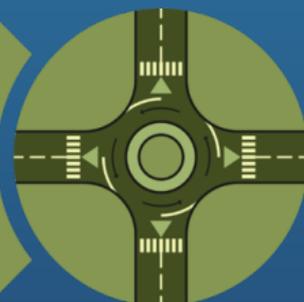




# Foire aux questions

Programme d'inspection obligatoire des émissions et de sécurité des véhicules de 8 ans et plus lors de la revente du véhicule (PIESVA8+)

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



# TABLE DES MATIÈRES

## **1. Description générale**

Q1.1 : C'est quoi un PIESVA8+?

Q1.2 : De quels véhicules parle-t-on?

Q1.3 : Les véhicules neufs sont de mieux en mieux conçus, alors c'est quoi le problème?

Q1.4 : Un manque d'entretien n'est pas vraiment dramatique au point de justifier un programme obligatoire d'inspection?

Q1.5 : Pourquoi viser les véhicules de 8 ans et plus?

Q1.6 : Pourquoi une inspection lors de la revente?

## **2. Sécurité routière**

Q2.1 : Pourquoi un véhicule plus vieux deviendrait-il soudainement plus dangereux sur la route?

Q2.2 : Concrètement, on parle de quoi comme source de danger sur des véhicules plus vieux et mal entretenus?

Q2.3 : Est-ce que ce risque est documenté?

Q2.4 : Un véhicule en mauvais état est possiblement problématique, mais pas illégal. Alors, pourquoi obliger une inspection?

## **3. Environnement**

Q3.1 : Les véhicules neufs sont moins polluants alors pourquoi ne pas attendre que cela change au fur et à mesure que les plus vieux véhicules sont remplacés par des véhicules plus neufs ou d'autres moyens de transport?

Q3.2 : Qui d'autre que l'industrie automobile fait un lien entre le manque d'entretien et les émissions polluantes des plus vieux véhicules?

Q3.3 : Pourquoi parler d'émissions polluantes et pas seulement de GES?

Q3.4 : Mais l'Ontario a un programme d'inspection des émissions et c'est critiqué, alors pourquoi un PIESVA8+ serait différent?

Q3.5 : En Europe, est-ce que les gouvernements font un lien entre l'état du véhicule et la protection de l'environnement?

Q3.6 : Pourquoi ne pas se concentrer sur l'accroissement des véhicules non polluants comme les véhicules électriques et non polluants au lieu de se préoccuper des véhicules à moteur à combustion déjà sur les routes?

## **4. Responsabilisation du vendeur et protection de l'acheteur d'un véhicule usagé**

Q4.1 : Est-ce encore un vrai problème aujourd'hui alors que les vieux véhicules sont encore bons?

Q4.2 : En quoi ce programme responsabilise le vendeur du véhicule?

Q4.3 : En quoi l'acheteur du véhicule est plus protégé?

Q4.4 : Il y a la loi sur la protection du consommateur et la garantie légale, est-ce suffisant?

## **5. Protection des automobilistes et encadrement des services d'inspection**

Q5.1 : Le garagiste n'a-t-il pas beau jeu d'exploiter le propriétaire du véhicule devant le faire inspecter?

## **6. Acceptabilité sociale**

Q6.1 : Plusieurs automobilistes ne peuvent se payer les réparations requises. Ne risquent-ils pas de perdre leur véhicule nécessaire notamment pour aller travailler?

Q6.2 : Les gens sont contre toute obligation supplémentaire pour les automobilistes. Pourquoi cela serait-il différent pour les programmes d'inspection?

Q6.3 : Que dire à ceux qui pensent que cette mesure affecte indûment les parents ou les jeunes qui n'ont pas les moyens pour se payer une première voiture?

Q6.4 : Que répondre à ceux qui pensent que cette mesure nuit aux résidents des régions qui n'ont pas accès aux transports en commun et où la voiture est nécessaire?

## **7. Expérience ailleurs**

Q7.1 : Est-ce que l'automobiliste québécois serait traité plus sévèrement que les autres automobilistes au Canada?

Q7.2 : Quelle est la situation aux États-Unis?

Q7.3 : L'Europe est souvent à l'avant-garde en matière de sécurité et d'environnement. Quelle est la situation là-bas?

Q7.4 : Le Québec semble être la seule juridiction dans l'est de l'Amérique du Nord à ne pas avoir de programmes quelconque pour vérifier les véhicules routiers sur nos routes?

## **8. Les raisons invoquées pour être contre**

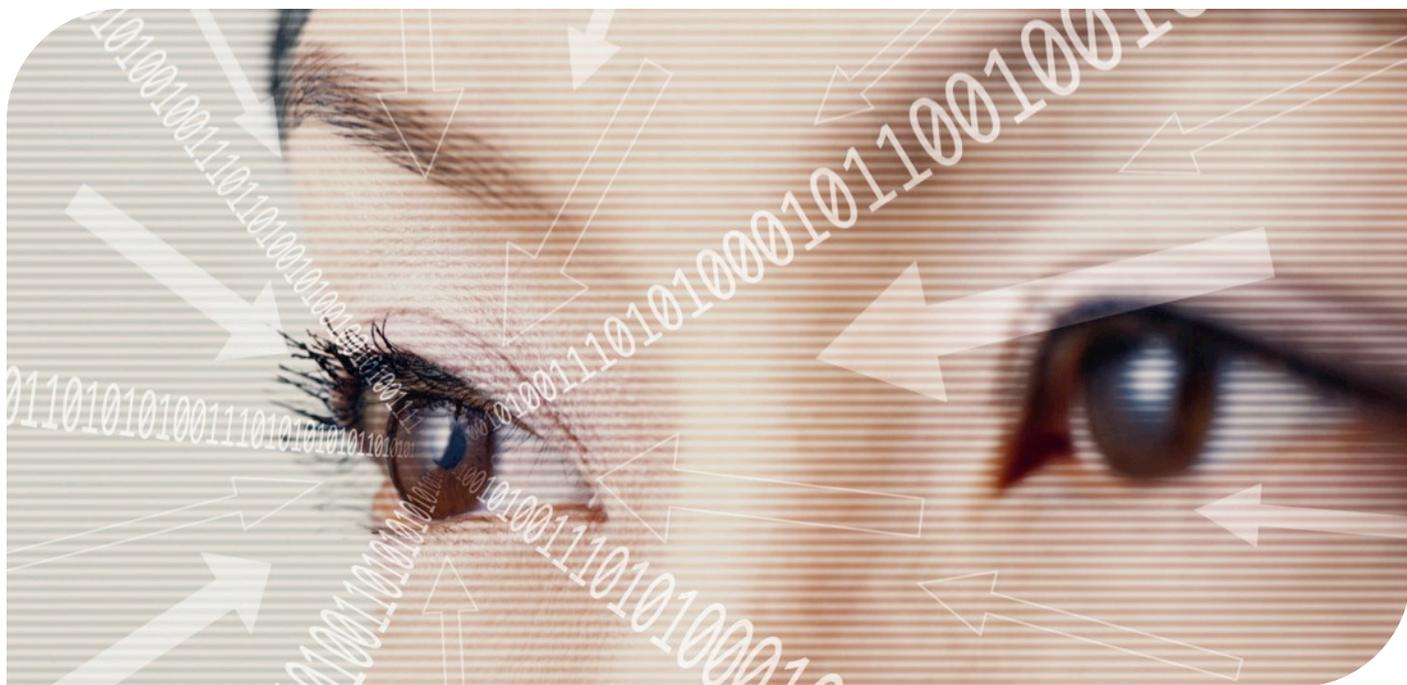
Q8.1 : Il y a un coût financier pour le consommateur.

Q8.2 : Il y a un coût politique.

Q8.3 : Ce n'est pas rentable.

Q8.4 : Si les programmes européens sont «peut-être» efficaces en matière d'inspection mécanique, rien ne le démontrerait de ce côté-ci de l'Atlantique.

Q8.5 : «Un programme d'inspection mécanique est intéressant si ça réduit les blessures et les



# FOIRE AUX QUESTIONS

## 1. Description générale

### Q1.1 : C'est quoi un PIESVA8+?

R : C'est actuellement une proposition pour que le Québec adopte 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 au point de vue de la sécurité et des systèmes réduisant les émissions. Ces normes d'inspection sont établies par le gouvernement ou par l'organisme désigné pour implanter et gérer un tel programme et conformément au code de sécurité routière du Québec et autres lois applicables s'il y a lieu.

### Q1.2 : De quels véhicules parle-t-on?

R : Un tel programme vise la plus grande catégorie de véhicules actuellement sur les routes du Québec soit les véhicules légers (automobiles, véhicules utilitaires sports (VUS) et camions légers) tels que définis par la SAAQ et immatriculés comme véhicule de promenade ou à usage commercial. En 2015, plus de 5 millions de ces véhicules étaient en circulation sur nos routes **dont un peu plus de 2 millions avaient 8 ans et plus**. Ces véhicules légers plus âgés (8 ans et plus) représentaient donc 39,6 % du parc total des véhicules légers (promenade, institutionnelle, professionnelle ou commerciale) en 2015.

Les véhicules lourds sont déjà assujettis à un programme d'inspection périodique (le PIEVAL) et certains véhicules légers comme les véhicules taxis, les véhicules taxis à fin scolaire, les ambulances et autres véhicules d'urgence font aussi l'objet d'une inspection selon différentes modalités. Les motocyclettes, les VTT, les motoneiges et les véhicules de collection représentant un volume très limité ou des usages particuliers essentiellement hors route, ne sont pas visés par cette proposition de réglementation.

**Q1.3 : Les véhicules neufs sont de mieux en mieux conçus, alors c'est quoi le problème?**

**R :** Les manufacturiers ou constructeurs de véhicules neufs sont assujettis à des normes très sévères de conception afin de procurer un haut niveau de sécurité et une réduction des émissions polluantes lors de l'utilisation de ces véhicules. Toutefois, pour maintenir ces niveaux et cette efficacité, ces véhicules ne doivent pas être modifiés de façon importante et être minimalement entretenus et réparés tout au long de leur vie utile. L'expérience démontre que ce n'est malheureusement pas toujours le cas.

**Q1.4 : Un manque d'entretien n'est pas vraiment dramatique au point de justifier un programme obligatoire d'inspection?**

**R :** Malheureusement, l'expérience des garagistes démontre que plusieurs véhicules dans un état dangereux sont toujours en circulation. De plus, des coroners du Québec ayant fait enquête sur des accidents mortels ont même fait état que le mauvais état de véhicules était un facteur contributif lors d'accidents mortels. Par ailleurs, le système de contrôle des émissions polluantes peut avoir été enlevé ou être non fonctionnel entraînant des émissions plus polluantes dans l'environnement. Finalement, il est aussi généralement reconnu qu'un véhicule mal entretenu consomme plus d'énergie (essence, huile) et conséquemment coûte plus cher à conduire.

**Q1.5 : Pourquoi viser les véhicules de 8 ans et plus?**

**R :** Parce que ces véhicules sont les plus susceptibles de ne pas avoir été entretenus suffisamment. Les garanties sont généralement terminées depuis un certain temps et, selon la moyenne provinciale, ces véhicules ont roulé plus de 100,000 km. Il est normal que des pièces doivent être remplacées ou être réparées pour maintenir l'intégrité du véhicule. De plus, plusieurs de ces véhicules ont eu plus d'un propriétaire et l'historique du véhicule n'est pas toujours connu. Finalement, les différentes

inspections occasionnelles (comme les opérations minoues menées par la Sûreté du Québec et le CAA-Québec, illustrent bien l'état déplorable de certains véhicules plus vieux au point de devoir les retirer immédiatement de la circulation.

**Q1.6 : Pourquoi une inspection lors de la revente?**

**R :** Une inspection lors de la revente est un minimum de prudence afin de mieux protéger le public (piétons, cyclistes et résidents près des grandes artères), les usagers de la route et évidemment l'acheteur éventuel du véhicule. Des programmes d'inspection lors de la revente sont déjà en place en Ontario et au Nouveau-Brunswick pour le Canada et dans les États du Maine, Vermont et New York aux États-Unis (voir la carte de la page 15). Plusieurs autres états en Europe, aux États-Unis et même d'autres provinces au Canada démontrent une plus grande prudence que le Québec en exigeant des inspections à intervalles réguliers.

Une inspection lors de la revente permettrait de bien documenter l'état du parc de véhicules légers plus vieux au moment où le propriétaire qui veut s'en départir doit faire des démarches à la SAAQ de toute façon. En plus de responsabiliser le vendeur du véhicule, ce processus permet aussi de mieux protéger l'acheteur éventuel du véhicule, souvent plus vulnérable que le vendeur. Selon les données de la SAAQ, 564 296 véhicules légers (Utilisation pour fins de Promenade et institutionnelles, professionnelles ou commerciales) de 8 ans et plus ont fait l'objet d'un changement de propriétaire en 2014.

## 2. Sécurité routière

**Q2.1 : Pourquoi un véhicule plus vieux deviendrait-il soudainement plus dangereux sur la route?**

R. 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 du 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 SAAQ 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.

**Q2.2 : Concrètement, on parle de quoi comme source de danger sur des véhicules plus vieux et mal-entretenus?**

R. Trois exemples qui illustrent bien la réalité du problème et que celui-ci perdure malgré les avancées technologiques:



*Pneus trop usés - risque de perte de contrôle accru*

a) Le Rimouskois et Progrès Echo, un article par Alexandre D'Astous le 4 mai 2011 s'intitulait: Douze véhicules retirés de la route mardi à Rimouski : Contrôle Routier Québec-Service Bas St-Laurent-Est-Gaspésie, en partenariat avec la SQ poste de Rimouski-Neigette, présente le bilan d'opération «minounes» réalisée sur son territoire, mardi. Soixante et un véhicules ont été interceptés et soumis à une inspection mécanique complète. De ce nombre, 12 véhicules comportant des défauts majeurs ont été retirés de la circulation.

b) 9 avril 2015, Zone911.com actualités et information du milieu de l'urgence au Québec Opération Minoune à Québec - Votre véhicule est-il en bon état ? Avec l'arrivée du printemps, c'est aussi le début des opérations minounes, un temps propice pour retrouver des véhicules en mauvais état en circulation. Le Service de police de Québec et les contrôleurs routiers se sont concertés ce matin pour mener cette opération dans le secteur de Limoilou. Visiblement, plusieurs voitures et camions interceptés n'étaient pas en bon état, certains présentaient des problèmes majeurs. Pneus trop usés, pare-brise fracassé, carrosserie fortement endommagée, problèmes de freins, de suspension, plancher perforé, les véhicules

problématiques se multipliaient.  
BILAN DE LA JOURNÉE : 75 vérifications (camion auto moto) ; 65 constats d'infraction ; 64 avertissements ; 6 avis d'inspection de la SAAQ ; 4 véhicules remorqués.

c) Et encore plus récemment, la revue Le Garagiste d'octobre 2016 donnait plusieurs exemples de situations problématiques, dont celle-ci : un pneu trop usé qui a éclaté à 50 km/h a provoqué ces dommages. On n'ose imaginer le résultat à haute vitesse. (Photo: Steve Osborne, garagiste)

### Q2.3 : Est-ce que ce risque est documenté?

R. Oui et à titre d'exemple :

a) Un rapport de 2014 d'un coroner du Québec a fait un état de la situation au Québec pour conclure en recommandant la mise en place d'un programme d'inspection périodique pour les véhicules légers de 10 ans et plus;

b) Comme la SAAQ ne compile pas de données spécifiques sur tous les facteurs contributifs aux accidents mortels, il n'y a pas de bilan statistique. Tel que souligné par le coroner Martin Sanfaçon dans son rapport d'enquête de septembre 2014 : « Les formulaires de rapport d'accident de la SAAQ demandent aux policiers de déterminer la "première" et la "deuxième" cause probable de l'accident. Peu de détails, pas de nuance ! Et c'est sur la foi de ces déclarations que la SAAQ établit ses statistiques et appuie son argumentation quant aux causes d'accident. ».

c) Par ailleurs, une absence semblable de données précises n'a pas empêché la Grande-Bretagne d'imposer une inspection annuelle du parc automobile pour des raisons de sécurité routière (voir la section 7 pour plus de détails).



*La carrosserie le rendait dangereux sur la route*



*Plus d'exemples dans l'édition d'octobre 2016 du magazine Le Garagiste*

<http://www.autosphere.ca/legaragiste/2016/10/26/garagiste-octobre-2016/>

d) En 2014, l'Union européenne soulignait dans sa directive que « Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large conçu pour garantir que les véhicules sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement pendant leur exploitation ». (voir la section 7 pour plus de détails)

**Q2.4 : Un véhicule en mauvais état est possiblement problématique, mais pas illégal. Alors, pourquoi obliger une inspection?**

**R.** Faux, car en vertu du code de sécurité routière du Québec, le propriétaire du véhicule immatriculé à son nom doit s'assurer que:

- Tout équipement visé au présent code doit être tenu constamment en bon état de fonctionnement. (Article 213)
- Les phares blancs prescrits au présent chapitre doivent être solidement fixés au véhicule et ajustés de façon à donner, dans des conditions atmosphériques normales et sur une route horizontale, un éclairage permettant au conducteur du véhicule de distinguer une personne ou un objet à une distance de 150 mètres. (Article 235)
- Tout véhicule routier doit être muni d'au moins un système de freins suffisamment puissant pour immobiliser rapidement le véhicule en cas d'urgence et le retenir quand il est immobilisé. (Article 242)
- Nul ne peut enlever ou faire enlever, modifier ou faire modifier ou mettre ou faire mettre hors d'usage une ceinture de sécurité dont sont équipés les sièges d'un véhicule routier. (Article 250)
- Tout véhicule automobile doit être muni d'un système d'échappement conforme aux normes établies par règlement. (Article 258)
- Le pare-brise et les vitres d'un véhicule automobile doivent être conformes aux normes établies par règlement pour assurer la visibilité du conducteur. (Article 265)
- Lorsqu'un véhicule routier a été muni originairement de pare-chocs par le fabricant, ceux-ci doivent être maintenus solidement à la partie du véhicule conçu à cette fin. (article 269)
- Tout véhicule routier doit être muni de pneus conformes aux normes établies par règlement. (Article 270)

Le problème est que les forces policières

n'ont pas le temps et les ressources nécessaires pour faire respecter ces dispositions même lorsque c'est évident. Cette approche est encore plus inefficace lorsque le danger est caché (suspension inadéquate, freins usés, équipement de sécurité désactivé, etc.).



*L'état de ce véhicule, une Ford Focus 2002, a contribué à un accident mortel en 2015. L'inspection post accident a démontré un frein corrodé, une structure très affaiblie par la corrosion et les pneus usés à la corde. Est-ce qu'une inspection aurait pu prévenir ou minimiser cet accident mortel? Personne ne le saura, mais peut-être...)*

### 3. Environnement

**Q3.1 : Les véhicules neufs sont moins polluants alors pourquoi ne pas attendre que cela change au fur et à mesure que les plus vieux véhicules sont remplacés par des véhicules plus neufs ou d'autres moyens de transport?**

R. a) Les véhicules plus récents ne sont pas seulement moins polluants, mais leur durabilité est aussi beaucoup plus grande. Selon un expert canadien de l'industrie automobile, il faudra plus de 20 ans pour changer complètement un parc de véhicules dans n'importe quelle juridiction avec la technologie plus récente des véhicules émettant moins. Mais en se concentrant uniquement sur le côté nouveau véhicule du secteur, il faudrait plus de 20 ans avant que les réductions significatives des émissions de GES ne soient atteintes avec notre parc de véhicules déjà sur la route (Desrosiers Automotive reports - Observations - A Policy Framework for Climate Change and the Automotive Sector, September 15<sup>th</sup>, 2015). L'expert conclut que si les gouvernements et les manufacturiers agissent ensemble pour améliorer les véhicules neufs, seuls les gouvernements peuvent agir en ce qui concerne les véhicules déjà sur nos routes et qui le resteront pour de nombreuses années.

b) Les émissions ne sont faibles que si tous les composants reliés au moteur sont en bon état de fonctionnement. Quand un moteur ne fonctionne pas efficacement, la performance est perdue et alors la consommation de carburant, l'usure du moteur et les émissions augmentent indûment. La technologie n'est pas une panacée. Tout comme un avion, un véhicule doit être entretenu pour être sécuritaire et maintenir son niveau d'émissions polluantes ainsi que sa consommation de carburant au minimum.

**Q3.2 : Qui d'autre que l'industrie automobile fait un lien entre le manque d'entretien et les émissions polluantes des plus vieux véhicules?**

R. a) Le gouvernement du Québec a déjà reconnu le lien entre la nécessité d'un bon entretien pour réduire les émissions polluantes. Dans le cadre de son Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020, le gouvernement énonce clairement qu'un programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles légers (PIEVA) «permettra non seulement d'agir simultanément sur les problèmes de santé liés à la pollution atmosphérique en réduisant les émissions de polluants, mais également d'éviter les frais liés à la surconsommation de carburant pour les automobilistes» (Priorité 14).

b) Et d'autres encore :

Source	Énoncés
Ressources naturelles Canada 	Une étude portant sur 124 véhicules a démontré que la consommation de carburant diminuait de 15 % après la réparation du système antipollution.
U.S. Environmental Protection Agency 	Une sonde d'oxygène défectueuse peut accroître la consommation de carburant jusqu'à 40 %.
California Energy Commission 	Un manque d'entretien du véhicule peut occasionner une hausse des dépenses de carburant de 13 %.
Salt Lake Valley (Health Department) 	Entretien son véhicule peut réduire la consommation de carburant de 4 à 40 % selon le/les problèmes constatés.
Consumer Federation of America 	Un manque d'entretien du véhicule peut occasionner une hausse des dépenses de carburant de 13 %.
Federal Trade Commission 	Le moteur d'un véhicule nécessitant de l'entretien peut accroître la consommation de carburant de 10 à 20 %.
Air Care Colorado 	L'entretien adéquat d'un véhicule par des mises au point respectées et une pression adéquate des pneumatiques peut réduire la surconsommation de 20 %.
New York State Energy Research and Development Authority 	Le manque d'entretien du moteur d'un véhicule peut accroître sa consommation de 4 à 40 % lorsqu'une sonde d'oxygène est défectueuse.

**Q3.3 : Pourquoi parler d'émissions polluantes et pas seulement de GES?**

R. a) La problématique de la qualité de l'air dépasse la seule question de réduction des GES et comporte nécessairement la réduction des autres gaz polluants comme ceux contribuant au smog. 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 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.

b) Les systèmes intégrés aux nouveaux véhicules permettent d'attirer l'attention du propriétaire ou identifier les problèmes lorsque les équipements réduisant les émissions polluantes contribuant notamment à la création de smog ne fonctionnent plus comme programmés. Si les ajustements ne sont pas apportés ou les filtres ne sont pas changés ou encore des pièces ne sont réparées suite à un bris, un véhicule va émettre plus d'émissions polluantes que ce qu'il devrait.

**Q3.4 : Mais l'Ontario a un programme d'inspection des émissions et c'est critiqué, alors pourquoi un PIESVA8+ serait différent?**

R. Parce que le programme ontarien Air Pur impose une inspection tous les deux ans alors que le PIESVA8+ propose une inspection lors de la revente seulement. De plus, un PIESVA8+ comprend une inspection de sécurité et pas seulement une inspection des émissions. L'Ontario a depuis de nombreuses années un autre programme exigeant l'inspection mécanique de tout véhicule lors de la revente et ce programme est largement accepté.

**Q3.5 : En Europe, est-ce que les gouvernements font un lien entre l'état du véhicule et la protection de l'environnement?**

R. Oui et la nouvelle directive de l'Union européenne précise spécifiquement que « le contrôle technique fait partie d'un dispositif systémique conçu pour que les véhicules soient maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement tout au long de leur vie utile ».

**Q3.6 : Pourquoi ne pas se concentrer sur l'accroissement des véhicules non polluants comme les véhicules électriques et non polluants au lieu de se préoccuper des véhicules à moteur à combustion déjà sur les routes?**

R. a) Parce qu'en 2015, il y avait déjà plus de 2 millions de véhicules à moteur à combustion de 8 ans et plus sur nos routes et qu'ils le seront pour des années encore. Cela représente 40% du parc actuel de véhicules légers sur nos routes et ce nombre va augmenter car ces véhicules sont de plus en plus durables.

b) Parce qu'en sensibilisant plus les propriétaires de véhicules à moteur à combustion à la nécessité et au besoin accru d'entretien de leurs véhicules, ils seront possiblement plus réceptifs aux véhicules électriques nécessitant moins d'entretien lors d'un prochain achat.



*Convertisseur catalytique*



*OBD2 - Analyse, contrôle et active les systèmes d'évaluation*

## **4. Responsabilisation du vendeur et protection de l'acheteur d'un véhicule usagé**

**Q4.1 : Est-ce encore un vrai problème aujourd'hui alors que les vieux véhicules sont encore bons?**

**R.** Oui c'est encore un problème, car les véhicules ne sont pas toujours en bon état et l'acheteur n'a pas toujours l'expérience pour faire les vérifications requises. Voici un **cas vécu dans la région de Québec en 2016**. Confrontés à un achat surprise par leur adolescent d'une berline européenne de 1999, des parents font vérifier le véhicule par le CAA-Québec et la conclusion du rapport est que « **ce véhicule comporte plusieurs éléments mécaniques non conformes qui peuvent grandement affecter la sécurité du véhicule.**

**Particulièrement,**

- la suspension abaissée peut affecter la stabilité du véhicule en certaines conditions de conduite;
- Les systèmes de sécurité sont non fonctionnels (coussins gonflables);
- Le système d'échappement perforé qui peut provoquer l'entrée de gaz toxique à l'intérieur de l'habitacle;
- Les feux de direction dont les lentilles sont teintées;
- Le siège du conducteur dont le mécanisme de réglage est non-fonctionnel.»

L'adolescent n'a jamais conduit le véhicule, lequel a été vendu pour recyclage seulement.

**Q4.2 : En quoi ce programme responsabilise le vendeur du véhicule?**

**R.** Un PIESVA8+ assure que le propriétaire voulant se départir de son véhicule usagé de 8 ans et plus soit responsable de faire valider par un tiers que ce véhicule est bien dans un état minimal de conformité environnementale et de sécurité lors de la

revente. Sachant cela, le vendeur a tout intérêt à bien entretenir son véhicule régulièrement afin de préserver la valeur de son véhicule. De plus, un propriétaire de véhicule à moteur à combustion est aussi responsabilisé à faire l'entretien requis pour limiter la pollution générée et ce propriétaire est le seul à pouvoir le faire.

**Q4.3 : En quoi l'acheteur du véhicule est plus protégé?**

**R.** Dans cette transaction, le vendeur connaît bien l'état de son véhicule qu'il ou elle ne veut plus. Par ailleurs, l'acheteur potentiel d'un véhicule de 8 ans et plus 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.

**Q4.4 : Il y a la loi sur la protection du consommateur et la garantie légale, est-ce suffisant?**

**R.** Non, car la garantie offerte par la loi de la protection du consommateur s'applique que lorsque la vente est faite par un vendeur professionnel. Elle ne s'applique pas dans le cadre des ventes entre particuliers qui ne se connaissent généralement pas. Ces ventes sont maintenant encore plus nombreuses via l'internet. Par ailleurs, il faut aussi poursuivre le vendeur pour tenter d'obtenir justice et une telle démarche prend trop de temps et d'argent, même en cour des petites créances.

## 5. Protection des automobilistes et encadrement des services d'inspection

**Q5.1 : Le garagiste n'a-t-il pas beau jeu d'exploiter le propriétaire du véhicule devant le faire inspecter?**

R. a) Pour assurer l'efficacité, la qualité et la crédibilité des inspections, la TCEVRQ et l'industrie du service automobile recommandent un encadrement réglementaire pour certifier les ateliers agréés d'inspections mécanique et environnementale. Le propriétaire du véhicule doit toujours conserver le droit de faire faire les réparations requises, s'il y a lieu, par le garagiste de son choix;

b) L'expérience américaine, pour ne parler que de celle-là, n'a pas eu cet effet même dans les états où les prix de l'inspection sont déterminés par le libre marché.

c) Dans tous les cas, un processus de certification des ateliers et/ou des mécaniciens assure le maintien d'une qualité et d'un service le plus uniforme possible et conséquemment il n'y a pas de surprises quant au contenu et au prix du service.

## 6. Acceptabilité sociale

**Q6.1 : Plusieurs automobilistes ne peuvent se payer les réparations requises. Ne risquent-ils pas de perdre leur véhicule nécessaire notamment pour aller travailler?**

R. L'inspection n'étant obligatoire que lors de la revente du véhicule par son propriétaire celle-ci n'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. Ceci n'est sûrement pas optimal du point de vue de la sécurité routière et de la protection de l'environnement, surtout en milieu urbain, mais c'est un compromis acceptable pour assurer une plus grande acceptabilité sociale.

**Q6.2 : Les gens sont contre toute obligation supplémentaire pour les automobilistes. Pourquoi cela serait-il différent pour les programmes d'inspection?**

R. Premièrement, les gens ne sont pas toujours contre toute mesure. 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.

Deuxièmement, parce que les automobilistes ou futurs automobilistes les plus vulnérables y trouvent une protection accrue et le vendeur a déjà décidé de se départir de son véhicule. Le certificat devient un atout si le véhicule est toujours dans un état minimal suffisant pour être conforme au Code de sécurité routière.

**Q6.3 : Que dire à ceux qui pensent que cette mesure affecte indûment les parents ou les jeunes qui n'ont pas les moyens pour se payer une première voiture?**

R. Au contraire, un tel programme protège ces jeunes qui en sont souvent à un premier achat d'un produit aussi complexe. S'ils n'ont pas les moyens de se payer un véhicule bénéficiant d'une certification de conformité minimale, ils n'ont pas les moyens de se payer les réparations requises lors de la panne à venir. Pour un exemple récent (2016), voir en annexe un rapport récent du CAA demandé par des parents suite à un achat de leur garçon. Le véhicule n'ira pas plus loin que la cour arrière, car trop dangereux pour tous et trop cher à réparer (voir Annexe).

**Q6.4 : Que répondre à ceux qui pensent que cette mesure nuit aux résidents des régions qui n'ont pas accès aux transports en commun et où la voiture est nécessaire?**

R. En premier lieu, cette mesure affecte tout automobiliste, en région ou en ville, qui décide de se départir de son véhicule de huit ans et plus. Par ailleurs, la certification devient encore plus importante pour les automobilistes, en région ou en ville, qui n'ont pas un service de transport en commun pour se rendre à destination, car elle donne plus de chance que le nouveau véhicule usagé de huit ans et plus puisse effectivement se rendre à destination de façon sécuritaire. Finalement, l'inspection étant obligatoire à la grandeur de la province, c'est l'ensemble de ce parc de véhicule qui s'améliore. La loi de l'offre et de la demande restera un facteur déterminant dans la détermination du prix.

## **7. Expérience ailleurs**

**Q7.1 : Est-ce que l'automobiliste québécois serait traité plus sévèrement que les autres automobilistes au Canada?**

R. Non, car 6 provinces canadiennes appliquent déjà un programme systémique d'inspection des véhicules légers (voir la carte à la page 13). Cinq provinces imposent une inspection mécanique de sécurité et de contrôle de la fonctionnalité du système d'échappement et du convertisseur catalytique et une autre impose tant une inspection mécanique de sécurité qu'une inspection périodique des systèmes de contrôle des émissions. Ces provinces sont :

- **Nouvelle-Écosse:** Inspection mécanique de sécurité aux 2 ans pour les véhicules de 3 ans ou plus. Une preuve d'inspection requise lors d'une transaction.
- **Île-du-Prince-Édouard:** Inspection mécanique de sécurité annuelle pour tous les véhicules. Une preuve d'inspection requise lors d'une transaction.

- **Nouveau-Brunswick:** Inspection mécanique de sécurité annuelle pour tous les véhicules. Une preuve d'inspection requise lors d'une transaction.

- **Terre-Neuve-et-Labrador:** Inspection mécanique de sécurité requise lors de la revente d'un véhicule.

- **Ontario:** Inspection mécanique de sécurité pour tous les véhicules lors d'une transaction. Inspection obligatoire des systèmes de contrôle des émissions (OBDII) aux 2 ans pour les véhicules de 7 ans et plus en vertu du programme Air pur.

- **Manitoba:** Inspection mécanique de sécurité requise lors de la revente d'un véhicule.

**Q7.2 : Quelle est la situation aux États-Unis?**

R. Au-delà des législations fédérales applicables en matière de sécurité et des émissions des véhicules routiers neufs, de nombreux États ont adopté des mesures systémiques afin de s'assurer que le parc de véhicules légers circulant sur les routes depuis plusieurs années soit le moins polluant et le plus sécuritaire possible. 35 États appliquent un programme d'inspection, que ce soit pour l'ensemble de l'État ou une partie de celui-ci (ville, comté) :

- 18 États exigent des inspections de sécurité avec ou sans une inspection des émissions des véhicules automobiles légers.
- 17 États imposent un programme d'inspection des émissions seulement pour les véhicules automobiles légers.

De plus, l'Agence fédérale de protection de l'environnement des États-Unis (EPA), a officiellement adopté le 1<sup>er</sup> octobre 2015 de nouvelles normes plus sévères relativement au niveau d'ozone au sol. Cet encadrement fédéral pousse également les États à agir que ce soit pour l'ensemble de l'État ou pour des régions plus exposées au risque (grands centres urbains). Il est donc anticipé que les différents États vont continuer de se préoccuper de l'impact de leurs parcs de véhicules légers sur leurs routes.

**Q7.3 : L'Europe est souvent à l'avant-garde en matière de sécurité et d'environnement. Quelle est la situation là-bas?**

**R.** Depuis 1996, une directive de l'Union européenne invite les pays membres à avoir un programme d'inspection mécanique obligatoire et périodique pour tous les véhicules. Ce programme doit évaluer les émissions polluantes et l'état mécanique des véhicules aux deux ans à partir de la quatrième année du véhicule. Cette directive fut non seulement renouvelée, mais elle fut aussi bonifiée récemment par l'Union européenne, soit le 3 avril 2014, après une longue période de consultation ayant débutée en 2011. En résumé :

- Selon la nouvelle directive de l'Union européenne, le contrôle technique fait partie d'un dispositif systémique conçu pour que les véhicules soient maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement tout au long de leur vie utile.

- Un grand nombre de pays (au moins 15) atteignent ces objectifs et plusieurs les dépassent avec une inspection à partir de la troisième année.

- Le Royaume-Uni, la France et la Norvège sont des leaders en matière d'inspection des véhicules, notamment au regard de la sécurité des véhicules.

**Q7.4 : Le Québec semble être la seule juridiction dans l'est de l'Amérique du Nord à ne pas avoir de programmes quelconque pour vérifier les véhicules routiers sur nos routes?**

**R.** Oui, et comme une image vaut mille mots, la page suivante l'illustre bien :



*L'état de ce véhicule, une Honda Civic 2001, a contribué à un accident mortel en 2016. L'inspection post accident a démontré que la défaillance des pistons et la fuite d'huile à frein sur les garnitures sont des facteurs. Est-ce qu'une inspection aurait pu prévenir ou minimiser cet accident mortel? Personne ne le saura, mais peut-être...)*

# JURIDICTIONS DE L'EST DE L'AMÉRIQUE DU NORD AVEC PROGRAMMES D'INSPECTION DES VÉHICULES LÉGERS



## **8. Les raisons invoquées pour être contre**

**Q8.1 : Il y a un coût financier pour le consommateur.**

**R. a)** Oui, mais seulement pour le vendeur qui a décidé de se départir du véhicule de toute façon. Le coût d'une inspection varie beaucoup selon les systèmes retenus et est généralement de 25\$ à moins de 100\$. Ce coût est souvent récupéré dans le prix de vente. Un certificat d'inspection n'est pas nécessairement une dépense, car il procure aussi un argument de vente au vendeur.

**b)** Oui, il y a aussi le coût des réparations minimales requises si c'est le cas. Le programme ne vise pas une remise à neuf du véhicule, mais tout simplement à le rendre conforme aux normes minimales du code de sécurité routière. Si le coût de ces réparations minimales dépasse la valeur de l'auto, le vendeur peut trouver plus rentable de le vendre à un recycleur. Par ailleurs, est-ce plus correct de refiler la surprise à un acheteur inexpérimenté?

**c)** Mieux vaut savoir avant qu'après.

**Q8.2 : Il y a un coût politique.**

**R. a)** Peut-être, mais ceci est plus une perception qu'une réalité. Tous les états ou provinces limitrophes du Québec ont une forme de programme d'inspection des véhicules légers et plusieurs sont en place depuis des décennies sans révolte populaire.

**b)** Un jour, le coût de l'inaction sera aussi reproché au « politique ». Comme un coroner le soulignait, le cumul des décès lors d'accidents de la route pour lesquels l'état du véhicule est un facteur contributif représente un « lac Mégantic » tous les 5 ans.

**Q8.3 : Ce n'est pas rentable.**

**R. a)** Ah oui! Parlez-en aux parents du jeune garçon qui s'est fait avoir lors de l'achat de sa première voiture et que les parents ont dû remiser, car elle ne pouvait circuler

légalement sur la route et les réparations requises dépassent largement la valeur du véhicule. L'exigence d'un certificat aurait probablement évité l'achat et ceci aurait alors été très rentable en fin de compte pour l'acheteur et la société (voir Annexe pour plus de détails).

**b)** Si ce n'est pas rentable pour le vendeur, il faut alors se poser la question si le véhicule devrait encore rouler. Le vendeur pourra toujours le vendre à un recycleur et y trouver la juste valeur du véhicule.

**Q8.4 : Si les programmes européens sont «peut-être» efficaces en matière d'inspection mécanique, rien ne le démontrerait de ce côté-ci de l'Atlantique.**

**R. a)** Ces programmes sont efficaces et il n'y a pas de « si ». Après 18 ans d'expérience depuis l'adoption de la première directive imposant des inspections et après une étude de deux ans de cette expérience, pouvons-nous croire que ce parlement européen aurait non seulement renouvelé, mais aussi renforcé cette directive sans démonstration de sa nécessité!

**b)** En quoi les véhicules en circulation en Europe seraient si différents de ceux de ce côté-ci de l'Atlantique pour présumer que les conclusions ne seraient pas similaires? Il n'y a pas de telles raisons.

**Q8.5 : «Un programme d'inspection mécanique est intéressant si ça réduit les blessures et les accidents. Il n'y a pas de preuves en Amérique que ça marche comme ça, que ça cause moins d'accidents, qu'on a moins de blessures liées à une faille mécanique». Pas vrai?**

**R. a)** Non, car dans de nombreux rapports de coroners du Québec, dont le plus récent est de 2014, ces derniers ont conclu pourtant, après enquête, que le pauvre état des véhicules était un des facteurs contributifs à ces accidents mortels. C'est documenté au bureau des coroners du Québec.

b) Effectivement, la SAAQ ne compile pas de données spécifiques sur tous les facteurs contributifs aux accidents mortels.

Conséquemment, les bilans routiers de la SAAQ ne peuvent faire de portrait dans un sens ou dans l'autre. Tel que souligné par le coroner Martin Sanfaçon dans son rapport d'enquête de septembre 2014 : «Les formulaires de rapport d'accident de la SAAQ demandent aux policiers de déterminer la "première" et la "deuxième" cause probable de l'accident. Peu de détails, pas de nuance ! Et c'est sur la foi de ces déclarations que la SAAQ établit ses statistiques et appuie son argumentation quant aux causes d'accident». Par ailleurs, une absence semblable de données précises n'a pas empêché la Grande-Bretagne d'imposer une inspection annuelle du parc automobile pour des raisons de sécurité routière.

c) Après une réévaluation de la pertinence des « contrôles techniques » (inspections) de deux ans, l'Union européenne a non seulement maintenu ces contrôles, mais a renforcé la mesure en 2014 mise en œuvre par tous les états membres. Il n'y a aucune raison pour distinguer le parc européen de celui du Québec sur ce point.

**Q8.6 : Ce n'est pas structuré et il y a possibilité d'abus des garagistes.**

R. a) Pour assurer l'efficacité, la qualité et la crédibilité des inspections, la TCEVRQ et l'industrie du service automobile recommandent un encadrement réglementaire pour certifier les ateliers agréés d'inspections mécanique et environnementale;

b) Le propriétaire du véhicule doit toujours conserver le droit de faire faire les réparations requises, s'il y a lieu, par le garagiste de son choix;

c) Plusieurs modèles d'encadrement, centralisés et décentralisés, existent déjà et peuvent être adaptés très rapidement.

d) Le Québec a déjà un réseau de mandataires de la SAAQ pour faire les vérifications mécaniques (taxis, véhicules d'urgence et scolaires, véhicules lourds) et ce réseau peut aussi servir de modèle à adapter.

# ANNEXE : Les jeunes acheteurs d'un premier véhicule



## Les jeunes acheteurs d'un premier véhicule « Trop souvent vulnérables »

CAA-Québec, soucieux de défendre l'intérêt de ses membres comme consommateurs automobilistes offre de nombreux services, dont ceux de son département des services-conseils automobiles ainsi que différents programmes de médiation.

CAA-Québec est donc très bien placé pour constater que malheureusement trop de jeunes jettent leur dévolu trop rapidement sur un véhicule sans avoir pris les précautions nécessaires, dont principalement la vérification du véhicule avant l'achat.

Fréquemment, nous effectuons des travaux d'expertise qui nous prouvent qu'une vérification avant l'achat, particulièrement lorsque la transaction est liée à l'acquisition d'un véhicule de plus de 8 ans, permettrait d'éviter l'achat d'une automobile non-sécuritaire, et également des pertes financières considérables pour ces jeunes.

Voici à titre d'exemple le bilan d'une vérification complète d'un véhicule acheté par un jeune automobiliste au cours de l'été 2016.

Véhicule : Berline européenne de l'année 1999

### Nos Constats

- Les longerons et le berceau avant sont dans un état acceptable et la suspension arrière est fixée dans des endroits de la structure qui sont aussi dans un état convenable et acceptable.
- Par contre, les endroits où doivent être placés les bras métalliques des ponts élévateurs utilisés par les garages sont dans un piètre état (l'un est corrodé et l'autre est absent).

Ce véhicule doit être soulevé (pont de levage) à l'aide d'un élévateur à RAIL.

- Le plancher ne présente pas d'orifice, mais les réparations sont de piètre qualité (réparations à refaire éventuellement).
- Il y a des fuites d'huile très visibles au niveau du moteur et de la transmission.

- Le silencieux doit être remplacé. Il est maintenu par de la broche et il est dangereusement perforé.
- Les canalisations du système de freinage sont aussi corrodées (risques d'éclatement et perte de freinage).

### **Également, selon les normes de la Société de l'assurance automobile du Québec, ce véhicule présente plusieurs non-conformités**

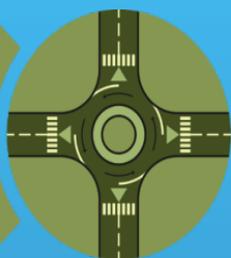
- La suspension abaissée n'est pas conforme.
- Le siège du conducteur est non-conforme, car le système de réglage est inopérant.
- Le système de sécurité des coussins gonflables est inopérant et une lampe témoin l'indique au tableau de bord.
- Les feux d'indication de virage avant et arrière sont teintés à une pellicule.
- Le frein de stationnement arrière ne fonctionne pas à la roue arrière droite.

### **Conclusion**

Ce véhicule comporte plusieurs éléments mécaniques non-conformes qui peuvent grandement affecter la sécurité du véhicule.

- Particulièrement, la suspension abaissée peut affecter la stabilité du véhicule en certaines conditions de conduite.
- Les systèmes de sécurité sont non fonctionnels (coussins gonflables).
- Le système d'échappement perforé peut provoquer l'entrée de gaz toxique à l'intérieur de l'habitacle.
- Les feux de direction dont les lentilles sont teintés.
- Le siège du conducteur dont le mécanisme de réglage est non-fonctionnel.

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



Programme d'inspection obligatoire des émissions et de sécurité des véhicules de 8 ans et plus lors de la vente du véhicule (PIESVA8+)

## TCEVRQ

*Créée le 14 mai 2002, la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec (TCEVRQ) existe pour favoriser la concertation des acteurs de l'industrie automobile dans la réduction de l'impact environnemental des véhicules hors d'usage. Elle est la continuité et l'évolution de la Table de concertation sur les pneus hors d'usage mise sur pied en 1992.*