

VÉHICULES AUTOMOBILES AU QUÉBEC

Commission de coopération environnementale

Réponse à la communication SEM-04-007

**Préparé conjointement par :
Ministère de l'Environnement
Pour le gouvernement du Québec
et par Environnement Canada
Pour le gouvernement du Canada
Février 2005**

1.0 INTRODUCTION

Le 3 décembre 2004, conformément au paragraphe 14(2) de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE), le Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (CCE) de l'Amérique du Nord a rendu une décision demandant une réponse du Canada au sujet de la communication SEM-04-007/Véhicules automobiles au Québec, soumise au Secrétariat le 3 novembre 2004 par l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA). Cette communication allègue que le Canada, plus précisément le 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) et des articles 19.1, 20 et 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* 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.

Le Canada et le Québec appuient le processus relatif aux communications des citoyens sur les questions d'application prévu aux articles 14 et 15 de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE). Nous estimons que ce processus est un élément essentiel de l'Accord. Le présent document constitue la réponse du Canada au Secrétariat. Il a été préparé conjointement par Environnement Canada et le Québec.

1.1 Compétence en matière environnementale et mise en œuvre des traités dans le système fédéral canadien

L'environnement est un domaine qui n'a pas été attribué à l'un ou l'autre ordre de gouvernement dans la *Loi constitutionnelle de 1867*. C'est par rattachement à des sources de compétences prévues dans la Constitution que le fédéral et les provinces interviennent en matière environnementale. Les principales sources de compétence en environnement des provinces sont rattachées à leurs compétences sur la propriété et les droits civils, sur toute autre matière de nature locale ou privée et sur les institutions municipales ainsi qu'à leur compétence sur les terres et les ressources naturelles qu'elles possèdent. En vertu de sa compétence, le Québec a adopté en 1972 la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) qui fait l'objet de la communication. La LQE constitue le cadre législatif global du Québec pour les questions environnementales et relève du ministre de l'Environnement du Québec.

Le gouvernement fédéral du Canada ne possède pas le pouvoir de mettre en œuvre les traités lorsque le sujet relève de la compétence exclusive des provinces. Il appartient donc à chacun des gouvernements provinciaux de mettre en œuvre les traités qui portent sur des questions de compétence provinciale. Par conséquent, de tels traités comprennent souvent une « clause fédérale » indiquant que le traité ne s'applique qu'aux provinces qui

se sont engagées à le mettre en œuvre. L'ANACDE prévoit une telle clause à l'annexe 41.

Lorsque l'ANACDE est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994, le gouvernement du Canada a assumé ses obligations relativement à la compétence fédérale en matière environnementale. Pour faciliter l'application de l'ANACDE au Canada, il a également engagé des négociations en vue de la conclusion d'un accord intergouvernemental canadien (AIC) avec les gouvernements provinciaux. L'AIC permet aux provinces et territoires signataires de participer à la mise en œuvre, à la gestion et au développement de l'ANACDE, notamment en les associant aux consultations et au règlement des différends.

La *Loi concernant la mise en œuvre des accords de commerce international*, adoptée par le gouvernement du Québec, est entrée en vigueur le 10 juillet 1996 et porte sur la mise en œuvre de l'ANACDE ainsi que l'ALÉNA. Le Québec a signé l'AIC en décembre 1996.

1.2 Accords internationaux et leur pertinence pour le processus relatif aux communications des citoyens

Le paragraphe 45(2) de l'ANACDE définit « législation de l'environnement » comme étant « toute loi ou réglementation nationale, ou toute disposition d'une telle loi ou réglementation, dont l'objet premier est de protéger l'environnement ou de prévenir toute atteinte à la vie ou à la santé des personnes [...] ». Cette définition met clairement en évidence que les accords internationaux en matière environnementale ne tombent pas sous le coup de la « législation de l'environnement » visée par l'ANACDE. Conséquemment, la participation d'une Partie dans de tels accords ne peut faire l'objet de Communications des citoyens qui, en vertu de l'article 14, sont censées examiner si une Partie omet d'appliquer efficacement ses lois de l'environnement. En tant que tel, la présente réponse ne portera pas sur les accords internationaux dont fait état la communication mais mettra plutôt l'accent sur les lois de l'environnement qui ont été citées par les auteurs de la Communication.

1.3 Information antérieure à l'entrée en vigueur de l'ANACDE

La présente réponse comprend de l'information antérieure à l'entrée en vigueur de l'ANACDE le 1^{er} janvier 1994 est fournie uniquement comme contexte. Conformément à l'article 28 de la *Convention de Vienne sur le droit des traités*, le Canada soutient que l'ANACDE ne devrait pas être appliqué rétroactivement.

2.0 RÉSUMÉ DE LA COMMUNICATION

Cette communication allègue que le Canada, plus précisément le 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) et des articles 19.1, 20 et 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* 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.

Selon l'auteur, environ 16 % des véhicules légers en circulation au Québec seraient non conformes aux dispositions des articles 96.1 et 96.2 du RQA et de l'article 51 de la LQE. L'auteur veut savoir combien d'accusations ont été portées relativement à ces infractions présumées depuis l'entrée en vigueur de ces dispositions, il y a dix-neuf ans. L'auteur affirme que le gouvernement du Québec aurait également omis d'assigner la responsabilité de faire appliquer ces dispositions à un service du gouvernement, n'aurait alloué aucun budget à leur application et aurait omis de former les policiers et de leur fournir les équipements nécessaires pour surveiller la conformité des véhicules automobiles aux dispositions applicables.

L'auteur affirme que 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. L'auteur déclare que cette omission présumée a 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.

3.0 LA RÉPONSE DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Le présent document vise à répondre aux allégations de l'auteur. Il présente l'évolution de la problématique de réduction des émissions des véhicules automobiles en circulation, examine l'application des articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* et de l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* et relate les mesures éducatives et administratives qui ont été prises en vue de surveiller et de contrôler l'état des appareils antipollution des véhicules automobiles.

3.1 ÉVOLUTION DE LA PROBLÉMATIQUE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DES VÉHICULES AUTOMOBILES EN CIRCULATION

3.1.1 De l'essence contenant du plomb à l'essence sans plomb

En 1974, l'avènement des systèmes d'épuration des gaz d'échappement des moteurs à essence par convertisseur catalytique a marqué l'arrivée sur le marché de l'essence sans plomb. En effet, ce type d'essence est le seul qui soit compatible avec les convertisseurs catalytiques, lesquels finissent par s'obstruer et nuire au rendement du moteur lorsqu'ils sont exposés au plomb. L'embout du réservoir à essence des véhicules munis de convertisseurs, de même que le bec verseur à la station-service, ont donc été conçus pour éviter que de l'essence au plomb soit accidentellement versée dans le réservoir.

À cette époque, le coût de l'essence sans plomb était plus élevé que celui de l'essence contenant du plomb. Tant que l'essence au plomb fut disponible, plusieurs propriétaires étaient tentés d'alimenter leur véhicule avec l'essence la moins chère. Au début des années quatre-vingt, l'enlèvement des catalyseurs et la modification de l'embout du réservoir, dans le but d'utiliser de l'essence au plomb moins chère, ont donc pris des proportions endémiques.

C'est ainsi qu'une vague de règlements anti-altération («anti-tampering») a vu le jour au Canada durant cette décennie. À l'heure actuelle, seuls la Saskatchewan, l'Alberta et les Territoires du Nord-Ouest n'ont aucune législation en ce sens. Au Québec, c'est en 1985 que les articles 96.1, 96.2 et 96.6 ont été introduits dans le *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* (ci-après appelé RQA).

3.1.2 Des règlements anti-altération aux programmes d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles

En 1990, deux changements déterminants sont venus modifier l'approche des gouvernements en ce qui concerne la réduction des émissions des véhicules en circulation : la disparition de l'essence au plomb du marché canadien et l'adoption du premier *Plan fédéral de gestion du smog* par le Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME).

Le bannissement de l'essence au plomb faisait disparaître l'incitatif économique à enlever ou altérer les appareils antipollution des véhicules. La généralisation de l'injection électronique et, plus tard, de la gestion du moteur par ordinateur, ont également contribué à éliminer l'intérêt d'enlever ou d'altérer les systèmes antipollution. La tentation de ne pas remplacer un appareil antipollution détérioré demeure, mais il est clair que l'ampleur du problème lié à la désactivation volontaire des appareils antipollution a diminué radicalement depuis 1985.

Quant au *Plan fédéral de gestion du smog* adopté en 1990 par le CCME, il proposait, pour réduire les émissions des véhicules en circulation, de nouvelles mesures offrant un potentiel de réduction plus considérable. Ces nouvelles mesures incluaient la mise en œuvre de programmes d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA) semblables à ceux qui existent aux États-Unis. Les gouvernements des provinces visées par le *Plan fédéral de gestion du smog* (incluant le Québec) se sont donc concentrés sur la conception de tels programmes, reléguant au second plan les réglementations anti-altération existantes.

3.1.3 Naissance d'une équipe dédiée au sein du ministère de l'Environnement du Québec

Au Québec, c'est le Service de la qualité de l'atmosphère du ministère de l'Environnement qui, de 1990 à 2001, assumait la responsabilité de mettre en œuvre le *Plan fédéral de gestion du smog*. Au nom du ministère, ce service mettait sur pied le premier comité chargé de développer une approche permettant la mise en place d'un PIEVA. Son rapport fut remis au ministre de l'Environnement et de la Faune en février 1995.

À l'automne 1996, le ministère de l'Environnement du Québec confiait à l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) le mandat d'organiser et de gérer un projet pilote destiné à jeter les bases d'un PIEVA québécois. Sous le nom *Un air d'avenir*, ce projet pilote, scindé en deux parties, s'est terminé en mars 2001. Il a permis de réunir tous les partenaires privés et publics susceptibles d'être impliqués dans un PIEVA québécois. Les deux rapports, fruit du consensus de l'ensemble des partenaires, contiennent les recommandations issues de ce projet pilote. Un budget de deux millions de dollars a été alloué de 2001 à 2003 pour le développement d'un programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles.

Depuis 2001, le développement du PIEVA a été confié à un service du ministère entièrement dédié au PIEVA. Cette équipe est composée de six employés à temps complet et gère actuellement un budget annuel de 415 000 \$, pour mettre en œuvre les moyens les plus efficaces afin de réduire la pollution automobile. L'équipe du PIEVA poursuit la 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.

3.1.4 Les difficultés de structuration d'un PIEVA pour les véhicules légers

Dans 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.

3.1.4.1 L'expérience américaine : des contraintes socio-économiques

Le *National Research Council* des États-Unis, dans un rapport publié en 2001, concluait que des programmes d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles sont indispensables au maintien de la qualité de l'air, mais qu'il est nécessaire d'en améliorer l'efficacité, ce qui remet en question certains de leurs aspects traditionnels. L'un des principaux inconvénients des programmes existants est que les coûts engendrés pour identifier les véhicules défectueux sont 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 qui n'ont pas les ressources financières pour assumer les coûts de réparation de leur véhicule.

Dans la majorité des programmes, une autorisation de réparation partielle (*waiver*) est délivrée pour une grande partie des véhicules identifiés comme étant défectueux, mais ceux-ci demeurent en partie non conformes aux normes. Les gains environnementaux sont donc beaucoup moindres que ceux escomptés et cette façon de procéder n'est certes pas la meilleure solution pour obtenir un rapport coûts/bénéfices acceptable pour l'ensemble du programme.

Au Québec, certaines solutions alternatives sont envisagées, comme 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, qui permettraient d'assurer une disparition plus rapide des vieux véhicules polluants en obligeant leurs propriétaires à faire le choix entre les réparer complètement ou les mettre à la ferraille. Ce scénario pourrait être jumelé à un programme d'aide à la mise à la ferraille comportant de forts incitatifs. Ces solutions sont examinées dans le contexte ci-après décrit.

3.1.4.2 L'évolution des méthodes de mesure des émissions des véhicules automobiles

En effet, aux difficultés d'ordre socio-économique s'ajoutent des difficultés d'ordre technique, vu l'évolution des méthodes de mesure des émissions des véhicules automobiles. Ainsi, le projet-pilote *Un air d'avenir*, mené par l'AQLPA, proposait la mesure des gaz au tuyau d'échappement de tous les véhicules visés, ce qui exige l'implantation de centaines d'infrastructures non mobiles et coûteuses (60 000 \$ par appareil) et la création d'un nouveau réseau d'établissements d'inspections. Il faudrait

compter au moins deux ans pour mettre en œuvre un programme semblable à l'échelle du Québec, ce qui reporterait le tout au moment de l'arrivée des modèles 2007.

Par ailleurs, depuis 1996, les véhicules légers sont munis d'un ordinateur de bord qui identifie les réparations nécessaires quand on l'interroge (système OBD II). La plupart des autorités administratives nord-américaines dotées d'un PIEVA, y compris l'Ontario et la Colombie-Britannique, sont en voie de passer à l'interrogation OBD pour remplacer graduellement la mesure des gaz au tuyau d'échappement. L'interrogation OBD peut être mise en œuvre par les établissements existants à l'aide d'un appareil qui tient dans la main et qui coûte moins de 500 \$. Ce test coûterait environ 15 \$, comparativement aux 40 \$ que coûte la mesure au tuyau d'échappement.

C'est donc dire qu'en 2007, les véhicules légers non munis d'un système OBD seront âgés de 12 ans et plus. Ils ne représenteront qu'environ 18 % du parc automobile québécois. Par conséquent, l'implantation d'un programme complet et d'une infrastructure spéciale permettant l'inspection systématique de leurs émissions en utilisant la mesure au tuyau d'échappement apparaîtrait difficilement justifiable.

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 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 des gaz au tuyau d'échappement, possiblement applicable aux véhicules revendus dont l'année de modèle est antérieure à 1996.

3.1.4.3 Les plus polluants : les véhicules lourds

Entre-temps, il y a lieu de s'attaquer à un problème environnemental encore plus important qui a émergé dans les années quatre-vingt-dix : celui de la pollution automobile causée par les véhicules lourds.

On connaît depuis ce temps l'impact particulièrement négatif sur la santé des particules fines émises par les moteurs diesels des véhicules lourds, qui produisent à eux seuls 75 % des particules respirables provenant du secteur du transport routier au Québec. Ces particules sont identifiées comme des polluants toxiques et sont considérées comme étant cancérogènes, ce qui a des effets immédiats sur la santé publique. De plus, les véhicules lourds, bien qu'ils ne représentent que 4 % du parc automobile québécois, sont responsables à eux seuls de 30 % des émissions de CO₂ provenant du transport routier, alors que le CO₂, comme on le sait, est le principal gaz impliqué dans l'augmentation de l'effet de serre responsable des changements climatiques.

La recherche d'une solution à ce problème étant devenue une priorité environnementale, l'équipe du PIEVA a principalement mobilisé ses ressources humaines et matérielles pour structurer un PIEVA applicable aux véhicules lourds. Elle a fait les consultations

auprès des propriétaires et exploitants de véhicules lourds qui seraient visés et met au point les accords nécessaires avec ses partenaires. Les démarches en vue d'obtenir les instruments juridiques fixant les balises de ce programme sont avancées.

3.2 APPLICATION DES ARTICLES 96.1 ET 96.2 DU RÈGLEMENT SUR LA QUALITÉ DE L'ATMOSPHÈRE ET DE L'ARTICLE 51 DE LA LOI SUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

3.2.1 Le nombre de poursuites depuis le 1^{er} janvier 1994

Il n'est pas possible de confirmer le nombre exact de poursuites pénales intentées depuis 1985 pour l'application des articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère*. De toute évidence, les statistiques du ministère de l'Environnement du Québec et du ministère de la Justice du Québec n'ont pas été originellement conçues pour permettre de comptabiliser le nombre de poursuites pénales intentées en vertu de telle ou telle disposition d'une loi ou d'un règlement. Il faudrait connaître le nom des parties dans chaque cause et vérifier manuellement tous les dossiers ouverts depuis 1985 pour en connaître le nombre exact. Le nouveau système informatique du ministère de l'Environnement implanté en 2003 contient maintenant une fonction de ce type pour les recours intentés depuis 2003 et le système n'en fait voir aucun en matière de pollution automobile. Le seul dossier pertinent qui a pu être retracé depuis le 1^{er} janvier 1994 est relaté ci-après.

Selon le *Code de procédure pénale* du Québec (L.R.Q., c. C-25), la procédure introductive d'instance pour un recours relatif à une infraction réglementaire est un constat d'infraction et non un acte d'accusation comme dans une poursuite criminelle en vertu du *Code criminel* canadien. Dans le cas qui nous occupe, un constat d'infraction a été signifié en juin 1998, dans le district judiciaire de Québec, dans la cause *P.G.Q. c. André Tremblay*, dossier n° Q006004-CA. Le ou vers le 26 août 1996, monsieur André Tremblay a enlevé ou modifié ou permis l'enlèvement ou la modification d'un convertisseur catalytique d'une Chevrolet Corsica 1989 contrairement à l'article 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.20), commettant ainsi une infraction visée à l'article 109 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) et se rendant passible des sanctions prévues à l'article 96.6 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère*.

L'amende minimale pour une telle infraction est de 500 \$ et l'amende maximale est de 1 500 \$. Le défendeur a plaidé coupable et a transmis, le 14 juillet 1998, un paiement de 600 \$ comprenant l'amende de 500 \$ plus les frais de 100 \$.

Cette poursuite pénale faisait suite à un recours civil en Cour du Québec, division des petites créances : *Éric Jean c. André Tremblay* dossier n° 200-32-008965-963, dans laquelle le juge Pierre Choquette (JC0310) a condamné l'intimé à payer au requérant la somme de 501.42 \$, qui représente le coût des réparations que le requérant a dû faire effectuer pour changer le convertisseur catalytique du Chevrolet Corsica que le défendeur

lui avait vendu. La preuve a démontré que le contrat de vente stipulait que M. Tremblay devait remplacer le catalyseur de la voiture qu'il vendait à M. Jean, que M. Tremblay a enlevé lui-même le catalyseur pour le remplacer par une pièce payée 5 \$ dans une « cour à scrap », laquelle pièce il a posé lui-même. Or, il ne s'agissait pas d'un convertisseur catalytique, mais bien d'un résonateur.

La preuve et le jugement de la Cour du Québec ont été acheminés à la Direction des enquêtes du ministère de l'Environnement où M. Tremblay a signé, le 6 février 1997, une déclaration écrite dans laquelle il a admis avoir enlevé le catalyseur et posé un résonateur qu'il pensait être un catalyseur. Le dossier a été transmis à la Direction des affaires juridiques du ministère de l'Environnement et y a été traité par un procureur, qui a signifié le constat d'infraction mentionné ci-dessus.

3.2.2 Le cadre d'application de l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* et des articles 96.1 et 96.2 du RQA

Le dossier Tremblay illustre bien le cadre juridique dans lequel l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* et les articles 96.1 et 96.2 du RQA peuvent, en pratique, trouver application. Il est pertinent de citer au long ces dispositions, ainsi que l'article 96.6 du RQA, lequel prévoit la sanction au non-respect des articles 96.1 et 96.2, puisque ces dispositions sont les seules véritablement pertinentes en matière de pollution automobile :

« 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. (1972, c. 49, a. 51; 1978, c. 64, a. 21)

96.1. 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. D. 240-85, a. 8.

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. D. 240-85, a. 8.

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. D. 240-85, a. 8 ; D. 715-90, a. 4. ».

Les dispositions du RQA qui viennent concrétiser l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* ont été édictées en 1985, durant la vague de règlements anti-altération des appareils antipollution compatibles avec l'essence sans plomb. C'est ce qui explique la présence du dernier membre de phrase de l'article 96.2 concernant l'interdiction de modifier l'embouchure du réservoir d'essence d'un véhicule léger pourvu d'un convertisseur catalytique ou d'y verser de l'essence contenant du plomb. Comme il n'y a plus d'essence contenant du plomb depuis 1990, cette disposition est devenue caduque.

L'article 96.1 porte également l'empreinte de la problématique de l'essence contenant du plomb. Il impose l'obligation que tout véhicule automobile léger d'un modèle postérieur à 1985 offert en vente ou exposé pour la vente ou utilisé au Québec soit pourvu d'un appareil antipollution et fait renvoi, au deuxième alinéa, aux normes fédérales sur les normes d'émissions des véhicules légers. Il y a donc, en filigrane de cette disposition, les normes fédérales de sécurité et de fabrication des véhicules, qui ont évoluées au cours du passage de l'essence contenant du plomb à l'essence sans plomb. D'ailleurs, les normes pertinentes ne sont plus prises en vertu de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (Lois révisées du Canada (1985), c. M-10), mais bien en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (L.C. 1999, c. 33), ce qui traduit l'évolution des mentalités vers une préoccupation grandissante de l'environnement.

3.2.3 L'obtention de preuves relatives à des sanctions judiciaires pour le non-respect des articles 96.1 et 96.2 du RQA

Même si les textes réglementaires ne reflètent pas l'évolution juridique et technologique évoquée plus haut, la prohibition du début de l'article 96.2 assortie de son amende à l'article 96.6 offre encore certaines possibilités sur le plan juridique, comme il a été vu ci-dessus avec l'affaire Tremblay. Cependant, cette affaire illustre bien les difficultés de preuve que recèlent les poursuites pénales relatives à ces dispositions.

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 automobile léger ou lourd (lorsqu'ils doivent en être pourvus) et rassembler des éléments de preuve indispensable à la prise de poursuites pénales ?

Serait-il possible d'aller chercher des éléments de preuve par un contrôle des véhicules au moyen d'une interception au hasard sur la route effectuée par un agent de la paix ? La *Loi sur la qualité de l'environnement* ne contient pas de disposition législative qui permette une telle interception. Au moment de l'adoption de l'article 51 de la LQE il n'y avait pas de questionnement sur la nécessité de conférer à un agent de la paix le pouvoir d'intercepter un véhicule pour le non-respect d'une norme environnementale, puisqu'il n'y avait pas encore de jurisprudence établissant que l'interception au hasard de véhicules automobiles peut constituer une détention illégale au sens des chartes canadienne et québécoise des droits et libertés, lesquelles ont été adoptées plusieurs années plus tard.

Quant à l'article 636 du *Code de la sécurité routière* (L.R.Q., c. C-24.2), il prévoit qu'un agent de la paix, identifiable à première vue comme tel, peut, dans le cadre des fonctions qu'il exerce en vertu de ce code et de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* (L.R.Q., c. P-30.3) exiger que le conducteur d'un véhicule routier immobilise son véhicule et que le conducteur doit se conformer sans délai à cette exigence. Cependant, cette disposition ne s'applique pas au non-respect de normes environnementales, à moins que ce soit dans le cadre d'une entente avec la Société de l'assurance automobile du Québec, afin que ses contrôleurs routiers, qui sont agents de la paix, puissent assurer l'application des lois prévues à l'article 519.65 de ce code et ce, seulement en regard des véhicules lourds (plus de 3 000 kg).

Une autre façon de vérifier la présence ou l'absence d'un appareil antipollution est d'envoyer les inspecteurs du ministère de l'Environnement dans des garages, afin qu'ils vérifient la présence de tels appareils sous les véhicules automobiles qui y sont amenés. Comme le ministère n'a jamais eu d'indications lui permettant de croire à la présence d'un réseau qui enlèverait ou modifierait les appareils antipollution, il faudrait envoyer des inspecteurs dans des garages choisis au hasard ou organiser des blitz de vérification, mais il n'est pas certain qu'un tel déploiement d'énergie et de ressources financières permettrait d'obtenir un nombre significatif de déclarations de culpabilité. Le gouvernement du Québec a plutôt choisi d'approuver l'implantation d'un programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles lourds et d'autoriser la préparation d'un projet de règlement à cette fin.

3.3 MESURES ÉDUCATIVES ET ADMINISTRATIVES PRISES EN VUE DE SURVEILLER ET DE CONTRÔLER L'ÉTAT DES APPAREILS ANTIPOLLUTION DES VÉHICULES AUTOMOBILES

Au-delà d'une application strictement judiciaire des articles 96.1 et 96.2 du RQA et de l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, le ministère de l'Environnement du Québec a pris diverses mesures à caractère éducatif ou administratif, destinées soit à inciter les propriétaires à entretenir correctement les appareils antipollution de leurs

véhicules, soit à surveiller l'état du parc automobile québécois en regard des émissions polluantes. Ces mesures sont les suivantes.

3.3.1 Activités d'information, de sensibilisation et d'éducation

Des activités d'information, de sensibilisation et d'éducation ont été menées auprès de diverses clientèles : le public en général, les automobilistes, les associations et les garagistes. Sur le plan de l'éducation, les efforts ont notamment porté sur la réalisation d'un document d'accompagnement sur bande magnétoscopique préparé à l'intention des mécaniciens et mécaniciennes. Le ministère a aussi visité plusieurs organismes responsables de la formation des mécaniciens en milieu de travail et un dépliant a été conçu et leur a été distribué.

En collaboration avec la Communauté Urbaine de Montréal (CUM), un questionnaire visant à mesurer les effets de la réglementation relative aux véhicules automobiles a été élaboré. Celui-ci a été soumis à 500 établissements lors de visites effectuées par des représentants de la CUM.

3.3.2 Suivi de l'état du parc automobile québécois

Le ministère de l'Environnement a tenu régulièrement des cliniques d'inspection dans le but de connaître l'état du parc automobile québécois. Pendant l'année fiscale 1988 - 1989, le ministère de l'Environnement et la Sûreté du Québec ont organisé deux campagnes d'inspection où près de 1 500 véhicules automobiles ont été inspectés.

Par la suite, plusieurs autres cliniques d'inspection de moindre envergure ont été organisées par le ministère. De nouveaux partenaires se sont joints à ces activités :

- La Communauté Urbaine de Montréal;
- La Sûreté municipale de Québec;
- Le ministère de l'Environnement du Canada;
- Plusieurs partenaires du secteur privé.

De plus, quelque 7 200 véhicules ont été inspectés dans le cadre du projet pilote *Un air d'avenir* (1997-98). Il est important de préciser que ces inspections étaient faites sur une base volontaire et uniquement dans le but de recueillir des statistiques sur l'état des véhicules automobiles. Dans un tel contexte, il est certain que, pour solliciter et obtenir la collaboration des propriétaires de véhicules, il était hors de question que ces propriétaires fassent l'objet de poursuites pénales si le véhicule se révélait non conforme, ce qui n'empêchait pas de les inviter à réparer leur véhicule.

3.3.3 Interprétation des informations compilées sur le parc de véhicules automobiles du Québec

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.

CONCLUSION

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.

Pour concrétiser cet objectif, 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.

Compte tenu de l'évolution récente dans les types de carburants désormais utilisés et les nouveaux équipements antipollution de l'industrie automobile d'aujourd'hui, et compte tenu des contraintes associées à l'application judiciaire des dispositions actuelles des articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* et ce, dans un contexte de ressources humaines et matérielles limitées, le gouvernement du Québec a 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.