

---

**Secrétariat de la Commission de coopération environnementale  
de l'Amérique du Nord**

**Notification au Conseil des motifs ayant amené le Secrétariat à considérer que la  
constitution d'un dossier factuel est justifiée, conformément au paragraphe 15(1)**

**Auteur :** Association québécoise de lutte contre la pollution  
atmosphérique  
**Partie visée :** Canada  
**Date de la communication :** 3 novembre 2004  
**Date de la notification :** 5 mai 2005  
**N° de la communication:** SEM-04-007 (Véhicules automobiles au Québec)

---

**I. Résumé**

En vertu de l'article 14 de l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement* (ANACDE), les citoyens peuvent présenter au Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (CCE) de l'Amérique du Nord (ci-après le « Secrétariat ») des communications dans lesquelles ils allèguent qu'une Partie à l'ANACDE omet d'assurer l'application efficace de sa législation de l'environnement. Le Secrétariat examine les communications à la lumière des critères définis au paragraphe 14(1) de l'ANACDE. Lorsqu'il juge qu'une communication satisfait aux critères établis, le Secrétariat détermine alors si celle-ci justifie la demande d'une réponse à la Partie, conformément au paragraphe 14(2). À la lumière de toute réponse de la Partie, le Secrétariat peut informer le Conseil qu'il estime que la constitution d'un dossier factuel est justifiée [paragraphe 15(1)]. Le Conseil, par un vote des deux tiers, peut alors donner instruction au Secrétariat de constituer un dossier factuel [paragraphe 15(2)].

Le 3 novembre 2004, l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique* (ci-après l'« AQLPA » ou l'« auteur ») a déposé une communication auprès du Secrétariat, accompagnée de documents justificatifs, dans laquelle elle allègue que le Canada, et plus précisément la province de Québec, omet d'assurer l'application efficace des articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* (R.R.Q., c. Q-2, r.20) du Québec (RQA) ainsi que des articles 19.1, 20 et 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) du Québec relativement aux émissions atmosphériques d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote des véhicules automobiles légers d'un modèle postérieur à 1985. Ces dispositions établissent, notamment, un droit à la qualité de l'environnement et à sa protection; interdisent l'émission de polluants par des véhicules automobiles au-delà des limites fixées par règlement; prescrivent l'utilisation d'appareils anti-pollution; interdisent l'altération de tels appareils. Les contrevenants sont passibles d'amendes et, dans certains cas, de peines d'emprisonnement; et une preuve hors

de tout doute raisonnable est requise dans tous les cas afin d'assurer une déclaration de culpabilité.

Le 4 décembre 2004, le Secrétariat a déterminé que la communication satisfaisait aux critères énoncés au paragraphe 14(1) de l'ANACDE et a demandé à la Partie de lui fournir une réponse conformément au paragraphe 14(2). Le Canada a fourni sa réponse le 1<sup>er</sup> février 2005. La Partie y explique l'évolution de la problématique de réduction des émissions des véhicules automobiles, fournit de l'information quant à l'application de l'article 51 de la LQE et des paragraphes 96.1 et 96.2 du RQA, et identifie les mesures éducatives et administratives prises en vue de surveiller et de contrôler l'état des appareils antipollution des véhicules automobiles.

Le Secrétariat a conclu que la réponse fournie par le Canada laisse en suspens des questions importantes soulevées dans la communication au sujet de l'application efficace des dispositions citées par l'auteur. Bien que le Québec jouisse d'une latitude considérable dans le choix d'une approche quant à l'application et la promotion de la conformité en rapport avec les dispositions citées, la province s'est engagée à prendre des mesures telles que celles énumérées à l'article 5 de l'ANACDE afin d'assurer l'application efficace de celles-ci. Les principales questions qui demeurent en suspens ont trait principalement à l'allégation que contient la communication selon laquelle, après des années d'études et de déclarations d'intention concernant l'adoption d'un ensemble de mesures pour appliquer ces dispositions, le Québec a omis d'établir un échéancier ferme à cet égard. Par conséquent, conformément au paragraphe 15(1), le Secrétariat informe le Conseil qu'il juge que la communication, à la lumière de la réponse de la Partie, justifie la constitution d'un dossier factuel. Le Secrétariat fournit également les motifs de sa décision.

## II. Résumé de la communication

Dans la communication, l'AQLPA estime qu'il y a plus de 600 000 véhicules automobiles légers d'un modèle postérieur à 1985 – soit 16 % des quelque 4 millions de véhicules légers en circulation au Québec – qui sont non conformes aux dispositions prévues aux articles 96.1 et 96.2 du RQA et à l'article 51 de la LQE<sup>1</sup>. L'AQLPA affirme que dans les dix-neuf années suivant l'entrée en vigueur de ces dispositions, le gouvernement du Québec a déposé moins de dix accusations relativement à ces infractions présumées à l'égard de ces dispositions<sup>2</sup>. Le gouvernement du Québec aurait également omis d'assigner à un service du gouvernement la responsabilité de faire appliquer ces dispositions<sup>3</sup>, n'aurait alloué aucun budget à leur application<sup>4</sup>, et aurait omis de former les policiers et de les doter d'équipements nécessaires pour en surveiller la conformité<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Communication au para. 9 et annexe 10.

<sup>2</sup> *Ibid.* aux para. 9, 29.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> *Ibid.*

L'auteur de la communication soutient qu'il est largement admis, comme en font foi les ententes internationales signées par le Canada<sup>6</sup> et tel que recommandé par le Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME)<sup>7</sup>, que le seul moyen d'assurer l'application efficace de cette législation consiste à mettre en place un *Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles* (PIEVA) qui s'appliquerait à l'ensemble du parc de véhicules automobiles du Québec, selon une fréquence suffisante (par exemple une inspection tous les ans ou tous les deux ans)<sup>8</sup>. L'AQLPA affirme : « Aujourd'hui, plus de 19 ans après l'entrée en vigueur des articles 96.1 et 96.2 du [RQA] [...] et après plus de 15 années d'études, de rapports, de consultations et de promesses, le gouvernement du Québec et son ministère de l'Environnement omettent toujours d'assurer l'application efficace de ces articles et retardent toujours la réalisation de leur promesse de mettre en œuvre un programme obligatoire d'inspection bisannuelle et d'entretien des véhicules automobiles légers du Québec de trois ans ou plus<sup>9</sup>. » L'AQLPA souligne qu'étant donné que les articles 96.1 et 96.2 du RQA ont été adoptés afin de donner effet aux articles 19.1, 20 et 51 de la LQE en matière de pollution atmosphérique reliée aux émissions des voitures automobiles, le Québec ferait défaut d'assurer l'application efficace de tous ces articles, cela ayant, par ailleurs, des conséquences néfastes sur l'environnement et la santé publique, notamment que plusieurs cas d'intoxication ainsi qu'au moins un décès seraient attribuables aux émissions de monoxyde de carbone des véhicules non conformes au RQA<sup>10</sup>.

### III. Résumé de la réponse

Le 3 décembre 2004, le Secrétariat a déterminé que la communication satisfaisait aux critères établis au paragraphe 14(1) de l'ANACDE et justifiait la demande d'une réponse au Canada, à la lumière des facteurs énumérés au paragraphe 14(2)<sup>11</sup>. Le Canada a répondu à la communication le 1<sup>er</sup> février 2005<sup>12</sup>.

Dans la réponse à la communication, le gouvernement du Québec affirme que la réglementation anti-altération (« anti-tampering ») citée par l'AQLPA dans la communication remonte à l'époque de l'introduction sur le marché des convertisseurs catalytiques, lesquels ne fonctionnent qu'avec l'essence sans plomb<sup>13</sup>. À l'époque, le prix bas de l'essence au plomb aurait incité de nombreux propriétaires de véhicules automobiles à enlever ou modifier leurs catalyseurs dans le but d'utiliser l'essence au plomb, mais le

---

<sup>6</sup> *Ibid.* aux para. 12, 14, 17, 30.

<sup>7</sup> *Ibid.* aux para. 15, 20, 22.

<sup>8</sup> *Ibid.* au para. 10.

<sup>9</sup> *Ibid.* au para. 36.

<sup>10</sup> *Ibid.* aux para. 37 à 43.

<sup>11</sup> SEM-04-007 (Véhicules automobiles au Québec), Décision du Secrétariat en vertu des paragraphes 14(1) et 14(2) (3 décembre 2004).

<sup>12</sup> « Véhicules automobiles au Québec / Commission de coopération environnementale / Réponse à la communication SEM-04-007 », préparée conjointement par le ministère de l'Environnement pour le gouvernement du Québec, et par Environnement Canada pour le gouvernement du Canada (février 2005) (ci-après la « réponse »).

<sup>13</sup> *Ibid.* à la p. 6.

problème aurait diminué considérablement avec le bannissement de l'essence au plomb en 1990, suivi de la généralisation de l'injection électronique et la gestion du moteur par ordinateur<sup>14</sup>. Toujours en 1990, le CCME adoptait un Plan fédéral de gestion du smog axé sur l'élaboration de PIEVA, et c'est à ce moment que des employés du ministère de l'Environnement du Québec (MENV) auraient entamé le processus – qui demeure en cours – de concevoir un PIEVA pour le Québec<sup>15</sup>. Le Québec mentionne dans la réponse que dans la conception d'un PIEVA, il y a lieu de tenir compte des difficultés d'ordre socio-économiques et techniques<sup>16</sup>, et il affirme vouloir s'attaquer d'abord à la pollution automobile causée par les véhicules lourds, le Québec ayant autorisé la préparation d'un projet de règlement à cette fin<sup>17</sup>.

Sur le plan de l'application des dispositions citées par l'auteur, le Québec affirme avoir réussi à repérer une poursuite pénale datant de 1998<sup>18</sup>. En ce qui a trait au cadre d'application de la loi, le Québec note que les dispositions législatives citées par l'auteur portent l'empreinte de la problématique de l'essence contenant du plomb, une partie du paragraphe 96.2 du RQA étant devenue caduque et le paragraphe 96.1, faisant référence à des normes fédérales qui ont évoluées au cours du passage de l'essence contenant du plomb à l'essence sans plomb<sup>19</sup>. Quant aux inspections sur la route, le Québec fait état de l'absence de dispositions législatives permettant d'intercepter au hasard des véhicules automobiles légers aux fins d'inspection, et il mentionne que les tribunaux ont jugé que les interceptions au hasard peuvent constituer une détention illégale au sens des chartes canadienne et québécoise des droits et libertés<sup>20</sup>. En ce qui a trait à l'inspection des véhicules immobilisés, en l'absence d'indications permettant de croire à la présence d'un réseau d'enlèvement ou de modification des appareils antipollution, le Québec estime qu'il faudrait envoyer les inspecteurs dans des garages choisis au hasard, ce qui n'assurerait pas cependant l'obtention d'un nombre significatif de déclarations de culpabilité<sup>21</sup>. Le Québec affirme qu'au-delà d'une application strictement judiciaire de la loi, le MENV s'est livré à des activités d'information, de sensibilisation et d'éducation<sup>22</sup>, et il a fait un suivi de l'état du parc automobile québécois (deux campagnes d'inspection en 1988 et 1989; des cliniques d'inspection de moindre envergure; une campagne – sur une base volontaire – entre 1997 et 1998)<sup>23</sup>.

---

<sup>14</sup> *Ibid.* aux pp. 6-7.

<sup>15</sup> *Ibid.* à la p. 7.

<sup>16</sup> *Ibid.* aux pp. 8-9.

<sup>17</sup> *Ibid.* aux pp. 9-10, 13.

<sup>18</sup> *Ibid.* à la p. 10.

<sup>19</sup> *Ibid.* à la p. 12.

<sup>20</sup> *Ibid.* à la p. 13.

<sup>21</sup> *Ibid.*

<sup>22</sup> *Ibid.* à la p. 14.

<sup>23</sup> *Ibid.* aux pp. 14-15.

#### **IV. Analyse**

À la lumière de la réponse du Canada, le Secrétariat estime que la communication justifie la constitution d'un dossier factuel, tel que recommandé dans la présente notification. Le Secrétariat expose ci-après les motifs de sa décision.

##### **A. Les dispositions citées par l'auteur**

Le texte intégral des dispositions citées par l'auteur de la communication est reproduit ci-dessous aux fins de référence.

##### **LQE**

**19.1.** Toute personne a droit à la qualité de l'environnement, à sa protection et à la sauvegarde des espèces vivantes qui y habitent, dans la mesure prévue par la présente loi, les règlements, les ordonnances, les approbations et les autorisations délivrées en vertu de l'un ou l'autre des articles de la présente loi ainsi que, en matière d'odeurs inhérentes aux activités agricoles, dans la mesure prévue par toute norme découlant de l'exercice des pouvoirs prévus au paragraphe 4° du deuxième alinéa de l'article 113 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1).

**20.** Nul ne doit émettre, déposer, dégager ou rejeter ni permettre l'émission, le dépôt, le dégagement ou le rejet dans l'environnement d'un contaminant au-delà de la quantité ou de la concentration prévue par règlement du gouvernement.

Émission d'un contaminant.

La même prohibition s'applique à l'émission, au dépôt, au dégagement ou au rejet de tout contaminant, dont la présence dans l'environnement est prohibée par règlement du gouvernement ou est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage ou de porter autrement préjudice à la qualité du sol, à la végétation, à la faune ou aux biens.

**51.** Nul ne peut utiliser ni permettre l'utilisation d'un moteur ou d'un véhicule automobile:

*a)* dont le fonctionnement a pour effet d'émettre un polluant dans l'atmosphère; ou

*b)* dont l'utilisation exige, en vertu d'un règlement du gouvernement, la mise en place d'un appareil destiné à réduire ou éliminer l'émission de contaminants dans l'atmosphère, sans que le moteur ou le véhicule automobile ne soit muni d'un tel appareil.

##### **RQA**

**96.1.** Vente ou utilisation de véhicules automobiles: Tout véhicule automobile léger d'un modèle postérieur à 1985 offert en vente, exposé pour fin de vente, vendu ou utilisé au Québec doit être pourvu d'un appareil en état de fonctionnement qui réduit l'émission d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote dans l'atmosphère.

Le présent article ne s'applique pas aux véhicules automobiles légers qui sont conçus pour respecter les normes d'émission prescrites dans les règlements d'application de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles (Lois révisées du Canada (1985), chapitre M-10) sans être pourvu d'un appareil visé au premier alinéa.

**96.2.** Enlèvement des appareils antipollution: Nul ne peut enlever ou modifier ou permettre l'enlèvement ou la modification d'un appareil installé dans un véhicule automobile afin de réduire ou d'éliminer l'émission d'un contaminant dans l'environnement ni, dans le cas d'un véhicule automobile léger pourvu d'un convertisseur catalytique, modifier ou permettre la modification de l'embouchure du réservoir d'essence ou y verser de l'essence avec du plomb.

L'auteur de la communication prétend que les articles 96.1 et 96.2 du RQA ont été adoptés afin de donner effet aux articles 19.1, 20 et 51 de la LQE<sup>24</sup>. Ainsi, selon l'AQLPA, le défaut d'assurer l'application efficace des articles 96.1 et 96.2 du RQA entraîne le défaut d'assurer l'application efficace des articles 19.1, 20 et 51 de la LQE, en ce qui a trait aux émissions atmosphériques des véhicules automobiles légers d'un modèle postérieur à 1985<sup>25</sup>.

**(i) Le droit à la qualité de l'environnement et à sa protection**

L'article 19.1 de la LQE, cité par l'auteur, confère à « toute personne » un droit à la qualité de l'environnement et à sa protection, dans la mesure prévue par la LQE et ses règlements. Le texte de cet article laisse entendre que le titulaire du droit peut s'attendre à un résultat (un environnement de qualité) ainsi qu'à ce que l'environnement soit protégé, dans la mesure prévue par la loi. Or, selon l'AQLPA, environ 16 %, soit plus de 600,000 véhicules légers du parc automobile au Québec, seraient non conformes aux dispositions réglementaires visant à réduire les incidences environnementales des émissions atmosphériques des véhicules automobiles<sup>26</sup>.

L'auteur de la communication se plaint que les émissions atmosphériques des véhicules automobiles au Québec ont un effet néfaste sur la qualité de l'environnement en ce sens qu'elles contribuent au smog, celui-ci ayant, par ailleurs, des incidences dommageables sur la santé publique<sup>27</sup>. L'auteur prétend également que les émissions des véhicules automobiles non conformes à la loi sont responsables de plusieurs cas d'intoxications au monoxyde de carbone ayant nécessité une hospitalisation, ainsi que d'au moins un décès<sup>28</sup>. Il y aurait donc, selon l'auteur, atteinte au droit à la qualité de l'environnement, en violation de l'article 19.1 de la LQE.

L'AQLPA se plaint également que l'environnement n'est pas protégé dans la mesure prévue par l'article 19.1 de la LQE du fait que le gouvernement du Québec ferait défaut d'assurer la conformité des véhicules automobiles en vertu des articles 96.1 et 96.2 du RQA en omettant de mettre en œuvre un PIEVA, et ce, malgré les recommandations de son ministère de la Santé et des Services sociaux<sup>29</sup>, du coroner dans l'affaire du décès d'Annabel Deslauriers<sup>30</sup>, de même que l'engagement du gouvernement de mettre sur pied

---

<sup>24</sup> Communication au para. 8.

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> *Ibid.* au para. 9.

<sup>27</sup> *Ibid.* au para. 38.

<sup>28</sup> *Ibid.* au para. 43.

<sup>29</sup> *Ibid.* au para. 40.

<sup>30</sup> *Ibid.* au para. 43.

un PIEVA aux termes du *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*<sup>31</sup>.

**(ii) L'interdiction d'émettre des polluants et des contaminants dans l'atmosphère**

En vertu de l'alinéa *a*) de l'article 51 de la LQE, cité par l'auteur, il est interdit d'utiliser un véhicule automobile dont le fonctionnement a pour effet d'émettre un polluant dans l'atmosphère<sup>32</sup>. À l'article 1 de la LQE, la définition de « polluant » se lit comme suit :

6° «polluant»: un contaminant ou un mélange de plusieurs contaminants, présent dans l'environnement en concentration ou quantité *supérieure au seuil permmissible déterminé par règlement du gouvernement* ou dont la présence dans l'environnement est *prohibée par règlement du gouvernement* [nos italiques].

Or, le RQA n'établit pas, à l'heure actuelle, de seuils ou de prohibitions en rapport avec l'émission de contaminants à l'atmosphère par des véhicules automobiles. Cela étant dit, en vertu du deuxième alinéa de l'article 20 de la LQE, est interdit toute émission d'un contaminant dont la présence dans l'environnement<sup>33</sup> est – entre autres - susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain; l'article 1 de la LQE définit « contaminant » comme étant « une matière solide, liquide ou gazeuse, un micro-organisme, un son, une vibration, un rayonnement, une chaleur, une odeur, une radiation ou toute combinaison de l'un ou l'autre susceptible d'altérer de quelque manière la qualité de l'environnement. » Ainsi, dans la mesure où un véhicule automobile aurait pour effet d'émettre dans l'environnement un contaminant susceptible de porter atteinte à la santé, au bien-être ou au confort de l'être humain, en citant l'article 20 de la LQE<sup>34</sup>, l'auteur semble prétendre que cette émission pourrait tomber sous le coup de l'interdiction prévue au deuxième alinéa de l'article 20.

En vertu de l'article 106.1 de la LQE, quiconque enfreint l'article 20 commet une infraction et est passible :

*a*) dans le cas d'une personne physique, d'une amende d'au moins 2 000 \$ et d'au plus 20 000 \$ dans le cas d'une première infraction et une amende d'au moins 4 000 \$ et d'au plus 40 000 \$ dans le cas d'une récidive, ou, dans tous ces cas, d'une peine d'emprisonnement d'un maximum d'un an ou de la peine d'emprisonnement et de l'amende à la fois malgré l'article 231 du Code de procédure pénale (chapitre C-25.1);

*b*) dans le cas d'une personne morale, d'une amende d'au moins 6 000 \$ et d'au plus 250 000 \$ dans le cas d'une première infraction et, d'une amende d'au moins 50 000 \$ et d'au plus 1 000 000 \$ dans le cas d'une récidive et d'une amende d'au moins 500 000 \$ et d'au plus 1 000 000 \$ pour une récidive additionnelle.

<sup>31</sup> *Ibid.* au para. 33.

<sup>32</sup> L'art. 1 de la LQE définit « Atmosphère » comme étant « l'air ambiant qui entoure la terre à l'exclusion de l'air qui se trouve à l'intérieur d'une construction ou d'un espace souterrain ».

<sup>33</sup> L'art. 1 de la LQE définit « Environnement » comme étant « l'eau, l'atmosphère et le sol ou toute combinaison de l'un ou l'autre ou, d'une manière générale, le milieu ambiant avec lequel les espèces vivantes entretiennent des relations dynamiques ».

<sup>34</sup> Communication au para. 6.

**(iii) L'obligation de pourvoir son véhicule d'un appareil antipollution**

En vertu de l'alinéa *b*) de l'article 51 de la LQE il est interdit d'utiliser un véhicule automobile dont l'utilisation exige, en vertu d'un règlement du gouvernement, la mise en place d'un appareil destiné à réduire ou éliminer l'émission de contaminants dans l'atmosphère, sans que le moteur ou le véhicule automobile ne soit muni d'un tel appareil. Par ailleurs, l'article 96.1 du RQA prévoit que tout véhicule automobile léger d'un modèle postérieur à 1985 utilisé au Québec doit être pourvu d'un appareil en état de fonctionnement qui réduit l'émission d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote dans l'atmosphère. Ainsi, même s'il n'existe pas, au Québec, de normes provinciales établissant la quantité ou la concentration permmissible de polluants dans les émissions atmosphériques des véhicules automobiles, ou prohibant l'émission de tels polluants, il existe tout de même l'obligation, pour quiconque utilise, au Québec, un véhicule automobile d'un modèle postérieur à 1985, de pourvoir celui-ci d'un appareil en état de fonctionnement qui a pour effet de réduire les émissions d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote dans l'atmosphère.

En cas de contravention à l'article 96.1 du RQA et/ou de l'article 51 de la LQE, l'article 109 de la LQE prévoit que quiconque contrevient à la loi ou à un règlement établi en vertu de ses dispositions, commet une infraction et est passible, dans tous les cas où il n'est pas imposé d'autre peine, d'une amende d'au moins 300 \$ et d'au plus 5 000 \$.

**(iv) L'interdiction d'enlever ou d'altérer un appareil antipollution**

L'article 96.2 du RQA, cité par l'auteur, prévoit ce qui suit :

[n]ul ne peut enlever ou modifier ou permettre l'enlèvement ou la modification d'un appareil installé dans un véhicule automobile afin de réduire ou d'éliminer l'émission d'un contaminant dans l'environnement ni, dans le cas d'un véhicule automobile léger pourvu d'un convertisseur catalytique, modifier ou permettre la modification de l'embouchure du réservoir d'essence ou y verser de l'essence avec du plomb.

En cas d'enlèvement ou d'altération d'un appareil antipollution, le RQA prévoit les peines suivantes :

**96.6.** Une personne physique qui enfreint les dispositions de l'article 96.2 est passible d'une amende de 500 \$ à 1 500 \$ dans le cas d'une première infraction et de 1 000 \$ à 5 000 \$ dans le cas d'une infraction subséquente, ou, dans tous ces cas, d'une peine d'emprisonnement d'un maximum d'un an ou de la peine d'emprisonnement et de l'amende à la fois.

Une corporation qui enfreint les dispositions de l'article 96.2 est passible d'une amende de 2 500 \$ à 50 000 \$ dans le cas d'une première infraction et d'une amende de 10 000 \$ à 100 000 \$ dans le cas d'une infraction subséquente.



## **B. Pourquoi la constitution d'un dossier factuel est justifiée**

La communication et la réponse du Canada laissent en suspens des questions importantes quant à savoir si le Québec omet d'assurer l'application efficace des articles 96.1 et 96.2 du RQA ainsi que des articles 19.1, 20 et 51 de la LQE relativement aux émissions atmosphériques d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote des véhicules automobiles légers d'un modèle postérieur à 1985. Il faut donc réunir d'autres informations pour examiner adéquatement les allégations faites dans la communication. La constitution d'un dossier factuel permettrait de réunir ces informations. Ce dossier renfermerait des informations pertinentes qui aideraient à bien comprendre les mesures prises par le Québec pour appliquer et promouvoir la conformité à ces dispositions en rapport avec les émissions de véhicules automobiles au Québec.

### **(i) L'application des dispositions citées par l'AQLPA**

Dans sa réponse à la communication, le Québec affirme ce qui suit :

En définitive, l'AQLPA milite en faveur d'une diminution significative des émissions polluantes des véhicules automobiles, objectif auquel le gouvernement du Québec souscrit entièrement<sup>35</sup>.

En ce qui a trait à l'article 51 de la LQE et aux articles 96.1 et 96.2 du RQA, le Québec mentionne, dans sa réponse à la communication : « [c]es dispositions sont les seules véritablement pertinentes en matière de pollution automobile<sup>36</sup>. » Selon l'AQLPA, l'atteinte de l'objectif de réduction des émissions des véhicules automobiles passe par l'application de ces dispositions<sup>37</sup>. Or, aux termes du paragraphe 1 de l'article 5 de l'ANACDE, afin de parvenir à des niveaux élevés de protection de l'environnement et d'observation des lois de l'environnement, chaque Partie à l'Accord s'engage à assurer l'application efficace de ses lois et réglementations environnementales par la mise en œuvre de mesures gouvernementales appropriées, y inclus, par exemple, « la surveillance de l'observation et l'enquête sur des infractions présumées, y compris au moyen d'inspections sur place. » Ainsi, aux termes de l'Accord, l'application de la loi peut s'effectuer en ayant recours à toute une gamme de mesures gouvernementales.

### **(a) Autorisation et exécution d'un PIEVA québécois**

Dans la communication, l'AQLPA affirme : « [...] on estime qu'il y a plus de 600 000 véhicules légers en circulation au Québec qui sont non conformes aux articles 96.1 et 96.2 du RQA à l'article 51 de la LQE, soit 16 % des quelques quatre millions de véhicules légers en circulation<sup>38</sup>. » Dans sa réponse à la communication, le Québec confirme qu'il

---

<sup>35</sup> Réponse à la p. 16.

<sup>36</sup> *Ibid.* à la p. 11.

<sup>37</sup> Communication aux para. 9-11.

<sup>38</sup> *Ibid.* au para. 9.

s'agit du taux de non conformité observé entre 1997 et 1998, lors de l'inspection sur une base volontaire de quelque 7 200 véhicules<sup>39</sup>.

En vertu de l'alinéa c) de l'article 2 de la LQE, le Ministre de l'Environnement du Québec peut :

[...] élaborer des plans et programmes de conservation, de protection et de gestion de l'environnement et des plans d'urgence destinés à combattre toute forme de contamination ou de destruction de l'environnement et, avec l'autorisation du gouvernement, voir à l'exécution de ces plans et programmes.

Selon l'auteur de la communication,

[u]n [PIEVA] applicable à l'ensemble du parc de véhicules légers de 3 ans et plus au Québec (en commençant par la région métropolitaine de Montréal), et comportant une inspection obligatoire tous les deux ans, est unanimement reconnu par l'ensemble des intervenants concernés comme étant essentiel pour assurer une application efficace des articles 96.1 et 96.2 du [RQA] et de l'article 51 de la [LQE]<sup>40</sup>.

Dans sa réponse à la communication, le Québec déclare ce qui suit :

Pour [diminuer de façon significative les émissions polluantes des véhicules automobiles], le ministère de l'Environnement du Québec a la responsabilité de mettre en œuvre un système de contrôle et de vérification des véhicules automobiles ayant le maximum d'impact positif sur l'environnement, tout en étant simple, performant, et d'un coût raisonnable<sup>41</sup>.

Ainsi, l'AQLPA et le Québec s'entendent pour dire que la mise en œuvre d'un PIEVA serait à privilégier afin de réduire la pollution atmosphérique reliée aux émissions des véhicules automobiles et d'assurer la conformité aux articles 51 de la LQE et 96.1 et 96.2 du RQA. Ils conviennent également que la mise en marche d'un tel programme prendrait environ deux ans<sup>42</sup>. Cependant, selon l'auteur, la conception d'un PIEVA québécois serait « à l'étude » depuis au moins quinze ans, et il reproche au gouvernement de ne pas avoir, à ce jour, autorisé l'exécution d'un programme quelconque, et ce, malgré le fait que le Québec « [...] est entouré de juridictions qui appliquent des programmes efficaces d'inspection et d'entretien des véhicules légers quant à leurs émissions atmosphériques »<sup>43</sup>, et qu'en 1999, au terme du premier mandat que lui a confié le MENV, l'AQLPA a recommandé au MENV la mise en place d'un PIEVA dont les modalités faisaient l'objet d'un très large consensus parmi les nombreux intervenants au dossier<sup>44</sup>.

Selon l'auteur, en décembre 1999, au lieu de donner son aval au PIEVA mis de l'avant par l'AQLPA et ses partenaires, le Ministre de l'Environnement aurait demandé à l'AQLPA de poursuivre :

---

<sup>39</sup> Réponse à la p. 14.

<sup>40</sup> Communication au para. 25.

<sup>41</sup> Réponse à la p. 16.

<sup>42</sup> Communication aux para. 50 et réponse à la p. 9.

<sup>43</sup> Communication au para. 49.

<sup>44</sup> Communication au para. 24 et annexes 10, 15, 17.

[...] l'analyse déjà amorcée afin de définir un programme d'inspection qui puisse offrir le meilleur rendement possible au chapitre de la réduction des émissions polluantes tout en favorisant son acceptabilité auprès des citoyens. Par ailleurs, il [nous] fallait également proposer un programme économique qui rassurerait le consommateur et le mettrait à l'abri de la fraude ou de l'incompétence<sup>45</sup>.

Ainsi, l'AQLPA a présenté son deuxième rapport au MENV en avril 2001<sup>46</sup>. Selon l'auteur :

[l]e ministère de l'Environnement du gouvernement du Québec a alors mandaté l'AQLPA pour qu'elle entreprenne une troisième phase du projet *Un air d'avenir*, en accord avec le Code de recommandations techniques du CCME, afin d'inviter les organismes responsables de la mise en place de programmes d'inspection et d'entretien des véhicules à mettre de l'avant des initiatives complémentaires afin d'accroître la réduction de la pollution atmosphérique qui émane du secteur des transports routiers<sup>47</sup>.

Par la suite, des représentants du MENV auraient, à différentes occasions, laisser entendre que l'adoption d'un PIEVA était sur le point d'être annoncée par le gouvernement, sans, pour autant, qu'un programme quelconque ne soit autorisé<sup>48</sup>.

---

<sup>45</sup> Communication à l'annexe 15. Lettre adressée par André Bélisle, président de l'AQLPA, au Ministre de l'Environnement du Québec dans AQLPA « Programme de promotion de l'inspection, l'entretien et l'efficacité énergétique des véhicules routiers au Québec » Rapport final, *Un air d'avenir*, Phase II (Rapport déposé au MENV, avril 2001).

<sup>46</sup> *Ibid.*

<sup>47</sup> Communication au para. 34. Voir aussi communication à l'annexe 17. AQLPA, « La fiche signalétique des principaux acteurs et le contexte de mise en œuvre du volet des véhicules lourds » (version préliminaire, juillet 2001), et AQLPA, « La fiche signalétique des principaux acteurs et le contexte de mise en œuvre du volet des véhicules légers » (version préliminaire, août 2001). Parmi les organismes représentés dans divers comités formés pour étudier différents aspects du dossier on retrouve, notamment, outre l'AQLPA et le MENV, la Société de l'arbre du Québec; STOP; CAA-Québec; l'Association de l'industrie automobile (AIA); la firme Parsons; les Centres d'estimation agréés du Québec; ESP-Envirotest; Lapointe systèmes d'échappement; l'Association des véhicules anciens, historiques ou de collection; l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec; SNC Lavalin; l'Office de l'efficacité énergétique; l'Association des transporteurs urbains du Québec; Hydro-Québec; la Ville de Brossard; la Fondation canadienne du rein; le Comité sectoriel de la main-d'œuvre de l'industrie des services automobiles (CSMISA); le Comité paritaire de l'automobile de Montréal; l'Association du transport écolier du Québec; l'Institut canadien des produits pétroliers; l'École des métiers de l'équipement motorisé de Montréal; Camo Route inc.; Entretien préventif Rondeau; Dessau Soprin; Environnement Canada; l'Association du camionnage du Québec.

<sup>48</sup> Communication à l'annexe 17. Compte rendu de la réunion du Comité aviseur du 31 octobre 2001 (version finale, 8 novembre 2001) à la p. 3 : « M. Anctil s'attend à ce que le Ministre de l'Environnement procède dans les jours qui viennent à l'annonce officielle de la mise sur pied du programme inspection/entretien. » Comptes rendus des réunions du Comité aviseur restreint. Compte rendu de la réunion du Comité aviseur restreint du 1<sup>er</sup> octobre 2001 (version finale, 16 novembre 2001) 11 à la p. 12 : « Il est toujours pertinent d'affirmer que le programme devrait être mis en œuvre au cours de l'hiver 2002 ou encore au début de l'année 2003. » Compte rendu de la réunion du Comité aviseur restreint du 15 novembre 2001 (version finale, 1<sup>er</sup> décembre 2001) 15 aux pp. 16-17 : « M. Anctil explique que le projet de loi a été acheminé au début du mois de novembre aux 11 ministères et organismes qui sont davantage concernés par l'implantation du programme inspection/entretien. Leurs premières réactions auraient été particulièrement encourageantes. On signale une ouverture sans précédent du côté de la Société de l'assurance automobile du Québec. [...] Pour M. Anctil, l'adoption du projet de Loi à l'Assemblée nationale constitue le signal que les divers intervenants devraient attendre avant de s'engager plus à fond dans tout le processus (notamment au niveau du financement).» Compte rendu de la réunion du Comité aviseur restreint du 23

Selon l'auteur, malgré les efforts déployés au fil des années par tous les intervenants au dossier – y inclus les employés du MENV – ces efforts ne se seraient pas soldés par l'autorisation d'un PIEVA de la part du gouvernement du Québec au terme du projet *Un air d'avenir*. L'AQLPA affirme par ailleurs que « [...] le manque d'engagement du ministre [...] a fait en sorte que certains partenaires clés dans le développement et la mise en œuvre du programme ont préféré attendre des orientations claires qui ne sont jamais venues<sup>49</sup>. » Selon l'AQLPA,

[...] les responsables de Camo-Route, représentant le secteur des véhicules lourds tant dans le domaine de la formation que dans les relations avec les propriétaires de véhicules lourds, ont annoncé en janvier 2002 qu'ils se retireraient des travaux du Comité aviseur. Il en est de même du Comité sectoriel de la main-d'œuvre de l'industrie des services automobiles (CSMISA) qui a dû interrompre ses travaux en matière de formation des mécaniciens pour véhicules légers. Le CSMISA avait initié en automne 2001 un processus de formation où près de 2 000 mécaniciens s'étaient inscrits, faute d'engagement clair les responsables du CSMISA ont été obligés d'arrêter tous les travaux. Les responsables de ces deux organismes estimaient qu'ils ne pouvaient plus investir temps et argent dans le processus<sup>50</sup>.

L'AQLPA prétend ce qui suit :

[I]es manquements du gouvernement du Canada et du gouvernement du Québec énoncés à la présente causent de plus un préjudice direct à l'auteur de la présente communication, l'AQLPA, et à ses partenaires, qui ont engagé leur crédibilité, leurs efforts, des ressources en nature et des ressources monétaires directes importantes dans les nombreuses démarches et études mandatées par le ministère de l'Environnement du Québec, ressources qui n'ont été que partiellement subventionnées, et toujours sans résultat de programme efficace après 8 ans de travaux<sup>51</sup>.

Dans la communication, l'auteur prétend également qu'aucun service et aucun employé du gouvernement du Québec n'a pour responsabilité de faire appliquer les articles 96.1 et 96.2

---

janvier 2002 (version finale, 16 février 2002) 27 à la p. 29 : « Le signal formel qu'attendent les partenaires ne viendra véritablement que le jour où les règlements (contrôle routier) et/ou encore les projets de loi (les inspections statutaires) auront été adoptés. » Compte rendu de la réunion du Comité aviseur restreint du 10 mai 2002 (version finale, 22 juin 2002) 49 à la p. 53 : « Les premières inspections pourraient avoir lieu dès le printemps 2003. » Compte rendu de la réunion du Comité aviseur restreint du 21 juin 2002 (version du 3 juillet 2002) 57 à la p. 59 : « Premières inspections devraient avoir lieu au printemps-été 2004. »

<sup>49</sup> Communication à l'annexe 17. Organisation et gestion d'un Comité aviseur pour la phase d'implantation du programme québécois d'inspection et d'entretien des véhicules, *Le rapport d'activités* (AQLPA, juin 2002) à la p. 1.

<sup>50</sup> *Ibid.* Voir aussi Comptes rendus des réunions du Comité aviseur restreint. Compte rendu de la réunion du Comité aviseur restreint du 15 février 2002 (version finale, 1<sup>er</sup> mars 2002) 31 à la p. 32 : « M. Fontaine déclare pour sa part que l'AIA ne peut plus continuer à travailler sur des suppositions et qu'un signal clair est nécessaire, d'une façon urgente, pour maintenir sa participation. » Compte rendu de la réunion du Comité aviseur restreint du 14 mars 2002 (version finale, 14 mai 2002) 43 à la p. 47 : « Les cours d'électricité et d'électronique ont déjà été proposés à un certain nombre de mécaniciens. Leur participation demeure cependant bien en dessous des prévisions que laissait présager le sondage qui a été réalisé en octobre dernier. [...] Sans vouloir limiter pour autant d'autres sources possibles de démobilitation parmi la clientèle de mécaniciens visés par les cours d'appoint, M. Boudreau (CSMISA) explique l'indécision du gouvernement à annoncer le programme pourrait y jouer pour beaucoup. »

<sup>51</sup> Communication au para. 53.

du RQA et que, depuis 1985, aucun budget n'aurait été alloué à l'application de ces dispositions<sup>52</sup>.

Or, dans sa réponse à la communication, le Québec souligne que de 1990 à 2001, c'était le Service de la qualité de l'atmosphère du MENV qui mettait sur pied le premier comité chargé de développer une approche permettant la mise en place d'un PIEVA, ce comité ayant remis son rapport au Ministre de l'Environnement en 1995<sup>53</sup>. De 1996 à mars 2001, c'est à l'AQLPA que le MENV aurait confié le mandat d'organiser et de gérer un projet pilote destiné à jeter les bases d'un PIEVA québécois<sup>54</sup>, l'AQLPA ayant remis des rapports au MENV en 1999 et 2001. En 2001, le MENV confiait à la firme d'ingénierie SNC-Lavalin « [l]e mandat de réaliser une étude économique destinée à identifier les mesures ou paramètres qui pourraient être adoptés afin de bonifier la structure et les composantes du programme qui a déjà été recommandé par les partenaires du projet *Un air d'avenir* »<sup>55</sup>. Le rapport final de SNC-Lavalin a été remis au MENV en mars 2002. Le Québec mentionne dans sa réponse à la communication que depuis 2001, le développement du PIEVA a été confié à un service du ministère entièrement dédié au PIEVA. Un budget de deux millions de dollars a été alloué pour développer ce programme entre 2001 et 2003<sup>56</sup>. Le Québec précise que l'équipe du PIEVA est composée de six employés à temps plein. L'équipe dispose actuellement d'un budget annuel de 415 000 \$ pour mettre en œuvre les moyens les plus efficaces afin de réduire la pollution automobile<sup>57</sup>. Il ajoute ce qui suit :

L'équipe du PIEVA poursuit sa réflexion et met à jour le travail commencé en 1997 concernant la structuration d'un PIEVA visant les véhicules légers et met l'accent sur la mise en œuvre d'un PIEVA pour les véhicules lourds<sup>58</sup>.

Dans le cadre de la constitution d'un dossier factuel pour la communication Véhicules automobiles au Québec, le Secrétariat rassemblerait de l'information complémentaire pertinente concernant la façon dont le MENV met à contribution l'expertise de son propre personnel ainsi que celle de tous les autres intervenants au dossier afin de répondre aux exigences du gouvernement et d'assurer la conformité aux articles 96.1 et 96.2 du RQA à travers la mise en marche d'un PIEVA québécois. Le Secrétariat recueillerait également de l'information sur l'état des connaissances de l'équipe du PIEVA en la matière, ainsi qu'en ce qui a trait à tout manque d'information faisant obstacle à l'autorisation d'un PIEVA québécois. La présentation de cette information dans le cadre d'un dossier factuel est nécessaire afin de vérifier si le Canada, et en l'occurrence le Québec, fait défaut d'assurer l'application efficace des articles 19.1, 20 et 51 de la LQE, et des articles 96.1 et 96.2 du RQA en rapport avec les émissions atmosphériques des véhicules automobiles d'un modèle postérieur à 1985.

---

<sup>52</sup> *Ibid.* au para. 29.

<sup>53</sup> Réponse à la p. 7.

<sup>54</sup> *Ibid.*

<sup>55</sup> Communication à l'annexe 17. Compte rendu de la réunion du groupe de travail sur les technologies et les programmes existants du 10 janvier 2002 (version finale, 20 février 2002) à la p. 5.

<sup>56</sup> Réponse à la p. 7.

<sup>57</sup> *Ibid.*

<sup>58</sup> *Ibid.*

Dans sa réponse à la communication, le Québec affirme ce qui suit :

[d]ans les années 2000, il ne suffit pas de copier les programmes américains pour obtenir un PIEVA québécois qui serait efficace et performant. Il y a lieu de tenir compte de la problématique que nos voisins américains et canadiens ont rencontrée dans l'application de programmes semblables, de suivre l'évolution technologique des méthodes de mesure des émissions des véhicules automobiles et de cibler les véhicules en fonction de contraintes socio-économiques et environnementales qui ont évolué au fil des années<sup>59</sup>.

Ainsi, le gouvernement du Québec aurait :

[...] fait le choix stratégique de mettre l'accent sur la mise en œuvre d'un programme de contrôle et de vérification des émissions des véhicules les plus polluants, en l'occurrence, les véhicules lourds et particulièrement ceux qui fonctionnent au diesel.

Quant aux véhicules légers, le ministère préfère ajuster ses actions futures en fonction des changements technologiques, juridiques et sociaux qui sont advenus depuis 1985, afin d'éviter les difficultés sérieuses qui ont été rencontrées dans l'application de plusieurs programmes américains et dont certaines ont entraîné la suspension temporaire de l'application du programme<sup>60</sup>.

La préparation d'un dossier factuel en rapport avec la communication permettrait au Secrétariat de recueillir des informations complémentaires pertinentes concernant le fondement de la décision du gouvernement du Québec d'opter pour la mise en œuvre d'un PIEVA pour les véhicules lourds qui fonctionnent au diesel, et concernant les modalités ainsi que la mise en œuvre de celui-ci. À cet égard, le Secrétariat rassemblerait aussi de l'information pertinente concernant la façon dont le Québec a tiré profit de l'expérience des autres juridictions dans la conception de son propre PIEVA.

---

<sup>59</sup> *Ibid.* à la p. 8.

<sup>60</sup> Réponse à la p. 16. En novembre 2001, un représentant du MENV aurait tenu les propos suivants durant une réunion lors de laquelle on faisait le point sur l'état d'avancement du projet d'adoption d'un PIEVA québécois :

Un exercice nécessaire : M. Anctil explique que le Québec se doit de tirer pleinement profit de l'expérience des autres afin de pouvoir mettre en place un programme qui affiche des performances optimales au chapitre des coûts/bénéfices. Les représentants du Conseil du Trésor et du ministère des Finances auraient d'ailleurs exprimé des exigences à ce niveau. Cela pourrait se traduire par un meilleur ciblage des véhicules polluants et le recours à des mesures économiques spécifiquement orientées vers l'aide aux réparations.

[...]

Les véhicules lourds : M. Anctil explique que le dossier évoluait rondement en ce qui a trait aux véhicules lourds. Il y aurait présentement une entente de principe quant à la participation de la [Société de l'assurance automobile du Québec] au programme inspection/entretien. Toutefois, rien n'est encore officiel.

Communication à l'annexe 17. Comptes rendus des réunions du Comité aviseur restreint. Compte rendu de la réunion du Comité aviseur restreint du 30 novembre 2001 (version finale, 24 janvier 2002) 21 à la p. 22.

Dans le cadre de la constitution d'un dossier factuel, le Secrétariat recueillerait également de l'information additionnelle concernant les difficultés rencontrées par le gouvernement du Québec dans la structuration d'un PIEVA pour les véhicules légers, cette information étant pertinente afin de vérifier si le Québec fait défaut d'assurer l'application efficace des dispositions citées par l'AQLPA. Il s'agirait de recueillir, notamment, des informations complémentaires se rapportant aux contraintes suivantes, identifiées par le Québec dans sa réponse à la communication<sup>61</sup> :

- Les coûts engendrés pour identifier les véhicules défectueux seraient trop importants comparativement aux coûts que peut exiger le gouvernement pour la réparation du véhicule, compte tenu que les propriétaires de vieux véhicules polluants sont souvent des personnes à faible revenu.
- Aux difficultés d'ordre socio-économique s'ajouteraient des difficultés d'ordre technique, vu l'évolution des méthodes de mesure des émissions des véhicules automobiles.

Pour pallier aux problèmes d'ordre socio-économique, le Québec mentionne dans sa réponse à la communication qu'il envisage l'aide à la réparation, la mise en place d'une assurance réparation ou l'application d'un programme d'inspection et d'entretien aux véhicules revendus seulement, celui-ci pouvant être jumelé à un programme d'aide de mise à la ferraille<sup>62</sup>. En ce qui a trait aux problèmes d'ordre technique, le Québec affirme ce qui suit :

Pour ne pas être obsolète avant même d'avoir commencé, un PIEVA québécois applicable aux véhicules légers devra vraisemblablement comporter deux volets : une interrogation OBD (ordinateur de bord) systématique des modèles les plus récents, même si, à l'heure actuelle, les protocoles d'interrogation d'ordinateurs présentent encore des problèmes qui ne sont pas entièrement résolus et un volet restreint de mesure de gaz au tuyau d'échappement, possiblement applicable aux véhicules revendus dont l'année de modèle est antérieure à 1996<sup>63</sup>.

Dans le cadre du développement d'un dossier factuel, le Secrétariat rassemblerait de l'information complémentaire pertinente concernant les options retenues ainsi que les autorisations accordées par le gouvernement au Québec pour faire face aux difficultés mentionnées dans sa réponse à la communication et mettre en place un PIEVA pour les véhicules légers.

#### **(b) Autres mesures d'application de la loi**

Dans la communication, l'auteur allègue que le Québec fait défaut d'appliquer de façon efficace l'article 51 de la LQE ainsi que les articles 96.1 et 96.2 du RQA en ce sens qu'il y aurait eu, « [...] au total, *moins de dix accusations* logées par le gouvernement du Québec

---

<sup>61</sup> Réponse à la p. 8.

<sup>62</sup> *Ibid.*

<sup>63</sup> *Ibid.* à la p. 9.

et son ministère de l'Environnement pour des infractions à ces articles [...] »<sup>64</sup> [italiques dans l'original]. Dans sa réponse à la communication, le Québec fournit de l'information sur l'affaire *Québec (P.G.) c. Tremblay*<sup>65</sup>. Selon le Québec, il s'agit du seul dossier pertinent qui a pu être retracé en matière de pollution automobile<sup>66</sup>.

Dans l'affaire *Tremblay*, l'accusé a été poursuivi avec succès, à la division des petites créances de la Cour du Québec, pour avoir remplacé le convertisseur catalytique de sa voiture par un résonateur, et ce, en violation d'un engagement pris envers l'acheteur de celle-ci. La preuve et le jugement de la Cour du Québec furent acheminés à la Direction des enquêtes du MENV qui procéda à l'émission d'un constat d'infraction (infraction visée à l'article 109 de la LQE, rendant l'accusé passible des sanctions prévues à l'article 96.6 du RQA). M. Tremblay plaida coupable, paya une amende de 500 \$ (montant minimum) et des frais de \$100<sup>67</sup>. Selon le Québec, « [...] cette affaire illustre bien les difficultés de preuve que recèlent les poursuites pénales relatives à ces dispositions<sup>68</sup>. »

Dans sa réponse, le Québec ajoute ce qui suit :

En effet, comment peut-on soumettre tous les véhicules automobiles du Québec à un contrôle systématique de l'enlèvement ou de la modification d'un système antipollution d'un véhicule léger ou lourd (lorsqu'ils doivent en être pourvu) et rassembler des éléments de preuve indispensable à la prise de poursuites pénales ?<sup>69</sup>

Le Québec se demande s'il serait possible d'aller chercher des éléments de preuve au moyen d'une interception effectuée au hasard sur la route par un agent de la paix, tout en soulignant que la loi ne confère pas aux agents de la paix le pouvoir d'intercepter les véhicules pour non-respect d'une norme environnementale, et il mentionne qu'il existerait une jurisprudence selon laquelle une interception au hasard peut constituer une détention illégale au sens des chartes fédérale et provinciale des droits et libertés<sup>70</sup>.

La constitution d'un dossier factuel permettrait de recueillir de l'information complémentaire pertinente concernant, en particulier, les défis reliés à l'application des dispositions citées par l'auteur au moyen d'inspections au hasard sur la route, afin d'obtenir les éléments de preuve nécessaires pour mener avec succès des poursuites pénales. Cette information permettrait de vérifier si, prises dans leur ensemble, les mesures adoptées par le Québec assurent l'application efficace des dispositions citées par l'AQLPA dans la communication.

Dans sa réponse, le Québec mentionne qu'il serait également possible d'inspecter les garages, mais qu'en l'absence d'indications lui permettant de croire à la présence d'un réseau qui enlèverait ou modifierait les appareils antipollution, il faudrait envoyer les

---

<sup>64</sup> Communication au para. 65.

<sup>65</sup> Dossier no. Q006004-CA (1998).

<sup>66</sup> Réponse à la p. 10.

<sup>67</sup> *Ibid.*

<sup>68</sup> *Ibid.* à la p. 12.

<sup>69</sup> *Ibid.* à la p. 13.

<sup>70</sup> *Ibid.* à la p. 13.



inspecteurs vers des garages choisis au hasard, ce qui n'assurerait pas un nombre significatif de déclaration de culpabilité<sup>71</sup>. Or, selon l'auteur, il existerait de l'information selon laquelle le Québec serait « un véritable territoire de prédilection pour les manufacturiers de convertisseurs catalytiques bidon<sup>72</sup>. » Dans le cadre de la préparation d'un dossier factuel, le Secrétariat rassemblerait de l'information additionnelle concernant le prétendu phénomène des catalyseurs bidon et les efforts qui ont été déployés par le MENV pour vérifier et/ou enrayer celui-ci.

Le Québec affirme dans sa réponse que le MENV a tenu régulièrement des cliniques d'inspection dans le but de connaître l'état du parc automobile québécois (deux campagnes en 1988 et 1989 avec l'inspection de 1 500 véhicules automobiles ; par la suite, plusieurs ateliers d'inspection de moindre envergure; inspection de 7 200 véhicules dans le cadre du projet pilote *Un air d'avenir* (1997-98)<sup>73</sup>). Selon le Québec :

[I]le ministère de l'Environnement a procédé à l'examen des données compilées lors des campagnes d'inspection. Ces données n'ont révélé aucune tendance à la hausse du phénomène de désactivation des systèmes antipollution. Le taux de non-conformité des véhicules automobiles observé durant les cliniques d'*Un air d'avenir* (1997-98) était de 16 %. Dans le cadre des cliniques d'inspection tenues par le ministère de l'Environnement du Québec entre 1988 et 1991, ce taux avait été supérieur à 16 %. Ainsi, au cours de cette période, on a observé une faible diminution de la non-conformité des véhicules, conséquence probable de l'amélioration de la fiabilité des systèmes antipollution<sup>74</sup>.

Le développement d'un dossier factuel permettrait de rassembler de l'information additionnelle pertinente concernant, notamment, l'échelle et la fréquence des campagnes d'inspections effectuées en application des articles 96.1 et 96.2 du RQA; les inspections effectuées sur une base obligatoire ou volontaire; le nombre d'inspections requis pour arriver à des projections statistiquement valables sur le taux de non-conformité à l'échelle provinciale; les facteurs à considérer dans la comparaison des résultats d'une année (ou campagne d'inspection) à l'autre. Cette information permettrait de prendre en considération le rôle des inspections dans l'ensemble des mesures d'application de la loi adoptées par le Québec en rapport avec les dispositions citées par l'AQLPA dans la

---

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> Communication, annexe 17. Comptes rendus des réunions du Comité aviseur restreint. Compte rendu de la réunion du Comité aviseur restreint du 28 février 2002 (version finale, 15 mars 2002) 27 à la p. 42 :

« Les catalyseurs bidon

Le contexte. Selon les informations obtenues par M. Bélisle (AQLPA), le Québec serait un véritable territoire de prédilection pour les manufacturiers de convertisseurs catalytiques bidon. Il s'en serait vendu au-delà de 100 000 depuis le début des années 1990. Le représentant de l'AQLPA évoque deux raisons pour expliquer cette situation : a) l'absence de normes dans le règlement québécois qui porte sur les équipements antipollution et b) l'absence d'un programme inspection/entretien.

Une situation préoccupante. M. Anctil (MENV) trouve la situation préoccupante et demande à M. Bélisle de constituer – dans les meilleurs délais possibles – un dossier qui permettrait de faire la lumière sur cette question qui pourrait, si elle devait se révéler fondée, causer certains problèmes dans l'application du programme. »

Voir aussi communication à l'annexe 17. AQLPA, « Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles au Québec (PIEVA) – Convertisseurs catalytiques – Avis déposé au Ministre de l'Environnement du Québec » (Juin 2002).

<sup>73</sup> Réponse à la p. 14.

<sup>74</sup> *Ibid.* à la p. 15.

communication, et ce, afin de vérifier si le Québec omet d'assurer l'application efficace de ces dernières.

**(ii) Les mesures de rechange**

Le Québec souligne, dans sa réponse à la communication, qu'au-delà d'une application strictement judiciaire de la loi, le MENV a pris diverses mesures à caractère éducatif destinées à inciter les propriétaires à bien entretenir les appareils antipollution de leurs véhicules<sup>75</sup>. Il mentionne, notamment, la réalisation d'un document d'accompagnement sur bande magnétoscopique préparé à l'intention des mécaniciens et mécaniciennes; la distribution d'un dépliant à ces derniers; la distribution à 500 établissements d'un questionnaire visant à mesurer les effets de la réglementation relative aux véhicules automobiles. La constitution d'un dossier factuel permettrait de rassembler de l'information complémentaire pertinente concernant ces mesures, notamment concernant leur fréquence, leur étendue géographique, la clientèle ciblée, et le suivi, ce qui permettrait de vérifier si ces mesures de rechange contribuent à assurer la conformité aux dispositions citées par l'auteur.

**V. Recommandation**

Pour les motifs susmentionnés, le Secrétariat estime que la communication, à la lumière de la réponse du Canada, justifie la constitution d'un dossier factuel et en informe le Conseil par la présente notification. Certaines questions soulevées dans la communication et la réponse méritent un examen plus poussé; la réunion de données factuelles permettrait de vérifier si, comme le prétend l'auteur de la communication, le Québec omet d'assurer l'application efficace des articles 96.1 et 96.2 du RQA ainsi que des articles 19.1, 20 et 51 de la LQE relativement aux émissions atmosphériques d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote des véhicules automobiles légers d'un modèle postérieur à 1985.

Comme nous l'avons exposé en détail dans les pages qui précèdent, la constitution d'un dossier factuel est justifiée pour élaborer et présenter des informations complémentaires pertinentes concernant l'ensemble des mesures adoptées par le Québec afin d'appliquer et d'assurer la conformité aux articles 19.1, 20 et 51 de la LQE ainsi que des articles 96.1 et 96.2 du RQA en rapport avec les émissions atmosphériques des véhicules légers d'un modèle postérieur à 1985. La présentation de cette information dans un dossier factuel permettrait de vérifier si le Québec omet d'assurer l'application efficace des dispositions citées par l'AQLPA. Ainsi, dans le cadre de la constitution d'un dossier factuel, le Secrétariat rassemblerait de l'information additionnelle pertinente concernant l'autorisation et l'exécution d'un PIEVA québécois. Le Secrétariat recueillerait également de l'information additionnelle pertinente concernant les défis associés à l'obtention des éléments de preuve permettant de mener avec succès des poursuites pénales en application des dispositions citées par l'AQLPA, ainsi qu'en ce qui a trait aux mesures de rechange

---

<sup>75</sup> *Ibid.* aux pp. 13-14.

adoptées par le Québec, et ce, afin de vérifier si, pris dans leur ensemble, les mesures adoptées par le Québec assurent l'application efficace des dispositions citées par l'auteur.

Par conséquent, conformément au paragraphe 15(1), et pour les raisons énoncées dans le présent document, le Secrétariat informe le Conseil qu'il estime que la constitution d'un dossier factuel relativement à la communication favoriserait la réalisation des objectifs de l'ANACDE.

Respectueusement soumis le 5 mai 2005.

**Secrétariat de la Commission de coopération environnementale**

*(original signé)*  
par : William V. Kennedy  
Directeur exécutif