

**PROGRAMME DE PROMOTION
DE L'INSPECTION, L'ENTRETIEN
ET L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE
DES VÉHICULES ROUTIERS AU
QUÉBEC**



***Sommaire
exécutif***

« Un air d'avenir »

Phase II

LE CONTEXTE

À l'automne 1996, le ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec demandait à l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) de jeter les bases d'un programme obligatoire et permanent d'inspection et d'entretien (I/E) des véhicules automobiles au Québec.

Le mandat de l'AQLPA consistait à analyser l'état du parc automobile, à mettre à jour les connaissances sur la pollution causée par le secteur des transports, à informer et sensibiliser le public sur les impacts de la pollution atmosphérique et à susciter l'appui des Québécois à l'instauration d'un programme I/E comme il en existe dans une majorité d'États américains, en Europe occidentale et dans deux provinces canadiennes, l'Ontario et la Colombie-Britannique.

Pour l'AQLPA le défi était de taille, il fallait pouvoir mobiliser derrière un objectif commun les principaux intervenants concernés par ce projet d'envergure et les amener à travailler en étroite collaboration à la conception d'un programme typiquement québécois. Le défi était d'autant plus important que les intervenants provenaient de secteurs très diversifiés : automobile, énergie, santé, éducation et environnement.

En juin 1999, après deux ans de travail soutenu, les porte-parole du projet remettent au ministre Bégin, un volumineux rapport issu de sept groupes de travail, afin de donner au gouvernement une vue d'ensemble de la situation. Ce rapport et les recommandations qui l'accompagnent ont fait l'objet d'un très large consensus. On y rend compte des grands enjeux atmosphériques, des divers engagements qu'a adoptés le Québec en matière de réduction de la pollution atmosphérique, des nombreux programmes d'inspection qui existent en Amérique du Nord et des diverses technologies disponibles. Par ailleurs, on y examine aussi les principaux paramètres du programme : la fréquence des inspections, le coût des réparations, la formation des mécaniciens, le contrôle de la qualité, les objectifs de réduction des polluants, etc.

En décembre 1999, le ministre Bégin demande que l'AQLPA et ses partenaires poursuivent leur travail afin de préciser certains aspects du dossier jugés prioritaires. Ils accorderont une attention toute particulière à la formation des mécaniciens, au volet du programme destiné aux véhicules lourds, à la promotion de l'efficacité énergétique de même qu'à une meilleure caractérisation des gains environnementaux rattachés à l'implantation du programme I/E notamment au chapitre de la réduction des gaz à effet de serre.

LA FORMATION DES MÉCANICIENS (les véhicules légers)

Le travail réalisé dans le cadre de la première phase du projet a permis de mettre en lumière le rôle de premier plan que seront amenés à jouer les techniciens en réparation dans le futur programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles. Il est en effet apparu que rien ne servait d'identifier les véhicules polluants si on ne pouvait les réparer adéquatement.

Lors de la reprise des activités, les partenaires conviennent de l'importance de faire le point sur cet important dossier afin d'éviter les ratés qui ont marqué la mise en place de certains programmes nord-américains et décident de mettre sur pied un ambitieux programme destiné à évaluer et à former les mécaniciens québécois désireux de devenir spécialistes en diagnostic des émissions.

Forts de l'expérience des autres, les partenaires demeurent convaincus que le programme I/E ne pourra atteindre ses objectifs environnementaux et économiques sans que l'on ait formé convenablement au préalable des mécaniciens qui sauront entretenir et réparer les véhicules non conformes avec professionnalisme.

Les partenaires croient que le plan d'action qui a été mis en œuvre par les membres du groupe de travail sur la formation saura répondre adéquatement aux exigences de la profession et contribuera à faire du programme québécois I/E un succès inégalé quant à son acceptabilité sociale.

LES VÉHICULES LOURDS

Le mandat initialement accordé à l'AQLPA ne comportait aucune disposition relative aux véhicules lourds. Les partenaires ont cependant convenu de la nécessité d'étudier ce segment du

parc automobile. Ils sont rapidement venus à la conclusion qu'il était nécessaire, voire impératif d'assujettir tous les véhicules lourds circulant sur le territoire québécois à un programme I/E.

L'information amassée dans le cadre de la deuxième phase du projet aura permis de statuer avec encore plus d'autorité sur la pertinence et l'urgence de soumettre l'ensemble des véhicules lourds à un programme I/E.

Les gouvernements s'inquiètent de plus en plus de la menace que représente, pour la santé, la pollution qui émane des véhicules diesel lourds. Les autorités compétentes se tournent d'ailleurs, de plus en plus vers les programmes d'inspection et d'entretien pour y faire face.

Le camionnage a connu une forte hausse de ses activités au cours des dernières décennies, partout en Amérique du Nord. Au Québec, en 1970, le train transportait 60 pour cent des marchandises à l'intérieur de la province, contre 40 pour cent pour le camion. En 1992, les parts du train et du camion étaient passées respectivement à 52 % et 48 %. En 1997, le camionnage accaparait 71 pour cent du volume de marchandises transportées à l'intérieur de la province, contre seulement 29 pour cent pour le train.

Au Québec, il y a environ 120 000 véhicules lourds. Même si ces derniers ne représentent qu'environ 3 % du parc automobile, ils sont néanmoins responsables d'une très large part des émissions qui proviennent du secteur des transports routiers (75 % des particules, 60 % des oxydes d'azote, 30 % du gaz carbonique, 15 % des composés organiques volatils et 8 % du monoxyde de carbone) et des grandes problématiques atmosphériques qui y sont plus spécifiquement associées (smog, pluies acides et effet de serre).

Les particules fines

Environ 85 % des véhicules lourds sont dotés de moteurs diesel et constituent une importante source de particules. On évalue qu'un moteur diesel émet jusqu'à 100 fois plus de matières particulaires qu'un moteur à essence!

Le « National Institute for Occupational Safety and Health » ainsi que le « Centre international sur le cancer » ont classé les particules fines qui proviennent de la combustion des moteurs diesel comme agent cancérigène. Pour sa part, la Californie les a déclarées « toxiques ». Bien que trop petites pour être vues individuellement à l'œil nu, elles peuvent former d'épais panaches de fumée noire que crachent à l'occasion les systèmes d'échappement des véhicules lourds. Ces particules, hautement inhalables, peuvent progresser facilement dans les poumons et occasionner des dommages permanents. Il a été démontré que les particules fines émises par les moteurs diesel étaient liées aux effets suivants sur la santé :

- Crises d'asthme
- Toux et difficulté à respirer
- Bronchites chroniques
- Diminution de la capacité pulmonaire
- Résistance restreinte aux infections
- Décès prématurés

Les autorités canadiennes considèrent que les particules causent chaque année jusqu'à 5 000 décès prématurés ainsi que de visites plus fréquentes chez le médecin ou à l'hôpital. Le gouvernement du Canada a d'ailleurs rendu publique en juillet 2000 son intention de déclarer toxiques les particules aéroportées de moins de 10 microns.

Les spécialistes pensent aujourd'hui qu'il n'y a pas d'exposition bénigne à des particules fines et que même des concentrations relativement faibles peuvent entraîner, dans certains cas, des décès prématurés. Le problème est d'autant plus pernicieux que les moteurs diesel de fabrication récente émettent des particules de plus en plus fines.

L'harmonisation des programmes

Il existe aujourd'hui 19 programmes nord-américains spécifiquement destinés à réduire les émissions polluantes qui proviennent des véhicules lourds fonctionnant au diesel. Conscients des difficultés que pourraient engendrer pour les camionneurs des règles du jeu variables d'un État à l'autre, neuf (9) États du nord-est des États-Unis ont signé, le 16 juin 1999, un protocole de réciprocité afin de maximiser le potentiel de réduction des émissions et afin de réduire au minimum les inconvénients qui peuvent découler d'un programme d'inspection le long de la route.

Ces États (le Maine, le Vermont, le New Hampshire, New York, le Rhode Island, le Massachusetts, le Connecticut, le Maryland, et le New Jersey) ont jusqu'au 1^{er} juillet 2001 pour se conformer à l'entente. À partir de cette date, tout véhicule lourd québécois sera susceptible d'être mis à l'amende pour non-conformité des gaz d'échappement sur la totalité du territoire couvert par les États signataires. Le protocole vise essentiellement à coordonner les 5 éléments suivants :

- les normes d'opacité
- la méthode d'essai utilisée
- le partage des données entre les États
- l'établissement de pénalités pour les véhicules trafiqués
- l'adoption d'une période de conformité régionale

Les cliniques d'inspection

Grâce à la tenue de 153 cliniques, la première phase du projet aura permis l'inspection volontaire et gratuite de 7 242 véhicules légers. Les résultats ont révélé un taux d'échec d'environ 16%. Dans le cas des véhicules lourds, le bilan est apparu encore plus sévère. Toutefois, les tests effectués n'étaient pas suffisants en nombre pour conférer une valeur statistique aux résultats obtenus.

Les partenaires ont profité de la deuxième phase du projet pour pallier ce problème. Ils ont établi un réseau de 14 centres d'inspection répartis dans 8 régions administratives du Québec pour y tester sur une base volontaire un nombre statistiquement valable de véhicules lourds. Près de 1 600 camionneurs et chauffeurs d'autobus s'y sont présentés. Les résultats ont révélé un taux d'échec d'environ 13 %.

En plus de colliger des données précieuses sur cet important segment du parc automobile québécois, les inspections ont permis de sensibiliser les conducteurs et propriétaires de véhicules lourds aux avantages économiques rattachés à de meilleures habitudes d'entretien et à l'adoption de mesures destinées à accroître la performance énergétique de leur véhicule. Les partenaires ont également profité de la couverture médiatique qu'ont entraînée les inspections pour informer la population du danger que représentent les véhicules lourds sur le plan de la pollution atmosphérique.

Les recommandations

Les partenaires ont examiné l'ensemble des programmes nord-américains avant de procéder à la mise à jour de leurs recommandations. Ils ont toutefois porté une attention toute particulière aux programmes de l'Ontario et des neuf États américains signataires de l'accord de réciprocité.

Les partenaires pensent que le Québec devrait adopter un programme qui s'harmonise avec ceux qui ont cours ailleurs en Amérique du Nord afin d'éviter que les camionneurs ne soient confrontés à des problèmes de conformité lorsqu'ils franchiront les frontières. Cette condition leur apparaît essentielle à l'implantation harmonieuse du programme. C'est précisément dans cet esprit qu'ils préconisent le recours à la méthode SAEJ1167 et l'adoption des normes d'opacité suivantes : 40 % pour les véhicules dont l'année modèle est plus récente que 1991 et 55 % pour tous les autres véhicules.

Les partenaires recommandent une implantation du programme sur tout le territoire québécois dès la première phase. Par ailleurs, ils préconisent que les inspections annuelles périodiques soient appuyées par un volet de surveillance routière et que les véhicules qui font l'objet d'une revente soient systématiquement soumis à une inspection.

Contrairement à la situation qui prévaut en Ontario et afin d'assurer l'atteinte des objectifs d'efficacité quant à la réduction des polluants visés par le programme, on pense que le gouvernement devrait établir un plafond quant aux frais exigés par les centres d'inspection. Par ailleurs, on recommande que des amendes soient imposées aux propriétaires dont les véhicules échouent le test le long de la route ou encore dont le moteur aurait fait l'objet d'ajustements illégaux.

Enfin, on suggère que le contrôle de la qualité soit assuré par un système informatisé qui garantisse l'inviolabilité des données recueillies de même que leur transmission en temps réel par modem. La certification des établissements d'inspection et le retrait de l'accréditation pour fraude et/ou incompétence apparaissent aussi comme étant des éléments incontournables à une saine gestion.

Formation des techniciens en réparation

L'examen des cas de la Colombie-Britannique et de l'Ontario a permis de mettre en évidence que les volets des programmes rattachés aux véhicules lourds ne comportaient aucun processus d'accréditation des techniciens en réparation. Seuls les préposés à l'inspection et les centres d'inspection doivent obtenir leur accréditation.

Quoiqu'il en soit les partenaires recommandent que l'on élabore un programme de formation spécifiquement destiné aux futurs spécialistes reliés aux véhicules diesel lourds, que l'on opte ou non pour leur accréditation. Cette démarche pourrait s'inspirer des programmes de formation déjà existants et du travail qu'ont réalisé, en matière de formation, les partenaires du projet qui ont œuvré dans le dossier des véhicules légers.

Les gains environnementaux

Ce sont les particules (PM), une composante majeure du smog, qui sont à l'origine des programmes destinés à contrôler les émissions des véhicules lourds. Elles inquiètent de plus en plus, surtout celles dont le diamètre est inférieur à 2,5 microns. On les dit cancérigènes, mutagènes et toxiques. Les partenaires ont convenu d'examiner la question des gains environnementaux sous les trois angles suivants:

- les polluants réglementés (PM)
 - les gaz à effet de serre (CO₂ et N₂O)
 - les autres polluants (NO_x)
- **Les polluants réglementés (PM)**
On prévoit qu'une fois sa vitesse de croisière atteinte, le programme québécois pourrait permettre la réduction d'au moins 6 % des particules émises par les véhicules lourds, ce qui représente plus de 630 tonnes métriques (tm).
- **Les gaz à effet de serre (CO₂ et N₂O)**
Les performances environnementales et énergétiques d'un véhicule sont directement liées à son entretien. Dans le cas des véhicules diesel lourds, les émissions de particules sont très souvent associées à un mauvais fonctionnement des injecteurs ce qui se traduit alors par une combustion inadéquate du carburant. C'est ainsi que les réparations permettent non seulement la diminution des émissions de particules mais également la réduction de la consommation de carburant. Par ailleurs, il existe une relation directe entre la consommation de carburant et la production de gaz carbonique (CO₂), le principal gaz à effet de serre.

L'efficacité d'un programme I/E à réduire les émissions de CO₂ dépend essentiellement des 3 facteurs suivants : le nombre de véhicules assujettis au programme, le pourcentage des véhicules non conformes et la réduction moyenne de la consommation des véhicules réparés. Ainsi, les partenaires ont pu évaluer que le volet du programme destiné à l'inspection et à l'entretien des véhicules lourds pourrait entraîner une réduction approximative de 92 625 à 320 600 tm de CO₂. Ces réductions représenteraient entre 0,7 et 2,5 % de l'objectif recherché par le Québec dans le cadre du protocole de Kyoto.

Les partenaires ont également pu établir que la réduction des émissions de protoxyde d'azote (N₂O), un gaz à effet de serre environ 320 fois plus puissant que le gaz carbonique, pourrait atteindre 48,6 tm.

• **Les autres polluants (NO_x)**

Les partenaires ont mis en lumière que la réduction d'une tonne de particules pourrait s'accompagner de la réduction de 2 tonnes de NO_x. À lui seul, dans le meilleur des scénarios, le volet du programme destiné aux véhicules lourds pourrait entraîner une réduction supplémentaire de 10 516 tm d'oxydes d'azote, soit 4,6 % des émissions totales de NO_x associées au secteur des transports routiers! Ce qui se traduirait par une réduction globale d'environ 2,8 % des émissions québécoises de NO_x.

LES VÉHICULES LÉGERS

Les membres du groupe de travail ont recommandé, *au terme de la première phase du projet*, l'adoption d'un programme de type hybride B, c'est-à-dire un programme où le consommateur peut opter pour un centre qui offre: l'inspection seulement (I), l'inspection et l'entretien (I/E), l'entretien seulement (E). Le gouvernement ontarien a d'ailleurs décidé d'aller de l'avant avec ce même type de programme.

La mise à jour des recommandations

Un examen attentif de la situation qui prévaut actuellement en Ontario, plus d'un an et demi après l'implantation du programme « Air pur », a amené les partenaires à revoir l'architecture même du programme qu'ils préconisent pour le Québec. Les libres forces du marché y auraient engendré une trop forte décentralisation du programme (beaucoup trop de centres qui offrent l'inspection et l'entretien (I/E) comparativement à ceux qui ne proposent que l'inspection (I)).

Les centres avec inspection seulement sont moins susceptibles de faire l'objet de fraudes que les centres qui proposent aussi le volet entretien. En Ontario, leur viabilité économique serait toutefois menacée par les centres qui offrent les deux services. Par ailleurs, afin de garantir aux consommateurs un programme dont l'intégrité ne ferait pas défaut, le gouvernement ontarien a dû investir des ressources substantielles au chapitre du contrôle et de la surveillance.

C'est dans ce contexte que le groupe de travail sur les technologies et les programmes existants a décidé d'examiner deux autres types de programmes : hybride A puis centralisé (les inspections sont toujours indépendantes des réparations). Devant les **divergences d'opinions** rencontrées, ils se sont entendus sur la nécessité de soumettre à une **analyse systématique** les trois types de programmes jusqu'alors envisagés (hybride B, hybride A et centralisé).

Une analyse a donc été réalisée afin de pouvoir établir le **plus clairement possible l'intérêt** qu'offre ces divers types de programmes en regard des **5 grands paramètres** suivants : le consommateur, l'entrepreneur en inspection, l'entrepreneur en réparation, le rendement environnemental et la perspective gouvernementale.

Quoiqu'aucune option n'ait été encore écartée, cette analyse vient **confirmer** que la mise en place d'un programme de type hybride B calqué sur le modèle ontarien **aurait beaucoup moins d'intérêt** pour l'ensemble de la collectivité québécoise que les deux autres programmes considérés. Par ailleurs, il est aussi apparu que l'adoption d'un programme de type hybride A **pourrait constituer** le meilleur choix. Il s'agit d'un programme où l'automobiliste devra se rendre absolument à un centre qui offre l'inspection seulement (I) pour la première inspection. Les propriétaires des véhicules qui auront échoué le test devront par la suite se diriger vers un centre d'entretien et de réinspection (E/I) ou d'entretien seulement pour y faire réparer leur véhicule.

Le type de programme hybride A allierait les avantages des programmes centralisé et décentralisé. En plus de réduire substantiellement les possibilités de conflits d'intérêts, il permet d'éliminer à toutes fins utiles l'effet ping-pong, expression maintenant consacrée pour décrire les véhicules qui se promènent du centre d'inspection au centre de réparation sans que les techniciens ne parviennent à remettre le véhicule à la norme.

Quoiqu'il en soit, au moment d'écrire ces lignes les partenaires poursuivaient leur cheminement dans le but de s'entendre sur la mise en place d'un type de programme dont les modalités d'application seraient de nature à rejoindre les préoccupations de tous les partenaires.

Par ailleurs, il est apparu souhaitable pour les automobilistes québécois qui auront à se rendre dans la province voisine, que le Québec harmonise son programme avec celui de l'Ontario, dans la mesure du possible. Les partenaires ont donc préconisé le recours dans un premier temps à la technologie ASM-2525. Cette dernière devrait cependant céder le pas à une technologie davantage performante (IG/RG-240) qui permettra éventuellement d'obtenir une meilleure réduction des émissions de NO_x. Ce scénario favorisera l'acceptabilité sociale du programme en ne mettant à contribution, au départ, que les plus « gros pollueurs ».

Les partenaires recommandent également une mise en œuvre progressive du programme tant aux niveaux des normes admissibles que du territoire d'assujettissement. Le programme devrait s'appliquer tout d'abord dans la grande région de Montréal, puis aux grandes agglomérations de la province qui regroupent plus de 50 000 habitants et enfin au reste du territoire.

Tous les véhicules dont la masse nette est inférieure à 3 000 kg devraient être assujettis au programme à l'exception toutefois des véhicules classés historiques, des véhicules de moins de trois ans n'ayant pas fait l'objet d'une revente, des véhicules de ferme munis d'une plaque d'immatriculation commerciale, des motocyclettes et des véhicules hors route. Par ailleurs, les propriétaires de véhicules diesel pourraient être mis à contribution quelques mois seulement après l'implantation du programme.

- **Le contrôle de la qualité**

Il est rapidement apparu aux partenaires de « *Un air d'avenir* » que le contrôle de la qualité d'un programme de type hybride B, tout au moins tel qu'il se présente en Ontario, doit passer non seulement par la mise en place d'un système informatisé à la fine pointe de la technologie mais aussi par la présence visible sur le terrain de « chiens de garde » du système. Rien ne sert de pouvoir identifier les incompetents ou les fraudeurs potentiels si on ne peut déployer les ressources nécessaires pour y donner suite. Or l'adoption d'un programme de type hybride A permettrait de faire des économies importantes à ce chapitre.

- **Les attestations de conformité**

Les membres du groupe de travail avaient déjà recommandé que tous les véhicules de moins de 25 ans qui font l'objet d'une revente soient inspectés. Ils préconisent maintenant, à l'instar de l'Ontario, que l'on émette des attestations de conformité valables pour 6 mois afin d'éviter qu'un véhicule qui change de mains ait à se faire inspecter une deuxième fois dans l'espace de quelques mois ou de quelques semaines seulement.

- **Les frais d'inspection**

L'Ontario a établi des frais maximums de 30 dollars pour la première inspection d'un véhicule léger et de 15 dollars pour les réinspections après réparation. Les partenaires sont d'avis que cette somme ne serait pas suffisante pour assurer la rentabilité des centres qui ne font que de l'inspection. Nonobstant la redevance qui devra être versée au gouvernement, on évalue qu'un plafond d'environ 35 \$ pourrait être fixé pour les frais d'inspection.

- **Les appels d'offres**

Le groupe de travail recommande que les appels d'offres destinés aux entreprises désireuses de s'associer au programme I/E soient élaborés de manière à ne retenir que les meilleures propositions sur le plan de la performance. L'instauration de critères d'accréditation élevés (tant pour les mécaniciens que pour les établissements de réparation) devrait se traduire par une meilleure perception du programme au sein de la population.

Les gains environnementaux

Les programmes I/E rattachés aux véhicules légers ont été conçus afin de réduire en priorité les

émissions de composés organiques volatils (COV), de monoxyde de carbone (CO) et d'oxydes d'azote (NOX). Les responsables gouvernementaux réalisent cependant de plus en plus que les programmes I/E comportent une série de bénéfices qui n'avaient pas été pleinement pris en compte jusqu'alors. Ainsi, les partenaires ont convenu d'examiner la question des gains environnementaux sous les trois angles suivants:

- * les polluants réglementés (CO, COV et NO_x)
- * les gaz à effet de serre (CO₂ et N₂O)
- * les bénéfices indirects liés à la mise en place du programme

* **Les polluants réglementés**

À l'instar du programme ontarien, le programme québécois devrait permettre une réduction d'environ 22 % des principaux polluants à l'origine du smog (NO_x et COV). Par ailleurs, les émissions de NO_x seraient responsables d'environ 50 % de la problématique des précipitations acides. On attribue aux véhicules légers tout près du quart des émissions québécoises de NO_x. Or, le programme permettrait d'en réduire les émissions d'environ 16 %. Ce qui se traduirait par une réduction globale d'environ 4 % des émissions québécoises de NO_x.

* **Les gaz à effet de serre**

Les véhicules qui dépassent les normes admissibles des polluants réglementés (CO, COV et NO_x) consomment souvent plus de carburant et rejettent donc dans l'atmosphère plus de CO₂ qu'une voiture bien entretenue. L'efficacité des programmes I/E à réduire les émissions de CO₂ dépend essentiellement des trois facteurs suivants: le nombre de véhicules assujettis à un programme I/E, le pourcentage des véhicules non conformes et la réduction moyenne de la consommation des véhicules réparés. Ainsi, les partenaires ont pu évaluer que le programme québécois permettrait de réduire les émissions de CO₂ qui proviennent du parc de véhicules légers d'environ 2 à 4 %, ce qui représente une réduction approximative de 357 200 à 714 400 tonnes métriques de CO₂. Ces réductions représenteraient entre 2,8 et 5,5 % de l'objectif recherché par le Québec dans le cadre du protocole de Kyoto.

* **Les bénéfices indirects**

Pour les partenaires, le programme I/E peut être considéré comme une locomotive, **il nous est possible d'y greffer des wagons afin d'en optimiser les retombées**. Plus on y « accrochera » de wagons, plus les gains pour la société pourraient s'avérer intéressants.

Ainsi, il est apparu que la mise en place du programme I/E permettrait de faciliter l'application de certains règlements (ex. règlement relatif aux équipements antipollution), de maximiser les bénéfices de certains autres programmes (ex. la vérification mécanique axée sur les économies de carburant & la sensibilisation relative à l'efficacité énergétique) et de rendre possibles certaines actions qui autrement ne l'auraient pas été (ex. la mise à la ferraille des voitures polluantes).

L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Selon les partenaires du projet, l'intégration au programme d'inspection et d'entretien d'un volet de sensibilisation lié aux économies de carburant permettrait de maximiser les bénéfices rattachés à une telle initiative. Ce jumelage permettrait non seulement de réduire davantage les émissions de CO₂ mais d'agir également et de façon proportionnelle sur l'ensemble des autres polluants émis par les véhicules.

L'Agence de l'efficacité énergétique (AEE) estime qu'un programme I/E sur tout le territoire québécois lui fournirait un levier de base exceptionnel afin de maximiser les retombées de son Plan de transport. Rappelons que l'Agence évalue que ce dernier permettrait de réduire jusqu'à 4,5 millions de tonnes de GES, ce qui constitue 35 % de l'objectif recherché par le Québec dans le cadre de sa stratégie relative au protocole de Kyoto.

Le secteur des transports offre plusieurs possibilités pour ceux qui désirent réduire leur consommation de carburant tout en participant à l'effort collectif d'assainissement de l'air que

nous respirons. L'équipe de « *Un air d'avenir* » a profité de la deuxième phase du projet et de la présence de représentants de l'Agence de l'efficacité énergétique (provincial) et de l'Office de l'efficacité énergétique (fédéral) pour expliquer à la population et plus particulièrement aux conducteurs de véhicules lourds qu'il était possible de faire des économies de carburant et de polluer moins en planifiant correctement: l'achat des véhicules, leur conduite de même que leur entretien et en adoptant également certaines mesures d'efficacité énergétique.

Des études démontrent que la mise en place de mesures d'efficacité énergétique peuvent mener à des économies de carburant pouvant aller jusqu'à 30 pour cent pour les camions et les autobus scolaires, et jusqu'à 25 pour cent pour les autocars. Au Québec, le potentiel d'économie de carburant serait de l'ordre de 450 millions de dollars par année.

L'APPROCHE INTÉGRÉE

Depuis sa fondation en 1982, l'AQLPA poursuit inlassablement son travail de sensibilisation auprès de la population et préconise le recours à une approche globalisante afin de résoudre les problèmes environnementaux. Elle se réjouit aujourd'hui de constater que la communauté scientifique et les dirigeants politiques souscrivent de plus en plus à une approche axée sur les polluants multiples afin de faire face simultanément à l'ensemble des grandes problématiques atmosphériques. C'est précisément dans cet esprit que l'AQLPA et ses partenaires ont proposé au gouvernement du Québec les principaux éléments d'une structure permanente d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles.

Smog, précipitations acides, effet de serre, amincissement de la couche d'ozone, tous ces méfaits causés à notre environnement ont un rapport étroit avec le secteur des transports et plus spécifiquement avec le parc automobile. Les problématiques atmosphériques ne peuvent être considérées isolément, elles sont en fait souvent intimement liées. Toute stratégie de réduction des émissions atmosphériques fondés sur les principes de l'approche intégrée devrait tenir compte de ces liens souvent très étroits qui peuvent s'avérer dans certains cas déterminants quant aux solutions à apporter. Le programme I/E proposé par les partenaires de « *Un air d'avenir* » permet d'agir sur l'ensemble des enjeux atmosphériques et minimise les risques de dégradations environnementale associée aux effets cumulatifs et aux phénomènes d'interactions entre les divers enjeux atmosphériques.

CONCLUSION

Un programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles au Québec permettrait d'atteindre les quatre objectifs suivants :

- ENVIRONNEMENT : la réduction des gaz et des substances responsables du smog, des précipitations acides, du réchauffement planétaire et de l'amincissement de la couche d'ozone.
- SANTÉ : l'atténuation des impacts négatifs sur la santé publique principalement dans les grands centres urbains.
- ÉCONOMIE : la création de plusieurs centaines d'emplois dans l'industrie automobile et de la formation professionnelle, l'apparition d'un nouveau secteur d'activités économiques important, une réduction des frais de santé de 10 millions \$ par année, des économies de centaines de millions de dollars en matière de consommation de carburant.
- POLITIQUE : le respect des engagements du Québec en matière de réduction de la pollution atmosphérique soit : le Protocole de Kyoto visant la diminution des gaz à effet des serre, l'accord Canado-États-Unis sur la qualité de l'air, le Plan de gestion des oxydes d'azote (NO_x) et des composés organiques volatils (COV) du Conseil Canadien des Ministres de l'Environnement (CCME) et le Plan d'action visant les pluies acides 1998, adopté dans la résolution de juin 1998 de la Conférence des Gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des Premiers Ministres de l'Est du Canada.



Un air d'avenir

489 A, rue Principale, C.P. 26, Saint-Léon-de-Standon (Québec) GOR 4L0
Téléphone : 418.642.1322 - Télécopieur : 418.642.1323
Courriel : aqlpa.2@globetrotter.net

