas aujourd'hui démontrer l'efficacité des mesures, alors peut-être qu'elles... Dans le fond, il ne dit pas que ça a été complètement un gaspillage, mais il dit en même temps: On ne peut pas le prouver. Il faut effectivement être capable de faire le lien, là, de cause à effet.

Vous avez mentionné rapidement le bonus malus, là, en disant: Bon, bien ça, c'est une mesure qui peut avoir de l'impact aussi pour améliorer la... réduire la consommation d'essence et donc réduire les émissions de gaz à effet de serre mais aussi de tous les autres polluants. Pouvez-vous nous en dire un peu plus là-dessus? Est-ce qu'il y a des exemples?

M. Iny (George): Ce qu'on a remarqué...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny.

M. Iny (George): Excusez-moi. Ce qu'on a remarqué, à l'APA, c'est que les consommateurs sont très sensibles, au moment de l'achat de leurs véhicules, aux incitatifs et peut-être aussi aux pénalisations, et lors des renouvellements de leurs immatriculations aussi. Vous savez, à un certain moment, le Québec a présenté un excédent au niveau de l'immatriculation basée sur la cylindrée des moteurs, et c'était assez, dans certains créneaux, par exemple les minifourgonnettes, pour que le véhicule le plus gourmand perde beaucoup sur le marché, pour la simple raison qu'il coûtait 60 \$ de plus par année à immatriculer, à l'époque. Alors, on va peut-être trouver qu'il y a des leviers qu'on peut appliquer — d'où l'importance d'une loi-cadre — qui auront un meilleur retour qu'une inspection, si jamais on découvrait que dans un créneau — moi, je propose les huit ans et moins ou les huit ans à 10 ans — l'inspection au sens large n'amène pas les retombées qu'on aurait voulues. Et je crois aussi qu'on devrait examiner d'autres modèles, par exemple la détection à distance, éventuellement. Et là on ne se limiterait pas aux véhicules de huit ans et plus. Ça pourrait être un véhicule en infraction. Tout, quoi.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. En ce qui concerne la détection à distance, quand je mentionnais, tout à l'heure, qu'une mesure n'empêche pas l'autre, là, qu'on peut déployer plusieurs mesures en même temps, moi, je me demande: Est-ce qu'il y a... est-ce qu'on pourrait à la fois cibler à la revente les véhicules de huit ans et plus et, parallèlement à ça, avoir la détection à distance? Mais aussi je me demande: La détection à distance, est-ce qu'on parle essentiellement d'inspection visuelle, c'est-à-dire, lorsque les policiers sont en service, par exemple, pour vérifier la vitesse, s'ils voient un véhicule qui a une traînée de fumée noire, à ce moment-là d'aller les intercepter, ou est-ce qu'il y a un appareillage électronique qui permet de détecter les hauts niveaux d'émission? Parce qu'il me semble, je ne sais pas... Personnellement, je n'en connais pas, là, mais je suis peut-être juste dépassé technologiquement.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny.

M. Iny (George): Il y a deux façons qu'on pourrait s'y prendre. Une, c'est un appareil en bordure de la route, un peu comme un radar photo, qui prendra des lectures sur les voitures, peut-être aux heures de pointe, certainement dans certaines conditions climatiques, parce que ça ne marche pas tous les jours. Et là l'individu recevrait un avertissement pour amener son auto dans un centre. L'autre pourrait être un arrêt obligatoire, un peu comme les campagnes pour l'alcool au volant ou le port de la ceinture. Alors, on vous arrêterait puis on ferait un test avec un appareil amovible sur votre véhicule.

La notion de la police remonte aux années 70 ou avant, avec les règlements municipaux, quand c'était le seul moyen de réglementer ça. Il y avait des règlements, par exemple, pour une fumée visible, mais je ne pense pas que... C'est une méthode plutôt aléatoire, de nos jours, dépendre juste de... qu'un individu se fasse arrêter pour une autre raison. C'est toujours possible même, je crois, aujourd'hui, sauf que le policier n'a pas un endroit à envoyer l'individu. Mais ce n'est pas un modèle idéal.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Bien, parce que je me demande, effectivement: À partir du moment où on aurait un réseau d'inspection pour les véhicules de huit ans et plus à la revente, est-ce que les policiers ne pourraient pas appliquer... À ce moment-là, c'est une réglementation, vous avez raison de le souligner, qui est davantage au niveau municipal, là, parce que c'était associé aux nuisances comme le bruit.

M. Iny (George): En matière... Excusez-moi. En matière d'environnement, comme vous le savez, le noyau, c'est le droit en matière de nuisances. Parce que c'est la seule façon, avant les lois modernes environnementales, d'attaquer les nuisances. Puis les gens... en tout cas, les municipalités avaient innové au début.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

● (17 h 20) ●

M. McKay: Oui. Alors donc, c'est... Enfin, c'est quelque chose auquel je pense qu'on va devoir réfléchir. Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen, en même temps ou en parallèle, de mettre en place, un peu comme pour les radars photo qui ont été mentionnés plus tôt, un projet pilote? Alors, on l'a fait pour les photoradars. Il y a eu un projet pilote, et par la suite, bien, on a été en mesure d'évaluer ça. Parce que là vous nous parlez de mesures qui peuvent être, par exemple, comme les barrages routiers. Alors, si on fait assez peu de barrages routiers pour l'alcool, qui est un tueur, je pense, beaucoup moins pernicieux que la pollution de l'air, là, qui est tout à fait évident, pour la pollution de l'air... Enfin, on ne s'est pas penché sur le phénomène, mais je fais juste réfléchir tout haut. Je sais que les gens de la table de sécurité routière voudraient avoir beaucoup plus de barrages routiers parce que ça, c'est efficace. Par contre, pour des mesures de «practicité», disons, on s'est plutôt tourné vers des mesures comme les radars photo. Mais enfin, je pense, encore là, un n'empêche pas l'autre, mais c'est peut-être un peu une question de moyens.

Je me demandais, par rapport au processus d'appel d'offres... Parce que, dans le projet de loi, on mentionne que le gouvernement pourrait sous-traiter, disons, la gestion du programme. D'aller en appel d'offres, vous pensez que c'est réaliste, c'est une bonne chose, ou ça devrait être davantage vraiment une société d'État qui s'occupe de gérer un tel programme?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny.

M. Iny (George): J'ai fait le tour un peu des personnes au Québec qui sont dans le milieu, qui disent ne pas vouloir avoir le mandat. Alors, pour faire quelque chose de vite, peut-être qu'il faudrait qu'on importe un programme d'ailleurs. Ce n'est pas ma préférence. J'aurais préféré un modèle qui implique que la surveillance soit incluse dans le programme, un organisme de gens sans but lucratif qui répondrait peut-être mieux au public, qu'on a vu ailleurs, et mieux aussi aux garagistes. Parce que les garagistes aussi ne sont pas satisfaits, parfois, des programmes ailleurs. Mais là je m'avance un peu trop, et quand même l'échéancier est assez court, alors j'imagine que, cette décision, il faudra la prendre. Il y a une affaire qui est certaine: se garder un bon droit de regard, et, par exemple si on veut faire faire de la recherche pour un programme de détection à distance ou d'autres programmes, qu'on ne porte pas déjà des menottes où l'administrateur nous dit que... Ce n'est pas prévu dans mon contrat, je ne le fais pas. Ils ont vécu ça ailleurs.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Puis vous, est-ce que vous écarteriez complètement l'idée que ça pourrait être la Société d'assurance automobile du Québec qui s'occupe de ça? Je sais que le gouvernement semble l'avoir écartée d'emblée. Il semblerait que ce n'est pas... Comme vous le mentionnez, ce n'est pas un mandat qu'ils souhaitent obtenir. En même temps, ils ont déjà des... ils arrêtent déjà des véhicules, des camions sur la route. Il y a un système d'inspection routière, là, qui est déjà en place.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Iny.

M. Iny (George): Sans parler pour la Société d'assurance automobile, je vais quand même parler pour la société d'assurance en donnant mon opinion. Je crois qu'ils fuiront un mandat pareil. Et, pour eux, la santé publique, au sens émanations, est trop loin de la sécurité routière. En tout cas, c'est un peu ça. On l'a vécu dans d'autres dossiers de consommation, où ils avaient le pouvoir d'octroyer un permis mais où finalement ils n'ont pas ça dans leur culture ou dans leur volonté.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption, il vous reste une minute.

M. McKay: Oui, bien, je conclurai peut-être en mentionnant que... D'après ce que vous dites, je pense que vous avez probablement raison, là. Il me vient à l'esprit le fait que la SAAQ... Je ne sais pas si elle l'a toujours, mais pendant longtemps elle était responsable de s'assurer que les catalyseurs, les convertisseurs catalytiques étaient bien en place sur les véhicules, et ils ne l'ont jamais appliqué.

M. Iny (George): Le règlement existe...

M. McKay: Alors, bon, ce n'est peut-être pas une bonne idée d'élargir leur mandat si le petit peu qu'on leur a donné dans le passé, ça n'a pas fonctionné.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Je vous remercie, M. Iny.

M. Iny (George): C'est moi qui vous remercie. Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Au plaisir. Je vais demander...

Je vais suspendre quelques minutes. Et je demanderais au groupe de la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers de bien vouloir s'approcher, s'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 17 h 25)

(Reprise à 17 h 26)

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux.

Il y a quelques questions d'intendance. Nous recevons le groupe pour une audition de 60 minutes, ce qui comprend une présentation de 15 minutes et échange de 45 minutes, 22 minutes pour le gouvernement, 22 minutes pour l'opposition. Nous pouvons faire des répartitions de 10 minutes ou bien 22 minutes, ça dépend. Alternier 10, 10...

Une voix: Oui.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Alternier 10, 10? Consentement pour alternier 10, 10? Ça prend aussi un consentement pour poursuivre au-delà de 18 h 15. Nous devons poursuivre jusqu'à 18 h 30. Consentement?

Et sur ce je vous souhaite la bienvenue. Je vais demander de bien vouloir vous identifier. Nous avions quatre noms. Il y a trois personnes qui sont devant nous. Je vous rappelle que vous avez 15 minutes pour présenter votre mémoire, et après nous procéderons à la période de questions. Et je vais demander probablement à M. Matte de bien vouloir identifier les gens qui l'accompagnent et de pouvoir procéder à la lecture de votre mémoire. M. Matte.

Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers (TCEVR)

M. Matte (Simon): Bonjour, Mme la Présidente. Bonjour, membres de la commission. Je me présente: Simon Matte, président de la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers et président-directeur général de l'ARPAC, l'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions. Je suis en compagnie, aujourd'hui, avec M. Richard Jalbert, qui est trésorier de l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec, et exceptionnellement notre spécialiste en haute technologie automobile, aujourd'hui, M. Pierre Beaudoin, directeur principal chez CAA-Québec au niveau des services automobiles.

Alors, 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, 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: l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, l'Association canadienne des industries du recyclage, l'AIA Canada, division Québec de l'Association des industries de l'automobile du Canada, l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, l'Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec, l'Association des recycleurs de pièces d'auto et de camions, l'Association des mandataires de vérification mécanique du Québec, l'Association des spécialistes en pneu et mécanique du Québec, l'Association des marchands Canadian Tire, Auto Prévention, CAA-Québec, Corporation des concessionnaires automobiles du Québec, Corporation des carrossiers professionnels du Québec, le CPA Montréal, le Comité sectoriel de la main-d'œuvre des services automobiles, la Fondation québécoise en environnement, RECYC-QUÉBEC et la société des huiles usagées.

La table consulte et informe ses membres face aux enjeux ou projets de législation et réglementation qui les touchent, pour définir ensuite des actions et prises de position de manière concertée dans le respect de sa mission.

● (17 h 30) ●

Mme la Présidente, la table intervient rarement de façon publique puisque son rôle en est un surtout de concertation. Toutefois, la présentation par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, M. Pierre Arcand, du projet de loi n° 48 a suscité tellement d'opinions diverses et d'informations inexacts 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 des 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 il y a retard, pouvait s'expliquer notamment par le désir de certains de favoriser des inspections pour une partie toujours plus grande du parc de véhicules 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 huit ans et plus, qui serait applicable lors de la vente ou du transfert de propriété de ces véhicules. La table en a fait la promotion. L'annonce faite par le ministre en rapport avec le projet de loi n° 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 huit ans et plus. Ce dernier ajout est ambitieux mais risque d'en réduire l'acceptabilité sociale et retarder l'adoption et la mise en oeuvre 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 les plus fréquemment soulevées à l'encontre d'un tel programme. Et je vais poser les questions à mon collègue Richard. Première question: Pourquoi rendre obligatoire une inspection des véhicules de huit ans et plus?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Jalbert, la parole est à vous.

M. Jalbert (Richard): Merci. Il est maintenant généralement établi que les véhicules automobiles ont une durée de vie de plus en plus longue et que les technologies et les 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 plus ou moins 20 000 kilomètres et donc une utilisation de 160 000 kilomètres pour une période de huit ans;

Le kilomètre maximum des garanties actuellement offertes est de 160 000 kilomètres;

La durée maximale de certaines pièces des systèmes ayant effet sur les émissions est de 160 000 kilomètres — un exemple, les bougies d'allumage;

Les statistiques démontrent une incidence beaucoup plus élevée de défectuosité pour les véhicules de huit ans à 25 ans.

À titre d'exemple, les émissions d'un seul véhicule automobile de l'année-modèle 1992 sont équivalentes sur 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 avant de 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.

Le Président (M. Huot): Oui, M. Matte.

M. Matte (Simon): J'ai une deuxième question, pour M. Jalbert toujours: Pourquoi limiter l'inspection des plus vieux véhicules uniquement lors de leur transfert de propriété ou de la revente?

Le Président (M. Huot): M. Jalbert, oui.

M. Jalbert (Richard): 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 pas être sécuritaires. Ce n'est évident que... pas dans tous les cas, ces véhicules, mais il est important d'identifier que ceux-ci 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 véhicules est loin d'être négligeable. En effet, selon les statistiques de la Société de l'assurance automobile du Québec, il y aurait environ 900 000 transactions par année au Québec sur les 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 huit 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... et ces plus vieux véhicules. Cette approche plus ciblée évite plusieurs 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 déficience importante. 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 moyen... pour les composantes visées par l'inspection, et ce dernier y trouve alors un avantage.

Cette approche permet également d'offrir à un acheteur un véhicule en meilleur état que ceux qui sont disponibles à la revente actuellement et ainsi 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 leurs véhicules 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.

● (17 h 40) ●

M. Matte (Simon): En conclusion...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Matte, oui.

M. Matte (Simon): Merci. En conclusion, Mme la Présidente, il est plus que...

La Présidente (Mme L'Écuyer): ...reste deux minutes.

M. Matte (Simon): Merci. 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 pour les pneus d'hiver pour une grande majorité de la population.

Le projet de loi n° 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 vieux véhicules. 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, et 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 huit 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 ne 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. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Matte. Je cède maintenant la parole, pour les 10 prochaines minutes, au ministre de l'Environnement.

M. Arcand: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Encore une fois, mes salutations à M. Matte, à M. Beaudoin, à M. Jalbert. Je pense que l'importance de cette Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers n'est plus à faire. Vous avez été probablement parmi ceux qui... vous nous avez certainement inspirés beaucoup dans la rédaction de ce projet de loi, et je tiens publiquement à vous remercier pour les efforts qui ont été faits et surtout, je pense, je dirais, la raisonnable de vos conclusions dans un débat qui est un débat quand même qui a ses adhérents et qui a évidemment ses critiques. Et je pense que l'objectif que nous avons, tous ensemble, c'est bien sûr d'améliorer la qualité de l'air au Québec, d'améliorer en même temps, éventuellement, la sécurité routière aussi.

D'entrée de jeu, je vous dirais qu'évidemment nous avons la première étape de ce projet de loi, qui est une étape importante. Je sais que dans votre mémoire vous avez parlé de la question de la sécurité, qui relève du mandat de la Société d'assurance automobile du Québec. Il est clair qu'un jour c'est peut-être possible de jumeler les deux types d'inspection, mais je pense que pour l'instant on va apprendre à marcher correctement, et il est clair qu'éventuellement, selon les résultats que nous aurons obtenus dans cette première phase, je dirais, ça va nous permettre évidemment d'aller plus loin. Il est clair également que le contrôle des établissements d'inspection, c'est une préoccupation du ministère, c'est une préoccupation qui est importante, et je vais certainement vous poser des questions en relation, bien sûr, avec cela, de façon importante.

Mais d'abord ma première question, c'est de savoir, quand je regarde les différents États américains, les provinces canadiennes, pourquoi vous en êtes arrivés, alors que l'Ontario, je pense, c'est six ans, d'autres États... je pense que, New York, c'est pratiquement annuellement, pourquoi vous en êtes arrivés finalement à huit ans? Quels ont été les critères qui ont déterminé, là, qu'il fallait faire une inspection lors d'une vente, là, pour des véhicules de huit ans et plus? Pourquoi huit ans?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

M. Beaudoin (Pierre): Ça va me faire plaisir de vous donner les meilleures réponses possible. Initialement, à la table, nous avions considéré l'importance de vérifier les véhicules automobiles pour la sécurité routière. On avait

écouté plus d'une dizaine de rapports de coroner qui nous recommandaient d'emblée l'instauration de programmes de contrôle de l'état mécanique des véhicules. Alors, on avait analysé les statistiques, qui nous disaient qu'à partir de huit ans on avait une progression du nombre de décès par véhicule de ces catégories-là. Et, l'autre aspect aussi, bien, nous, on savait, d'un autre côté, que la pollution de ces véhicules-là était beaucoup plus élevée que les véhicules plus récents. Et c'est vraiment la donnée afférente à, justement, la sécurité routière qui a été la première piste.

La deuxième chose, nous avons analysé le rendement des programmes comme en Ontario, où on s'apercevait que, pour identifier un véhicule pollueur, le programme était rentable vraiment à partir de sept années. Donc, on avait identifié, en raison aussi souvent du parallélisme des années-modèles, que huit ans était une année à considérer. Nous avons rencontré la Société de l'assurance automobile du Québec à ce sujet, et on a analysé ensemble justement l'impact au niveau des accidents avec décès des voitures plus âgées.

Mais par contre ce qu'on a constaté suite à nos travaux, en discutant avec les actuaires de la Société de l'assurance automobile du Québec, lorsqu'on extrait l'âge des conducteurs des plus vieux véhicules, on n'arrivait pas avec une augmentation du nombre d'accidents mortels. C'était plutôt afférent à de plus jeunes conducteurs qui conduisent ce genre de véhicules là. C'est pour cela qu'on a un petit peu réduit la poussée d'adopter un programme qui visait initialement la sécurité routière, pour se concentrer aussi au niveau de la pollution atmosphérique, qui était justement le deuxième secteur visé par nos travaux.

Par contre, puis ça, ça n'est pas démontré jusqu'à présent, c'est la contribution d'un véhicule mal entretenu à un accident mortel... Parce que, vous savez, souvent on va associer un accident mortel à une conduite trop rapide, à un état d'ébriété, mais ce qu'on ne connaît pas, c'est la contribution à ce que l'accident survienne d'un véhicule qui est mal entretenu. Conduire trop rapidement un véhicule doté de bons pneus sur une surface glissante et un véhicule doté de pneus usés peut faire toute la différence. Voilà.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Donc, pour vous, le huit ans, c'était l'élément, là, qui permettait, là, vraiment de faire une différence.

M. Beaudoin (Pierre): C'était vraiment...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

M. Beaudoin (Pierre): Oui. Excusez-moi, oui. C'était vraiment l'année qui était critique, surtout en considérant aussi qu'il y a des véhicules qui sont achetés en fin d'année-modèle. Donc, on se disait: Pour ne pas pénaliser des consommateurs... Parce que déjà à sept ans on voyait qu'il y avait un rendement, particulièrement au niveau de la pollution, de s'attarder à ces voitures-là. Mais la huitième année, c'était une année charnière qui donnait de l'assurance au niveau de nos travaux.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Très bien. C'est très clair. Je voulais également vous parler des réparations, de la certification environnementale, en fait. Et ma question était la suivante. Parce que là j'ai... Vous savez, le but que nous avons, dans ce projet de loi là, c'est, je pense, un but qui est noble. Et on a parlé justement d'avoir une meilleure hygiène au Québec, on a entendu ça, et il est clair que sur le plan environnemental nous croyons, nous, fermement qu'on peut faire une différence sur le plan environnemental. Maintenant, comme tout politicien que nous sommes — je pense que c'est la même chose pour mes collègues ici présents, mon collègue de l'opposition également — je pense qu'on a une volonté qui est toujours importante de ne pas faire en sorte que le... Malgré cette recherche que nous avons, on ne veut pas, si vous me permettez l'expression, avoir une structure qui fasse en sorte que les gens ne s'y retrouvent plus ou qui importune de façon totale le consommateur québécois. C'est très clair qu'on a aussi cette préoccupation-là de rendre, si vous me permettez l'expression, cette opération efficace, mais également cette opération doit être simple.

Et donc ma question d'abord porte sur un élément technique. J'ai un de mes amis qui demeure dans le Sud américain, où lui me parle d'une inspection environnementale qui lui coûte 30 \$. J'ai parlé aujourd'hui d'une inspection qui, compte tenu du fait que nous sommes au Québec et pour une foule de considérations, qui pourrait aller à 60 \$. Quand j'ai entendu tout à l'heure M. Iny qui nous parlait qu'en Ontario ça pouvait aller jusqu'à 100 \$ et 120 \$ peut-être... Est-ce que de mettre un plafond à l'intérieur d'un règlement, éventuellement, sur un prix maximum est quelque chose que vous regardez de façon positive?

● (17 h 50) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin, il reste deux minutes... M. Matte.

M. Matte (Simon): Ça serait difficile pour la table, qui représente 18 organismes au Québec, de répondre à une question, Mme la Présidente, aussi directe, compte tenu que nos 18 organismes n'ont pas été consultés. Alors, ça serait plutôt difficile pour nous de nous prononcer, compte tenu qu'on n'a pas déjà abordé ce sujet-là dans le passé.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre, il vous reste une minute.

M. Arcand: Est-ce que ce serait possible d'avoir cette réponse-là à un moment futur? Parce que je pense que ce serait quand même éclairant. Qu'est-ce que vous voyez comme option? Et j'aimerais avoir le point de vue d'un... l'intérêt

public dans votre point de vue également. Vous comprenez ce que je veux dire? Je pense que ce serait un élément très important pour l'avenir.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Matte.

M. Matte (Simon): Mme la Présidente, oui, ça nous fera plaisir d'inscrire cette question-là dans nos prochaines communications avec nos 18 membres de la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. M. le ministre, une minute... une demi-minute.

M. Arcand: Est-ce que, pour vous, c'est compatible puis ça serait probablement plus simple que quelqu'un puisse faire l'inspection environnementale et aussi les réparations, ou si vous y voyez une contradiction à la base?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Matte, rapidement.

M. Matte (Simon): Et M. Beaudoin pourra suivre mon explication. Dans les travaux qui ont été discutés autour de la Table de concertation, il y avait eu séparation entre le moment de faire l'inspection, donc un réseau de mandataires qui sont désignés pour faire des inspections... et par la suite le client ou la cliente propriétaire du véhicule a le loisir de choisir le réparateur avec qui il veut faire affaire. Il y a des gens qui ont des habitudes de longue date, hein? On respecte ça. Et c'est deux paliers complètement séparés.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin, rapidement.

M. Beaudoin (Pierre): Oui. Par contre, ce qu'il faut éviter, dans la mise en place d'un tel réseau, c'est d'éviter l'effet de vérification en double pour justement conformer un véhicule. Donc, vous avez la chance de faire vérifier votre véhicule dans un établissement qui peut ne faire que de la vérification. Mais, dans le réseau, ce qu'on préconise, nous, c'est, lorsque le véhicule est remis à niveau, il y aura des centres accrédités de remise à niveau qui vont permettre, justement, systématiquement de conformer le véhicule. Puis ça, c'est un aspect important. Sinon, ça va impliquer la double vérification, puis c'est ce qu'on ne veut pas préconiser, au niveau des organisations.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Beaudoin. Je cède maintenant la parole au député de L'Assomption. M. le député, pour les 10 prochaines minutes.

M. McKay: Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, bonjour, M. Matte, et bonjour, vos collègues, bonjour, M. Beaudoin.

Donc, on comprend bien que, dans votre cas, vous recommandez vraiment que le programme, dans une première étape, se limite aux véhicules de huit ans et plus au moment de la revente. Est-ce que vous entrevoyez quand même qu'à un moment donné on passe à une deuxième étape, donc un peu ce que nous, de notre côté, on envisage? Parce qu'actuellement, dans le projet de loi, on ne fait aucunement mention du huit ans et plus et encore moins de au moment de la revente. Donc, tout est dans un éventuel règlement qui ne sera pas soumis à l'étude des parlementaires et dans une consultation publique qui est... On appelle ça une consultation publique parce qu'on demande au public de se prononcer, sauf que l'information n'est pas publique ou pas... Parce que vous envoyez votre position, les gens envoient leurs positions sur le règlement au ministère, et à ce moment-là ça reste là. Je sais que moi, j'ai déjà demandé, comme parlementaire, qu'on me donne accès aux mémoires ou aux lettres que les intervenants envoyaient, et on me l'a refusé. Donc, je ne veux pas avoir à passer par la loi de l'accès à l'information pour pouvoir savoir ce que les gens pensent.

Donc, verriez-vous ça aussi d'un bon oeil que le projet de loi, à ce moment-ci, inclue un article où on parle d'une inspection pour les véhicules de huit ans et plus à la revente, tout en maintenant le pouvoir réglementaire, pour le ministre, de pouvoir éventuellement ajuster les paramètres suite à une autre consultation publique, qu'on revienne finalement au Parlement, en commission parlementaire, pour que les gens puissent être entendus publiquement et que par la suite le ministre puisse procéder par voie réglementaire, là, mais qu'on n'aura pas besoin de changer la loi, autrement dit, à chaque fois, sauf qu'on aurait une reddition de comptes qui devrait être faite au Parlement?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Matte.

M. Matte (Simon): Mme la Présidente, dans le mémoire tel que déposé, la position de la table est à l'effet que ce soit applicable pour les véhicules de huit ans et plus lors de la revente. C'est ce qu'on a trouvé comme compromis le plus acceptable et pour éviter éventuellement les inspections plus ou moins utiles, compte tenu que les années passent et de plus en plus les véhicules sont performants, contrairement à ce qu'ils étaient il y a 10 ou 15 ans.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. D'accord. Donc, ce que je comprends, c'est encore un peu plus restrictif. Vous, vous le mettriez dans le projet de loi. C'est huit ans et plus à la revente et ça finit là. Et, si le gouvernement veut, dans quelques années... voulait changer le programme, à ce moment-là il faudrait qu'il arrive avec un autre projet de loi, et là vous auriez à prendre

une autre position. Et peut-être qu'elle serait la même qu'aujourd'hui, mais... Bon, on ne peut pas anticiper, là, le futur, mais, pour vous, de bloquer ça là, c'est suffisant. Dans le fond, votre position actuellement est-elle basée aussi sur une question d'acceptabilité sociale? Vous estimez que le programme a plus de chances de passer la rampe, dans le fond, de l'adoption puis d'être accepté par la population avec ces mesures-là de huit ans et plus à la revente? Est-ce que c'est un des facteurs que vous prenez en compte, là, dans votre prise de position, ou si c'est essentiellement sur des statistiques et des données plus objectives?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Matte.

M. Matte (Simon): L'étude de données statistiques aussi a été faite au niveau technique. Il reste qu'avant tout le projet de loi, tel qu'il a été étudié par la table, est nettement plus acceptable lorsqu'on parle d'un véhicule à la revente, parce que, si la personne ne revend pas son véhicule, elle peut le conserver éternellement, son véhicule, elle ne sera pas... En tout cas, éternellement, entendons-nous, avec le climat québécois, à moins qu'elle ne prenne pas son véhicule beaucoup de kilomètres par année. Mais à ce niveau-là cette personne-là ne serait pas interpellée à long terme, et ça se terminerait de cette façon-là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre... M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Puis, en ce qui concerne l'inspection mécanique de base que vous proposez puis qui était proposée aussi par CAA-Québec, jusqu'à quel point vous estimez que c'est nécessaire? Parce que tout à l'heure, dans les réponses, j'ai eu un peu l'impression que ce que vous dites, c'est: Ce n'est pas nécessaire, mais ce serait une information qui serait intéressante, dans le fond, pour pouvoir éventuellement analyser... Parce qu'actuellement, dans les faits, la réalité, c'est qu'on ne le sait pas quelle est la composante de mauvais état mécanique de la voiture lorsqu'il y a des accidents. Et est-ce que je comprends bien que vous, vous estimez que cette donnée-là serait intéressante, éventuellement, pour pouvoir la faire corrélée avec celle des accidents, de façon à ce qu'éventuellement la SAAQ pourrait prendre le relais pour un volet de sécurité routière? Je voudrais juste comprendre un peu la nuance que vous sembliez apporter.

● (18 heures) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Jalbert... M. Matte. Allez.

M. Matte (Simon): Ce qu'il est important de savoir, au niveau de l'inspection mécanique, c'est qu'en ce moment au Québec, comme je le mentionnais en introduction, il y a 100 000 personnes qui travaillent dans l'industrie de l'automobile, qui ne font que des réparations mécaniques, d'entretien et de réparation générale sur les véhicules. Ils ont une expertise, ces gens-là. Je vous donne un chiffre rapide: 200 millions d'heures de travail, au Québec, par année, de gens qui travaillent sur l'entretien mécanique des véhicules. Alors, recevoir un véhicule qui ne serait pas conforme ou qui serait conforme aux normes environnementales et, par ces 100 000 spécialistes là, voir ressortir le véhicule avec une conduite ou éventuellement une pièce de sécurité majeure du véhicule défectueuse, ce serait inconcevable. Alors, le véhicule, il est déjà dans le garage. Est-ce qu'on pourrait s'entendre sur une inspection visuelle de certains paramètres? Je pense que ce serait un minimum, minimum vital pour la sécurité des Québécois.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: C'est parce que j'essaie de voir. À partir de ce moment-là, il faudrait donner un pouvoir à ces gens-là de pouvoir, par une inspection visuelle, ne pas émettre de certificat. Donc, est-ce que ce n'est pas... est-ce que ça ne prend pas, à un moment donné, quelque chose, un critère plus objectif? Parce que là, à ce moment-là, c'est vraiment basé sur le bon jugement. Mais est-ce qu'il y a des critères où on peut vraiment juger, là, qu'une pièce majeure de sécurité est défectueuse puis que ça ne fasse pas l'objet d'une... que ce soit incontestable, disons?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Matte.

M. Matte (Simon): Je pense qu'on vient d'avoir un bel exemple d'une occasion où on peut épargner un accident ou sauver la vie à quelqu'un. Je pense que ça, ça n'a pas de prix. Il n'y a pas de condition pour éviter ça. On a 100 000 spécialistes qui travaillent là-dedans. Ils voient qu'effectivement, cette personne-là, une roue va se débrancher de la direction à l'avant, ou quoi que ce soit. Elle le voit, mais elle ne peut pas rien faire parce qu'on est là juste pour les gaz d'échappement. C'est un illogisme. Je cède la parole à M. Jalbert.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Jalbert, brièvement.

M. Jalbert (Richard): Mais par contre l'inspecteur mécanique qui va voir un véhicule qui a des défauts considérables, majeurs sur l'auto, comme de la perforation, des ancrages de suspension qui sont prêts de se détacher, peut en informer le futur acheteur. Donc, on devient, avec la protection du consommateur... le futur acheteur va savoir que le véhicule, il est dangereux, ou il peut être réparé ou non réparable, tout dépendant de la corrosion ou des composantes défectueuses dans la direction ou du système de freinage. Ça, c'est quelque chose qu'un mécanicien d'expérience voit seulement qu'à regarder le véhicule rentrer dans son atelier.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci. Je cède maintenant la parole au ministre pour les 12 dernières minutes. M. le ministre.

M. Arcand: M. Beaudoin voulait intervenir, je pense, alors je vais le laisser parler.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Bon, bien, M. Beaudoin, allez-y, pour compléter.

M. Beaudoin (Pierre): Bon, écoutez, c'est justement, nous, lorsqu'on a présenté, à la Table de concertation, le projet au ministère du Développement durable, c'était impossible pour nous d'isoler la vérification mécanique de la vérification des émissions. Après les travaux qui se sont déroulés, et ce qui nous a permis, au comité de travail, d'évaluer la non-pertinence de vérifier l'ensemble du véhicule pour ses composantes mécaniques en raison du faible... d'incidence sur les accidents mortels, on s'est légèrement retirés de l'inspection mécanique, ce qu'on appelle un certificat de mécanique du véhicule. Par contre, ce qui est un incontournable pour nous, c'est de conformer un véhicule pour l'environnement et que ce même véhicule là aurait des planchers perforés, présenterait des risques pour la santé puis même la sécurité en vérifiant des ancrages, ce qui peut être fait généralement dans une inspection visuelle d'une dizaine de minutes par un technicien chevronné. Donc, nous, de laisser un consommateur investir au niveau des systèmes antipollution sur un véhicule doté... qui comporte des problèmes sérieux mettant en risque sa santé et celle du public, c'est un incontournable, on doit au moins avoir un examen d'intégrité du véhicule.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Merci, Mme la Présidente. J'écoutais les propos de M. Beaudoin et je ne veux pas faire une confusion des genres, sauf que, M. Beaudoin, tout à l'heure, la CAA nous disait qu'ils ne voulaient pas passer à l'étape n° 2. J'essaie juste de pouvoir comprendre dans quel sens votre affirmation et celle de la CAA, là, se complètent. Éclairez-moi, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

M. Beaudoin (Pierre): Oui. Malheureusement, je ne voulais pas porter le double chapeau que j'ai aujourd'hui. Par contre, M. Roger Goudreau, du comité paritaire, qui était la personne qui connaissait tout le secteur d'activité et qui aurait pu être présent à ma place pour la table, avait des contraintes majeures.

Nous, au niveau du CAA-Québec, on vous a présenté l'opinion de nos membres. On répond selon ce que nos membres nous disent. Ça, c'est important pour nous. Je siège à la table. Je représente le CAA-Québec, les consommateurs auprès des 18 organismes membres de la table. Donc, aujourd'hui, on vous livre ce que la table doit vous présenter, et je suis ici tout simplement côté technique.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Matte, vous voulez compléter?

M. Matte (Simon): Et je remercie beaucoup M. Beaudoin pour la précision. Effectivement, en étant une table de concertation, on peut avoir des opinions différentes, mais, comme on l'a présenté dans notre mémoire... le mémoire synthétise, comme on pourrait dire, l'idée générale de l'ensemble des 18 organismes qui composent... Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Merci beaucoup, M. Matte, de cette précision, et M. Beaudoin également.

J'aimerais peut-être juste faire un commentaire, parce que tout à l'heure le député de L'Assomption parlait évidemment de vouloir inclure le huit ans dans la loi, éventuellement. Moi, je vous dirais, je lui répondrais de la façon suivante. C'est que ce qu'on demande à l'intérieur de la loi, c'est vraiment un pouvoir habilitant pour pouvoir être en mesure d'avoir ce pouvoir, pour pouvoir faire justement ces inspections environnementales. Si demain matin on avait, à l'intérieur du projet de loi n° 48, une précision... Puis j'ai eu l'occasion d'échanger avec le député de L'Assomption auparavant sur d'autres projets de loi, récemment, où, lorsqu'on précise trop, le danger, c'est que ça devienne compliqué sans que ce soit nécessaire. À ce moment-là, il faudrait que, dans le projet de loi n° 48, on dise: Bon, bien, c'est huit ans, c'est pour une inspection, le pouvoir de faire une inspection aux huit ans. Mais en même temps il faudrait ajouter que le ministre aurait le pouvoir, dans un règlement futur, de le changer, etc., ce qui fait un peu particulier. Mais en tout cas j'aurai l'occasion d'échanger avec lui, mais je fais juste dire que ça m'apparaît peut-être un peu exhaustif à ce niveau-là et je voulais simplement profiter de l'occasion pour ajouter cet élément-là.

Maintenant, ma question à la table comme telle... Parce que je sais que vous représentez un très grand nombre de joueurs, d'où l'importance de votre témoignage aujourd'hui. Mais, M. Matte, ma question, elle est bien simple: L'industrie automobile, comment réagit-elle, les constructeurs automobiles en particulier, je dirais, l'industrie au sens... les fabricants au sens un peu plus précis, un peu plus pointu, là, de quelle façon ils réagissent face à ce projet de loi?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Matte.

M. Matte (Simon): Je crois que la table est emballée par ce projet-là. Elle est emballée parce que, c'est sûr, comme je le mentionnais tout à l'heure, juste au Québec, c'est 100 000 personnes qui entretiennent ce parc automobile là pour la sécurité des gens et pour la qualité de l'air aussi, et ça, c'est important.

Et l'industrie de l'automobile est fière. C'est une première au Québec, hein? Ça fait 100 ans environ que l'industrie de l'automobile s'est implantée progressivement au Québec. Quelques-uns de nos membres ont passé le seuil de 90 ans d'existence, certaines entreprises. On en connaît quelques-unes, soit dans le domaine du recyclage ou de la vente de pièces d'automobile de remplacement, qui ont entre 70 et 90 ans, donc ce sont des gens d'expérience. Et, si on regarde les fabricants qui sont autour de notre table aussi, les fabricants internationaux d'automobiles sont là, fabriquent, comme on l'a mentionné dans notre mémoire tout à l'heure, des véhicules, aujourd'hui, qui sont 25 fois moins contaminants que des véhicules qui étaient fabriqués en 1992, ces gens-là ont compris le message.

Et, vous savez, Mme la Présidente, avec certaines personnes autour de la table aujourd'hui, on a rencontré les fabricants internationaux récemment, et ils nous ont dit toute la croyance qu'ils ont en ce projet et de trouver une façon de le faire et de le rendre acceptable pour le public, aussi, qui roule, les 4,5 millions ou près de 5 millions de véhicules au Québec. Alors, oui, c'est très positif, et nous voulons travailler avec le gouvernement pour faciliter au gouvernement et au public à vivre cette transition-là, historique. Après 100 ans d'histoire de l'automobile au Québec, on arrive avec éventuellement une réglementation environnementale et sécuritaire, peut-être, des véhicules, au niveau de l'entretien des autres composantes mécaniques. Alors, c'est une première, et je crois qu'on est tous emballés de travailler sur ce projet-là, Mme la Présidente.

● (18 h 10) ●

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre.

M. Arcand: Bien, je suis très heureux de l'entendre. La seule difficulté que j'ai, M. Matte, c'est que, comme ministre de l'Environnement, j'ai une obligation de résultat. Et je sais que les véhicules maintenant sont beaucoup plus éconergétiques qu'ils ne l'étaient il y a une quinzaine d'années. Cependant, on a une réalité que l'on vit au Québec, que ce soit le fait que... une réalité d'abord commerciale, qui fait que, lorsqu'on réussit à obtenir des véhicules... Je voyais des annonces où, je pense, c'est 85 \$ à chaque deux semaines. On est capable d'avoir un véhicule sans déboursier un sou, d'un part. C'est une réalité commerciale à laquelle nous avons à faire face.

Deuxièmement, il y a la question de l'étalement urbain, qui est toujours de plus en plus importante et sur laquelle nous n'avons pas... Nous avons commencé à nous pencher sur toute la question de l'aménagement urbain, et je sais que mon collègue aux Affaires municipales a déposé une loi en ce sens-là, pour essayer de trouver des solutions à ce problème-là.

La réalité, c'est qu'en bout de ligne, depuis 1990, qui est l'année de référence, on augmente les GES. Dans le domaine du transport, ça dépasse les 30 % et plus. Alors, vous comprenez que j'ai une obligation de résultat, d'une part, j'ai l'obligation de faire beaucoup mieux en ce sens-là et je pense que c'est une série de mesures, de meilleurs véhicules, des normes qui vont être plus exigeantes en matière de normes antipollution... Mais également un programme d'inspection fait partie, bien sûr, de ces réalités-là.

La question, je l'ai posée tout à l'heure à M. Iny puis je n'ai pas eu tout à fait une réponse trop précise. Je vais m'essayer avec vous. Est-ce qu'à travers les 33 États et les trois... enfin les deux province canadiennes que sont l'Ontario et la Colombie-Britannique, est-ce qu'il y a un système qui vous est apparu, quelque part, meilleur qu'un autre et sur lequel on devrait s'inspirer?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Jalbert, il vous reste deux minutes.

M. Jalbert (Richard): J'ai voyagé beaucoup dans ce monde et puis j'ai été visiter les centres d'inspection en Europe, en France, en Espagne, et aussi en Amérique du Nord, qui étaient au New Jersey. Le New Jersey m'apparaît être un système où... Eux, ils utilisent le système OBD2, qui est directement dans le tableau de bord, dans l'ordinateur. Donc, on est capable, dans un espace d'une dizaine de minutes, de voir si le véhicule pollue puis savoir exactement ou presque c'est quoi, les composantes qui sont défectueuses sur l'automobile. Donc, le système du New Jersey, personnellement, je crois que c'est quelque chose que nous pouvons appliquer ici, au Québec.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le ministre, il vous reste un peu de temps.

M. Arcand: Juste sur le laisser-passer ou le «waiver», parce que ce n'est pas nécessairement dans un... Est-ce que vous avez une opinion, la table, sur cette question-là?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

M. Beaudoin (Pierre): Oui. Merci. Je vais tenter de bonifier ce que j'ai mentionné. Écoutez, de se rattacher au prix d'un catalyseur, ça serait quand même une logique, selon nous, éventuellement à regarder davantage. Par contre, quand on parle de prix de catalyseur, dans mon optique à moi, on ne devrait jamais remplacer un catalyseur sur une voiture parce qu'à l'exception de la corrosion... Si un véhicule est bien entretenu, on ne devrait pas remplacer un catalyseur. Si vous vérifiez, comme des compagnies comme Walker, qui fabrique ses pièces, ils sont les premiers à donner un guide: comment éviter d'endommager le catalyseur sur sa voiture. Et ça commence par l'entretien. Un véhicule qui est conduit avec des mauvaises bougies d'allumage, vous allez faire trois semaines et vous allez endommager votre catalyseur. Selon nous... Je n'ai jamais remplacé de catalyseur sur mes véhicules et j'ai conduit des voitures, par test, jusqu'à 300 000 kilomètres. Un véhicule bien entretenu, vous ne remplacez pas de catalyseur. Mais disons que le prix d'un catalyseur en marché secondaire, ça serait un bon barème de référence pour un «waiver».

La Présidente (Mme L'Écuyer): Merci, M. Beaudoin. Je cède maintenant la parole à M. le député de L'Assomption pour les 12 prochaines minutes.

M. McKay: Oui. Merci. Alors, j'ai retenu tout à l'heure, dans une de vos réponses, que vous voulez faciliter au gouvernement et au public, dans le fond, le virage environnemental de l'industrie. Vous dites: Après 100 ans, là, c'est quand même un virage majeur que l'on prend. Et pour ça vous proposez que ce soit huit ans et plus à la revente, à ce moment-ci, et j'ai un petit peu de difficulté à comprendre pourquoi le ministre... Dans le fond, vous voulez aider le ministre à faire passer son projet, puis il est en train de nous dire: Non, non, il ne faut surtout pas préciser le projet de loi parce que plus tard je pourrai vouloir faire d'autre chose. Mais moi, tu sais, dans le fond, tout ce qu'on veut faire, c'est l'aider à le faire passer, parce qu'actuellement il y a des gens qui pensent que c'est le ciel qui va leur tomber sur la tête. Et moi qui est un parlementaire qui adopte des lois, je ne peux pas leur dire que c'est impossible que ça arrive parce que c'est dans un règlement et c'est le ministre, complètement, qui va avoir le contrôle dessus. Alors, tu sais... Alors, vous comprenez que c'est un peu difficile.

Dans le fond, pour vous, si on adoptait un programme, maintenant, qui est de huit ans et plus à la revente, est-ce que ça veut dire qu'il ne changera jamais dans le temps ou qu'on pourra éventuellement, là, le faire évoluer, là? Peut-être que, dans, je ne sais pas, une échéance de temps x, on pourrait refaire le point comme on le fait là et là réarriver avec une nouvelle mesure qui serait soit, je ne sais pas, moins que huit ans, ou plus que huit, ou pas à la revente, enfin que ça puisse quand même évoluer après un exercice de reddition de comptes.

M. Beaudoin (Pierre): Une des choses...

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin.

M. Beaudoin (Pierre): Oui. Pierre Beaudoin. Excusez. Une des choses que j'ai oublié de vous mentionner, lorsqu'on a débuté nos travaux à la table, on venait d'avoir un écrit de l'APA, aux États-Unis, qui nous disait qu'aux États-Unis on vient de se rendre compte qu'il y a 10 % à 20 % des véhicules qui composent le parc qui créent plus de 50 % de la pollution. Alors, ça nous a orientés vers le parc de plus vieux véhicules.

Deuxièmement, il n'y a pas un conducteur de véhicule qui ne rêve pas un jour de changer sa voiture. Ces 400 000 véhicules là qu'on va vérifier aujourd'hui, on va en vérifier 400 000 autres l'an prochain, puis 400 000 autres. Il y a 4,3 millions de véhicules sur la route. On va finir par en voir beaucoup. Et aussi, lorsque vous avez à vendre votre véhicule, pour une transaction, vous avez des déplacements à faire. Donc, on profitait de ces déplacements-là pour minimiser la contrainte auprès du public, qui a justement à faire faire une transaction, qui a à vendre un véhicule, à témoigner de son état. Puis, vous le savez, les coûts économiques sont en grande partie déjà présents. Lorsqu'on donne un véhicule en échange, vous n'aurez pas le prix, d'un marchand, que vous aurez d'un consommateur à qui vous voulez le vendre, qui, lui, va vous dire: Bien, ton véhicule, je dois l'entretenir. Voici.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Matte.

M. Matte (Simon): Et, en plus des 400 000 véhicules ciblés de plus de huit ans lors de la revente, qui vont éventuellement sortir de l'exercice en meilleur état mécanique ou environnemental, au Québec les habitudes font qu'il y a 400 000 véhicules neufs aussi qui apparaissent sur les routes. Alors, dans la même année, on règle le cas de 400 000 véhicules, on est certain qu'ils sont conformes aux niveaux sécuritaire et environnemental et puis on a 400 000 nouveaux véhicules, comme je le mentionnais tout à l'heure dans le mémoire, qui sont au moins 25 fois moins polluants que les vieux qu'ils viennent remplacer. Alors, on s'améliore toujours de près de 1 million de véhicules à chaque année. Alors, après quelques années, sur 4 millions de véhicules, ça ne prendra pas 10 ans pour en sortir, là.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

● (18 h 20) ●

M. McKay: Oui. Puis je voudrais dire que je suis assez surpris aussi du fait qu'un argument que semblait vous donner tout à l'heure ou nous donner le ministre contre le fait que l'on inscrive ces paramètres-là, huit ans et plus à la revente, dans le projet de loi, c'est le fait qu'éventuellement les véhicules pourraient s'améliorer et que donc, là, il laisse entrevoir la possibilité qu'à l'inverse de ce qu'il a dit... Et moi, je prends toujours la parole d'un parlementaire, et ce qu'il nous a dit, c'est que la prochaine étape serait potentiellement une inspection systématique de tous les véhicules de huit ans et plus et donc d'étendre le programme. Et là il nous a laissé entendre que, bien, vu que les véhicules vont peut-être être plus écoénergétiques dans le futur, qu'on pourrait plutôt limiter davantage le programme plutôt que de l'étendre un petit peu plus. Alors, si j'étais, par exemple, quelqu'un de l'AQLPA assis ici, dans cette salle, je serais un petit peu inquiet, dans le fond, pas nécessairement de l'intention du ministre là, mais, de fait, de lui laisser complètement un chèque en blanc pour pouvoir adopter le règlement qu'il voudra puis le changer quand il voudra. Et il y a le ministre qui est là actuellement, mais on sait qu'il n'y a rien de plus, comment je dirais, incertain que la vie politique, et aujourd'hui on a un ministre, puis demain on peut en avoir un autre.

Alors, je pense que de baliser, d'encadrer l'exercice du pouvoir habilitant qu'il nous réclame aujourd'hui, bien je pense qu'il faut... je pense que pour le public... puis j'ai l'impression que c'est ce que j'entends des gens qui représentent quand même 100 000 travailleurs dans le domaine de l'industrie, c'est qu'il faut quand même établir un minimum acceptable et obliger une reddition de comptes avant de procéder à une autre étape. Puis même vous, vous ne voyez même pas, comme consensus à votre table, le fait de revenir avec une reddition de comptes puis de l'étendre plus tard. Donc, j'imagine que

d'établir un minimum puis de baliser ce pouvoir habilitant, ça doit vous sembler quelque chose quand même d'important pour s'assurer que ça passe dans le public et auprès de vos membres.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Matte.

M. Matte (Simon): Oui. Nous, la table, on n'en a pas parlé tout à l'heure, parce que le compteur tournait et puis les minutes filaient assez rapidement, mais on s'est questionnés effectivement au niveau des délégations de pouvoir qui se retrouvent au nouvel article 52.5, au dernier alinéa, et l'article 53, dans le projet de loi n° 48, qui... Le premier autorise le ministre à déléguer, tandis que le second autorise le gouvernement à déléguer, à nommer une personne ou un organisme. À ce niveau-là, on aurait besoin de précisions, plus de précisions, à ce niveau-là, et certainement que nous les aurons, Mme la Présidente, au cours des prochaines semaines.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Quelle serait la nature de vos préoccupations par rapport aux précisions que vous aimeriez voir apporter?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Matte.

M. Matte (Simon): Bien, la table s'inquiète...

M. McKay: Parce que peut-être que vous pouvez les demander au ministre ou au ministère au cours des prochaines semaines, mais aujourd'hui vous avez l'opportunité de pouvoir informer les personnes qui vont avoir à voter en faveur ou à proposer des amendements à ce projet de loi, donc... Et je pense que c'est assez important qu'on puisse en être saisis.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Matte.

M. Matte (Simon): Disons que la table s'interrogeait justement au niveau de l'inscription dans le projet de loi. Pourquoi avoir deux paliers, comme on pourrait dire, pour déterminer éventuellement de quelle façon... qui ou quel organisme pourrait le faire, et autant d'un côté ministériel que d'un côté gouvernemental, toujours sur le même projet de loi n° 48? Alors, on ne sait pas vraiment ce qui découle de ça. C'est peut-être d'ordre bureaucratique, ou autres, mais il reste que la table s'est interrogée sur cet état des faits dans les articles 52.5 et 53 du projet de loi n° 48.

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Bien, merci, on en prend bonne note. Et on aura l'occasion sûrement aussi de pouvoir questionner le ministre à cet effet. Et, si jamais vous... Je voudrais préciser, si jamais, au cours de nos travaux, vous avez... Et je pense que c'est valable pour tous les intervenants, là, parce qu'on a reçu... je vous ferais remarquer qu'on a reçu 170 commentaires concernant le projet de loi, jusqu'à maintenant, là, de la part du public, en plus des intervenants qu'on entend aujourd'hui et que nous entendrons demain. Et donc je pense que, si vous voyez, au fil des travaux de la commission, des choses que vous considérez important que les membres de la commission soient saisis, je vous inviterais à en faire part à la secrétaire de la commission, qui verra à en informer l'ensemble des députés et non pas seulement une partie. Merci.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Brièvement, M. Matte, un commentaire? Il reste à peine une minute.

M. Villeneuve: ...vous pouvez répondre directement à la commission en envoyant la réponse si le temps nous manque. Tantôt, vous avez émis la possibilité que les véhicules... pour obtenir un CA par celui qui veut vendre le véhicule. En même temps, pourquoi ne pas faire une inspection mécanique? Je me mets dans la peau du mécanicien qui voit quelque chose de très sérieux. Qu'est-ce qu'il fait avec ça, lui, là, là? Parce que la personne redescend le véhicule, après il est conforme, puis il s'en va avec, puis...

M. McKay: Il sait qu'il s'en va le vendre.

M. Villeneuve: ...il s'en va le vendre. Alors, il n'y a pas lieu de faire une fiche, justement, où sur le CA on va indiquer qu'il y a quelque chose de sérieux, là, pour protéger le vendeur, protéger le public, dans le fond? Je ne sais pas si ça se fait ailleurs, dans les autres États, États américains ou Colombie-Britannique, Ontario?

La Présidente (Mme L'Écuyer): M. Beaudoin. Une minute.

M. Beaudoin (Pierre): Oui. Écoutez, ce qui est important, dans les travaux qu'on a... en fait, ce qu'on a préconisé, nous, c'est que justement, sur le rapport, on soit en mesure d'identifier les véhicules qui seraient non conformes au niveau de l'intégrité. Puis c'est clair que ces statistiques-là devraient être fournies à la Société de l'assurance automobile du Québec, qui pourra justement évaluer la pertinence d'étendre la vérification mécanique à ces véhicules-là. Mais à la base c'est d'informer le consommateur que son véhicule a un problème sérieux et, avant d'investir au niveau du contrôle des émissions,

de la réparation des systèmes d'émission, bien au moins de faire évaluer un châssis corrodé, ou un plancher perforé, ou toute autre réparation dangereuse.

Et, un point qui a été négligé dans les propos qu'on a tenus aujourd'hui, une validation devra être faite, c'est qu'en Europe, présentement, on se questionne sur les bénéfices de l'éco-entretien. Selon eux et selon la FEDA, qui travaille différents projets d'analyse, l'éco-entretien serait plus profitable même que le renouvellement du parc. Alors, c'est quand même à considérer.

La Présidente (Mme L'Écuyer): On vous remercie.

L'ordre du jour étant épuisé, je lève la séance, et la commission ajourne ses travaux jusqu'à demain, 10 heures, afin de poursuivre ce mandat.

M. Matte, M. Beaudoin, M. Jalbert, je vous remercie de votre présence.

Une voix: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme L'Écuyer): Et je vous souhaite une bonne soirée, à tout le monde.

(Fin de la séance à 18 h 28)