



Montréal, le 19 janvier 2015

Mme Louissette Cameron
Commission des transports et de l'environnement
Secrétaire : Louissette Cameron
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires
3e étage, Bureau 3.15
Québec (Québec) G1A 1A3

Objet : Projet de stratégie gouvernementale de développement durable révisée 2015-2020

Madame,

Par la présente, la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers (TCEVRQ) soumet ses commentaires sur le projet de politique de stratégie gouvernementale de développement durable révisée 2015-2020. La TCEVRQ regroupe 19 associations reliées au secteur automobile à savoir : Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV); Association canadienne des automobilistes (CAA-Québec); Association des concessionnaires de véhicules de loisir du Québec (ACVLQ); Association des industries de l'automobile du Canada (AIA-Canada) Association des mandataires en vérification mécanique du Québec (ASMAVERMEQ); Association des marchands Canadian Tire du Québec Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec (AMVOQ) Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions au Québec. (ARPAC); Association canadienne des industries du recyclage (ACIR); Association sectorielle paritaire services automobiles (Auto Prévention); Association des services de l'automobile du Québec (ASA); Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec (ASPMQ); Conseil provincial des comités paritaires de l'industrie des services automobiles (CPCPA); Comité sectoriel de la main-d'œuvre des services automobiles (CSMO-AUTO); Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC);

Corporation des carrossiers professionnels du Québec (CCPQ); Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ); Fondation québécoise en environnement (FQE); Société de Gestion des huiles usagées (SOGHU).

Le commentaire de la TCEVRQ porte essentiellement sur l'orientation 01 du projet qui propose que : «les M/O sont invités à mettre en valeur leurs initiatives, à partager leurs expériences et à collaborer entre eux et avec les acteurs de la société pour favoriser la convergence et le renforcement mutuel des initiatives pour un développement durable». Cette orientation est importante et devrait être conservée afin d'inciter les ministères et les organisations du gouvernement à relever les défis que génère tout effort de concertation, de convergence et de renforcement des initiatives pour un développement durable entre eux et notamment avec les acteurs de la société. Nous comprenons que l'expression acteurs de la société inclue les entreprises ce qui ne semble pas explicite dans le texte du projet.

La TCEVRQ fait la promotion depuis longtemps pour un programme d'inspection pour des fins de sécurité (intégrité mécanique) et des émissions polluantes des véhicules automobiles de 8 ans et plus lors de la revente de ces véhicules (PIESVA8+). Le gouvernement du Québec a déjà amorcé une première initiative concernant l'inspection des émissions pour des véhicules plus âgés en 2012 et cette commission avait aussi tenue des audiences publiques pour étudier le projet de loi 48 d'alors. Ce projet de loi est malheureusement mort au feuilleton de l'Assemblée Nationale sans qu'il y ait de suite.

Alors que l'on se préoccupe beaucoup des véhicules neufs qui sont pourtant plus propres que les véhicules des années précédentes, peu d'attention est portée aux véhicules plus vieux qui roulent déjà et qui rouleront encore pour au moins une décennie dans la majorité des cas puisque l'âge moyen du parc automobile du Québec est de près de 8 ans. En 2013, il y avait près de deux (2) millions soit 1 927 431 automobiles et véhicules de poids légers immatriculés au Québec pour des fins de promenade, commerciale ou institutionnelle. En conséquence, toute amélioration des émissions du parc automobile du Québec en matière de pollution atmosphérique requiert nécessairement, du moins à court terme, que ce parc fonctionne au meilleur de ses capacités afin de réduire ses émissions et sa consommation de carburant autant que possible. Pour les raisons résumées en annexe A (Argumentaire de la TCEVRQ-PIESVA8+), nous croyons que la mise en place d'un PIESVA8+ est toujours une mesure incontournable dans une démarche de développement durable. Un tel programme a aussi l'avantage important de développer ou renforcer une culture d'entretien et de

réparation des véhicules afin qu'ils puissent rouler efficacement, sécuritairement et longtemps. De plus, une généralisation de cette culture d'entretien et de réparation des véhicules contribuerait également à réduire le nombre de pannes qui limitent quotidiennement la fluidité sur le réseau routier métropolitain et par le fait même réduire les importantes émissions polluantes générées par ces bouchons qui ont des impacts déplorés par des départements de santé publique.

Lorsqu'un tel programme d'inspection inclut un volet de réparation de l'intégrité mécanique, sa valeur ajoutée est évidemment maximisée. En novembre 2014, un rapport du coroner Dr. Martin Sanfaçon soulignait que : «les véhicules de plus de 10 ans constituent plus du quart du parc automobile québécois de véhicules de promenade (automobiles et camions légers). Ils sont impliqués dans au moins 30% des accidents graves ou mortels (et ce pourcentage serait plus élevé si on ne considérait que les accidents impliquant des véhicules de promenade)» et que «les statistiques québécoises font état qu'une défaillance mécanique est identifiée comme la cause principale dans 2% des accidents mortels. Ce nombre ne correspond toutefois pas au nombre total d'accidents dans lesquels un défaut mécanique est contributoire... Pourtant, 2% des accidents mortels représente 8 décès pour la seule année 2013. Pour la période de 2009-2013, ce sont 46 décès qui auraient été évités». (Annexe B pour plus de détails). Il faut également souligner que ces statistiques sous-estiment la réalité, car les systèmes de déclarations et de collecte de données d'accidents, ici comme au Royaume-Uni par exemple et qui a toujours en place un programme d'inspection de sécurité en activité, n'identifient pas les causes dites secondaires ou contributives à l'aggravation de l'accident ou des blessures subies par les victimes.

Toute réduction du nombre de décès ou du nombre de blessés ou des blessés qui le sont moins gravement parce que les freins du véhicule ont fonctionné correctement ainsi que les autres équipements de sécurité, a aussi un impact favorable non seulement pour ces personnes mais aussi pour nos établissements de santé qui seraient moins encombrés d'autant.

En résumé, un seul programme comme le PIESVA8+ peut ainsi contribuer au développement durable par une réduction des émissions polluantes des véhicules déjà en circulation au Québec et en réduisant, toujours dans la mesure possible, la consommation de carburant tout en ayant des avantages en matière de sécurité routière. En 2015, une quinzaine d'états aux États-Unis ont un programme d'inspection de sécurité et des émissions incluant les automobiles et les véhicules légers. Dans

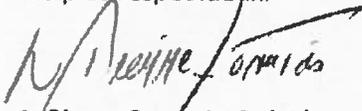
plusieurs cas, la convergence des intérêts et la complémentarité des expertises des départements des transports (DMV) et de l'environnement ont été arrimées pour assurer l'implantation et l'opération continue de ces programmes.

Au Québec, de l'expérience s'est aussi développée dans le domaine des inspections de véhicules depuis plus de vingt-cinq années dans le cadre du réseau de mandataires de la SAAQ qui inspecte les véhicules hors province, les véhicules qui n'ont pas été immatriculés depuis plus d'un an, les véhicules déclarés perte totale par les assureurs et reconstruits, ainsi que les véhicules faisant du transport de personne comme les taxis, Le MDDELCC a également développé de l'expérience dans le domaine par le programme PIEVAL d'inspection des véhicules lourds.

De plus, l'absence d'un programme d'inspection des missions au Québec à créer un retard important dans la capacité du personnel à bien répondre et informer la clientèle sur les enjeux de l'entretien et de la réparation des systèmes de contrôles des émissions, il en va de même pour les compétences requises des techniciens, des équipements et des outils des ateliers. Préoccupés par ce besoin émergent de développer les compétences de la main-d'œuvre, les partenaires de l'industrie ont mandaté le comité sectoriel de main-d'œuvre des services automobiles (CSMO-Auto), en collaboration avec les comités paritaires responsables de la qualification, de développer deux formations sur le contrôle des émissions, l'une dédiée aux mécaniciens automobiles et l'autre dispensée aux conseillers techniques responsables d'informer les consommateurs. L'élaboration et la diffusion de ces formations ont été rendues possibles grâce à une subvention de la commission des partenaires du marché du travail (CPMT) et d'un partenariat avec les principaux intervenants de l'industrie. Malgré toute l'importance que revêtent ces formations pour l'industrie, leur diffusion reste pratiquement lettre morte faute de suite pour imposer un programme quelconque. Les clients manquent à l'appel et ceci bien que des campagnes d'inspections volontaires aient été faites par différents organismes, dont le CAA-Québec.

Dans cette perspective, nous espérons donc que l'orientation 01 du projet de stratégie gouvernementale de développement durable révisée 2015-2020 sera conservée dans la version finale de la stratégie et surtout que cette orientation pourra être un autre outil que les ministères et organisations concernés du gouvernement pourront mettre en action de façon concrète pour favoriser le développement et la mise en œuvre d'un PIESVA8+.

Veillez agréer madame et membres de la commission, l'expression de nos sentiments
les plus respectueux.



L. Pierre Comtois, Président

Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec

Annexe A aux commentaires de la TCEVRQ sur le projet de stratégie gouvernementale de développement durable révisée 2015-2020 – Argumentaire pour un PIESVA8+ (Novembre 2014)

Recommandation : La Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec (TCEVRQ) recommande au Gouvernement du Québec depuis des années de mettre en place un programme exigeant l'inspection environnementale et de sécurité de la grande majorité des véhicules routiers de 8 ans et plus lors de leurs reventes seulement. L'immatriculation d'un tel véhicule ne pourrait être faite par l'acheteur subséquent que sur présentation d'un certificat émis par un centre d'inspection ou un atelier agréé confirmant que le véhicule est conforme aux normes minimales de cette inspection portant sur l'intégrité du véhicule des points de vue de la sécurité et des systèmes réduisant les émissions. Ces normes sont établies par le gouvernement ou par l'organisme désigné pour implanter et gérer un tel programme. Tout organisme ainsi désigné par le gouvernement devrait l'être à la suite d'un processus d'appel d'offres pour assurer la plus grande transparence, une qualification appropriée et la qualité des services sur l'ensemble du territoire.

Le programme proposé par la TCEVRQ:

- ne s'applique pas de façon répétitive pour le même propriétaire, mais seulement lors de la revente du véhicule ;
- ne s'applique pas aux véhicules de moins de 8 ans même lors de la revente, car l'inspection proposée aurait une valeur ajoutée que dans trop peu de cas pour ces véhicules ;
- ne s'applique pas aux véhicules antiques ou hors route.

Importance et cohérence environnementale : Le Québec se présente comme un leader en matière de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (GES). Or, tout dans le dossier du PIESVA8+ démontre le contraire. Plusieurs juridictions d'Amérique du Nord, dont l'Ontario et la Californie, ont des programmes d'inspection des véhicules usagés. Le Québec accuse donc un retard pour implanter cette mesure fondamentale qui est toujours partiellement prévue au dernier Plan d'action sur les changements climatiques du Québec. Afin d'améliorer le bilan environnemental du Québec, l'action gouvernementale ne peut se limiter aux véhicules neufs, car il y a un peu plus de 1,9 million de véhicules et camions légers de 8 ans et plus utilisés pour des fins de promenade, institutionnelles, professionnelles et commerciales sur les routes du Québec actuellement, soit 39 % de l'ensemble de ces parcs de véhicules immatriculés

au Québec en 2013. Ces véhicules sont les plus à risque d'être plus polluants et moins sécuritaires. Une telle mesure est donc dans l'intérêt collectif en contribuant à une réduction des émissions de GES et à une meilleure qualité de l'air puisque le véhicule roulera en consommant le moins d'essence possible et le plus proprement, car l'équipement antipollution sera présent et fonctionnel.

Responsabilisation et protection du consommateur : Un PIESVA8+ assure que le propriétaire voulant se départir de son véhicule usagé de 8 ans et plus en le vendant soit responsable de faire valider par un tiers que ce véhicule soit dans un état minimal de conformité environnementale et de sécurité lors de la revente. Dans cette transaction, le vendeur a déjà décidé de se départir du véhicule et l'acquéreur est souvent jeune, à son premier achat ou encore en position de vulnérabilité financière ne pouvant s'offrir plus. En responsabilisant le vendeur, un PIESVA8+ protège donc la partie la plus vulnérable dans cette transaction de revente, l'acheteur.

Impact sur la santé : Il y a dix ans déjà, l'Institut National de Santé publique du Québec concluait qu'il était important d'augmenter l'efficacité énergétique des véhicules pour réduire le smog et les polluants atmosphériques qui causent des problèmes de santé, notamment par un *Programme d'inspection et d'entretien des véhicules*. Cette recommandation était soumise dans le cadre d'une présentation intitulée « Le changement climatique – un enjeu majeur de santé publique pour les Québécois » faite à la Commission des transports et de l'environnement le 20 février 2003. Dix ans plus tard, on en « parle » encore qu'à titre de projet.

Impact sur la sécurité routière : Les modifications apportées aux véhicules par leurs propriétaires et surtout, le manque d'entretien des véhicules les rendent moins sécuritaires sur les routes. Ceci a été noté au cours des années dans des rapports de coroners du Québec, des inspections volontaires menées par des organismes comme le CAA-Québec, et même par la Sûreté du Québec, qui a jugé utile de montrer un véhicule accidenté à son kiosque au Salon de l'auto 2013 de Montréal, soulignant que la piètre condition du véhicule était aussi une des causes de l'accident mortel.

De plus, un rapport de 2011 de la Grande-Bretagne intitulé « Report on Effects on Vehicle Defect in Collisions », estime à 3 % le facteur de causalité des défauts des véhicules impliqués dans des collisions. Le rapport souligne bien que ce résultat n'est qu'une estimation compte tenu de l'absence de données spécifiques. La Société de l'assurance automobile du Québec fait face à la même problématique. Toutefois et comme notée dans ce rapport, la probabilité que la mauvaise condition d'un véhicule soit un facteur contributif dans 3 % des accidents est néanmoins significative. Comme la

Grande-Bretagne bénéficie déjà d'un programme d'inspection de sécurité sur une base annuelle pour les véhicules de 3 ans et plus, nous pouvons facilement imaginer que l'impact de ce facteur au Québec serait nettement plus grave

Impact ciblé et mesuré : Selon les statistiques de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), il y aurait environ 900 000 transactions par année au Québec sur des véhicules. De ce nombre, entre 350 000 et 400 000 concernent la catégorie des véhicules visés par le programme recommandé par la TCEVRQ. Ce volume annuel permettra d'améliorer cette partie importante du parc automobile du Québec de façon graduelle tout en évitant l'automatisme des programmes périodiques d'inspection.

Acceptabilité sociale : L'inspection n'étant obligatoire que lors de la revente du véhicule par son propriétaire celle-ci est donc requise qu'au moment où cette personne veut se départir du véhicule de toute façon; L'approche proposée au gouvernement du Québec permet donc à tout propriétaire de continuer à utiliser un véhicule de 8 ans et plus durant toute sa vie utile sans avoir à « subir » et à payer une inspection en vertu du programme proposé. De plus, un sondage réalisé en 2013 indique que près de 80 % des Québécois se sont montrés en accord avec un programme d'inspection des véhicules de 8 ans et plus confirmant ainsi un sondage précédent du CAA-Québec.

PIESVA8+ - Un seul programme et de nombreux avantages - Un programme obligatoire d'inspection environnementale et de sécurité lors de la revente des véhicules de 8 ans et plus (PIESVA8+) tel que proposé par la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec est nécessaire, bien adapté au contexte québécois et le gouvernement doit agir maintenant :

- ✓ Personne n'est privée de l'utilisation de son véhicule peu importe son état, car l'inspection ne se fait que lors de la revente du véhicule de 8 ans et plus ;
- ✓ Personne ne doit dépenser de l'argent régulièrement pour une inspection obligatoire, car elle ne se fait que lorsque le propriétaire veut se départir du véhicule de 8 ans et plus ;
- ✓ Contribution à la réduction des gaz à effet de serre (GES) provenant du parc automobile actuellement sur les routes du Québec ;
- ✓ Contribution à une réduction de consommation d'énergie par le parc automobile du Québec actuellement sur les routes ;

- ✓ **Contribution à une meilleure qualité de l'air particulièrement dans les grands centres urbains ;**
- ✓ **Protection accrue du consommateur acheteur d'un véhicule de 8 ans et plus, souvent moins expérimenté et avec des moyens financiers plus limités (plus difficile de refiler des problèmes à un acheteur inexpérimenté) par une inspection portant sur l'intégrité du véhicule dans une perspective de sécurité ;**
- ✓ **Favorise le développement d'un plus grand intérêt pour l'entretien régulier d'un véhicule afin d'en faciliter la revente ;**
- ✓ **Assure au moins une vérification incontournable par des experts plus indépendants lors de la revente d'un véhicule de 8 ans et plus ;**
- ✓ **Risque réduit de revente d'un véhicule non sécuritaire ce qui contribue aussi à une sécurité accrue pour l'ensemble des usagers de la route et des piétons ;**

Au-delà de l'effort pour la mise sur pied d'un véritable PIESVA8+, le programme s'autofinance sur le principe de l'utilisateur-pollueur/payeur, soit par le propriétaire du véhicule routier au moment de se départir du véhicule;

Annexe B aux commentaires de la TCEVRQ sur le projet de stratégie gouvernementale de développement durable révisée 2015-2020 - Rapport du 26 novembre 2014 du Dr Martin Sanfaçon suite à un accident de la route mortel le 16 septembre 2012 impliquant un véhicule de l'année modèle 1982

- Plusieurs véhicules automobiles roulent sur nos routes dans un état mécanique inquiétant.
- Les véhicules de promenade demeurent de plus en plus longtemps sur nos routes. **Les véhicules de plus de 10 ans constituent plus du quart du parc automobile québécois de véhicules de promenade (automobiles et camions légers). Ils sont impliqués dans au moins 30% des accidents graves ou mortels (et ce pourcentage serait plus élevé si on ne considérait que les accidents impliquant des véhicules de promenade).**
- **Souvent décrits dans les rapports d'inspection de véhicules accidentés, les défauts mécaniques sont toutefois souvent relégués au second plan pour expliquer la survenue d'accidents graves ou fatals. Pourtant, des rapports accablants existent à ce sujet. Le véhicule est la première et principale protection de ses occupants lors de la survenue d'un accident. Sa mécanique et ses dispositifs de sécurité devraient être en parfait état de fonctionnement pour circuler sur la voie publique, et ce tant pour la sécurité de ses passagers que pour celle des autres utilisateurs de la route.**
- **À l'instar d'autres juridictions, les statistiques québécoises font état qu'une défaillance mécanique est identifiée comme la cause principale dans 2% des accidents mortels. Ce nombre ne correspond toutefois pas au nombre total d'accidents dans lesquels un défaut mécanique est contributoire. Considérant ce pourcentage comme faible, la Société de l'assurance-automobile du Québec n'a jamais recommandé au Législateur d'instaurer un programme d'inspection des véhicules de promenade. Pourtant, 2% des accidents mortels représente 8 décès pour la seule année 2013. Pour la période de 2009-2013, ce sont 46 décès qui auraient été évités.**
- Le 15 janvier 2010, Monsieur John Harbour, président de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), a répondu à ce rapport. Il reconnaît que les véhicules âgés sont surreprésentés dans les accidents de la route. Par rapport aux véhicules de 2 ans, le risque d'être impliqués dans un accident est majoré de 20% pour les véhicules ayant atteint 7 ans alors que ceux de 13 ans présentent un risque 40% supérieur. Toutefois, Monsieur Harbour justifie l'absence de mise en place d'un tel programme d'inspection par le fait que les véhicules de plus de 10 ans

sont souvent la propriété de jeunes conducteurs. La surreprésentation des vieux véhicules dans les accidents graves ou mortels s'explique donc pour la SAAQ par l'âge de leurs propriétaires. **Pourtant, après correction pour l'âge des conducteurs, les véhicules de plus de 10 ans présentent toujours un sur-risque moyen d'accident de 10%, de l'aveu même du président de la Société.**

- Plus les véhicules sont âgés, plus ils sont susceptibles de présenter des défauts mécaniques. Les chiffres obtenus dans les études réalisées dans plusieurs pays occidentaux sont éloquentes. Des calculs basés sur 28 accidents mortels survenus au Québec entre 2006 et 2012 et où des défauts mécaniques ont été identifiés comme ayant contribué à l'accident démontrent que 60,6% des véhicules impliqués ont plus de 10 ans et 92,8% ont 7 ans et plus.