

ACCORD NORD-AMÉRICAIN DE  
COOPÉRATION DANS LE DOMAINE  
DE L'ENVIRONNEMENT (ANACDE)

---

COMMISSION DE COOPÉRATION  
ENVIRONNEMENTALE

---

DOSSIER No.

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE  
CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE  
(AQLPA)

Auteur de la communication

et

LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Partie concernée

---

**Communication réamendée suivant l'article 14 de l'Accord  
relative à  
l'omission du Gouvernement du Canada et du Gouvernement du Québec  
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**

Présentée par:  
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)

M<sup>e</sup> Dominique Neuman, LL.B.  
Procureur  
1535, rue Sherbrooke Ouest  
Rez-de-chaussée, Local Kwavnick  
Montréal (Québec) Canada H3G 1L7  
Téléphone: 514 849 4007  
Courriel: energie@mink.net

Le 3 novembre 2004

## TABLE DES MATIÈRES

1.	L'AUTEUR DE LA COMMUNICATION .....	1
2.	LA PARTIE CONCERNÉE PAR LA PRÉSENTE COMMUNICATION .....	1
3.	LA LÉGISLATION DONT IL EST REPROCHÉ À LA PARTIE D'OMETTRE D'ASSURER L'APPLICATION EFFICACE.....	1
4.	L'HISTORIQUE DES FAITS .....	3
5.	ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX ET DE SANTÉ PUBLIQUE .....	10
6.	ASPECTS LIÉS À L'ÉQUITÉ PAR RAPPORT AUX AUTRES JURIDICTIONS D'AMÉRIQUE DU NORD .....	11
7.	LE PRÉJUDICE SUBI.....	12
8.	LA NOTIFICATION DE LA PRÉSENTE AFFAIRE AUX AUTORITÉS COMPÉTENTES DE LA PARTIE ET LE SUIVI.....	12
9.	LES CONCLUSIONS .....	15

## 1. L'AUTEUR DE LA COMMUNICATION

1 - L'auteur de la présente communication est l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA).

2 - L'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) est une organisation non gouvernementale établie au Canada, dans la province de Québec, et constituée en corporation sans but lucratif depuis le 15 juillet 1982, suivant la partie III de la *Loi sur les compagnies* du Québec, tel qu'il apparaît à ses lettres patentes, jointes à la présente comme **Annexe 1**.

3 - L'adresse postale de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), aux fins des présentes, est celle du procureur soussigné, indiquée en page couverture.

## 2. LA PARTIE CONCERNÉE PAR LA PRÉSENTE COMMUNICATION

4 - La présente communication concerne l'omission par le gouvernement du Canada d'assurer l'application efficace de sa législation de l'environnement décrite ci-après, législation qui relève du gouvernement de sa province de Québec.

5 - Le gouvernement du Canada est lié par les agissements et omissions commises par le gouvernement de sa province de Québec sur les questions relevant de sa compétence, à l'égard de l'application de l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE)*, conformément à la déclaration émise par le gouvernement du Canada selon l'annexe 41 (par. 1) de cet *Accord*. De plus, afin de concrétiser les objectifs et la mise en application des dispositions de l'*Accord*:

- a) Le Parlement du Québec a approuvé l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE)* par l'article 2 de sa *Loi concernant la mise en oeuvre des accords de commerce international (L.Q. 1996, c. 6, devenue L.R.Q., c. M-35.2)*, adoptée le 12 juin 1996 par l'Assemblée nationale du Québec, sanctionnée le 13 juin 1996 et entrée en vigueur le 10 juillet 1996 par Décret no. 840-96 du 3 juillet 1996, (1996) 128 G.O. // 4103. De plus, l'article 8 de cette même *Loi* confirme que les clauses de l'ANACDE relatives aux *questions d'application* de l'ANACDE s'appliquent au gouvernement du Québec. Copie de cette *Loi* et de ce décret est jointe à la présente comme **Annexe 2**.
- b) Le gouvernement du Québec a signé le 2 décembre 1996 l'*Accord intergouvernemental canadien concernant l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement*, dont l'article 2 prévoit que les gouvernements signataires sont liés par les obligations découlant de l'ANACDE, en conformité avec leurs compétences respectives, et dont les articles 5 (alinéa 3), 7, 8 et 9 prévoient explicitement que les clauses de l'ANACDE relatives aux questions d'application (*Communications* de l'article 14, *procédure de Consultation et règlement des différends*) s'appliquent aux gouvernements signataires. Copie de cet *Accord intergouvernemental canadien* est jointe à la présente comme **Annexe 3**.

## 3. LA LÉGISLATION DONT IL EST REPROCHÉ À LA PARTIE D'OMETTRE D'ASSURER L'APPLICATION EFFICACE

6 - La présente communication est logée en vertu de l'article 14 de l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE)*. Elle allègue que le gouvernement du Canada omet d'assurer l'application efficace de sa législation de l'environnement suivante:

- Les articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (R.R.Q., c. Q-2, r. 20)*, ainsi que les articles 19.1, 20 et 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (*L.R.Q., c. Q-2*) à l'égard des émissions atmosphériques d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote des véhicules automobiles légers d'un modèle postérieur à 1985.

7 - Les articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* sont en vigueur au Québec depuis le 9 mars 1985, et sont reproduits au *Décret 240-85*, joint à la présente comme **Annexe 4**.

8 - Ces deux articles du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (R.R.Q., c. Q-2, r. 20)* ont été adoptés par le gouvernement du Québec de manière à donner effet aux articles 19.1, 20 et 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (L.R.Q., c. Q-2) à l'égard des émissions atmosphériques d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote des véhicules automobiles légers. Ces articles de loi sont joints à la présente comme **Annexe 5**.

9 - Tel qu'indiqué aux rapports ci-après (notamment l'**Annexe 10**, p. 56), 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 *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (R.R.Q., c. Q-2, r. 20)* et à l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec, soit 16 % des quelques 4 millions de véhicules légers en circulation.

Or, durant les 19 années écoulées depuis l'entrée en vigueur le 9 mars 1985 de ces articles 96.1 et 96.2, il y aurait eu, au total, *moins de dix accusations* logées par le gouvernement du Québec et son ministère de l'Environnement pour des infractions à ces articles. De ce nombre, on ignore combien il y aurait eu de condamnations. On ignore même s'il y aurait eu aucune accusation pour des infractions à ces articles depuis l'entrée en vigueur de l'ACNADE.

Il n'existe aucun service et aucun employé du gouvernement du Québec qui ait pour responsabilité de faire appliquer les articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (R.R.Q., c. Q-2, r. 20)* et l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (L.R.Q., c. Q-2), depuis que ces articles existent. De plus, les policiers du Québec n'exercent aucune responsabilité à ce sujet; ils n'ont d'ailleurs ni la formation ni l'équipement nécessaires pour vérifier si les appareils anti-pollution des véhicules légers circulant sur les routes du Québec sont en état de fonctionnement.

Depuis que ces articles existent, il n'existe aucun budget alloué à l'application des articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (R.R.Q., c. Q-2, r. 20)* et de l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (L.R.Q., c. Q-2).

Depuis que ces articles existent, il n'y a donc également aucun rapport annuel du gouvernement sur l'application des articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (R.R.Q., c. Q-2, r. 20)* et de l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (L.R.Q., c. Q-2).

10 - Tel qu'indiqué ci-après, tous les intervenants du milieu, ainsi que le gouvernement du Québec et de nombreuses instances nord-américaines et internationales reconnaissent que le seul moyen d'assurer l'application efficace d'une législation telle que les articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* et l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec consiste dans la mise en place d'un *Programme obligatoire 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).

Le gouvernement du Québec lui-même a fréquemment promis la mise en place d'un tel programme mais omet toujours de tenir sa promesse, tel que vu plus loin.

11 - Tel qu'indiqué ci-après, l'absence d'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 de l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (L.R.Q., c. Q-2) cause un préjudice sérieux à l'ensemble de la population du Québec ainsi qu'à la population de régions avoisinantes d'Amérique du Nord, quant à la qualité de leur environnement, incluant la qualité de leur atmosphère ainsi que la qualité de l'environnement terrestre affecté par les précipitations acides et par l'ozone en basse altitude.

Cette absence d'application efficace cause aussi un préjudice sérieux à la santé et à la sécurité publique de ces populations. On dénombre plusieurs cas d'intoxication causées par des véhicules non

conformes et au moins un décès qu'un rapport du Bureau du coroner du Québec a relié à l'absence de Programme obligatoire d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA).

#### 4. L'HISTORIQUE DES FAITS

12 - Le 13 novembre 1979, le Canada a signé à Genève la *Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance (Convention PATLD)*, laquelle est jointe à la présente comme **Annexe 6**. Le Canada l'a ratifiée le 15 décembre 1981. Les États-Unis d'Amérique ont également signé cette *Convention* le 13 novembre 1979 et l'ont acceptée le 30 novembre 1981. La *Convention PATLD* est entrée en vigueur en 1983.

Selon l'article 2 de cette *Convention*, les Parties contractantes affirment leur détermination "à protéger l'homme et son environnement contre la pollution atmosphérique" et à s'efforcer "de limiter et, autant que possible, de réduire graduellement et de prévenir la pollution atmosphérique, y compris la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance".

À l'article 3, les Parties contractantes s'engagent à élaborer sans trop tarder "des politiques et stratégies qui leur serviront à combattre les rejets de polluants atmosphériques, compte tenu des efforts déjà entrepris aux niveaux national et international."

À l'article 6, "chaque Partie contractante s'engage à élaborer les meilleures politiques et stratégies, y compris des systèmes de gestion de la qualité de l'air et, dans le cadre de ces systèmes, des mesures de contrôle qui soient compatibles avec un développement équilibré, en recourant notamment à la meilleure technologie disponible et économiquement applicable [...]"

13 - Le 9 mars 1985 entraînent en vigueur au Québec les articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (R.R.Q., c. Q-2, r. 20)* mentionnés plus haut, exigeant que tout véhicule automobile léger d'un modèle postérieur à 1985 soit pourvu d'un appareil en état de fonctionnement qui réduise l'émission d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote dans l'atmosphère, et interdisant d'enlever ou de modifier ces appareils. Aucune mesure n'était toutefois prise à cette époque pour assurer l'application efficace de ces articles, au moyen d'inspections et d'entretien obligatoire.

14 - Le 1<sup>er</sup> novembre 1988, le Canada a signé à Sofia le *Protocole à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, de 1979, relatif à la lutte contre les émissions d'oxydes d'azote ou leurs flux transfrontières*, lequel est joint à la présente comme **Annexe 7**. Le Canada l'a ratifiée le 25 janvier 1991. Les États-Unis d'Amérique ont également signé ce *Protocole* le 1<sup>er</sup> novembre 1988 et l'ont accepté le 13 juillet 1989. Le *Protocole* est entré en vigueur le 14 février 1991.

Selon l'article 2, alinéa 1 de ce *Protocole*, les Parties s'engagent, au plus tard dans les deux ans après sa date d'entrée en vigueur, à "appliquer" des normes nationales d'émissions, fondées sur les meilleures technologies applicables et économiquement acceptables, en prenant en considération l'Annexe technique au *Protocole*; lequel énonce les principes suivants quant à l'inspection et l'entretien des véhicules automobiles munis de dispositifs antipollution:

48. Il est important de veiller à ce que les normes d'émissions pour les véhicules neufs soient maintenues à l'usage. On peut y parvenir par des programmes d'inspection et d'entretien, en assurant la conformité de la production et la durabilité des équipements pendant toute la durée de vie, en garantissant ces équipements et en rappelant les véhicules défectueux. [...]

62. Il ne devrait pas y avoir de dispositifs permettant de réduire l'efficacité des dispositifs antipollution ou de les débrancher en condition de marche, sauf quand le bon fonctionnement du moteur l'exige (par exemple démarrage à froid).

*Inspection et entretien*

63. Le programme d'inspection et d'entretien a une fonction secondaire importante. Il peut favoriser l'entretien régulier des véhicules et dissuader leurs propriétaires de dérégler ou de débrancher les

dispositifs antiémission, et peut être imposé à la fois par une réglementation directe et par l'information. L'inspection devrait vérifier que les dispositifs antiémission n'ont été ni enlevés ni modifiés. [...]

65. En assurant que le niveau d'émission des véhicules neufs soit maintenu, les programmes d'inspection et d'entretien sont utiles quelle que soit la technique antipollution adoptée. Dans le cas des véhicules à catalyseur, il est essentiel de veiller à ce que soient maintenus les caractéristiques et les réglages des véhicules neufs pour éviter des détériorations dues aux principaux polluants, dont les oxydes d'azote.

15 - En 1988, préoccupé par des dépassements fréquents de l'objectif horaire d'ozone troposphérique de 82 ppM (parties par milliard) dans plusieurs localités canadiennes (particulièrement le corridor Windsor-Québec et la vallée du bas Fraser), le *Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME)* commandait l'élaboration d'un plan de gestion des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et des composés organiques volatils (COV), précurseurs à la formation d'ozone en basse atmosphère. Cette démarche a débouché sur l'élaboration d'un programme (en 3 phases) regroupant plus de 80 initiatives destinées à réduire les émissions de NO<sub>x</sub> et de COV. Ces initiatives devaient permettre notamment :

- de respecter les engagements du Canada à l'étranger, notamment ceux liés à l'*Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air* et à la *Convention sur la pollution transfrontalière à longue portée*;
- d'adopter une approche axée sur les polluants multiples, notamment la prise en compte de la question des particules, ainsi que des mesures visant à résoudre d'autres questions liées à la qualité de l'air, telles que les changements climatiques et les précipitations acides;
- d'inciter les États-Unis à renforcer ses mesures de réduction de la pollution causée par le smog et à établir des normes plus rigoureuses en matière de qualité de l'air, de nature à réduire la pollution de l'air transfrontalière;
- de rencontrer, d'ici 2005, l'objectif horaire d'ozone troposphérique de 82 ppM (parties par milliard) et d'établir le cadre qui permettra de dépasser des objectifs plus rigoureux dans l'avenir;
- de mettre en œuvre un programme national dynamique de réduction du smog, qui permettrait de renforcer la position du Canada face au transport transfrontalier des polluants à l'origine du smog.

En novembre 1990, la phase 1 du *Plan d'action pour les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et les composés organiques volatils (COV)* était adoptée par le *Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME)*. L'initiative V601/N601 de ce *Plan* recommandait la mise en œuvre de programmes obligatoires d'inspection et d'entretien (I/E) des véhicules pour la vallée du bas Fraser et les régions urbaines du corridor Windsor-Québec d'ici le 31 décembre 1993.<sup>1</sup>

16 - Le 13 mars 1991, le Canada et les États-Unis ont conclu l'*Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air*, lequel prévoit l'engagement du Canada de réduire de 10% ses émissions d'oxydes d'azote d'ici l'année 2000 par rapport à leur niveau de 1991 et à mettre en œuvre des programmes de réduction des émissions des NO<sub>x</sub> de source mobile.

17 - Le 19 novembre 1991, le Canada et les États-Unis d'Amérique, avec d'autres pays, ont signé à Genève le *Protocole à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, de 1979, relatif à la lutte contre les émissions des composés organiques volatils ou leurs flux transfrontières*. Ce *Protocole*, joint à la présente comme **Annexe 8**, est entré en vigueur le 29 septembre 1997.

Selon l'article 2, alinéa 1 de ce *Protocole*, chaque Partie s'engage à prendre, dès que possible, des mesures efficaces pour réduire ses émissions annuelles nationales de COV d'au moins 30 % d'ici 1999, en retenant comme base les niveaux de 1988 ou tout autre niveau annuel de la période 1984-1990 qu'elle peut spécifier lorsqu'elle signe le présent *Protocole* ou y adhère.

<sup>1</sup> Cet historique est relaté en pages 1 et 2 du « *Code de recommandations techniques pour la protection de l'environnement : Programmes d'inspection et d'entretien pour le contrôle des émissions des véhicules légers* » d'octobre 1994 (réédité en 1998) du *Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME)*, cité plus loin.

Chaque partie s'engage en outre, deux ans au plus tard après la date d'entrée en vigueur du Protocole, à appliquer aux sources mobiles d'émissions de COV des normes nationales ou internationales d'émission appropriées fondées sur les meilleures techniques disponibles qui sont économiquement viables, compte tenu de l'annexe III, lequel stipule:

*9. Il importe de veiller à ce que la conception des véhicules puisse répondre aux normes en vigueur pour les émissions. Cela peut se faire en assurant la conformité de la production, la durabilité pendant toute la période d'utilisation, la garantie des équipements servant à réduire les émissions et le rappel des véhicules défectueux. Pour les véhicules en cours d'utilisation, le maintien des résultats en matière de réduction des émissions peut aussi être assuré par un programme efficace d'inspection et d'entretien et par des mesures visant à empêcher les manipulations frauduleuses et l'emploi de carburants défectueux.*

**18 -** Afin de mettre en œuvre les nombreux engagements qui précèdent, le Ministère de l'Environnement du Québec mettait sur pied en 1993 un Comité directeur afin de développer une approche qui permette la mise en place au Québec d'un programme d'inspection et d'entretien des véhicules (I/E) en concordance avec d'autres initiatives destinées à réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports. Ce comité regroupait des représentants du ministère de l'Environnement du Québec de la Communauté urbaine de Montréal (CUM), du ministère des Transports du Québec (MTQ), de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et d'Environnement Canada.

**19 -** Le 14 septembre 1993, afin de parvenir à des niveaux élevés de protection environnementale et d'observation de ses lois et réglementations environnementales, le gouvernement du Canada, par l'article 5 de l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE)*, s'est engagé à assurer l'application efficace de ses lois et réglementations environnementales par la mise en oeuvre, de mesures gouvernementales appropriées telles que :

- a) *la désignation et la formation d'inspecteurs;*
- b) *la surveillance de l'observation et l'enquête sur des infractions présumées, y compris au moyen d'inspections sur place;*
- c) *l'obtention d'engagements volontaires et d'accords d'observation;*
- d) *la diffusion d'informations touchant la non-observation;*
- e) *la publication de bulletins ou autres énoncés périodiques sur les procédures d'application;*
- f) *la promotion des vérifications environnementales;*
- g) *l'obligation de tenir des dossiers et de produire des rapports;*
- h) *la mise en place ou l'offre de services de médiation et d'arbitrage;*
- i) *les licences, permis ou autorisations;*
- j) *l'engagement, en temps opportun, de procédures judiciaires, quasi-judiciaires ou administratives en vue de l'imposition de sanctions ou de l'obtention de réparations appropriées pour toute infraction à ses lois et réglementations environnementales [...].*

Le Canada, selon cet article, s'est également engagé à prévoir dans sa législation intérieure des procédures visant l'application par voie judiciaire, quasi-judiciaire ou administrative de ses lois et réglementations environnementales.

**20 -** En octobre 1994, le *Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME)*, rendait public la première édition de son *Code de recommandations techniques* relatif aux *Programmes d'inspection et d'entretien pour le contrôle des émissions des véhicules légers*. Copie de ce Code (version rééditée en 1998) est jointe à la présente comme **Annexe 9**.

Le but de ce Code est d'informer et de guider les organismes provinciaux responsables du transport et des questions environnementales dans leur choix d'un programme d'inspection et d'entretien destiné à réduire les émissions de composés organiques volatils (COV), d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), de monoxyde de carbone (CO) et de matières particulaires (MP) provenant des véhicules légers actuellement en circulation et qui ont tous un impact potentiel sur la santé humaine.

Le Code présente un modèle standard, ou point de repère, pour les programmes canadiens d'entretien et d'inspection des véhicules moteurs légers. Outre les aspects législatifs et quelques considérations d'ordre général, le Code aborde les paramètres du programme de base, les méthodes d'essai, le matériel d'essai, le contrôle et assurance de la qualité, l'accréditation des techniciens et des centres de réparation, de même que l'information, la sensibilisation et les relations publiques. Le Code du CCME recommande ce qui suit:

### **2.3 Fréquence des essais**

2.3.1 Il est recommandé d'harmoniser le programme d'inspection des véhicules avec le processus provincial de renouvellement des droits d'immatriculation, à condition que cela n'aille pas au détriment de l'efficacité. Les prévisions laissent entendre que le programme d'inspection produira une légère amélioration dans les taux de réduction d'émissions sur une base annuelle, surtout pour les véhicules de technologie moins récente. Cela dit, dans le cas de programmes d'essais sur banc dynamométrique, l'inspection bisannuelle devrait suffire, et c'est en fait le modèle que nous recommandons. Quant aux programmes qui se fondent exclusivement sur les essais d'émissions au ralenti, il conviendrait de retenir l'exigence des essais annuels. Les administrateurs pourraient également envisager l'incorporation d'un programme à deux volets qui exigerait d'une part que les véhicules de technologie moins récente subissent des essais sur une base annuelle, et, d'autre part, que l'on se contente d'essais bisannuels pour les modèles plus récents. (CCME, Code de recommandations, 2<sup>e</sup> éd., 1998, p. 15. Souligné par nous.)

**21 -** La phase 2 du *Plan fédéral de gestion du smog* du Canada de novembre 1997 fait état de l'utilité de ce Code pour l'établissement de programmes d'inspection et d'entretien des véhicules, aux fins de la réduction du smog au Canada. (Source: <http://www.ec.gc.ca/p2progress/1997-1998/fr/sec2-1.cfm>)

**22 -** Suite à la publication de ce *Code de recommandations* du *Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME)*, l'auteur de la présente communication, l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* a été mandatée en 1996 par le Ministère de l'Environnement du Québec afin de réaliser une étude exhaustive destinée à définir un programme québécois d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles qui permettrait 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 l'article 51 de *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (*L.R.Q., c. Q-2*). L'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* avait alors pour mandat de:

- informer et sensibiliser le public sur l'importance de la pollution automobile et la pertinence d'instaurer un programme permanent d'inspection et d'entretien des véhicules au Québec;
- mettre à jour les données sur le parc automobile québécois;
- rassembler les connaissances sur les liens entre la pollution, la santé et l'environnement;
- évaluer les technologies disponibles et les programmes d'inspection déjà en place en Amérique du Nord et dans le monde;
- évaluer la formation des techniciens et des mécaniciens;
- évaluer les compléments possibles (ex. : les programmes de rachat des vieilles voitures, les programmes d'aide à la réparation des véhicules pour les personnes moins bien nanties ou la plantation d'arbres pour séquestrer le gaz carbonique);
- évaluer également la pertinence et la faisabilité d'un programme d'inspection pour les véhicules fonctionnant au diesel;
- élaborer les paramètres d'une structure permanente.

**23 -** Cette étude exhaustive a été réalisée par l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* en collaboration avec une quarantaine de partenaires majeurs issus des secteurs de l'automobile, de l'environnement et de la santé publique du Québec, réunis en sept (7) groupes de travail, dans le cadre du projet *Un air d'avenir*.

**24 -** En avril 1999, après plus de deux ans de travail soutenu, l'auteur de la présente communication, l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* remettait au ministre de l'Environnement du Québec son volumineux rapport du projet *Un air d'avenir*, afin de donner au gouvernement une vue d'ensemble de la situation.

Ce rapport et les recommandations qui l'accompagnaient 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. Copie de ce rapport est jointe à la présente comme **Annexe 10**.

**25 -** Il ressort de ce rapport (p. 106) qu'un *Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (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 *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (RRQ, c. Q-2, r. 20)* et de l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (LRQ, c. Q-2).

**26 -** Le 1<sup>er</sup> décembre 1999, le Canada et les États-Unis d'Amérique, avec d'autres pays, signaient à Göteborg (Suède) le *Protocole à la Convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique*. Ce *Protocole*, dont copie est jointe à la présente comme **Annexe 11**, n'est pas encore entré en vigueur.

Ce protocole mentionne, en son préambule, que "*les oxydes d'azote, le soufre et les composés organiques volatils émis, ainsi que des polluants secondaires comme l'ozone et les produits de réaction de l'ammoniac, sont transportés dans l'atmosphère sur de longues distances et peuvent avoir des effets transfrontières nocifs*". Il note avec justesse "*que des techniques et des méthodes de gestion sont disponibles pour réduire les émissions de ces substances*".

Le préambule de ce Protocole annonce également "*que le Canada et les États-Unis d'Amérique sont en train de négocier au niveau bilatéral des réductions des émissions d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils pour faire face aux effets transfrontières de l'ozone*".

**27 -** En décembre 1999, le ministre de l'Environnement mandatait de nouveau l'AQLPA et ses partenaires afin qu'ils poursuivent leur travail et précisent certains aspects du dossier jugés prioritaires tels que la formation des mécaniciens, le volet du programme destiné aux véhicules lourds, la promotion de l'efficacité énergétique de même qu'une meilleure caractérisation des gains environnementaux rattachés à l'implantation du programme d'inspection et d'entretien (I/E) notamment au chapitre de la réduction des gaz à effet de serre. Les principaux objectifs de cette deuxième phase du projet *Un air d'avenir* s'articulaient comme suit:

- répondre aux questions soulevées au terme de la première phase,
- intensifier le travail de sensibilisation auprès de la population,
- consolider et développer les liens avec les partenaires concernés par le programme,
- procéder à la mise à jour des recommandations,
- réévaluer les gains environnementaux attribuables au programme,
- documenter plus à fond le volet du programme destiné aux véhicules lourds,
- et faire la promotion des mesures d'efficacité énergétique.

**28 -** Le 27 mars 2000, Monsieur Jean-Pierre Létourneau, du *Service de la qualité de l'atmosphère* du *Ministère de l'Environnement du Québec* soulignait, dans un mémo adressé à son chef de service, Monsieur Raynald Brulotte, que l'application actuelle des articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (R.R.Q., c. Q-2, r. 20)* était inefficace, que les condamnations obtenues par le Ministère pour contravention à ces articles étaient rares, en raison de difficultés systémiques dans l'application de cette réglementation. Copie de ce mémo est jointe à la présente comme **Annexe 12**.

Il recommandait la mise en place d'un programme d'inspection et d'entretien (I/E) des véhicules, qui pourrait être administré par les mandataires en vérification mécanique de la *Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)*, un organisme du gouvernement du Québec.

**29** - Monsieur Létourneau a même confirmé verbalement au président de l'AQLPA, Monsieur André Bélisle, qu'à sa connaissance les articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* (R.R.Q., c. Q-2, r. 20) avaient donné lieu à moins de 10 poursuites pour infractions depuis que ces articles existent. On ignore combien de condamnations ont été prononcées parmi cette dizaine de poursuites, ni combien sont postérieures à l'entrée en vigueur de l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement* (ANACDE).

De plus, l'AQLPA constate qu'il n'existe aucun service et aucun employé du gouvernement du Québec qui ait pour responsabilité de faire appliquer les articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* (R.R.Q., c. Q-2, r. 20) et l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (L.R.Q., c. Q-2), depuis que ces articles existent. De plus, les policiers du Québec n'exercent aucune responsabilité à ce sujet; ils n'ont d'ailleurs ni la formation ni l'équipement nécessaires pour vérifier si les appareils anti-pollution des véhicules légers circulant sur les routes du Québec sont en état de fonctionnement.

L'AQLPA constate également que, depuis que ces articles existent, il n'existe aucun budget alloué à l'application des articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* (R.R.Q., c. Q-2, r. 20) et de l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (L.R.Q., c. Q-2).

Depuis que ces articles existent, il n'y a donc également aucun rapport annuel du gouvernement sur l'application des articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* (R.R.Q., c. Q-2, r. 20) et de l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (L.R.Q., c. Q-2).

**30** - En décembre 2000, à Washington, le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Canada modifiaient l'*Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Canada sur la qualité de l'air* de 1991 afin d'y ajouter une annexe sur l'ozone, laquelle est jointe à la présente comme **Annexe 13**. Cette annexe établit, dans sa Partie II, une *Zone de gestion des émissions de polluants* (ZGEP) comprenant.

- A. Pour le Canada, la zone de 301 330 km<sup>2</sup> qui couvre tout le territoire canadien, au sud du 48<sup>e</sup> parallèle, depuis l'est du Lac Supérieur jusqu'à la rivière des Outaouais, et au sud du corridor qui s'étend de la région des Outaouais à Québec,
- B. Pour les États-Unis, la zone comprenant les états du Connecticut, du Delaware, de l'Illinois, de l'Indiana, du Kentucky, du Maine, du Maryland, du Massachusetts, du Michigan, du New Hampshire, de New York, du New Jersey, de l'Ohio, de la Pennsylvanie, du Rhode Island, du Vermont, de la Virginie occidentale, du Wisconsin et du district de Columbia.

Les Parties I et IV de cette *Annexe sur l'ozone* énoncent l'engagement du Canada de mettre en œuvre des mesures supplémentaires pour réduire les émissions de NO<sub>x</sub> et de COV en vue d'atteindre d'ici 2010 la *Norme pancanadienne sur l'ozone* (NPC) de 65 ppM (parties par milliard) et, particulièrement, dans la portion du Québec de la *Zone de gestion des émissions de polluants* (ZGEP), d'étudier la mise en œuvre de mesures permettant de réduire les émissions de NO<sub>x</sub> et de COV provenant des véhicules légers et lourds existants.

**31** - En 2000, le gouvernement du Québec a déposé son *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*, dans lequel il s'engage à implanter un programme permanent d'inspection et d'entretien à la fois pour les véhicules légers et pour les véhicules lourds.

Il souligne que cette mesure aurait l'avantage de permettre la réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) ainsi que d'autres polluants atmosphériques tels les oxydes d'azote, les composés organiques volatils et le monoxyde de carbone. Cette action permettrait aussi de sensibiliser et de responsabiliser les citoyens et les entreprises aux problématiques atmosphériques.

Selon le *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*, « [c]e programme visant les véhicules lourds et légers s'appuiera sur un règlement. Il sera implanté par phases à compter de 2002. La première phase du programme s'appliquera d'abord aux véhicules lourds dans toutes les régions, à l'exception des territoires nordiques, et aux véhicules légers dans la région de Montréal. Des

phases subséquentes couvriraient les régions de Québec, de Hull ainsi que le reste du Québec. » (page 36). Copie de ce *Plan d'action* est jointe à la présente comme **Annexe 14**.

**31 A** - En 2000 également, le *Commissaire à l'environnement et au développement durable* du Canada a déposé un rapport sur le smog, qui soulignait qu'il n'existe aucun cadre de gestion efficace du *Plan de gestion pour les NO<sub>x</sub> et les COV* au Canada, ce qui nécessiterait une collaboration entre le gouvernement fédéral et ceux des provinces, ainsi que la mise en œuvre et le suivi et mesures concrètes (paragraphe 4.1.72 et suivants). Copie de ce rapport est jointe à la présente comme **Annexe 31**.

**32** - En avril 2001, l'AQLPA déposait le résultat de sa seconde étude (*Un air d'avenir*, phase II) sur les questions qu'il avait reçu le mandat d'approfondir en 1999, en vue de permettre la mise en place d'un *Programme obligatoire d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA)* quant à leurs systèmes anti-pollution. Copie est jointe à la présente comme **Annexe 15**.

**33** - Dans son rapport de 2001 sur l'état d'avancement et de mise en œuvre du *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*, le gouvernement du Québec réitère qu'il veut réduire les émissions des véhicules légers et lourds qui circulent sur le réseau routier par l'implantation d'un programme obligatoire d'inspection et d'entretien des véhicules.

Le gouvernement du Québec y affirme alors que « [I]es étapes préparatoires à l'implantation d'un programme obligatoire d'inspection et d'entretien des véhicules sont en cours. Ce programme vise à s'assurer que le système antipollution des véhicules reste performant. Il aura ainsi des effets positifs sur la qualité de l'air et sur la santé des Québécoises et des Québécois ». Le gouvernement continue d'annoncer que « [I]es travaux relatifs à ce programme se poursuivent ». Copie des extraits de ce rapport est jointe à la présente comme **Annexe 16**.

**34** - Le 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 *Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME)*, afin d'inviter les organismes responsables de la mise en place des 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.

- 35** - En 2002, l'AQLPA a ainsi remis cinq rapports techniques portant sur :
- L'organisation et la gestion d'un Comité aviseur pour la phase d'implantation du *Programme québécois d'inspection et d'entretien des véhicules (PIEVA)*.
  - Un rapport sur l'état de la normalisation devant encadrer la fabrication et la pose de convertisseurs catalytiques.
  - Un rapport sur les mesures de vérification mécanique des véhicules quant aux économies de carburant.
  - Un plan de faisabilité pour un Programme québécois de mise à la ferraille.
  - Une étude sur la mise en place d'un programme de plantation d'arbres, axé sur la problématique du réchauffement planétaire et le captage de CO<sub>2</sub> complémentaire au PIEVA.

Copie de ces rapports est jointe à la présente comme **Annexe 17**.

**36** - Aujourd'hui, plus de 19 ans après l'entrée en vigueur des articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (R.R.Q., c. Q-2, r. 20)* 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.

## 5. ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX ET DE SANTÉ PUBLIQUE

**37 -** Le défaut du Québec d'assurer l'application efficace de cette législation environnementale a des conséquences considérables sur l'environnement et la vie et la santé publiques.

**38 -** Il ressort en effet de l'ensemble des travaux effectués par l'AQLPA pour le Ministère de l'Environnement du Québec qu'un *Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles légers* permettrait la réduction d'environ 33,9% des émissions de monoxyde de carbone (CO) ainsi que de 28,9% des composés organiques volatils (COV) et de 16% des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), polluants qui sont responsables du smog et des pluies acides. Ce programme amènerait également pour le Québec une réduction de la consommation des quatre millions de véhicules légers du parc automobile de l'ordre de 5%, se traduisant, pour l'ensemble du parc, par des économies monétaires quatre fois supérieures aux coûts du programme d'inspection. Cette réduction de consommation de carburant représenterait une réduction égale, en équivalents CO<sub>2</sub>, du gaz carbonique (CO<sub>2</sub>), du protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) et du méthane (CH<sub>4</sub>), tous des gaz à effet de serre responsables du réchauffement de l'atmosphère, le tout tel qu'énoncé au rapport précité *Un air d'avenir, Phase 2*, de l'AQLPA d'avril 2001, aux pages 65 et 67.

**39 -** Les effets dommageables pour l'environnement et la santé publique du smog, notamment généré par la pollution automobile, sont amplement décrits dans le rapport de l'année 2000, *Le smog - Un risque pour la santé*, du Commissaire à l'environnement et au développement durable du Canada, joint à la présente comme **Annexe 31**. Ils sont également décrits au rapport *The smog primer* de l'organisme *Pollution Probe*, dont des extraits sont joints à la présente comme **Annexe 32**.

Plus spécifiquement, le 4 avril 2002, un Mémoire de Monsieur Norman King (M. Sc. Épidémiologie), de Monsieur Louis Drouin (MD, MPH) et de Madame Jo Anne Simard (B. Sc. Humaines), réalisé par l'*Unité Santé au travail et environnementale de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont (Montréal)* pour la *Direction de la santé publique de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre*, faisait état des graves problèmes de santé publique causés par la pollution automobile dans la région métropolitaine de Montréal. Copie de ce *Mémoire* est jointe à la présente comme **Annexe 18**.

**40 -** Le Ministère de la Santé et des Services sociaux du gouvernement du Québec, dans son *Programme national de santé publique 2003-2012* publié au début de 2003, reprenait ces constatations et affirmait l'urgence de mettre en place un Programme d'inspection obligatoire des émissions des véhicules pour réduire les décès et les affections à la santé dans la population. Le Ministère notait, au moment des pics de pollution atmosphérique à Montréal, une augmentation de la mortalité moyenne quotidienne de 5 % chez les personnes atteintes de maladies respiratoires et de 4,2 % chez celles qui souffraient d'insuffisance cardiaque. (Référence: *Programme national de santé publique 2003-2012*, pages 59-62). Des extraits de ce *Programme* sont joints à la présente comme **Annexe 19**.

**41 -** Le rapport de 1997 de la *Commission de coopération environnementale (CCE)* sur les mouvements de polluants à l'échelle du continent recommande une approche écosystémique nord-américaine pour gérer l'analyse du problème des polluants atmosphériques (dont les polluants de source automobile) et gérer la mise en œuvre de solutions intégrées. Copie de ce rapport est joint à la présente comme **Annexe 30**.

Il est à noter que, les 23-24 mai 2002, la *Conférence des Gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des Premiers ministres de l'Est du Canada* et le gouvernement du Québec organisaient conjointement à Montréal un *Symposium 2002 sur la pollution de l'air et la santé publique*, tenu à Montréal, au cours duquel étaient notamment abordés les enjeux de la réduction de la pollution automobile pour diminuer les impacts sur la santé et de l'implantation de programmes d'inspection obligatoire des émissions des véhicules là où ils n'existent pas.

**42 -** Le 2 octobre 2003, le Ministre des Transports du Québec, Madame Julie Boulet, confirmait lors d'une conférence que la détérioration de la qualité de l'air implique une augmentation importante des coûts en santé. Elle affirmait (page 4 *in fine*) qu'une étude réalisée pour son Ministère avait d'ailleurs

évalué les coûts associés à l'environnement à plus de 860 millions de dollars annuellement pour la seule région de Montréal. Copie du texte de cette conférence est jointe à la présente comme **Annexe 20**.

**43 -** Plus récemment, le 19 février 2004, suite au décès tragique de la petite Annabel Deslauriers laissée en hiver pendant 15 minutes dans un véhicule âgé dont le système d'échappement était non conforme à l'article 96.1 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère*, Monsieur le coroner Rafael Ayllon (du Bureau du coroner du gouvernement du Québec) recommandait l'imposition, par l'entremise de la *Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)*, d'« une inspection obligatoire de tout véhicule automobile âgé de 7 ans ou plus, inspection qui aurait lieu lors du renouvellement de l'immatriculation et qui serait suivie d'un remisage à défaut d'effectuer les réparations obligatoires demandées suite à l'inspection. », ce qui rejoint, là encore, les recommandations de notre cliente et de ses partenaires.

L'examen, par le coroner, du lien entre ce décès et l'absence de programme d'inspection et d'entretien des véhicules faisait suite à des représentations de la part de l'auteur de la présente communication, l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)*, qui avait aussi souligné que, la même semaine que ce décès, sept (7) autres cas d'intoxications au monoxyde de carbone dans des circonstances semblables avaient été signalés au Québec et avaient nécessité une hospitalisation. Copie des représentations de l'AQLPA, du rapport du coroner et d'articles de journaux sur ce rapport sont jointes à la présente, en liasse, comme **Annexe 21**.

## **6. ASPECTS LIÉS À L'ÉQUITÉ PAR RAPPORT AUX AUTRES JURIDICTIONS D'AMÉRIQUE DU NORD**

**44 -** Le défaut du Québec d'assurer l'application efficace de sa législation environnementale sur les systèmes antipollution des véhicules automobiles légers est inéquitable à la fois pour les citoyens du Québec et pour les citoyens et gouvernements des autres États et provinces avoisinantes.

**45 -** En effet, depuis le début des années 1990, des programmes de ce type visant les véhicules légers et lourds ont été implantés tour à tour en Ontario et en Colombie-Britannique de même que dans une quarantaine d'États américains dont le Maine, le Vermont et l'État de New York. Le Québec est une des dernières juridictions en Amérique du Nord à ne pas être muni d'un programme de ce type.

Un rapport de la *Manufacturers of Emission Controls Association (MECA)*, publié le 30 juin 1997, et joint à la présente comme **Annexe 22**, analyse une trentaine de programmes d'inspection et d'entretien mis en oeuvre dans autant de provinces ou d'États, relatifs aux véhicules légers.

**46 -** L'annexe 7 du rapport de phase 1 *Un air d'avenir* de l'AQLPA (joint à la présente comme **Annexe 10**) résume et compare ces différents programmes.

**47 -** Le modèle québécois proposé par l'AQLPA et ses partenaires dans le cadre du projet *Un air d'avenir* a déjà été implanté presque intégralement en 1999 par l'État du New Jersey lors de la mise à jour de son programme d'inspection et d'entretien, cet État étant déjà un pionnier en la matière depuis 1947. Une présentation de ce programme est jointe à la présente comme **Annexe 23**. (Il faut toutefois noter que le programme proposé par l'AQLPA et ses partenaires propose un système d'inspection allégé dans certaines zones faiblement peuplées du Québec, ce qui ne s'appliquerait pas au New Jersey, dont l'État entier est plus densément peuplé).

**48 -** Le modèle québécois proposé par l'AQLPA et ses partenaires dans le cadre du projet *Un air d'avenir* présente également des similitudes avec celui mis en oeuvre par l'Ontario. Une présentation de ce programme est jointe à la présente comme **Annexe 24**.

**49 -** Tel qu'il appert de ces documents, on note que la quasi-totalité des provinces et des États (sauf le Michigan, le Wisconsin et le Québec) faisant partie de la *Zone de gestion des émissions de polluants (ZGEP)* prévue à l'annexe sur l'ozone de décembre 2000 de l'*Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Canada sur la qualité de l'air* sont munis d'un programme

efficace d'inspection et d'entretien des véhicules légers, prévoyant une inspection obligatoire au moins bisannuelle de tous les véhicules en circulation âgés d'au moins cinq ans. Le Québec est donc entouré de juridictions qui appliquent des programmes efficaces d'inspection et d'entretien des véhicules légers quant à leurs émissions atmosphériques.

**50 -** La mise en place d'un tel programme prend environ deux ans, tel qu'il ressort de la documentation, ce qui est très substantiellement plus court que les 19 années que l'on attend au Québec pour que le gouvernement applique de façon efficace les articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (R.R.Q., c. Q-2, r. 20)* et de l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (*L.R.Q., c. Q-2*). Il n'y a donc aucune justification pour ce délai au Québec et il serait déraisonnable qu'un délai supplémentaire soit encore nécessaire avant qu'un programme efficace et complet d'inspection et d'entretien ne soit mis en place, applicable à tous les véhicules légers de 3 ans ou plus, et prévoyant une inspection obligatoire tous les deux ans lors du renouvellement de l'immatriculation.

## **7. LE PRÉJUDICE SUBI**

**51 -** Les manquements du gouvernement du Canada et du gouvernement du Québec énoncés à la présente causent un préjudice grave à l'ensemble de la population du Québec, tant du point de vue de la protection de son environnement, de sa santé et de sa sécurité publiques, tel qu'énoncé plus haut.

**52 -** L'auteur de la présente communication, l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)*, a pour objectif corporatif de défendre les intérêts environnementaux, de santé et de sécurité publique liés aux enjeux de la pollution atmosphérique au Québec, tel qu'il appert de ses lettres patentes précitées, dont copie est jointe à la présente comme **Annexe 1**.

**53 -** Les 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'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (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.

## **8. LA NOTIFICATION DE LA PRÉSENTE AFFAIRE AUX AUTORITÉS COMPÉTENTES DE LA PARTIE ET LE SUIVI**

**54 -** Après plus de 15 années d'études, de consultations et de promesses, le gouvernement du Québec et son Ministère de l'Environnement n'ont toujours pas adopté ni mis en œuvre de *Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles légers* au Québec.

**55 -** En avril 2002, le gouvernement du Québec a laissé entrevoir la possibilité de mettre en place un programme d'inspection et d'entretien des véhicules légers qui se serait limité aux seules automobiles très âgées (plus de 10 ou 15 ans) ou dont les inspections surviendraient uniquement lors de leur revente.

Cette intention du gouvernement suscita un tollé général de la part des nombreux intervenants du milieu, qui avaient pris part à l'élaboration des recommandations des rapports *Un air d'avenir* en faveur d'un programme d'inspection obligatoire, survenant tous les deux ans au moment du renouvellement de l'immatriculation, et applicable à tous les véhicules légers de 3 ans ou plus. Le tout tel qu'il appert d'une série d'articles de journaux parus les 16 et 17 avril 2002 et joints à la présente, comme **Annexe 25**.

Un tel programme n'aurait rejoint que 15% des véhicules, n'aurait pas encouragé leur entretien régulier, n'aurait pas réduit de façon significative les émissions atmosphériques et n'aurait toujours pas permis 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 de l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (*L.R.Q., c. Q-2*). De plus, un tel programme aurait été contraire au *Code de recommandations techniques* relatif aux

*Programmes d'inspection et d'entretien pour le contrôle des émissions des véhicules légers du Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME) et au consensus unanime du milieu, reflété dans les rapports *Un air d'avenir* de l'AQLPA.*

Suite à ces protestations généralisées du milieu, le gouvernement du Québec abandonna ce projet, à juste titre. Malheureusement, il n'a par la suite toujours pas mis en place le programme efficace que lui a recommandé le milieu.

**56 -** Le 25 octobre 2003, devant l'inaction persistante du gouvernement du Québec, l'auteur de la présente communication, l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)*, annonçait publiquement son intention de loger une communication selon l'article 14 de l'ANACDE en raison de l'omission du gouvernement 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 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (*L.R.Q., c. Q-2*) à l'égard des émissions atmosphériques d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote des véhicules automobiles légers, tel qu'il appert d'un article de journal joint à la présente comme **Annexe 26**.

**57 -** Le 10 mars 2004, le ministre de l'Environnement du Québec annonçait dans un communiqué que l'implantation du programme d'inspection et d'entretien pour les véhicules lourds était désormais retardée jusqu'en 2005, le temps de réaliser d'autres études et consultations. Par ailleurs, dans ce communiqué, le ministère ne promettait plus aucune date pour la mise en œuvre du programme d'inspection et d'entretien déjà annoncé pour les véhicules légers (bisannuel, et pour tous les véhicules légers de plus de 3 ans). Copie de ce communiqué est jointe à la présente comme **Annexe 27**.

**58 -** Il apparaît évident que le gouvernement du Québec multiplie les délais et n'a plus aucune volonté d'adopter un *Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles légers* obligatoire, bisannuel et pour tous les véhicules de plus de 3 ans, qui, seul, permettrait d'appliquer de façon efficace les articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (R.R.Q., c. Q-2, r. 20)* ainsi que des articles 19.1, 20 et 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (*L.R.Q., c. Q-2*), à l'égard des émissions atmosphériques des véhicules automobiles légers, en conformité avec les engagements applicables au Canada et au Québec en vertu de l'article 5 de l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement*.

**59 -** Le 24 août 2004, le gouvernement du Québec a été avisé de la présente affaire par la voie d'une mise en demeure du procureur de l'auteur de la présente communication, M<sup>e</sup> Dominique Neuman, l'enjoignant d'annoncer d'ici le 7 septembre 2004 des mesures concrètes accompagnées d'un échéancier précis en vue de l'implantation au Québec d'un *Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles légers et lourds*, destiné à assurer l'application efficace des articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère*, en conformité avec les engagements applicables au Canada et au Québec en vertu de l'article 5 de l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement*. Copie de cette mise en demeure est jointe à la présente comme **Annexe 28**.

**60 -** Dans cette mise en demeure, l'AQLPA annonçait qu'à défaut par le gouvernement d'annoncer ces mesures concrètes, elle n'aura d'autre choix que de déposer une *Communication* auprès du Secrétariat de la *Commission de coopération environnementale (CCE)*, en vertu de l'article 14 de l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement*, au motif que le gouvernement omet d'assurer l'application efficace de sa législation de l'environnement.

**61 -** Le gouvernement du Québec n'a à ce jour déposé aucune réponse à cette mise en demeure.

**62 -** Le 28 septembre 2004, l'*Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE)* publiait un examen environnemental du Canada (dont des extraits sont joints à la présente comme **Annexe 29**) dans lequel elle concluait (pp. 40-41) que "*le Canada n'a rempli qu'en partie ses engagements nationaux, bilatéraux et internationaux en matière de lutte contre la pollution de l'air*", comme l'illustre le tableau suivant:

Polluant	Engagement du Canada			Résultats	
	Protocole ou Plan	Période visée	Croissance	Période d'observation	Croissance (et valeur nette en M t)
Oxydes d'azote (NO <sub>x</sub> )	Protocole de Sofia (1988)	1987-94	0 %	1987-94	-0.4 % (3.0)
	Accord Canada-Etats-Unis sur la qualité de l'air (1991)	1991-2000	-10 %	1991-2000	-4 % (2.8)
	Plan national de gestion des NO <sub>x</sub> /COV (1990)	1985-2005	-11 %	1985-2001	0 % (2.8)
	Annexe sur l'ozone (2000)	1990-2010	-44 %	1990-2001	-6 % (2.8)
Composés organiques volatiles (COVNM)	Protocole de Genève (1991)	1988-99	-30 %	1988-99	-14 % (2.5)
	Plan national de gestion des NO <sub>x</sub> /COV (1990)	1985-2005	-16 %	1985-2001	-20 % (2.5)

Le rapport de l'OCDE souligne (p. 201) que les émissions de NO<sub>x</sub> continuent de susciter des préoccupations, particulièrement dans l'est du Canada, où les pluies acides atteignent toujours des niveaux dommageables. En pages 19-20 et 36, il note que "les émissions de NO<sub>x</sub> et de COV ont augmenté depuis le début des années 80, en partie sous l'effet de la croissance régulière de l'utilisation des véhicules. [...] Malgré la diminution des concentrations de polluants atmosphériques primaires, la qualité de l'air demeure inacceptable dans de nombreuses régions du Canada (tant en zone rurale qu'en milieu urbain), y compris pour les particules fines et l'ozone troposphérique (dont on enregistre des concentrations élevées dans le corridor Windsor-Québec)." L'OCDE note aussi (p. 202) que "le Canada n'a pas ratifié le protocole sur les COV de 1991 de la Convention PATLD lorsqu'il est apparu clairement que l'objectif de réduction de 30 % des émissions de COV ne pouvait pas être atteint dans la vallée du bas Fraser ni dans la région de Windsor-Québec, où les problèmes de smog sont les plus aigus."

Le rapport explique (p.17) que "malgré les efforts déployés pour renforcer la mise en oeuvre de la législation, des doutes persistent quant aux moyens disponibles pour pleinement appliquer et faire respecter la législation et les normes au niveau fédéral [...] et parfois au niveau provincial. La seconde moitié des années 90 a été marquée par de fortes réductions des budgets fédéraux et provinciaux consacrés à l'environnement, par suite des efforts d'assainissement des finances publiques engagés à ces deux niveaux administratifs.". Il recommande donc (p. 18) de "poursuivre la mise en oeuvre de la législation fédérale et provinciale dans le domaine de l'environnement, en veillant à ce que les programmes fédéraux et provinciaux d'application des règlements soient bien coordonnés et dotés de ressources adéquates".

Les auteurs du rapport de l'OCDE semblent croire à tort que le Code de recommandations techniques relatif au contrôle périodique des émissions des véhicules routiers du Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME) est appliqué (p. 46, lignes 19-20). Or, ce Code (joint comme **Annexe 9**), qui aurait permis d'appliquer efficacement les articles 96.1 et 96.2 du Règlement sur la qualité de l'atmosphère (RRQ, c.Q-2, r.20) et l'article 51 de la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec, est au contraire inappliqué par le gouvernement du Québec, malgré les recommandations de l'AQLPA et de ses partenaires.

**63 -** Ce rapport de l'OCDE souligne (p. 201) que les Premiers ministres des provinces de l'est du Canada et les gouverneurs des États de Nouvelle-Angleterre ont lancé un appel conjoint aux deux gouvernements fédéraux du Canada et des États-Unis afin que de nouvelles réductions sensibles des émissions de SO<sub>2</sub> et de NO<sub>x</sub> soient réalisées.

## 9. LES CONCLUSIONS

**64 -** Pour l'ensemble de ces motifs, l'auteur de la présente communication, l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique* demande respectueusement à la *Commission de coopération environnementale* de constituer un dossier factuel sur l'omission par le Gouvernement du Canada d'assurer l'application efficace des articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (RRQ, c.Q-2, r.20)* et l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec.

**65 -** Une étude plus détaillée des faits énoncés à la présente, par la *Commission de coopération environnementale*, permettrait d'atteindre les objectifs de l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE)*, tels qu'énoncés en son article 1, et plus particulièrement de :

- a) encourager la protection et l'amélioration de l'environnement sur les territoires des Parties pour assurer le bien-être des générations présentes et futures;
- b) favoriser un développement durable fondé sur la coopération et sur des politiques environnementales et économiques cohérentes »; [...]
- g) favoriser l'observation et l'application des lois et réglementations environnementales;
- h) encourager la transparence et la participation du public quant à l'élaboration des lois, réglementations et politiques environnementales;
- i) favoriser l'adoption de mesures environnementales qui soient à la fois économiques et efficaces.

Une étude plus détaillée des faits permettrait notamment à la *Commission de coopération environnementale (CCE)* et aux Parties à l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE)*:

- a) de confirmer que, durant les 19 années écoulées depuis l'entrée en vigueur le 9 mars 1985 des articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (R.R.Q., c. Q-2, r. 20)* et de l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (L.R.Q., c. c-Q-2), il y aurait eu, au total, *moins de dix accusations* logées par le gouvernement du Québec et son ministère de l'Environnement pour des infractions à ces articles. De ce nombre, on ignore combien il y aurait eu de condamnations. On ignore même s'il y aurait eu des accusations depuis l'entrée en vigueur de l'ANACDE;
- b) de confirmer qu'il n'existe aucun service et aucun employé du gouvernement du Québec qui ait pour responsabilité de faire appliquer les articles 96.1 et 96.2 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère (R.R.Q., c. Q-2, r. 20)* et l'article 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (L.R.Q., c. Q-2), depuis que ces articles existent. De plus, les policiers du Québec n'exercent aucune responsabilité à ce sujet; ils n'ont d'ailleurs ni la formation ni l'équipement nécessaires pour vérifier si les appareils anti-pollution des véhicules légers circulant sur les routes du Québec sont en état de fonctionnement;
- c) de confirmer que, depuis que ces articles existent, il n'existe aucun budget alloué à leur application;
- d) de confirmer que, depuis que ces articles existent, il n'y a donc également aucun rapport annuel du gouvernement sur l'état de leur application;
- e) d'assister le gouvernement du Canada afin de faciliter la mise en place dans la province de Québec d'un programme obligatoire d'inspection bisannuel et d'entretien des véhicules légers de 3 ans ou plus, tel que décrit à la présente, le tout en vue 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)* ainsi que des articles 19.1, 20 et 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (L.R.Q., c. Q-2) à l'égard des émissions atmosphériques d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote des véhicules automobiles légers d'un modèle postérieur à 1985.

Les faits allégués dans la présente communication, dans leur quasi-totalité, ne sont pas tirés de moyens de communication de masse, mais des rapports et actions du gouvernement du Québec et d'organismes liés à l'environnement et à la santé publique ainsi que des démarches spécifiques et rapports de l'auteur de la communication auprès du gouvernement du Québec et de ces organismes, tel qu'il apparaît de façon détaillée aux présentes.

La législation de l'environnement visée aux présentes ne prévoit pas de recours privé qui permettrait d'en assurer l'application efficace et aucun tel recours n'est présentement exercé.

Le tout, respectueusement soumis.

Le 3 novembre 2004.

Dominique Neuman, LL.B.  
Procureur de l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)*