



Le 6 novembre 2017,

Consultation sur le plan directeur de transition énergétique du Québec

Transition énergétique Québec

5700, 4e Avenue Ouest, B 406

Québec (Québec)

G1H 6R1

[consultation@teq.gouv.qc.ca](mailto:consultation@teq.gouv.qc.ca).

Objet : Volet transport des personnes et des marchandises

La table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec (TCEVRQ) regroupe 19 associations et organisations du secteur automobile au Québec couvrant de fait le cycle de vie du véhicule de la fabrication à la récupération & recyclage, en passant par toutes les phases de vie utile incluant la vente du véhicule neuf ou usagé, du service après-vente, de l'entretien incluant les pièces de rechanges, ainsi que la formation professionnelle et la protection de la santé et de la sécurité au travail nécessaire. Le mandat de la TCEVRQ est de favoriser, par la concertation des intervenants du secteur, la recherche de solutions aux problématiques environnementales engendrées ou causées par les véhicules routiers ou liées à leurs conditions ou état d'entretien.

Dans cette perspective c'est avec intérêt que les membres de la TCEVRQ ont pris connaissance de la consultation initiée par Transition Énergétique Québec afin de mener à bien l'élaboration du tout premier plan directeur gouvernemental en transition, innovation et **efficacité**

**énergétiques** et plus particulièrement de la **Fiche diagnostic / enjeux Transport et aménagement durable du territoire** (la Fiche). Nous croyons que la mise en place d'un programme d'inspection mécanique de sécurité et des émissions visant 40% du parc de véhicules légers<sup>1</sup>, soit un peu plus de 2 millions de véhicules déjà sur nos routes, est une mesure concrète en appui aux orientations mises de l'avant par TEQ dans le cadre de cette consultation et pouvant bénéficier de l'encadrement que peut apporter un plan directeur.

Nos commentaires portent sur ce qui suit :

### **1. L'action proposée par la TCEVRQ**

- 1.1 Description de l'action
- 1.2 Pourquoi cette action
- 1.3 Quelques avantages
- 1.4 Les exemples d'ailleurs

### **2. Cohérence et soutien à la démarche de transition énergétique à venir**

- 2.1 L'importance des véhicules légers de 8 ans et plus dans le parc automobile du Québec
- 2.2 Cohérence de l'action proposée avec les orientations de la transition énergétique au Québec.
- 2.3 Cohérence de l'action proposée avec un exemple donné dans le cadre de la Fiche diagnostic/enjeux de TEQ sur le Transport et l'aménagement durable du territoire.
- 2.4 Cohérence de l'action proposée avec une action du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.
- 2.5 Cohérence en termes de sensibilisation à la transition aux meilleures pratiques.
- 2.6 Cohérence en termes de pollueur-payeur & financement.
- 2.7 Cohérence et complémentarité entre ministères et programmes gouvernementaux.

### **3. Autres commentaires**

- 3.1 Les camions légers (VUS, camionnettes & fourgonnettes).
- 3.2 Fiscalité et Écofiscalité.
- 3.3 Emplois et formation professionnelle en lien avec l'entretien des véhicules.

### **Conclusion**

---

<sup>1</sup> 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.

# 1. L'action proposée par la TCEVRQ

## 1.1 Description de l'action

La TCEVRQ recommande au Gouvernement du Québec depuis des années de mettre en place un programme exigeant l'inspection mécanique de sécurité et des émissions de la grande majorité des véhicules routiers de 8 ans et plus lors de leurs reventes. L'immatriculation d'un tel véhicule ne pourrait être faite par l'acheteur subséquent que sur présentation d'un certificat obtenu du vendeur et 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. (Recommandation 1)

## 1.2 Pourquoi cette action

Les véhicules récents sont de plus en plus propres grâce à des technologies nouvelles pour la motorisation et le contrôle des émissions. Ils sont aussi plus sécuritaires grâce à de nombreux équipements de sécurité. Toutefois, les émissions 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.

De plus, les véhicules intègrent maintenant des composants de haute technologie afin de mieux contrôler les émissions polluantes du véhicule à combustion interne. En cours de vie utile, certains de ces composants peuvent nécessiter une reprogrammation, le remplacement de pièces usées ou des réparations pour garder le système fonctionnel et performant. Finalement, des modifications sont apportées parfois à ces véhicules par leurs propriétaires successifs afin d'améliorer la perception de performance du véhicule et ceci en neutralisant des composants du contrôle des émissions.

Les véhicules doivent donc être bien entretenus pour être moins polluants, pour éviter toute surconsommation de carburant et pour être sécuritaires pour tous les usagers de la route et le public exposé à ces véhicules. Malheureusement, cet entretien est plus rarement fait après l'expiration de la garantie du véhicule neuf, habituellement de 4 ans de la mise en service du véhicule neuf. Un véhicule de 8 ans et plus est donc plus à risque de ne pas avoir été entretenu et réparé suffisamment pour assurer la fonctionnalité des systèmes et des composants ayant un impact sur la consommation d'essence et par conséquent sur les émissions résultantes.

Malgré tout, aucune mesure de vérification mécanique de sécurité et des émissions n'est en place au Québec en ce qui concerne l'ensemble du parc de véhicules légers déjà sur nos routes afin de s'assurer du bon fonctionnement de ces technologies et des équipements en cours de

vie utile de ces véhicules, laquelle peut facilement atteindre une dizaine d'années puisque la moyenne d'âge du parc automobile du Québec est actuellement de 7,5 ans selon le dernier bilan statistique de la SAAQ (2016). Par ailleurs, un constat mentionné dans la Fiche fait référence à une durée de vie qui dépasse les dix ans. Ceci peut aussi être exact, car actuellement et pour la seule catégorie des véhicules de promenade (automobiles & camions légers), **il y avait 1 383 621 véhicules de 10 ans et plus sur les routes du Québec au 31 décembre 2016**<sup>2</sup>. La durée de vie utile plus prolongée des véhicules est généralement perçue comme une tendance comme l'a noté TEQ.

### 1.2.1 Le problème n'est pas théorique:

Le problème n'est pas théorique tel que confirmé récemment par une étude<sup>3</sup> du CAA-Québec. À l'été 2017, CAA-Québec a réalisé une inspection environnementale sur 500 voitures de 8 ans et plus. Les conclusions sont claires : une grande proportion de ces véhicules présente des lacunes importantes en matière de traitement des gaz. **Ces lacunes se traduisent généralement par une surconsommation d'essence et donc, par des rejets plus élevés de GES, mais aussi d'hydrocarbures et autres contaminants.** Les grands constats de cette étude sont les suivants:

- Taux d'échec parmi les 500 véhicules analysés = 31 %
  - En proportion sur le parc automobile actuel, ce sont plus de 600 000 véhicules potentiellement visés.
- Échec – Les principales raisons:
  - Fuites de vapeurs d'essence
  - Défaut des sondes d'oxygène
  - Ratés d'allumage
- Conséquence directe pour l'environnement:
  - Rejets plus importants de gaz nocifs (GES & hydrocarbures)
- Conséquences directes pour l'automobiliste:
  - Une surconsommation moyenne de 15 % (Donnée calculée par CAA-Québec)
  - 5 \$ envolés en fumée à chaque plein d'essence
  - Sur 3 ans, 800 \$ en moyenne jetés par les fenêtres
- Conséquences directes pour l'ensemble des consommateurs visés:
  - **Annuellement, ce sont 140 millions de litres d'essence surconsommés**
  - **Représente 320 000 tonnes de CO<sub>2</sub> supplémentaires émis**
  - **Équivaut à 100 000 nouveaux véhicules sur les routes par année**

Cette étude illustre bien l'importance d'agir dans le domaine de l'entretien des véhicules légers et d'une inspection obligatoire afin d'assurer un suivi tout aussi nécessaire si l'efficacité énergétique, la réduction de la consommation de carburant et des polluants doit avoir une

<sup>2</sup> SAAQ Bilan 2016 Dossier statistique Tableau 89.

<sup>3</sup> CAA-Québec 30 novembre 2017, Le Fonds vert au service de l'environnement et des automobilistes.

portée réelle à plus court terme.

### 1.3 Quelques avantages

Le programme obligatoire d'inspection mécanique environnementale et de sécurité lors de la revente des véhicules de 8 ans et plus (PIESVA8+), comme proposé est nécessaire, bien adapté au contexte québécois et le gouvernement peut agir maintenant. Les avantages sont nombreux:

- L'inspection ne se fait que lors de la revente du véhicule de 8 ans et plus ; personne n'est donc privé de l'utilisation de son véhicule, peu importe son état. L'acceptabilité sociale de la mesure est ainsi plus facile.
- Une inspection obligatoire ne se fait que lorsque le propriétaire veut se départir du véhicule de 8 ans et plus; personne ne doit donc dépenser de l'argent régulièrement pour une inspection obligatoire;
- **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 ;**
- Favorise le développement d'un plus grand intérêt pour l'entretien régulier d'un véhicule afin d'en faciliter la revente et responsabilise le propriétaire à ses devoirs afin de maintenir l'efficacité énergétique et la réduction des émissions
- Au-delà de l'effort pour la mise sur pied d'un véritable le programme, il s'autofinance sur le principe de l'utilisateur pollueur/payeur, soit par le propriétaire du véhicule routier au moment de se départir du véhicule.

### 1.4 Les exemples d'ailleurs:

Les exemples d'ailleurs sont nombreux et déjà documentés. En fait, le Québec est la seule juridiction dans tout l'est de l'Amérique du Nord à ne pas avoir un programme d'inspection obligatoire de quelque nature que ce soit des véhicules légers déjà sur ses routes.

- 6 provinces canadiennes appliquent un programme obligatoire d'inspection des véhicules légers. De celles-ci 5 exigent une inspection mécanique de sécurité et de contrôle de la fonctionnalité du système d'échappement et du convertisseur catalytique et 1 province prévoit tant l'inspection mécanique de sécurité que l'inspection des émissions;
- 35 États des États-Unis, dont tous les états frontaliers du Québec, ont un programme d'inspection de sécurité et/ou des émissions applicables aux véhicules de tourisme et utilitaires légers utilisés à des fins non commerciales. Beaucoup d'entre eux ont également des programmes pour d'autres catégories de véhicules.

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



- L'Union européenne a une directive en place exigeant une inspection mécanique périodique des véhicules légers immatriculés dans les différents états membres et ceci depuis de nombreuses années. De plus et après une longue période de consultation ayant débuté en 2011, cette directive n'a pas été simplement maintenue, mais de fait a été bonifiée en 2014 afin de la rendre plus exigeante (voir la directive 2014/45 de l'UE).

Pour plus de détails voir: Aperçu des différents programmes d'inspection pour des fins de sécurité et des émissions des véhicules légers plus âgés au Canada, aux États-Unis et pour l'Union européenne (septembre 2015)<sup>4</sup>.

## 2. Cohérence et soutien à la démarche de transition énergétique à venir

### 2.1 L'importance des véhicules légers de 8 ans et plus dans le parc automobile du Québec

Au 31 décembre 2016 selon le bilan statistique de la SAAQ :

- Véhicules en circulation au Québec : 6 416 349.
- Âge moyen de l'ensemble du parc : SAAQ : 7,5 ans (en hausse de 0,1 an à chaque année depuis 2013).
- Véhicules légers d'utilisation de promenade, institutionnelle, professionnelle ou commerciale: 5 129 793
- Véhicules légers (automobiles et camions de promenade, institutionnelle, professionnelle ou commerciale) de 8 ans ou plus : 2 084,686
  - Augmentation de 79 960 par rapport à 2015;
  - donc, plus de deux millions de ces véhicules légers de 8 ans et plus sur les routes du Québec en 2016;
  - ces véhicules légers plus âgés = 41.8% du parc total de ces véhicules légers (promenade, institutionnelle, professionnelle ou commerciale) en 2016 (soit une augmentation de 1,9% par rapport à la moyenne pour 2011-2015) .

Au-delà des initiatives concernant les véhicules zéro-émission (VZE) et l'objectif de 100,000 véhicules VZE immatriculés au Québec en 2030, un nombre beaucoup plus important de véhicules légers sera sur nos routes pour la durée du plan directeur à venir et ces véhicules

---

<sup>4</sup> (<https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/programme-inspection-vehicules-TCEVRQ.pdf>)

souvent problématiques sont encore complètement ignorés.

## **2.2 Cohérence de l'action proposée avec les orientations de la transition énergétique au Québec.**

Parmi les 5 orientations retenues pour la transition énergétique, la TCEVRQ a noté que l'action proposée s'inscrit parfaitement dans le cadre de deux de ces orientations soit celle de **prioriser l'efficacité énergétique** et celle de **réduire la consommation des produits pétroliers**.

Avec plus de deux millions de véhicules légers utilisés à des fins personnelles (véhicule de promenade) ou encore pour des fins commerciales et institutionnelles, il est manifestement important de se préoccuper du maintien de l'efficacité énergétique (consommation d'essence) de ceux-ci non seulement lors de leur conception, mais en cours de vie utile qui peut facilement atteindre une dizaine d'années.

D'ailleurs, le Guide de consommation de carburant 2017 de Ressources Naturelles Canada appuie la recommandation des deux principales associations de constructeurs de véhicules quant à l'importance de l'entretien des véhicules et de son impact sur la consommation d'énergie. Ce guide souligne que:

*« Bien que les cotes de consommation de carburant d'un véhicule soient un des éléments à considérer à l'achat, la manière dont vous utilisez et entretenez votre véhicule influe également sur la quantité de carburant consommée. Pour optimiser l'économie de carburant, vous devez entretenir votre véhicule correctement et l'alimenter avec des carburants propres de bonne qualité. Afin de réduire la quantité de carburant que votre véhicule utilise, suivez toujours les recommandations présentées dans votre guide de l'automobiliste sur la composition de carburant et sur l'entretien et le fonctionnement du véhicule. Ensemble, nous pouvons réduire la consommation de carburant dans le transport d'usage personnel et, par le fait même, les émissions de GES»<sup>5</sup>.*

La fiche produite par TEQ pour cette consultation fait amplement référence à la consommation de l'ensemble du parc existant et la mesure proposée par la TCEVRQ vise directement une partie importante et facilement identifiable de ce parc. Au cours des ans, différentes autorités se sont prononcées sur le potentiel de réduction de consommation en produits pétroliers pouvant être générée par l'action proposée. La TCEVRQ a identifié les suivantes:

---

<sup>5</sup> Le Guide de consommation de carburant 2017, Ressources Naturelles Canada, pages 1 et 2. Les soulignés sont de la TCEVRQ.

## Un entretien adéquat peut réduire la consommation de carburant jusqu'à 40 % dans certains cas.

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)		Entretenir 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.

Le potentiel est donc une réduction de 4% à 40% dépendant de l'état du véhicule. Peut-on réellement se permettre en période de transition énergétique d'ignorer le potentiel de réduction d'une partie importante du parc de véhicule qui est déjà sur nos routes et qui le sera pour des années à venir?

Ressources Naturelles Canada soulignait ce qui suit dans son «Guide du bon sens au volant - Conseils sur l'achat, la conduite et l'entretien de votre voiture pour économiser de l'argent, de l'énergie et protéger l'environnement»<sup>6</sup> et c'est toujours pertinent:

- « Un véhicule mal entretenu peut accroître de jusqu'à 50 p. 100 la consommation de carburant et encore plus les émissions dégagées dans l'environnement.
- Un filtre à air bouché peut augmenter de 10 p. 100 la consommation de carburant.
- Selon des estimations, les pneus sous-gonflés coûtent aux propriétaires canadiens de véhicules légers presque 400 millions de litres de carburant par an.
- Négliger de remplacer l'huile usée diminue la performance du moteur, augmente la consommation de carburant et peut même endommager sérieusement le moteur ».

<sup>6</sup> Guide du bon sens au volant - Conseils sur l'achat, la conduite et l'entretien de votre voiture pour économiser de l'argent, de l'énergie et protéger l'environnement, 2002) page 46.

En tout état de cause, il y a probablement un besoin d'approfondir et de mieux documenter ces données afin de mieux cerner le potentiel dans le contexte québécois dans une forme qui permettrait de répondre aux différentes exigences des programmes gouvernementaux en termes de mesure des réductions de consommation. La TCEVRQ recommande donc l'inclusion d'une telle démarche d'acquisition de connaissances dans le cadre d'un plan directeur afin de générer l'action requise de la part des différents ministères concernés (Recommandation 2)

### **2.3 Cohérence de l'action proposée avec un exemple donné dans le cadre de la Fiche diagnostic/enjeux de TEQ sur le Transport et l'aménagement durable du territoire**

Dans le répertoire des mesures déjà en place, à la page 19, la fiche fait référence au Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles lourds (PIEVAL). Il est intéressant de rappeler la description mentionnée:

« Programme ayant pour but d'améliorer la qualité de l'air, particulièrement en milieu urbain, en réduisant les émissions de particules, de composés organiques volatils (COV) et de monoxyde de carbone (CO) produits par les véhicules lourds. **Il joue aussi un rôle non négligeable** dans la lutte contre les changements climatiques, **puisque l'entretien adéquat des véhicules réduit leur consommation de carburant et, par conséquent, leurs émissions de GES) »**

Certes, les caractéristiques des véhicules lourds pouvaient justifier une intervention prioritaire et nous sommes d'accord. Par ailleurs, et comme le souligne la fiche à la page 5 :

*« en 2014 ce sont les voitures qui consomment le plus d'énergie dans le sous-secteur du transport des personnes avec 140 PJ (42,5%) suivies par les camions légers avec 85 PJ... Au total, le transport de personnes en voiture et camion léger représente donc plus des deux tiers de l'énergie consommée dans ce sous-secteur en 2014 »*

Compte tenu de ce qui précède et des millions de véhicules légers à moteur à combustion déjà sur nos routes, nous croyons qu'un programme d'inspection visant ces véhicules légers peut jouer un rôle tout aussi « non négligeable » dans la réduction de la combustion de carburant et des émissions résultantes.

### **2.4 Cohérence de l'action proposée avec une action du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.**

La fiche fait aussi mention du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques à titre de « principales stratégies, politiques et plan d'action en vigueur ». Toutefois et probablement parce qu'il n'y a pas encore de suivi de quelque nature, il n'y a aucune mention de la version véhicule léger du PIEVAL. L'action 14 de ce plan vise à verdir le parc automobile grâce à des véhicules plus écoénergétiques et mieux entretenus. Il est également important de reproduire ici la description de cette « priorité » tel qu'identifiée dans ce plan et qui porte sur la mesure

proposée. L'emphase sur certains mots est le nôtre:

*« Priorité 14 – Verdir le parc automobile grâce à des véhicules plus écoénergétiques **et mieux entretenus** : Bien que le transport collectif et alternatif demeure le choix à privilégier lorsqu'il est accessible, **l'utilisation de l'automobile demeurera nécessaire pour un nombre important de déplacements au quotidien**. Dans ce contexte, le gouvernement interviendra également pour réduire les émissions du parc automobile **en mettant en place plusieurs initiatives** axées sur la demande de véhicules écoénergétiques et **sur l'amélioration de la performance énergétique et environnementale des véhicules**.*

*... Après avoir contribué de façon significative à l'adoption de normes d'émissions de GES des véhicules automobiles plus sévères en Amérique du Nord pour la période 2010-2016, le gouvernement du Québec entend continuer d'utiliser les leviers d'intervention mis à sa disposition pour s'assurer du renforcement de ces normes à compter de 2017, en concertation avec ses partenaires nord-américains.*

***Au-delà des normes et des choix de véhicules et de carburant, les comportements peuvent faire une différence importante sur la consommation énergétique des véhicules et sur leurs émissions de GES. Dans cette optique, le gouvernement assurera la mise en œuvre d'un programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles légers (PIEVA). Une vérification de conformité environnementale sera exigée pour les véhicules de 8 ans d'âge et plus lors d'un changement de propriétaire. Le programme pourrait ensuite être élargi d'ici 2020. Il 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...».***

Le Guide de consommation de carburant 2017 publié par Ressources Naturelles Canada rappelle que:

*«Des gaz à effet de serre (GES), principalement du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), sont émis au moment de la combustion du carburant dans le moteur de votre véhicule. Les émissions de CO<sub>2</sub> sont directement proportionnelles à la quantité de carburant consommé – pour chaque litre de carburant utilisé, environ 2,3 kilogrammes (kg) de CO<sub>2</sub> sont produits. Bien qu'elles n'aient pas d'effets nuisibles directs sur la santé, les émissions de CO<sub>2</sub> contribuent aux changements climatiques»<sup>7</sup>.*

---

<sup>7</sup> Le Guide de consommation de carburant 2017, Ressources Naturelles Canada, page 1

## **2.5 Cohérence en termes de sensibilisation à la transition aux meilleures pratiques**

Tel que souligné dans la priorité 14 du plan d'action mentionné ci-haut, et au-delà des normes et des choix de véhicules et de carburant, **les comportements** peuvent faire une différence importante sur la consommation énergétique des véhicules et sur leurs émissions de GES.

Tout comme pour nos routes, trottoirs et pistes cyclables, l'entretien est perçu comme une mesure que l'on peut reporter tant qu'il n'y a pas de bris majeur qui en compromet l'utilisation et entre-temps on accepte trop facilement de vivre avec les inconvénients et les dommages collatéraux. Ce comportement n'est pas tellement différent pour de nombreux propriétaires de véhicules qui vont rouler avec le témoin d'anomalie « check engine » allumé jusqu'à ce que le bris se concrétise. Ce témoin lumineux sur le tableau de bord des véhicules est très visible et indique la détection d'un problème important affectant le moteur et la nécessité à tout le moins d'une vérification.

Pourtant l'entretien et l'entretien préventif sont depuis longtemps reconnus dans les municipalités, les entreprises et les institutions, comme étant des incontournables pour la rentabilité et l'efficacité des équipements. Malheureusement au Québec, aucune mesure ne vient aider l'automobiliste à ajuster son comportement en matière d'entretien d'un véhicule.

Nous croyons que la mise en place d'un programme obligatoire d'inspection des véhicules plus vieux lors de la revente obligeant le vendeur à procurer un certificat d'inspection du véhicule à l'acheteur potentiel pour permettre le changement de propriétaire à la SAAQ serait un bon point de départ pour sensibiliser les propriétaires de véhicules à cette meilleure pratique et de fait générer un changement de comportement du moins lors de la revente du véhicule.

## **2.6 Cohérence en termes de pollueur-payeur & financement**

Sous réserve des frais initiaux reliés au développement de la réglementation requise, de la mise sur pied du programme et de sa supervision par l'autorité compétente, les programmes d'inspection de véhicules sont généralement ou peuvent être autofinancés par les frais imposés au propriétaire du véhicule. Toutefois, la formule varie beaucoup selon la volonté de l'état concerné. Des juridictions ont opté pour la gratuité (pour le volet inspection des émissions) et d'autres pour des modalités d'accommodement pour les réparations mécaniques exigées (les «Waiver» dans les États-Américains). Cet autofinancement ou contribution importante au financement est aussi conforme au principe du pollueur-payeur.

## **2.7 Cohérence et complémentarité entre ministères et programmes gouvernementaux:**

La présence d'un plan directeur pourrait possiblement, nous l'espérons, faciliter et encourager une plus grande collaboration entre différents ministères ayant un intérêt direct dans l'implantation des orientations de la transition énergétique visant à prioriser l'efficacité énergétique et celle de réduire la consommation des produits pétroliers, ainsi que la réduction

des émissions polluantes des véhicules et de GES conformément au plan d'action en matière de changement climatique en vigueur pour la durée prévisible (horizon de 5 ans) du premier plan directeur à venir. Une plus grande collaboration entre les ministères des Transports, de l'Énergie et de l'Environnement pourrait aussi en faciliter la mise en œuvre.

D'autre part, l'implantation d'une telle action, même si elle n'est pas priorisée pour le moment par le ministère des Transports et la SAAQ d'un point de vue de sécurité routière, il est clair qu'il pourrait y avoir également des avantages de ce point de vue. Il en va de même pour le ministère de la Santé qui se préoccupe des impacts sur la santé publique des émissions des véhicules particulièrement en milieux urbains et de congestion routière. Finalement le ministère de la Justice peut également y avoir un intérêt afin de procurer une protection minimale lors de transactions portant sur la vente et l'achat entre particuliers d'un véhicule usagé, car les dispositions actuelles de la loi de la protection du consommateur offrent aucune protection ou garantie dans ces cas, rendant ainsi l'acheteur beaucoup plus vulnérable.

On parle souvent de dommages collatéraux soit ceux pour lesquels on n'est pas directement responsable, mais que l'on ne peut pas ignorer et ils doivent néanmoins être pris en compte ultimement. Ici on parle «d'avantages collatéraux» que l'on ne peut ignorer et qu'on devrait néanmoins prendre en compte pour justifier encore plus une intervention de la part du gouvernement ayant la responsabilité pour tous ces secteurs.

À tout le moins, un plan directeur qui pourrait faciliter la concertation entre les 3 principaux ministères plus directement intéressés par une meilleure pratique en matière d'efficacité énergétique par la réduction de la consommation des produits pétroliers et des émissions polluantes inhérentes serait un pas dans la bonne direction. Notre recommandation 2 vise un apport possible de TEQ en ce sens.

### **3. Autres commentaires**

#### **3.1 Les camions légers (VUS, camionnettes & fourgonnettes)**

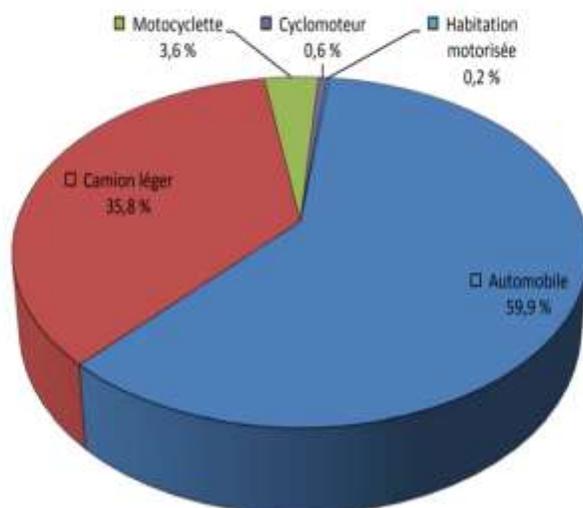
Tel que le souligne la Fiche, la demande pour les « véhicules utilitaires sports » et autres « camions légers » a effectivement augmenté au Québec comme le confirment les données d'immatriculation de la SAAQ notamment. Toutefois, nous croyons qu'il faut être prudent également avec ces données et bien considérer l'ensemble du contexte avant de mettre en œuvre des actions spécifiques.

#### **Portrait d'ensemble en 2016**

Au-delà des ventes de ces véhicules pour l'année 2015 mentionnées à la page 11 de la Fiche, il est aussi important de noter la situation pour l'ensemble du parc automobile du Québec particulièrement en ce qui concerne l'utilisation à des fins personnelles (catégorie « promenade » de la SAAQ) et ceci pour 2016 selon les données les plus récentes de la SAAQ.

Selon ce tableau extrait du Bilan dossier statistique 2016 de la SAAQ, les automobiles de promenade représentent toujours 59,9% de ces véhicules suivis par l'ensemble des camions légers à 35,8%.

Répartition des véhicules de promenade selon le type de véhicule en 2016



(Source: Bilan dossier statistique 2016, SAAQ)

### Définition.

Il est important de rappeler que l'expression VUS de ces véhicules provient essentiellement de stratégies marketing et que les critères de catégorisations varient considérablement d'un manufacturier / distributeur à l'autre. Cette désignation peut inclure maintenant des « petits » VUS jusqu'à des très « gros ». Il est à noter qu'en raison de la définition de camions légers retenue par la SAAQ, les VUS, camionnettes et fourgonnettes de catégorie compacte ou sous-compacte sont aussi inclus dans cette catégorie même si plus près du poids de plusieurs automobiles.

### Le choix des acheteurs et des acheteurs en région

Dans les commentaires reliés à la vision à la page 25 de la Fiche concernant les alternatives à l'autosolo qui se développent effectivement, mais principalement dans les milieux urbains pour le moment, on mentionne aussi que *«le comportement des ménages évolue, la façon dont ils se déplacent change et ils choisissent de tirer le meilleur parti des modes de transport et des véhicules qui sont réellement adaptés à leurs besoins et qu'ils utilisent efficacement »*. Ceci est

une réalité pour la grande majorité des ménages lorsque l'on considère que l'achat/location d'un véhicule est encore la deuxième dépense d'importance d'un ménage.

Ceci s'illustre bien par l'importance des camions légers (VUS, camionnettes, fourgonnettes de 4,000kg ou moins) selon les régions du Québec. Les données de l'annexe F du bilan dossier statistique 2016 de la SAAQ confirment bien que les besoins des automobilistes dans les régions ne sont pas les mêmes que dans les villes. En tenant compte que des camions légers immatriculés pour une utilisation de promenade (donc sans inclure la catégorie commerciale & institutionnelle), l'annexe F indique ce qui suit:

- En 2016, **les camions légers représentent 50% ou plus du parc de véhicules légers de promenade dans 26 municipalités régionales de comtés** ou entité équivalente:  
  
**Abitibi** (52,2%); **Abitibi-Ouest** (53,7%); **Kativik** (58%); **Antoine-Labelle** (50,5%); **Avignon** (50,9%); **Caniapiscau** (70,4%); **Îles de la Madeleine** (52,6%); **Eeyou Itschee** (86,3%); **Jamésie** (61,8%); **La haute Côte-Nord** (53,5%); **La haute Gaspésie** (52%); **La Matapédia** (51,4%); **La Tuque** (61,7%); **La Vallée-de-l'or** (54,3%); **La Vallée-de-la-Gatineau** (54,4%); **Le Domaine-du-Roy** (51,9%); **Le Golfe-du-Saint-Laurent** (75,9%); **Les Collines-de-l'Outaouais** (50,3%); **Manicouagan** (51,3%); **Maria-Chapdelaine** (54,3%); **Mingamie** (64,9%); **Pontiac** (56,4%); **Rouyn-Noranda** (50,2%); **Sept-Rivières** (52,6%); **Témiscaminque** (55,5%).
- Si l'on considère que les municipalités régionales où les camions légers de promenade représentent **45% ou plus** du parc des véhicules légers de promenade, il faudrait ajouter 8 autres municipalités régionales:  
**Charlevoix** (46,9%); **La Jacques-Cartier** (45,9%); **La Matanie** (45,8%); **Lac Saint-Jean-Est** (46,1%); **Le Fjord-du-Saguenay** (49,1%); **Le Granit** (44,9%); **Papineau** (46,5%); et **Témiscouata** (47,1%).
- **Donc il y a un total de 34 municipalités régionales de comtés** où ces camions légers représentent plus de 45% du parc de véhicules légers de promenade.
- Par contraste, l'annexe F indique que la part des camions légers pour utilisation de promenade est moins grande dans les grands centres urbains. À titre d'exemple: **Montréal** (32,6%); **Québec** (33,9%); **Laval** (32,6%); **Longueuil** (32%); **Lévis** (**36,1%**); **Gatineau** (38,7%); **Sherbrooke** (30,1%); **Trois-Rivières** (33,6%).

C'est pourquoi il est important de ne pas sous-estimer l'analyse que peut faire les acheteurs ou les ménages dans la prise de décision d'un choix de moyen de transport incluant celui d'un véhicule bien adapté à leurs besoins et qu'ils doivent utiliser le plus efficacement possible compte de l'ensemble des coûts d'utilisation (essence, pneus d'hiver, frais de stationnement, etc.). Ceci explique notre appel à la prudence dans ce domaine lorsque l'on considère différentes actions possibles.

## 3.2 Fiscalité et Écofiscalité

La Fiche mentionne à la page 27 « *qu'il y a peu de mesures d'écofiscalité et de tarification ont été prises jusqu'à maintenant, à l'exception du système de plafonnement et d'échange de droits d'émission (SPEDE)* ». Cette affirmation nous apparaît, à tout le moins, incomplète si l'on considère d'autres mesures déjà en place qui ont un impact certain sur les acheteurs et utilisateurs de véhicules automobiles. Compte tenu du coût d'un véhicule automobile, la taxe sur les produits et services (TPS) et taxe de vente provinciale (TVQ) ont un impact particulièrement important lors de l'achat d'un véhicule et force l'acheteur à bien évaluer ses besoins de transport et la meilleure façon d'y répondre. Un article rédigé par la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ) pour Affaires Automobiles, édition d'avril 2017<sup>8</sup> fait un survol de l'ensemble de la fiscalité applicable aux véhicules automobiles incluant des mesures déjà en place que l'on qualifierait aujourd'hui d'écofiscalité. Nous reprenons ici leur résumé concernant sept mesures, en plus du SPEDE, que plusieurs qualifieraient d'écofiscalité:

**3.2.1 : La taxe d'accise sur les véhicules énergivores :** *La taxe sur les véhicules énergivores est calculée en fonction de la cote de consommation de carburant du véhicule et elle s'applique aux automobiles conçues principalement pour le transport de passagers, ce qui comprend les familiales, les fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport. Cependant, cette taxe ne s'applique pas aux camionnettes, aux fourgonnettes conçues pour dix passagers ou plus, aux ambulances et aux corbillards.*

*La taxe est établie sur la base de la cote de consommation de carburant moyenne pondérée conformément aux renseignements publiés par Ressources naturelles Canada. Pour l'application de cette taxe, la cote de consommation de carburant moyenne pondérée est établie en combinant la cote de consommation de carburant en ville de 55 % avec la cote de consommation de carburant sur la route de 45 %.*

***Le fabricant ou le marchand en gros d'automobiles sera tenu de payer la taxe d'accise sur les véhicules énergivores au moment où l'automobile sera livrée à un acheteur. Dans la plupart des cas, l'acheteur est un concessionnaire d'automobiles. L'importateur d'automobiles devra payer la taxe au moment de l'importation s'il ne détient pas une licence de taxe d'accise. La taxe ne s'appliquera ni aux automobiles fabriquées au Canada et exportées pour vente à l'étranger ni aux automobiles importées qui sont ensuite exportées.***

*Les automobiles dont la cote de consommation moyenne pondérée est d'au moins 13 litres aux 100 kilomètres seront assujetties à la taxe d'accise aux taux suivants :*

---

<sup>8</sup> Affaires Automobiles, édition d'avril 2017, article par Me Frédéric Morin et Marc Nadeau.  
<http://affairesautomobiles.ca/2017/05/etes-vous-au-fait-de-toutes-les-taxes-et-droits-qui-sappliquent-a-lautomobile/>

- au moins 13, mais moins de 14 litres aux 100 kilomètres : 1 000 \$
- au moins 14, mais moins de 15 litres aux 100 kilomètres : 2 000 \$
- au moins 15, mais moins de 16 litres aux 100 kilomètres : 3 000 \$
- 16 litres ou plus aux 100 kilomètres : 4 000 \$

À titre d'exemple, pour l'année 2016, la taxe qui est imposée directement au constructeur, qui augmente nécessairement le prix de vente du véhicule, est de 1 000 \$ pour un véhicule de marque Dodge, modèle Challenger SRT HELLCAT, de 1000 \$ sur un véhicule de marque Infiniti, modèle QX80 traction intégrale et de 4 000 \$ pour un véhicule de marque Lamborghini, modèle Aventador.

Cette taxe s'applique aux véhicules livrés ou importés depuis le 19 mars 2007.

### **3.2.2 Droit d'immatriculation supplémentaire au détenteur de véhicule de luxe.**

Ces droits d'immatriculations supplémentaires sont appliqués pour les véhicules tant personnels que commerciaux. Pour qu'un véhicule soit soumis au droit d'immatriculation supplémentaire, il doit :

- Avoir une masse nette de 3 000 kilogrammes ou moins;
- être âgé de sept ans ou moins, avec comme référence l'année du modèle.

Les droits sont alors de 1 % de la valeur du véhicule qui excède le seuil original établi en 1998, soit de 40 000 \$. Dans le cas d'un véhicule neuf, le prix d'achat est la référence et, dans le cas d'un véhicule usagé, il s'agit du montant le plus élevé entre la valeur d'achat et celle établie par le guide d'évaluation des automobiles et le guide d'évaluation des camions légers, publié par Hebdo Mag.

Les droits d'immatriculation supplémentaires sont acquittables au maximum huit fois dans la vie du véhicule, soit jusqu'à ce que le véhicule soit âgé de sept ans, avec l'année de production du véhicule comme référence. La valeur du véhicule sur laquelle la taxe est appliquée diminue avec son âge. Chaque année, la SAAQ évalue la valeur du véhicule en tenant compte de sa dépréciation.

### **3.2.3 Droit d'immatriculation de base – autres frais**

- Une contribution pour le transport en commun. À titre d'exemple et depuis le 1er juillet 2011, les Montréalais doivent acquitter une contribution supplémentaire pour le transport en commun.

### **3.2.4 Droit d'acquisition sur les véhicules de forte cylindrée**

Des droits d'acquisition sont payables lors de l'immatriculation d'un véhicule neuf ou usagé muni d'un moteur d'une cylindrée de 4 litres ou plus. Le montant à payer est déterminé selon la cylindrée :

- 50 \$ : cylindrée de 4 à 4,9 litres
- 100 \$ : cylindrée de 5 à 5,9 litres
- 200 \$ : cylindrée de 6 litres ou plus

### 3.2.5 Droit d'immatriculation additionnel sur les véhicules de forte cylindrée

Ce droit a été mis sur pied afin d'améliorer l'efficacité du parc automobile québécois et ainsi favoriser la réduction des émissions polluantes et des gaz à effet de serre. On suggère qu'en augmentant les coûts, les automobilistes modifieront leur comportement en favorisant l'achat de véhicules moins polluants. Ces frais sont payables au moment de renouveler l'immatriculation, et ce, pour toute la durée de vie du véhicule. Les véhicules dont la cylindrée est de moins de quatre litres sont exemptés de la taxe.

Pour l'année 2017, les frais varient comme suit:

Cylindrée (en litres)	Coût pour l'année 2017
4,0	35,75 \$
4,1	47,50 \$
4,2	59,75 \$
4,3	71,25 \$
4,4	83,50 \$
4,5	95,25 \$
4,6	108,00 \$
4,7	120,00 \$
4,8	131,00 \$
4,9	143,00 \$
5,0	155,00 \$
5,1	167,00 \$
5,2	179,00 \$
5,3	190,00 \$
5,4	201,00 \$

Cylindrée (en litres)	Coût pour l'année 2017
5,5	213,00 \$
5,6	224,00 \$
5,7	235,00 \$
5,8	246,00 \$
5,9	257,00 \$
6,0	268,00 \$
6,1	279,00 \$
6,2	290,00 \$
6,3	301,00 \$
6,4	312,00 \$
6,5	323,00 \$
6,6	334,00 \$
6,7	346,00 \$
6,8	357,00 \$
6,9	368,00 \$
7 et plus	379,00 \$

### 3.2.6 Taxe d'accise sur les climatiseurs de véhicules

Le gouvernement fédéral impose une taxe d'accise sur les produits fabriqués ou produits au Canada. La taxe d'accise est imposée sur les climatiseurs des véhicules automobiles neufs. Les importateurs et les concessionnaires d'automobiles sont tenus de payer la taxe d'accise lors de la livraison du véhicule neuf à un acheteur. En raison de l'application de la Loi sur la protection du consommateur, l'acheteur paie cette taxe à même le prix de vente du véhicule.

### 3.2.7 Droit sur les pneus neufs – Recyc-Québec

Depuis le 1er octobre 1999, un droit spécifique est applicable sur tous les pneus neufs vendus au détail qui répondent à certaines conditions. Ce droit est aussi applicable sur les pneus neufs dont sont munis les véhicules routiers vendus au détail ou loués à long terme. Le paiement de ce droit vise à assurer le financement du Programme québécois de gestion intégrée des pneus hors d'usage administré par RECYC-QUÉBEC. Le droit spécifique est de 3 \$, plus TPS et TVQ, sur

*chaque pneu neuf. Le montant du droit spécifique sur les pneus neufs doit être indiqué séparément sur la facture remise à l'acquéreur, tel, entre autres, le contrat de vente de la CCAQ.*

En conclusion sur ce point, il est important de noter que l'automobile est déjà surtaxée lorsqu'on la compare à d'autres biens de consommation. En plus, c'est au Québec où il en coûte le plus cher en taxes lorsque l'on fait le plein d'essence en raison des différentes redevances incluses dans le prix de l'essence résultant notamment du SPEDE et des taxes.

### **3.3 Emplois et formation professionnelle en lien avec l'entretien des véhicules.**

La mise en place d'un programme d'inspection mécanique de sécurité et des émissions pourrait impacter favorablement le maintien et à la création d'emplois dans les économies urbaines et régionales du secteur des services automobiles au Québec, ainsi que de bénéficier au développement des compétences requises notamment afin de vérifier les fonctionnalités des systèmes contrôlant les émissions polluantes d'un véhicule. En anticipation d'un tel programme en 2012, l'industrie s'était déjà mobilisée pour développer une formation spécifique pour les techniciens/mécaniciens appelés à faire de telles inspections à la demande de clients ou dans le cadre plus formel d'une inspection obligatoire. Le comité sectoriel de main-d'œuvre des services automobiles en partenariat avec le conseil provincial des comités paritaires de l'automobile (CPCPA) avait obtenu une subvention de la commission des partenaires du marché du travail (CPMT) pour le développement et la diffusion de la formation. Malheureusement, cette formation est littéralement restée sur les tablettes puisque le projet de loi est mort au feuilleton suite à la déclaration d'une élection générale. Le comportement des propriétaires de véhicules n'a donc pas évolué quant à la nécessité de faire les vérifications et l'entretien nécessaires.

### **Conclusion**

De toute évidence, nous sommes d'accord avec le constat que fait TEQ à la page 27 de la Fiche qu'il y a peu de programmes en vigueur par rapport aux objectifs fixés en matière d'efficacité énergétique ou de réduction des émissions de GES. Nous croyons également qu'un programme d'inspection mécanique de sécurité et des émissions peut, relativement facilement et à court terme, venir minimiser cette lacune.

Nos deux recommandations spécifiques vont donc en ce sens:

(1) Mettre en place un programme exigeant l'inspection mécanique de sécurité et des émissions 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 obtenu du vendeur et 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.

(2) Inclusion d'une démarche d'acquisition de connaissances dans le cadre d'un plan directeur pour entreprendre les études requises afin : (a) d'approfondir et de mieux documenter les réductions potentielles de consommation de carburant et d'émission polluantes incluant les GES et ainsi mieux cerner le potentiel dans le contexte québécois; et (b) élaborer une ou des méthodes de calcul qui permettrait aux ministères de légitimement comptabiliser les réductions de consommation de carburant, d'émissions polluantes et de GES et en faire rapport en tenant de leurs exigences particulières dans le cadre des programmes gouvernementaux.

Par ces commentaires, nous espérons contribuer de façon la plus concrète possible à la consultation entreprise par TEQ.

**Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec (TCEVRQ)  
Novembre 2017**

**Membres de la TCEVRQ:** Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV); Association canadienne des industries du recyclage (ACIR); Association des concessionnaires de véhicules de loisirs 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 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); Automobile et Touring Club du Québec (CAA Québec); Comité sectoriel de la main-d'œuvre des services automobiles (CSMO-AUTO); Conseil provincial des comités paritaires de l'industrie des services automobiles (CPCPA); 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).