



Le 17 janvier 2017

Secrétariat de la consultation publique sur la sécurité routière
Société de l'assurance automobile du Québec
Case postale 19600, succursale Terminus
333, boulevard Jean-Lesage, C-4-12
Québec (Québec) G1K 8J6

Objet : Consultation publique 2017 sur la sécurité routière - Lorsqu'il est question de la sécurité des véhicules, que devons-nous faire de façon concrète pour poursuivre l'amélioration du bilan routier au Québec ?

La documentation de la SAAQ concernant la consultation publique sur la sécurité routière identifie des thèmes afin de mieux encadrer la démarche et par le fait même identifie ce qui pourrait être considéré comme des préoccupations en matière de sécurité routière. C'est avec enthousiasme que les membres de la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec (TCEVRQ), mentionnés à la fin de ces commentaires, ont noté l'inclusion de la « Sécurité des véhicules » comme un des thèmes abordés par cette consultation.

Plusieurs membres de la TCEVRQ sont confrontés quotidiennement à l'état du parc automobile au Québec que ce soit dans le cadre des activités d'entretien et de réparations de véhicules ou encore en apportant de l'aide aux automobilistes ayant des problèmes avec leurs véhicules. Ils apportent donc une perspective très concrète et de premières mains sur l'état du parc. D'emblée, nous désirons préciser que la problématique de sécurité routière soulevée et les recommandations formulées par la TCEVRQ débordent largement tout intérêt commercial de ses membres et cette même problématique a été aussi notée par d'autres intervenants comme

le Bureau des Coroners du Québec et d'autres gouvernements qui ont décidé d'agir dans ce domaine.

1. La sécurité de certains véhicules légers est compromise: Le manque d'entretien, de réparations et les modifications des véhicules légers plus vieux en font trop souvent des véhicules non conformes au *Code de la sécurité routière du Québec* et une source de dangers pour leurs utilisateurs et pour les autres usagers de la route. Contrairement à d'autres juridictions, ces véhicules ne sont pas assujettis à quelque programme d'inspection systémique que ce soit et peuvent donc rouler jusqu'à leur fin, laquelle est parfois abrupte.

1.1. Ce constat n'est pas seulement celui de la TCEVRQ, mais est aussi fait dans un rapport d'enquête du Coroner par le Dr Martin Sanfaçon lequel a été rendu public en 2014. Le Coroner y soulignait notamment :

- Que les véhicules « âgés » sont impliqués dans environ 30 % des accidents graves ou mortels;
- Que dans un échange de correspondance avec la SAAQ, on reconnaît que « *les véhicules âgés sont surreprésentés dans les accidents de la route. Par rapport aux véhicules de 2 ans, le risque d'être impliqués dans un accident est majoré de 20% pour les véhicules ayant atteint 7 ans alors que ceux de 13 ans présentent un risque 40% supérieur* ».
- Depuis 1993, six coroners recommandent à la SAAQ de mettre en place un programme d'inspection obligatoire de véhicules âgés.

Le coroner conclut son rapport par une recommandation formelle pour la mise en place d'un programme d'inspection obligatoire pour les véhicules de 10 ans et plus.

De plus, ce coroner soulignait lors d'une conférence en juin 2015 que la SAAQ reconnaît toutefois que « *les défaillances mécaniques ne sont identifiées comme **cause principale** que dans **2% des accidents mortels** impliquant des véhicules de promenade...* » et ajoute que « ***pourtant 10 décès par année, c'est comme si la tragédie de Lac Mégantic survenait sur les routes du Québec tous les 5 ans...*** » (Source: Conférence Dr Martin Sanfaçon, MD, FRCPC, Coroner-investigateur Conseil provincial des comités paritaires de l'industrie des services automobiles, 5 juin 2015).

Il faut aussi souligner que ces données de la SAAQ identifient les situations où l'état du véhicule est identifié comme « la cause principale » de l'accident mortel. Les données recueillies par la SAAQ ne permettent pas d'identifier les situations où l'état du véhicule est un facteur contributif important. Par exemple, la cause principale d'un accident peut facilement être un excès de vitesse, mais la sévérité de l'accident pourrait avoir été différente si les freins avaient été en bon état...

1.2 La fiche sur la Sécurité des véhicules de la consultation :

a) **L'âge des véhicules:** La fiche sur la sécurité des véhicules précise qu'au Québec « *l'âge moyen du parc automobile (automobiles et camions légers) est d'environ 7 ans, alors qu'environ 20 % des véhicules sont âgés de plus de 10 ans* »

Par ailleurs, la TCEVRQ a aussi noté dans le bilan statistique 2015 de la SAAQ que lorsqu'on considère la proportion des véhicules légers (automobiles et camions) à compter de 8 ans, soit plus près de l'âge moyen de ce parc de véhicule, la proportion passe rapidement à **39,6 % du parc total des véhicules légers** (promenade, institutionnelle, professionnelle ou commerciale) en 2015. Ce parc de véhicules légers de 8 ans et plus représente donc maintenant plus de deux millions de véhicules légers soit **2 004 726 véhicules**. **Ce nombre représente une augmentation de 69 712 véhicules par rapport à 2014.**

b) **Défectuosités et causes d'accidents:** La fiche sur la sécurité des véhicules précise que : « *Malgré le vieillissement du parc, les défauts mécaniques seraient en cause dans moins de 6 % des accidents* ». Sur ce point, nous soumettons respectueusement que:

- Tel que souligné par le Coroner Sanfaçon dans son rapport, la méthode de collecte des informations sur les causes des accidents mortels est telle que l'état du véhicule n'est pas nécessairement considéré comme facteur contributif dès que d'autres facteurs sont identifiés comme la vitesse lors de l'impact et les facultés affaiblies du conducteur. Il y a donc, selon nous, une nette possibilité de sous-estimation de ce facteur contributif.

- Selon cette fiche, la SAAQ fait passer son estimation de la contribution des défauts **de moins de 2%** tel que mentionné dans la réponse du 15 janvier 2010 de la SAAQ au Coroner Sanfaçon à maintenant **de moins de 6% en 2017**, soit trois fois plus. **En tout état de cause, ce pourcentage ne devrait pas être considéré comme négligeable.**

1.3 Les trop rares « opérations minoues » menées par la Sûreté du Québec en collaboration avec les Contrôles Routiers illustrent bien la problématique, et ce à même un échantillon limité lors de chaque opération. À titre d'exemple voici les résultats de deux de ces opérations en milieu urbain. On remarque des résultats préoccupants dans les deux cas :

a) Le Rimouskois & Progrès Echo, un article par Alexandre D’Astous le 4 mai 2011 s’intitulait: *Douze véhicules retirés de la route mardi à Rimouski*: Contrôle Routier Québec-Service Bas St-Laurent-Est-Gaspésie, en partenariat avec la SQ poste de Rimouski-Neigette, présente le bilan de l’opération « minounes » réalisée sur son territoire, mardi. Soixante et un véhicules ont été interceptés et soumis à une inspection mécanique complète. **De ce nombre, 12 véhicules comportant des défauts majeurs ont été retirés de la circulation.**



Pneus trop usés – Risques de perte de contrôle accrus



La carrosserie le rendait dangereux sur la route.

b) 9 avril 2015, Zone911.com actualités et information du milieu de l’urgence au Québec: Opération Minoune à Québec - Votre véhicule est-il en bon état? Avec l’arrivée du printemps, c’est aussi le début des opérations minounes, un temps propice pour retrouver des véhicules en mauvais état en circulation. Le Service de police de Québec et les Contrôleurs routiers se sont concertés ce matin pour mener cette opération dans le secteur de Limoilou. Visiblement, plusieurs voitures et camions interceptés n’étaient pas en bon état, certains présentaient des problèmes majeurs. Pneus trop usés, parebrise fracassé, carrosserie fortement endommagée, problèmes de freins, de suspension, plancher perforé, les véhicules problématiques se multipliaient.

BILAN DE LA JOURNÉE : 75 vérifications (camion, auto et moto) ; 65 constats d’infraction ; 64 avertissements ; 6 avis d’inspection de la SAAQ ; 4 véhicules remorqués.

1.4 Et encore plus récemment, la revue Le Garagiste d’octobre 2016 donnait plusieurs exemples de situations problématiques, dont celle-ci : un pneu trop usé qui a éclaté alors que le véhicule roulait à 50 km/h et provoqué les dommages illustrés ci-après. On n’ose imaginer le résultat à haute vitesse. (Photo: Steve Osborne, garagiste)



Plus d'exemples sont mentionnés dans cette édition d'octobre 2016 du magazine Le Garagiste:

<http://www.autosphere.ca/legaragiste/2016/10/26/garagiste-octobre-2016/>

1.5 Cette problématique est également présente lors d'un achat d'un véhicule d'occasion de plusieurs années. Ce type de véhicule est souvent plus à la portée d'un jeune lors du premier achat d'un véhicule. Il est à noter que ces achats se font de plus en plus entre particuliers et pas nécessairement par l'intermédiaire d'un commerçant. Dans le cadre d'une expertise demandée en 2016 au CAA-Québec par des parents confrontés au premier achat surprise fait par leur ado, le résultat est encore clair et criant (voir annexe A). Le véhicule est resté remisé dans la cour des parents jusqu'à sa vente à un recycleur. En d'autres circonstances, ce véhicule aurait roulé sur nos routes et dans nos villes avec tous les risques qu'il générerait.

1.6 Un véhicule en mauvais état est possiblement problématique, mais aussi illégal :

La nécessité de maintenir son véhicule en un état sécuritaire pour tous n'est pas seulement une bonne pratique de bon automobiliste, c'est aussi une obligation légale en raison justement de l'impact reconnu du point de vue de la sécurité routière. C'est pourquoi le *Code de la sécurité routière* du Québec prévoit que le propriétaire du véhicule immatriculé à son nom doit s'assurer que:

- a) Tout équipement visé au présent code doit être tenu constamment en bon état de fonctionnement. (Article 213)
- b) Les phares blancs prescrits au présent chapitre doivent être solidement fixés au véhicule et ajustés de façon à donner, dans des conditions atmosphériques normales et sur une route horizontale, **un éclairage permettant au conducteur du véhicule de distinguer une personne ou un objet à une distance de 150 mètres.** (Article 235)
- c) Tout véhicule routier doit être muni d'au moins un système de freins **suffisamment puissant pour immobiliser rapidement le véhicule** en cas d'urgence et le retenir quand il est immobilisé. (Article 242)
- d) Nul ne peut enlever ou faire enlever, modifier ou faire modifier ou mettre ou faire mettre hors d'usage une **ceinture de sécurité** dont sont équipés les sièges d'un véhicule routier. (Article 250)

- e) Tout véhicule automobile doit être muni **d'un système d'échappement conforme** aux normes établies par règlement. (Article 258)
- f) **Le pare-brise et les vitres** d'un véhicule automobile doivent être conformes aux normes établies par règlement pour assurer la visibilité du conducteur. (Article 265)
- g) Lorsqu'un véhicule routier a été muni originairement de **pare-chocs** par le fabricant, ceux-ci doivent être maintenus solidement à la partie du véhicule conçu à cette fin. (Article 269)
- h) Tout véhicule routier doit être muni de **pneus conformes** aux normes établies par règlement. (Article 270)

Une des problématiques réside dans le fait que les forces policières n'ont pas le temps et les ressources nécessaires pour faire respecter suffisamment ces dispositions, même lorsque c'est évident. Cette approche est encore plus inefficace lorsque le danger est caché (suspension inadéquate, freins usés, équipement de sécurité désactivé...).



(Ce véhicule, un Dodge Dakota d'année modèle 2000, a malheureusement entraîné la mort en 2016. Les freins usés et détériorés ont contribué à cet accident mortel. Est-ce qu'une inspection aurait pu prévenir ou minimiser cet accident mortel? Personne ne le saura, mais peut-être...)

2. L'étendue potentielle de la problématique:

Au 31 décembre 2015 selon le bilan statistique de la SAAQ, on note que :

- Ensemble du parc de véhicules : 6 310 810 (+1.1%/2014)
- Véhicules légers (automobiles et camions) d'utilisation de promenade, institutionnelle, professionnelle ou commerciale **en circulation** : 5 050 504
- Âge moyen de ce parc de véhicules légers : 7,4 ans.
- Véhicules légers de 8 ans ou plus : 2 004 726

Tel que mentionné précédemment, on parle maintenant de plus de deux millions de

véhicules légers de 8 ans et plus sur les routes du Québec en 2015, soit près de 40 % du parc total de véhicules légers. Ceci représente une augmentation de 69 712 véhicules par rapport à 2014. De plus, l'âge moyen continue d'augmenter et il est anticipé que cette tendance va continuer en raison d'une durabilité accrue des véhicules.

L'expérience des garagistes est à l'effet que l'entretien d'un véhicule soulève peu de problèmes durant la période de garantie du véhicule et suivant les quelques années subséquentes. Toutefois, considérant la moyenne reconnue de 20 000 km par année de distance parcourue par un véhicule au Québec, la barre que représente l'expiration des dernières garanties sur certaines pièces, souvent entre 130 000 et 160 000 km parcourus, est atteinte ou dépassée lorsque le véhicule atteint 8 ans d'âge. Les besoins de réparations et de remplacement des pièces atteignant leur fin de vie utile sont alors plus présents. De plus, ces véhicules sont aussi les plus susceptibles d'avoir fait l'objet de modifications qui peuvent affecter la sécurité du véhicule et de ses passagers ainsi que pour les autres usagers de la route et des pistes cyclables ou trottoirs à proximité.

Encore une fois, soyons clairs. Tous les véhicules plus âgés ne sont pas nécessairement mal entretenus et au contraire certains, comme les véhicules de collection, sont particulièrement bien entretenus. Toutefois, les constats mentionnés précédemment indiquent que trop sont encore à risque et pas seulement pour leurs propriétaires et leurs passagers.



(L'état de ce véhicule, une Ford Focus d'année modèle 2002, a contribué à un accident mortel en 2015. L'inspection post accident a démontré un frein corrodé, une structure très affaiblie par la corrosion et les pneus usés à la corde. Est-ce qu'une inspection aurait pu prévenir ou minimiser cet accident mortel? Personne ne le saura, mais peut-être...)

3. Ailleurs dans le monde :

Une question légitime qui est régulièrement soulevée est de savoir si cette problématique est gérée de façon différente par d'autres provinces ou états. La fiche sur la sécurité des véhicules fournie pour les fins de la consultation publique sur le site de la SAAQ est malheureusement silencieuse sur ce point. La réponse est que l'absence de tout contrôle systémique du Québec pour ces véhicules légers est une situation unique dans tout l'est de

l'Amérique du Nord et par rapport à l'Union européenne également. De façon plus précise, la situation est comme suit :

3.1 Au Canada :

Six provinces canadiennes appliquent déjà un programme systématique d'inspection des véhicules légers. **Cinq provinces imposent une inspection mécanique de sécurité et de contrôle de la fonctionnalité du système d'échappement et du convertisseur catalytique et une autre impose tant une inspection mécanique de sécurité qu'une inspection périodique des systèmes de contrôle des émissions (OBDII). Ces provinces sont :**

- **Nouvelle-Écosse** : Inspection mécanique de sécurité aux 2 ans pour les véhicules de 3 ans ou plus. Une preuve d'inspection requise lors d'une transaction.
- **Île-du-Prince-Édouard** : Inspection mécanique de sécurité annuelle pour tous les véhicules. Une preuve d'inspection requise lors d'une transaction.
- **Nouveau-Brunswick** : Inspection mécanique de sécurité annuelle pour tous les véhicules. Une preuve d'inspection requise lors d'une transaction.
- **Terre-Neuve-et-Labrador** : Inspection mécanique de sécurité requise lors de la revente d'un véhicule.
- **Ontario** : Inspection mécanique de sécurité pour tous les véhicules lors d'une transaction. Inspection obligatoire des systèmes de contrôle des émissions (OBDII) aux 2 ans pour les véhicules de 7 ans et plus en vertu du programme Air pur.
- **Manitoba** : Inspection mécanique de sécurité requise lors de la revente d'un véhicule.

Il est intéressant de noter que l'Ontario a établi de nouvelles normes de sécurité en matière d'inspection des véhicules d'occasion. En effet, le ministère des Transports a amendé les normes de sécurité en matière d'inspection des véhicules d'occasion en Ontario le 1^{er} juillet 2016. La norme établit les composantes et les systèmes des véhicules qui doivent être vérifiés pendant les inspections effectuées dans les centres d'inspection des véhicules automobiles, autorisés ainsi que les normes à respecter pour qu'un véhicule soit considéré comme conforme aux normes de sécurité et qu'il puisse obtenir un certificat de sécurité. **Ces nouvelles normes sont plus précises et portent sur plusieurs éléments essentiels lorsqu'on se préoccupe de sécurité des véhicules plus âgés, notamment :**

- Changements relatifs aux inspections du groupe motopropulseur, de la suspension et des freins;
- Nouvelles exigences en matière de direction, d'instruments et d'éclairage;

- Modifications aux systèmes électriques et à la carrosserie;
- Exigences plus strictes en matière de pneus.

Ces changements découlent des amendements apportés à la norme d'inspection des véhicules de tourisme et des véhicules utilitaires légers, énoncés dans le Règlement 611 adopté en vertu du *Code de la route* de l'Ontario. Pas loin comme exemple...

3.2 L'est des États-Unis et du Canada :

Il est intéressant de noter que tous les états américains limitrophes du Québec ont également des programmes d'inspection des véhicules légers sous une forme ou une autre. Le retard du Québec saute aux yeux, car tous exigent une forme d'inspection de sécurité mécanique pour les véhicules légers immatriculés dans leur état ou province. Comme une image vaut mille mots:



3.4 L'Union européenne :

Depuis 1996, une directive aux pays membres de l'Union européenne les invite à avoir un programme d'inspection mécanique obligatoire et périodique pour tous les véhicules. Ce programme doit évaluer les émissions polluantes et l'état mécanique des véhicules, et ce, aux deux ans à partir de la quatrième année. Il est à noter que :

- Cette directive fut non seulement renouvelée, mais elle fut aussi bonifiée récemment par l'Union européenne, soit le 3 avril 2014, après une longue période de consultation ayant débuté en 2011.
- Un grand nombre de pays, au moins 15, atteignent ces objectifs et plusieurs les dépassent avec une inspection à partir de la troisième année.
- Le Royaume-Uni, la France et la Norvège sont des leaders en matière d'inspection des véhicules, notamment au regard de la sécurité des véhicules.

Selon la nouvelle directive de l'Union européenne, **le contrôle technique fait partie d'un dispositif systémique conçu pour que les véhicules soient maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité** et de la protection de l'environnement **tout au long de leur vie utile.**

Il serait par ailleurs téméraire de prétendre que les véhicules conçus pour ces pays sont si différents des nôtres ou encore que l'état des routes et le climat sont si différents sur l'ensemble du territoire de l'Union pour croire que le besoin pour des contrôles techniques ne serait pas semblable ici.



(L'état de ce véhicule, une Honda Civic d'année modèle 2001, a contribué à un accident mortel en 2016. L'inspection post accident a démontré que la défaillance des pistons et la fuite d'huile à frein sur les garnitures sont des facteurs. Est-ce qu'une inspection avant aurait pu prévenir ou minimiser cet accident mortel? Personne ne le saura, mais peut-être...)

4. Nos recommandations:

4.1 Opérations minoues - Recommandation d'application immédiate ou aussitôt que possible :

Nous recommandons une augmentation importante du nombre d'opérations minoues tout au long de l'année et, à tout le moins, pour toutes les grandes régions du Québec. Une grille d'analyse suffisamment élaborée pour ce type de contrôle technique, mais uniforme permettrait d'assurer l'inspection d'un minimum de composants. L'inspection en période hivernale étant plus difficile, une grille ajustée pourrait être utilisée afin d'identifier les cas pour une inspection plus complète en garage autorisé par la SAAQ. Un rapport annuel pour l'ensemble des régions pourrait être compilé et rendu public par la SAAQ. Une multiplication importante de ces opérations comporte de nombreux avantages :

- Peut être mis en œuvre dans le cadre législatif et réglementaire actuel;
- Permettrait d'établir une meilleure base d'analyse permettant de déterminer si les résultats des opérations minoues précédentes sont anecdotiques ou des indicateurs valables.
- Permettrait de sensibiliser l'ensemble des propriétaires de véhicules, car les résultats de ces opérations sont bien médiatisés.

Par ailleurs et tel que le recommande la TCEVRQ, il serait très facile d'inclure une inspection des émissions de ces véhicules à l'aide des systèmes OBDII déjà présents sur les véhicules. Le coût additionnel généré par ce volet pourrait fort probablement se qualifier pour une compensation à même le Fonds Vert.

4.2 Mise en place d'un groupe de travail SAAQ/MTMDET/Industrie/ Associations représentatives d'automobilistes - court terme :

Ce comité pourrait :

- Offrir la perspective de l'industrie et des automobilistes quant à la grille de contrôle technique à être utilisée;
- Offrir des suggestions afin de favoriser l'acceptabilité sociale de ces opérations néanmoins coercitive;

- À la lumière des résultats des opérations minoues après 24 mois, amorcer s’il y a lieu des échanges sur la nécessité et la portée d’un programme plus systémique de contrôle technique pour des fins de sécurité routière que ce soit à la revente ou sur une autre modalité considérant les expériences déjà bien établies ailleurs.

Dans l’éventualité où le gouvernement jugerait qu’une approche plus intégrée incluant l’inspection des émissions devrait être considérée, la composition du groupe de travail pourrait inclure des partenaires du MDDELCC.

5. Conclusion:

La TCEVRQ croit toujours que la mise en place d’un programme systémique d’inspection de sécurité et des émissions des véhicules légers de 8 ans et plus lors de la revente du véhicule (PIESVA8+) est l’approche qui devrait ultimement être favorisée afin de se rapprocher du minimum déjà en place dans l’est de l’Amérique du Nord. Par ailleurs, des mesures intermédiaires telles que suggérées pourraient, si elles étaient mises en place rapidement, permettre une meilleure compréhension des enjeux et des mesures requises et appropriées pour, selon nous, mieux gérer cette problématique de sécurité routière des véhicules légers plus vieux et ceci jusqu’à la fin de leur vie utile. Finalement, on se rappelle aussi qu’un véhicule en bon état consomme aussi moins d’essence et a moins d’émissions polluantes. Un véritable bouquet d’avantages pour la société québécoise dans son ensemble.

TCEVRQ

Membres de la TCEVRQ: Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV); Association canadienne des industries du recyclage (ACIR); Association des concessionnaires de véhicules de loisirs du Québec (ACVLQ); Association des industries de l’automobile du Canada (AIA-Canada); Association des mandataires en vérification mécanique du Québec (ASMAVERMEQ); Association des marchands Canadian Tire du Québec; Association des marchands de véhicules d’occasion du Québec (AMVOQ); Association des recycleurs de pièces d’autos et de camions au Québec (ARPAC); Association sectorielle paritaire services automobiles (Auto Prévention); Association des services de l’automobile du Québec (ASA); Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec (ASPMQ); Automobile et Touring Club du Québec (CAA-Québec); Comité sectoriel de la main-d’œuvre des services automobiles (CSMO-AUTO); Conseil provincial des comités paritaires de l’industrie des services automobiles (CPCPA); Constructeurs mondiaux d’automobiles du Canada (CMAC); Corporation des carrossiers professionnels du Québec (CCPQ); Corporation des concessionnaires d’automobiles du Québec (CCAQ); Fondation québécoise en environnement (FQE); Société de Gestion des huiles usagées (SOGHU).

ANNEXE 1
Résumé d'un rapport d'expertise du CAA-Québec fait en 2016



Les jeunes acheteurs d'un premier véhicule
« Trop souvent vulnérables »

CAA-Québec, soucieux de défendre l'intérêt de ses membres comme consommateurs automobilistes offre de nombreux services, dont ceux de son département des services-conseils automobiles ainsi que différents programmes de médiation.

CAA-Québec est donc très bien placé pour constater que malheureusement trop de jeunes jettent leur dévolu trop rapidement sur un véhicule sans avoir pris les précautions nécessaires, dont principalement la vérification du véhicule avant l'achat.

Fréquemment, nous effectuons des travaux d'expertise qui nous prouvent qu'une vérification avant l'achat, particulièrement lorsque la transaction est liée à l'acquisition d'un véhicule de plus de 8 ans, permettrait d'éviter l'achat d'une automobile non sécuritaire, et également des pertes financières considérables pour ces jeunes.

Voici à titre d'exemple le bilan d'une vérification complète d'un véhicule acheté par un jeune automobiliste au cours de l'été 2016.

Véhicule : Berline européenne de l'année 1999

Nos Constats :

- **Les longerons et le berceau avant sont dans un état acceptable et la suspension arrière est fixée dans des endroits de la structure qui sont aussi dans un état convenable et acceptable.**
- **Par contre, les endroits où doivent être placés les bras métalliques des ponts élévateurs utilisés par les garages sont dans un piètre état (l'un est corrodé et l'autre est absent).**

Ce véhicule doit être soulevé (pont de levage) à l'aide d'un élévateur à RAIL.

- **Le plancher ne présente pas d'orifice, mais les réparations sont de piètre qualité (réparations à refaire éventuellement).**

- Il y a des fuites d'huile très visibles au niveau du moteur et de la transmission.
- Le silencieux doit être remplacé. Il est maintenu par de la broche et il est dangereusement perforé.
- Les canalisations du système de freinage sont aussi corrodées (risques d'éclatement et perte de freinage).

Également, selon les normes de la Société de l'assurance automobile du Québec, ce véhicule présente plusieurs non-conformités

- **La suspension abaissée n'est pas conforme.**
- **Le siège du conducteur est non-conforme, car le système de réglage est inopérant.**
- **Le système de sécurité des coussins gonflables est inopérant et une lampe témoin l'indique au tableau de bord.**
- **Les feux d'indication de virage avant et arrière sont teintés à une pellicule.**
- **Le frein de stationnement arrière ne fonctionne pas à la roue arrière droite.**

En conclusion, Ce véhicule comporte plusieurs éléments mécaniques non conformes qui peuvent grandement affecter la sécurité du véhicule.

- **Particulièrement, la suspension abaissée peut affecter la stabilité du véhicule en certaines conditions de conduite.**
 - **Les systèmes de sécurité qui sont non fonctionnels (coussins gonflables).**
 - **Le système d'échappement perforé qui peut provoquer l'entrée de gaz toxique à l'intérieur de l'habitacle.**
 - **Les feux de direction dont les lentilles sont teintées.**
 - **Le siège du conducteur dont le mécanisme de réglage est non-fonctionnel.**
-