



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le mardi 17 février 2015 — Vol. 44 N° 16

Consultations particulières sur le projet de loi n° 25 — Loi transférant au président de l'Office de la protection du consommateur la responsabilité de la délivrance des licences de commerçant et de recycleur de véhicules routiers

**Président de l'Assemblée nationale :
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 17 février 2015 — Vol. 44 N° 16

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Robert Poëti	1
Mme Martine Ouellet	2
M. Claude Surprenant	2
Auditions	3
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)	3
Corporation des carrossiers professionnels du Québec (CCPQ)	9
Association pour la protection des automobilistes (APA)	14
Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec (AMVOQ)	18
Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ)	23
Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions inc. (ARPAC)	29

Autres intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Simon Jolin-Barrette

M. Sylvain Roy

- * M. André Bélisle, AQLPA
- * M. Bernard Roy, idem
- * M. Michel Bourbeau, CCPQ
- * M. Simon-Pierre Diamond, idem
- * M. George Iny, APA
- * Mme Ginette Galarneau, présidente de l'Office de la protection du consommateur
- * M. Steeve De Marchi, AMVOQ
- * M. Richard Cliche, idem
- * M. Thomas Roberge, idem
- * M. Jacques Béchar, CCAQ
- * M. Frédéric Morin, idem
- * M. Marc Nadeau, idem
- * M. Simon Matte, ARPAC
- * M. Stéphane Gravel, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 17 février 2015 — Vol. 44 N° 16

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 25 — Loi transférant
au président de l'Office de la protection du consommateur la
responsabilité de la délivrance des licences de commerçant
et de recycleur de véhicules routiers**

(Dix heures cinq minutes)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires, ce que je vais m'empresse de faire.

La commission est réunie afin de procéder à des auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 25, Loi transférant au président de l'Office de la protection du consommateur la responsabilité de la délivrance des licences de commerçant et de recycleur de véhicules routiers.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Non, M. le Président, il n'y a pas de remplacement.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la secrétaire. Alors, voici l'ordre du jour de ce matin. Nous allons débiter par des remarques préliminaires. Par la suite, nous entendrons les groupes suivants : l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique et la Corporation des carrossiers professionnels du Québec.

Remarques préliminaires

Alors, nous commençons par les remarques préliminaires, et je cède la parole à M. le ministre.

M. Robert Poëti

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, bienvenue à tout le monde à cette première partie de ce projet de loi là. Merci déjà de votre présence, votre collaboration. Bienvenue aux gens qui sont là aussi.

Avant toute chose, je salue les représentants des divers groupes, regroupements et associations qui se sont rendus disponibles pour partager leurs opinions, leurs préoccupations et leurs suggestions à propos du projet de loi n° 25. Votre contribution me semble essentielle pour mener à bien cette étude. Soyez assurés que nous vous écouterons avec attention et intérêt.

Laissez-moi vous rappeler que l'essentiel de ce projet de loi, que j'ai déposé le 28 novembre dernier, comme vous le savez, il porte sur le transfert d'un organisme à un autre de la responsabilité suivante, c'est-à-dire la gestion des licences de commerçant et de recycleur de véhicules routiers. Au moment où je vous parle, c'est la Société de l'assurance automobile du Québec qui gère ces quelque 5 880 licences. La ministre de la Justice et ministre responsable de l'Office de la protection du consommateur et moi souhaitons que ce mandat soit transféré à l'office. C'est ce dernier organisme qui non seulement délivrerait et renouvellerait les permis de commerçant et de recycleur de véhicules routiers, mais aussi qui s'assurerait que leurs titulaires respectent leurs obligations et exercent leurs activités conformément à la loi.

• (10 h 10) •

En vertu de la Loi sur la protection du consommateur, l'office a des pouvoirs d'enquête et de contrôle plus vastes que la Société d'assurance automobile du Québec pour s'attaquer aux problèmes du marché. Concrètement, l'office a le pouvoir d'intervenir face au commerçant qui ne mène pas ses activités avec honnêteté et compétence, face au commerçant qui a été condamné pour des infractions criminelles ayant un lien avec ses activités commerciales et face au commerçant qui a été condamné pour des infractions à la Loi sur la protection du consommateur. L'organisme peut refuser de lui délivrer un permis, ou suspendre, ou même annuler son permis s'il est en vigueur. Le commerçant visé n'est alors plus en mesure, à ce moment-là, d'exercer ses activités légalement. Le consommateur, lui, s'en trouve mieux protégé.

Dans cet ordre d'idées, l'office serait à même de réaliser encore plus efficacement sa mission de protection des consommateurs québécois, il pourrait s'investir davantage dans un domaine d'activité qui demeure une source de préoccupations nombreuses et variées. Grand nombre de citoyens du Québec ont des questionnements ou vivent des difficultés liées au secteur de l'automobile. Pour illustrer le tout, je vous dirais que, pour l'année 2013-2014, l'office a reçu plus de 14 000 demandes de renseignements et quelque 3 300 plaintes. C'est clairement un sujet préoccupant.

Les regroupements de commerçants et de consommateurs qui se présenteront ici sont, j'en suis persuadé, fort conscients des problématiques qui ont cours dans le milieu et des retombées positives qui résulteraient d'un encadrement accru et d'un contrôle amplifié. Pensons notamment aux faux particuliers, ces commerçants qui vendent des véhicules en faisant croire à leurs clients qu'ils sont, justement, des particuliers. Les consommateurs qui font affaire avec eux sont privés de leurs droits, ils ne bénéficient pas, par exemple, de la garantie sur un véhicule d'occasion tel que la loi le prévoit. L'office pourrait réagir à un tel manquement en poursuivant les commerçants fautifs. Du point de vue de l'office, ceux qui mènent leurs activités sans avoir le permis requis commettent une infraction grave, ces cas sont traités de façon

prioritaire. Par la gestion des permis de commerçant et de recycleur de véhicules routiers, l'office aurait en main un atout supplémentaire pour encadrer les transactions. Cette organisation pourrait exercer une surveillance plus juste et sanctionner... Excusez-moi. L'office aurait en main un atout supplémentaire pour encadrer les transactions. Cette organisation pourrait exercer une surveillance plus juste et sanctionner, au besoin, les commerçants qui ne respecteraient pas la loi. Les amendes que pourraient se voir imposer les commerçants condamnés seraient d'ailleurs beaucoup plus importantes.

Le transfert de responsabilité de la Société d'assurance automobile du Québec à l'office ne serait pas seulement à l'avantage des consommateurs, concessionnaires de véhicules neufs, marchands de véhicules d'occasion, recycleurs et vendeurs de pièces provenant de véhicules démontés en tireront, eux aussi, assurément un profit. Les représentants des différentes associations de commerçants du secteur des véhicules routiers seront d'accord avec moi, une veille renforcée et constante et l'étendue des pouvoirs d'intervention dont profite l'office auront des effets bénéfiques sur le marché. Les commerçants feraient des affaires dans un secteur d'activité plus sain, et ceux qui agiraient en tout respect des règles établies seraient en mesure de mieux se démarquer. On peut également envisager que, les pratiques du secteur des véhicules routiers devenant plus saines, celui-ci profiterait d'une meilleure image au sein de la population, ce qui ne peut être, disons-le, qu'à l'avantage de tous les commerçants.

Le projet de loi n° 25 se veut une réponse aux besoins et aux préoccupations des différents acteurs du milieu des véhicules routiers. À ce sujet, nous voulons les entendre, nous voulons vous entendre afin qu'au bout du compte les mesures adoptées tiennent compte de votre réalité et soient conformes à vos attentes.

L'office surveille déjà de nombreux secteurs d'activité, dont la vente, la location de véhicules; il est totalement approprié que la gestion des licences dans ce domaine soit sous la responsabilité de cet organisme. Vous le savez peut-être, l'office est également fort d'une solide expérience en matière de gestion de permis. Il a la charge de délivrer plus de 13 000 permis et certificats.

En terminant, M. le Président, les consultations nous permettront de recueillir une information précieuse. Davantage je remercie tous les groupes et toutes les personnes qui contribueront au cheminement du projet de loi n° 25 et qui feront en sorte que le changement sera en tous points favorable aux consommateurs et aux commerçants qui font des affaires dans le domaine des véhicules routiers au Québec. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. J'invite maintenant la porte-parole de l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon, à faire ses remarques préliminaires.

Mme Martine Ouellet

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Donc, dans un premier temps, saluer le ministre des Transports, saluer ses collègues et saluer les collègues de la CAQ; saluer également mon collègue député de Matane-Matapédia.

Donc, nous voilà ici aujourd'hui pour un projet de loi concernant la délivrance des licences pour les recycleurs de véhicules routiers, donc un projet de loi qui, je vous dirais, dans un premier temps semble un peu administratif, mais qui concerne quand même plusieurs groupes au Québec. D'ailleurs, je voudrais remercier les groupes qui ont accepté de venir en commission parlementaire nous faire leurs commentaires, il y en a six : l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique; la Corporation des carrossiers professionnels du Québec; le troisième, l'Association pour la protection des automobilistes; le quatrième, l'Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec; le cinquième, la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec; et finalement l'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions.

Nous avons demandé, puis je crois, là, que ça a été accepté, là, un briefing technique, M. le Président, parce que vous comprendrez que, dans un sujet comme celui-là... Là, on parle de 5 880 licences du côté des recycleurs, mais peut-être avoir un portrait, là, un peu plus détaillé, avoir un peu plus d'information aussi du pourquoi ce transfert-là de la SAAQ à l'Office de protection du consommateur. Donc, je pense, ça va nous permettre de comprendre, là, plus l'objet de ce projet de loi là. Et nous abordons, là, l'étude ce projet de loi là avec beaucoup d'ouverture. Je vous dirais, là, les questions vont surtout être des questions plus d'ordre technique, d'information, de portrait de situation pour comprendre, là, les enjeux qui sont sous-jacents, là, à ce projet de loi là.

Donc, je pense que ça va être intéressant d'entendre les différents groupes qui vont venir toute la journée. Je pense qu'on en a pour une journée à entendre les groupes et qu'ensuite... je pense que rapidement nous devrions avoir accès au briefing technique et donc pouvoir mieux comprendre de la part de la SAAQ et de l'office de protection des consommateurs comment ils pensent faire ce transfert-là et les avantages et les inconvénients liés à ce transfert-là. Mais nous abordons ce projet de loi là, là, avec beaucoup d'ouverture, et je pense que ça va être des questions essentiellement techniques, là, qui vont être posées.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. Je passe maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition, M. le député de Groulx.

M. Claude Surprenant

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, je salue d'abord le ministre des Transports et ses collègues du parti au pouvoir. Mes collègues de l'opposition également, je les salue. Et puis je remercie les groupes, là, de tour à tour venir présenter leurs mémoires et répondre aux questions qu'on pourra bien leur poser.

Alors, ce projet de loi, donc, porte sur un transfert de responsabilité de la Société de l'assurance automobile du Québec à l'Office de la protection du consommateur. Il vise à ce que l'office gère les licences de commerçant et de recycleur

de véhicules routiers, responsabilité qu'a toujours assurée la SAAQ jusqu'ici. Or, cette responsabilité est peu en lien avec la mission de la SAAQ. Tant la SAAQ que l'office proposent le transfert de cette compétence à l'office, elle qui intervient déjà dans le secteur automobile.

Depuis plusieurs années, l'industrie demande ces modifications législatives. Pour l'Office de protection du consommateur, le système actuel manque d'encadrement et pénalise trop souvent les consommateurs. Le transfert réglerait une bonne partie du problème et serait bénéfique pour les consommateurs.

Alors donc, le phénomène des faux particuliers est d'ailleurs l'une des principales conséquences du manque de surveillance. Ces faux particuliers vendent des véhicules en se présentant comme de simples individus, sans permis, ce qui prive les acheteurs de toutes les protections et les garanties prévues par la loi. Chaque année, donc, c'est l'OPC qui reçoit des centaines de plaintes reliées à la vente, revente et au recyclage des véhicules. Donc, nous sommes très heureux aujourd'hui, mon collègue du comté de Borduas et moi, de participer à cette commission et puis de tenter d'établir des conditions qui vont être favorables au commerce des véhicules usagés. Merci, M. le Président.

Auditions

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. Alors, nous passons maintenant aux échanges avec nos invités. Alors, je souhaite la bienvenue à notre premier groupe d'invités, il s'agit de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique. Je vous demande de bien vouloir, dans votre présentation, commencer par vous présenter et la personne qui vous accompagne. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation, par la suite nous procéderons à un échange avec les membres de la commission. Alors, je vous cède la parole.

Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)

M. Bélisle (André) : Merci, M. le Président. Bonjour, tout le monde. Merci de nous accueillir. Bonjour, M. le ministre et les représentants et représentantes de tous les partis. Alors, je m'appelle André Bélisle, je suis président de l'AQLPA. Je suis là depuis maintenant 33 ans. Et Bernard Roy est notre directeur général. Nous allons partager la présentation en deux. Pour nous, il est important, dans la question que vous abordez ou que nous abordons, si vous le permettez, de faire ressortir les impacts ou l'importance des questions environnementales dans ça, et c'est ce qu'on va vous présenter rapidement.

Tout d'abord, l'AQLPA, que je représente, est un des plus vieux groupes environnementaux au Québec, on existe depuis juillet 1982. On a pour objectif de promouvoir des actions, des aménagements, des idées conformes aux principes de développement durable, on vise à regrouper des associations environnementales et paraenvironnementales pour lutter contre la pollution atmosphérique, leurs sources et leurs conséquences. Comme je dis régulièrement, avant de prendre position sur un dossier, quel qu'il soit, on en prend bien connaissance. Et, si on a à s'opposer, bien on arrive aussi avec une proposition. Jamais on ne s'opposera sans avoir une alternative à proposer.

L'AQLPA a développé au Québec des approches novatrices dans l'atteinte d'objectifs environnementaux par toutes sortes de moyens incitatifs fondés sur le partenariat. On va en parler tantôt avec le projet Un air d'avenir, qui favorisait l'inspection, l'entretien et l'efficacité des véhicules routiers, qui n'est toujours pas fait au Québec, et l'inspection mécanique des véhicules, qui pourrait contribuer à protéger l'environnement et protéger la santé et la sécurité des gens. Nos membres siègent sur toutes sortes de tables. Je ne les nommerai pas toutes parce qu'en 33 ans vous comprendrez que ce serait long, et ce n'est pas le but de notre présentation. On est intervenus sur plusieurs projets énergétiques devant toutes sortes de forums pour renforcer les instruments de régulation et de planification, afin de favoriser une stratégie de gestion à long terme des choix énergétiques, incluant le développement de sources d'énergie moins polluantes, la conservation et l'efficacité énergétique.

Donc, j'ai fait une présentation sommaire, si vous voulez, de l'AQLPA. Je vais céder maintenant la parole à mon partenaire et directeur général, Bernard Roy.

• (10 h 20) •

M. Roy (Bernard) : Oui. C'est forte de l'expérience et des connaissances acquises dans ses projets et programmes comme Un air d'avenir, qui a été mentionné, comme Faites de l'air! que l'AQLPA est heureuse de contribuer à la réflexion des membres de la Commission des transports et de l'environnement au sujet du projet de loi n° 25 transférant au président de l'Office de protection du consommateur, l'OPC, la responsabilité de la délivrance des licences de commerçant et de recycleur de véhicules routiers.

Sachant votre temps précieux, nous tenterons ici d'être assez succincts et irons directement à l'essentiel en vous présentant d'abord nos principales recommandations — elles sont au nombre de trois — et évidemment la période de questions permettra de compléter l'information, s'il y a lieu. Au niveau de nos recommandations, la première, il serait souhaitable que le MDDELCC, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques, soit aussi partie prenante dans le changement de la responsabilité de la SAAQ vers l'OPC. Il serait souhaitable d'ajouter à l'article 260.26, après le mot «vend» et avant les mots «des véhicules routiers», les mots «ou mets à la disposition pour la vente des pièces». Et il serait souhaitable de s'assurer qu'aucun pouvoir d'autodiscipline n'incombe à une ou quelques associations en matière de lois et de normes à respecter, particulièrement en matière d'environnement, sans un strict contrôle du législateur.

Juste avant d'aller un peu plus loin au niveau de l'explication de nos recommandations, un petit rappel en arrière. Le programme Faites de l'air!, c'est en 2003 que l'AQLPA présentait et mettait en place la première mouture du

programme Faites de l'air!, et ce, avec le soutien d'Environnement Canada et de plusieurs autres partenaires, dont l'AMT, l'Agence métropolitaine de transport, et, à ce moment-là, l'offre avait été développée sur les territoires de la Communauté urbaine de Montréal et de la ville de Québec. Entre 2003 et 2014, c'est au total environ 55 000 véhicules qui ont été retirés de la route au profit de modes alternatifs à l'auto solo. Sa performance remarquable pendant la période 2009-2011 en particulier, soit plus de 40 000 véhicules recyclés, lui a permis de mériter à l'AQLPA un prestigieux Phénix de l'environnement dans la catégorie Adaptation et lutte aux changements climatiques, prix remis par le MDDEP à l'époque pour l'excellence du programme. En favorisant le retrait et le recyclage des véhicules les plus vieux et les plus polluants, le programme contribue à la réalisation d'importants bénéfices environnementaux, sociaux et économiques. Environ 615 000 \$ cumulativement, c'est ce qu'on estime la valeur de la réduction des gaz à effet de serre et de différents autres polluants atmosphériques.

Ce succès-là, il est basé essentiellement sur un réseau de partenaires. Plus de 400 partenaires, au gré des années, ont participé au succès de Faites de l'air!. Ça inclut les sociétés de transport, les villes, les détaillants, les concessionnaires et aussi plus ou moins 120 recycleurs qui sont partenaires dans le cadre du programme — c'est un programme de recyclage, Faites de l'air! — et environ 60 % de ceux-ci sont membres de l'ARPAC, et 40 % de ceux-ci ne le sont pas. Une entente signée avec nos recycleurs couvrirait différents éléments, et je vous en nomme quelques-uns : que les véhicules recueillis grâce au programme ne peuvent être remis en circulation; qu'il détient une licence de commerçant recycleur en règle; qu'il se conforme à la réglementation municipale; qu'il se conforme au *Guide de bonnes pratiques pour la gestion des véhicules hors d'usage*; qu'il détient une couverture d'assurance responsabilité adéquate; et qu'il recycle dans le strict respect de l'environnement les carcasses automobiles fournies dans le cadre de l'entente. On a toujours eu, l'AQLPA, de bonnes relations avec nos partenaires, qu'ils soient ou pas membres de l'ARPAC, et l'AQLPA s'est toujours réservé le droit de façon rigoureuse d'appliquer les clauses du contrat et d'annuler une entente, au besoin, si on prenait objectivement connaissance de faits qui contredisaient les clauses contenues dans l'entente qu'on avait signée préalablement avec nos partenaires recycleurs.

L'inspection et l'entretien des véhicules automobiles. C'est depuis les années 90 que l'AQLPA est impliquée au niveau de l'entretien des véhicules et particulièrement au niveau de faire la promotion de l'instauration d'un PIEVA. C'est près de 20 % du parc automobile, un peu plus de 1 million de véhicules, qui circulent dans la province avec un système antipollution défaillant et plus de 30 % des véhicules qui ont le témoin d'anomalie moteur, ce que nous, on appelle le TAM, ce que communément on appelle le «check engine», en bon français, donc le témoin d'anomalie moteur, allumé, ce qui signifie un mauvais fonctionnement moteur et ce qui augmente également la consommation de carburant du véhicule.

Les avantages d'un bon entretien sont d'abord au chapitre de la santé. Rappelons que l'Association médicale canadienne évalue les dommages économiques générés par la pollution de l'air, en lien avec la santé, à plus de 2 milliards de dollars pour le Québec en 2008, et cela pourrait s'élever à plus de 63 milliards de dollars en 2031. Dans une évaluation similaire réalisée cette fois par l'Institut national de santé publique, l'INSPQ, on estime que l'exposition de l'ensemble des Québécoises et des Québécois aux matières particulaires, à l'ozone et au N₂O... ou plutôt, excusez-moi, au NO₂, oui, serait reliée à 1 974 décès prématurés, ce qui constituerait, selon les auteurs, une estimation conservatrice. La valeur monétaire totale de ces impacts sanitaires, mortalité prématurée et augmentation de fréquence des visites aux urgences pour des problèmes respiratoires, cardiaques, des symptômes d'asthme et de bronchite infantile, tout ça est estimé par l'INSPQ à 9,5 milliards annuellement.

En matière de sécurité, les coroners et la Sûreté du Québec constatent trop souvent qu'un véhicule en mauvaise condition est la cause de graves accidents. En outre, de trop nombreuses pannes sur le réseau routier augmentent les émissions polluantes et entraînent d'importantes pertes économiques. Les coûts économiques associés à la congestion sont passés de 50 millions en 1993 à 1,4 milliard en 2003. La congestion est causée par le nombre élevé de véhicules qui circulent sur les routes mais aussi par les nombreuses pannes occasionnées en raison d'un entretien déficient des véhicules. Un véhicule bien entretenu consomme moins d'essence et émet moins de GES et autres polluants, et il dure également plus longtemps sur les routes au Québec.

Je redonne la parole à M. Bélisle.

Le Président (M. Reid) : Oui. 30 secondes.

M. Bélisle (André) : Bien, trois recommandations. Première recommandation : Il serait souhaitable que le MDDELCC soit partie prenante dans le changement de la responsabilité de la SAAQ vers l'OPC. On est tout à fait d'accord avec la proposition du ministre des Transports. Par contre, pour nous, la participation du ministère de l'Environnement est essentielle. Recommandation 2 : Il serait souhaitable d'ajouter à l'article 260.26, après le mot «vend» et avant «des véhicules routiers», les mots «ou mets à la disposition pour la vente des pièces». Et recommandation 3 : Il serait souhaitable de s'assurer qu'aucun pouvoir d'autodiscipline n'incombe à une ou quelques associations en matière de lois et de normes à respecter, particulièrement en matière d'environnement, sans un strict contrôle du législateur, parce que le...

Le Président (M. Reid) : En terminant. En terminant, s'il vous plaît, parce qu'on a dépassé le temps.

M. Bélisle (André) : Conclusion finale en une phrase peut-être?

Le Président (M. Reid) : Bien, allez-y vite.

M. Bélisle (André) : O.K. Bien, il a été clairement démontré par le vérificateur général du Canada que les associations, quelles qu'elles soient, quand elles s'autodisciplinent, ont tendance à largement surestimer leur rendement ou le respect de l'environnement. Alors, dans ce sens-là, pour nous, ça devient important.

Le Président (M. Reid) : Merci. Je passe maintenant la parole au ministre pour les échanges avec les membres de la commission.

• (10 h 30) •

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, merci de votre présentation. Je dirais que votre présence est une valeur ajoutée au projet de loi qui est en place parce qu'elle apporte un autre volet que ce qu'il y a à l'intérieur du projet de loi, donc, lorsque vous soulevez le volet environnemental, sur lequel on travaille tous. D'ailleurs, vous allez être heureux de le savoir, et ma collègue de Vachon le sait très bien, nous sommes le premier gouvernement qui en a mis autant dans un premier mandat, tous mandats confondus, en transport collectif, on a des projets de 5 milliards de dollars qui s'installent en transport collectif. Donc, je pense que c'est une très bonne nouvelle pour les problèmes de congestion que vous soulevez. Et je suis convaincu que la façon de régler ces congestions-là, c'est essentiellement l'utilisation d'un transport collectif additionnel efficace, fiable et confortable dans les grandes régions, évidemment, où il y a la clientèle pour les utiliser. Donc, ça, c'est déjà une première bonne nouvelle.

Dans vos trois recommandations, je peux déjà vous rassurer, en fait, que vous allez avoir trois sur trois. C'est-à-dire que je vous assure que l'office travaille en concertation avec le ministère de l'Environnement sur une base permanente, justement sur les points que vous soulignez. Ici, on a évidemment la chance d'avoir l'adjointe parlementaire du ministre de l'Environnement, la députée de Vaudreuil, qui est avec nous, qui est témoin de vos demandes et de vos recommandations, et soyez assurés qu'elles seront transmises au ministre. Votre recommandation aussi, suggestion sur... en fait à l'effet que vous ne voudriez pas qu'il y ait de l'autodiscipline, ce ne sera pas le cas, ce n'est pas prévu dans le projet de loi. Alors, comprenez bien que ce n'est pas notre intention et ça n'apparaît pas au projet de loi. Et, dans votre autre suggestion à 260.26, c'est inclus déjà à l'intérieur des règles et du projet de loi.

Donc, je veux vous rassurer sur votre participation ici ce matin, je réitère que c'est une valeur ajoutée. La préoccupation de l'environnement doit toujours prendre sa place lorsqu'on légifère en matière de véhicules automobiles, de camionnage ou tout ce qui a un impact sur les GES. Alors, je vous remercie de votre présentation. Et comprenez que non seulement nous en tenons compte, mais je peux déjà vous donner des réponses positives à vos trois préoccupations que vous avez soulevées ce matin. Merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Oui, M. Bélisle, voulez-vous commenter?

M. Bélisle (André) : Oui. Bien, merci, M. le ministre, ça commence très bien la journée. Par contre, j'aimerais attirer votre attention sur le fait que ça fait plusieurs décennies qu'on nous parle d'améliorer le transport collectif pour réduire la pollution automobile, et là il y a un effort important, on voit, là, depuis quelques années, et particulièrement maintenant, mais ça n'effacera pas les 5 millions de véhicules qui roulent sur la route à tous les jours. Alors, il y a une préoccupation spéciale à s'assurer que ces véhicules-là rencontrent des normes minimales en termes d'émissions et en termes de sécurité, et ça, il faut porter une attention particulière là-dessus.

Et, comme disaient mon père puis mon grand-père, si tu veux que ça marche bien, la patente, bien il faut que tu l'entretiennes, et ça, ce n'est pas gagné d'avance parce que présentement on a, dans l'esprit des consommateurs, l'impression que le véhicule s'autoentretient et que tout est beau, pas de problème. Et c'est pour ça qu'on vous rappelait que 30 % des véhicules sur la route présentement ont le témoin d'anomalie moteur allumé, et, même s'ils vont chez le concessionnaire ou s'ils vont chez un réparateur, ils roulent avec ça. Et nous, on a fait quand même plusieurs dizaines de milliers d'inspections pour vous affirmer ce qu'on dit.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, on entend bien ce que vous dites, je souligne que nous avons l'adjointe parlementaire du ministre de l'Environnement qui est là. En tout respect, c'est 6 millions de véhicules, en plus, qu'on a au Québec actuellement. Et effectivement le transport collectif est, je pense, la soupape qui va dégager sur nos routes, et j'ai la forte conviction que les gens vont doucement faire le transfert de l'automobile au transport collectif; dans un premier temps, peut-être la deuxième voiture, abandonner la deuxième voiture ou se munir d'une deuxième voiture électrique, qui actuellement n'a pas la capacité, évidemment, en autonomie peut-être suffisante pour être la voiture principale, mais la deuxième pourrait devenir électrique. Et notre plan qui sera déposé au printemps sur l'électrification des transports va sûrement vous plaire et nous guider vers un avenir plus propre et plus clair, au Québec, en matière d'environnement.

Le Président (M. Reid) : Merci. Un commentaire?

M. Bélisle (André) : ...M. le ministre, et on va l'accueillir avec grand plaisir.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres... une intervention du côté gouvernemental? Merci. Je passe maintenant la parole à la porte-parole de l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bien, dans un premier temps, vous saluer, M. Bélisle, M. Roy, d'être venus nous présenter vos recommandations dans le cadre, là, du projet de loi sur la délivrance des licences.

Si je viens plus spécifiquement à vos recommandations, quand vous dites : «Il serait souhaitable que le [ministère de l'Environnement] soit partie prenante dans le changement de [...] responsabilité», qu'est-ce que vous avez en tête comme partie prenante? Qu'est-ce que vous voyez comme responsabilité au ministère de l'Environnement supplémentaire qui devrait être accordée? Et où est-ce qu'on devrait être plus vigilant?

M. Bélisle (André) : Bien, c'est surtout au point de la disposition des carcasses automobiles et du véhicule en fin de vie. Bon, il y a des efforts qui ont été faits, c'est sûr qu'on n'est plus dans les années 80 ou 90 où, là, on vidait l'huile direct à terre et des choses comme ça, mais il reste, par notre expérience... vu le programme Faites de l'air!, qui a quand même recyclé plus de 50 000 véhicules, on sait qu'il reste encore de mauvaises habitudes à gauche et à droite, un peu partout. Et, bien, le ministère de l'Environnement, c'est sa responsabilité de s'assurer que quiconque manipule des carcasses automobiles ou fasse des transactions avec des véhicules le fasse dans le respect des lois. Par exemple, on ne peut pas vendre un véhicule qui n'aurait pas de catalyseur ou un système antipollution non fonctionnel. Et en fin de vie le véhicule doit être défait de façon responsable, et tout ça doit être vérifié.

Alors, on pense que, si le ministère de l'Environnement est associé à l'Office de protection du consommateur, il y a une plus-value importante. Mais, si le ministère de l'Environnement n'est pas là, bien c'est lui qui est responsable de la loi, c'est lui qui a édicté les façons de faire, alors là il y a comme un trou qui se crée, et ça nous inquiète.

Mme Ouellet : Oui. Et c'est un peu en lien avec votre autre recommandation : «Il serait souhaitable de s'assurer qu'aucun pouvoir d'autodiscipline n'incombe à une ou [l'autre des] associations...» Je comprends, là, que ce n'est pas dans le projet de loi, mais, si je comprends bien votre recommandation, c'est parce que, pour qu'il n'y ait pas d'autodiscipline, il faut qu'on s'assure qu'on ait un encadrement réglementaire, mais pas seulement qu'un encadrement réglementaire, qu'on puisse avoir du monde qui font un suivi puis des inspections que les règlements sont appliqués. Donc, est-ce que c'est bien ce que je comprends de votre proposition? Parce que c'est certain que... En tout cas, moi, je n'ai pas vu ça souvent, là, la question de l'autodiscipline dans les lois, mais ça vient de facto si ensuite il n'y a pas les moyens au gouvernement de faire respecter les lois et règlements. J'aimerais vous entendre un petit peu plus sur ça.

M. Bélisle (André) : Oui. Bien, encore là, on en revient à une question de terrain. La loi peut prévoir bien des choses, mais, si on n'a pas les effectifs pour vérifier comment la loi est appliquée, des fois on a tendance à dire : Bien, c'est plus simple de demander aux associations quelconques, aux corporations en tout genre de faire leur auto-inspection. Et c'est ce que je disais tantôt, le vérificateur général du Canada a démontré que ça ne marchait pas, que cette façon de faire laissait libre cours au jovialisme corporatif qui nous dit que tout est beau dans le meilleur des mondes, mais, quand on va sur le terrain et qu'on regarde la réalité, bien on se rend compte qu'il y a une marge, là, il y a quand même... Et on l'a vu, nous, dans le programme Faites de l'air! qu'on a mené, on a vu des transactions qui n'auraient pas dû être, des transactions qu'on a dû dénoncer, on a vu des choses qui se sont passées au niveau de la disposition des pièces automobiles qui n'auraient pas dû arriver.

Et il y a un guide de bonnes pratiques qui dit que tout le monde devrait fonctionner comme ça et tout le monde doit l'appliquer. Bien, c'est bien beau, là, le guide de bonnes pratiques, là, mais il faut qu'il y ait de la vérification, et la vérification doit être faite par un tiers indépendant, sinon, là, on ouvre la porte au jovialisme environnemental.

Le Président (M. Reid) : Oui.

Mme Ouellet : Oui. Puis, la vérification par un tiers indépendant, à votre avis à vous, c'est qui, ce tiers indépendant là?

M. Bélisle (André) : Bien là, on accueille la proposition que l'OPC fasse partie de cette, comment je pourrais dire, mécanique-là. Le ministère de l'Environnement est quand même le dépositaire de la loi, alors là il faut trouver une façon, je pense, de marier les deux et il faut qu'on aille sur le terrain. C'est une vieille histoire que je répète régulièrement, le ministère de l'Environnement n'a malheureusement pas les moyens de faire le travail qu'il doit, il n'a pas les ressources financières ni humaines. On lui donne beaucoup de mandats, mais on oublie que, pour faire la job, ça prend du monde, puis ça prend du monde qui sortent du complexe G. Et ça, bien, l'idée d'associer à l'OPC donne déjà une ouverture sur une expertise et plus de ressources, mais il faut aller plus loin parce qu'il y a quand même, M. le ministre le rappelait, là, 6 millions de véhicules sur la route. Bien, ça veut dire que... Faites le calcul. 30 % de ces 6 millions de véhicules là ont un «check engine» allumé. Bien, ce n'est pas supposé et ça contrevient à la loi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Et donc, quand vous dites qu'il y ait une meilleure implication du ministère de l'Environnement, moi, j'aimerais que vous... Est-ce qu'il y a quelque chose dans ce projet de loi là qu'on pourrait ajouter ou si c'est plus dans les mesures administratives, pour faire en sorte que le ministère de l'Environnement soit plus lié à toute cette question-là, là, des recycleurs?

• (10 h 40) •

M. Bélisle (André) : Bien, je pense que c'est une mesure administrative d'abord, là, mais il faut voir que, si on fait bien le travail, on va avoir comme résultat une réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre. Alors là, il faut voir plus largement et s'assurer de la cohérence des mesures qu'on prend par rapport aux objectifs et aux engagements qu'on a pris. Et ça, ce n'est pas donné au gouvernement. Puis je ne ferai pas ici la morale, mais je pense que tout le monde sait que les ministères travaillent en silo, qu'on a pris de nombreux engagements. Et ça fait tellement longtemps que je suis là pour le rappeler, je pourrais le rappeler encore. On prend des engagements, puis après ça on tourne la page et on se rend compte qu'on ne les a pas atteints. Bien, c'est ça. Ce qu'il faut, c'est s'assurer qu'on travaille en synergie, on travaille dans un cadre bien défini au niveau administratif, mais qu'au bout de ça ça ne reste pas qu'un rapport sur une tablette ou une bonne volonté écrite dans un rapport qu'on a oublié le lendemain, il faut que ça se traduise par des gestes et des actions concrètes, vérifiables sur le terrain.

Et, quand on pense à la lutte aux gaz à effet de serre, au réchauffement planétaire, bien on ne peut pas faire assemblant, là, on doit assumer nos responsabilités. Et en le faisant, bien, on encourage le progrès, on encourage justement l'entretien d'un parc automobile plus sûr, qui est moins polluant, moins consommateur, qui est même moins dangereux au niveau de la santé ou pour les accidents, au niveau de la sécurité. Alors, tout ça doit passer du côté administratif au côté terre à terre des 6 millions de véhicules qui se promènent à tous les jours dans les rues et les routes du Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci.

Mme Ouellet : Oui. Et, pour s'assurer sur le terrain qu'effectivement les choses se passent comme ce qui est prévu dans les guides de bonnes pratiques, est-ce que vous pensez que ça doit être des gens, en fonction, là, du changement de responsabilité qui est proposé, de l'Office de la protection du consommateur qui soient sur le terrain pour relever les anomalies ou ça devrait être du côté du ministère de l'Environnement?

M. Bélisle (André) : Bien, idéalement, ça devrait être du ministère de l'Environnement, qui ont participé à la rédaction de ce guide-là et qui sont dépositaires de la loi, O.K., donc, dans ce sens-là, ça devrait être le ministère de l'Environnement. Mais là je ne rêverai pas en couleurs. Le jour où le ministère de l'Environnement aura les moyens de faire sa job... Ça fait longtemps qu'on l'espère, là, ce n'est pas arrivé encore. Et donc c'est dans cette optique-là qu'on pense qu'une collaboration étroite avec l'OPC et surtout une procédure transparente avec redevabilité, là... Il faut rendre des comptes quelque part, là, qu'on sache comment ça marche, ça marche-tu, l'affaire, ou ça ne marche pas. Bien là, on aura un meilleur rendement, si on veut, au niveau environnemental. Et je pense qu'on ne peut pas se payer le luxe de ne pas collaborer, de ne pas mettre ensemble le ministère de l'Environnement et l'OPC, mais il va falloir agir de façon rigoureuse.

Puis je vais vous donner un exemple qui, moi, encore me jette à terre. On savait que... Au niveau des services de police, on nous disait régulièrement que, les problèmes de pollution de l'air, malgré que la loi dit qu'un véhicule doit être muni d'un catalyseur qui fonctionne, bien les policiers n'avaient pas les moyens ou l'autorité de dire : Bien, le véhicule ne respecte pas les normes environnementales, il est dangereux au niveau de la pollution de l'air et il devrait aller à l'inspection.

Le Président (M. Reid) : En terminant.

M. Bélisle (André) : Bien, c'est comme ça qu'on arrive avec 20 % des véhicules qui ne rencontrent pas les normes.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. Bélisle. Je passe maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition, M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. M. Bélisle, M. Roy, bonjour. Merci d'être présents aujourd'hui.

Alors, j'ai d'abord une question concernant la page 6, à la page 6, donc, de votre mémoire, concernant l'inspection et l'entretien des véhicules automobiles. Alors, vous dites que, depuis les années 90, l'AQLPA milite pour essayer d'installer des contrôles au niveau des voitures, dont bien souvent les... 30 % des cas, vous dites, il y a des témoins d'anomalie de moteur, le bon «check engine», comme on dit, là, couramment, qui est allumé. Alors donc, on est préoccupé effectivement, donc, par des questions environnementales, ça engendre une émission accrue de GES. Et puis j'aimerais donc savoir de votre part... que vous m'informiez qu'est-ce qui se passe dans les autres provinces. Est-ce qu'il y a des façons de faire plus rigoureuses que ce que nous, on a ici, au Québec?

M. Bélisle (André) : Bien, disons que c'est presque gênant d'être Québécois quand on constate que notre voisin immédiat, l'Ontario, la plupart des États américains ont des programmes d'inspection depuis longtemps. On peut regarder à travers le monde, il y a plus de 90 programmes d'inspection dans les pays développés. On peut nommer la... Et là on parle d'inspection et de vérification mécanique. En Europe, on peut penser à la France, l'Angleterre. Puis là je ne nommerai pas tous les pays, mais on peut même y ajouter l'Éthiopie, le Kazakhstan. On fait dur, O.K.?

Là, bien sûr qu'on va arriver à dire : Bien, pour protéger le portefeuille des consommateurs, il ne faudrait pas faire ça. Bien, c'est une erreur fondamentale. Un véhicule qui fonctionne mal consomme plus, pollue plus, n'est pas sécuritaire. Et, comme on le disait tantôt, parce qu'il marche mal, quand il tombe en panne, là, sur le boulevard Métropolitain à 5 heures ou sur le pont Champlain à 5 heures de l'après-midi, les conséquences sont importantes.

Alors, c'est pour ça qu'on dit depuis longtemps : Si on veut protéger la santé des gens, la sécurité physique des gens, si on veut réduire la consommation de pétrole et les polluants, non seulement les gaz à effet de serre, mais les polluants qui tuent du monde... On pense à... Il y a une vieille expression qui dit : Le smog tue. Bien, le smog, il y en a encore, et ça, c'est des émissions automobiles. Le parc automobile demeure la plus grande source de pollution de l'air au Québec, et ça, parce qu'on ne l'inspecte pas.

Bien sûr que, là, il y a des promoteurs de la liberté de faire n'importe quoi qui vont nous dire : Pas besoin de faire ça, on l'a entendu. Mais comment ça se fait qu'à peu près tous les États américains et tous les pays développés dans le monde le font? Bien, c'est la question qu'il faut se poser. Ça, c'est une question de courage politique. C'est une question aussi de connaissance, il faut savoir de quoi on parle. Et nous, comme je vous disais, on en a fait, des inspections. Puis, quand tu es rendu à dire que 30 % des véhicules marchent avec le voyant jaune allumé, qui s'appelle témoin d'anomalie moteur, «check engine», bien ça, là, normalement, ça veut dire : Amène ton char au garage, il n'ira pas tout seul. Puis, s'il n'est pas inspecté, bien il ne se fera pas réparer ou il ne se fera pas entretenir.

M. Surprenant : Donc, en résumé, ce que vous nous dites, c'est qu'il y a un manque de courage ou de volonté politique de changer les choses peut-être par la prétention qu'on ne veut pas affecter, là, les contribuables au niveau des coûts que ça pourrait engendrer. Puis, d'autre part, il peut peut-être y avoir du lobbying aussi qui se manifeste pour empêcher ces changements-là. C'est à peu près ça, les raisons.

M. Bélisle (André) : Bien, si vous me permettez, je rappellerai une célèbre parole d'un ministre de l'Environnement, André Boisclair, qui disait qu'un programme d'inspection n'était bon que pour faire vendre des pièces automobiles. Et je lui ai répondu : Bien, je ne sais pas si vous êtes capable de changer un catalyseur par un concombre, mais moi, je n'ai jamais vu ça. C'est sûr que, quand tu fais de l'entretien automobile, c'est des pièces automobiles que tu vas mettre sur une automobile. C'est un faux débat que de dire qu'un programme comme ça ne sert qu'à faire vendre des pièces automobiles.

Ce qu'on veut, c'est un contrôle pour s'assurer que ça se fasse bien. Bien, aux États-Unis, il y en a plein, de programmes comme ça depuis les années 70, et ils sont toujours en place, on a trouvé le moyen de contrôler. Pourquoi qu'on ne serait pas capables au Québec? Ça, ça demeure le mystère du Québec.

M. Surprenant : Merci. Une autre question concernant la... à l'égard de la page 7, là, votre recommandation 2, au niveau de l'article 260.26 que vous voudriez voir rajouter «ou mets à la disposition pour la vente des pièces». Vous faites état un peu plus bas que ça concerne les commerces de type U-Pull. Qu'est-ce que c'est exactement?

M. Bélisle (André) : Bien, il y a certains commerçants... il y en a trois, quatre, là, qui ont développé des marchés où les gens peuvent venir chercher eux-mêmes les pièces de véhicule dans le véhicule qui est dans une cour, par exemple à Pintendre il y a un immense terrain, là, qui appartient à une compagnie... mais là je pense que ça a changé, mais en tout cas c'était LKQ, aux dernières nouvelles, qui permettait aux gens de venir chercher des pièces dans les véhicules qui sont installés, si on veut, sur le terrain, et ils viennent faire le travail eux-mêmes. Bien là, il faut faire attention. Ça, c'est le libre marché, mettons, on peut... non, je ne pense pas qu'on puisse l'interdire puis je ne pense pas qu'on a intérêt à l'interdire, mais il faut s'assurer que les pièces qui vont sortir de là soient des pièces qui soient fiables, soient des pièces qui rencontrent un minimum de sécurité ou d'efficacité pour être remises sur le marché. Puis certaines pièces ne devraient jamais l'être. Par exemple, un catalyseur d'une vieille voiture, généralement, il est fini; bien, tu ne remets pas ça sur le marché.

Le Président (M. Reid) : Oui, M. le député de Borduas. Rapidement.

M. Jolin-Barrette : Oui. Bonjour, M. Bélisle. Bonjour, M. Roy. Bienvenue à l'Assemblée nationale.

Vous avez mentionné à de nombreuses reprises dans votre intervention que le ministère de l'Environnement ne disposait pas des ressources requises. Ça fait un peu le pont avec ce qu'on a entendu la semaine dernière, au cours des dernières semaines, lors de l'étude de la stratégie de développement durable du gouvernement. Donc, concrètement, je comprends que votre propos rejoint l'ensemble des groupes pour dire, dans le fond : Il manque de ressources au ministère de l'Environnement pour l'application?

• (10 h 50) •

M. Bélisle (André) : Oui, tout à fait. Et ça, écoutez, je ne suis pas député ni ministre, là, mais il y a du monde qui ont oublié ou décidé que le ministère de l'Environnement devait être un ministère de scouts. Je me souviens encore de Clifford Lincoln, dans les années 80, qui me disait : Tu sais, André, quand moi, ministre de l'Environnement, je rentre au Conseil des ministres, c'est comme un scout en culotte courte qui rentre dans le mess des officiers, je n'ai pas bien, bien d'influence.

Par contre, l'influence qu'on peut avoir, et c'est comme ça qu'on a gagné la bataille des pluies acides, c'est en travaillant ensemble. Et on a travaillé beaucoup, et vous savez que la bataille des pluies acides s'est gagnée au Québec. Mais c'est, encore en 2015, une situation absolument aberrante, d'avoir un ministère auquel on amène de plus en plus de mandats mais qui a de moins en moins de personnel; qui a un budget qui est resté à peu près constant, donc qui n'a pas augmenté vraiment; qui a maintenant un fonds vert, mais on ne sait pas ce qui est arrivé avec le Fonds vert.

Le Président (M. Reid) : Bon, ça va, vous terminez sur une question. Écoutez, je voudrais juste faire une remarque que ça donne l'impression un peu aux membres de cette commission qu'on fait une transition entre les 40 personnes qu'on a reçues... les 40 groupes qu'on a reçus pour la stratégie environnementale et le projet de loi n° 25, et votre présence nous donne un peu cette impression-là, de façon très positive. Alors, merci pour votre présentation, M. Bélisle, M. Roy.

Je suspends les travaux de la commission pour quelques instants, le temps de laisser à nos prochains invités le temps de s'installer.

(Suspension de la séance à 10 h 51)

(Reprise à 10 h 54)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je souhaite la bienvenue à nos invités de la Corporation des carrossiers professionnels du Québec. Je vous demande de bien vouloir d'abord vous présenter et de présenter les personnes qui vous accompagnent. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation, et par la suite nous allons procéder à un échange avec les membres de la commission, qui auront des questions, j'en suis certain. Alors, je vous passe la parole.

Corporation des carrossiers professionnels du Québec (CCPQ)

M. Bourbeau (Michel) : Parfait, je vous remercie. Alors, est-ce que vous m'entendez bien? Oui? Alors, M. le Président de la Commission des transports et de l'environnement, M. le ministre des Transports, Mmes et MM. les députés, au nom des membres de la corporation, des grandes bannières que nous représentons, des institutions privées et associatives provinciales auprès desquelles nous avons établi des partenariats ainsi qu'en celui de tous les protagonistes qui oeuvrent dans les divers secteurs de l'industrie de la carrosserie panquébécoise, je tiens à vous remercier pour cette opportunité qui nous est offerte aujourd'hui de pouvoir exprimer notre point de vue dans le cadre de cette consultation particulière sur le projet de loi n° 25.

Avant de poursuivre, je vais vous présenter, comme vous l'avez demandé, les membres de notre délégation : à ma droite, Me Caroline Gagnon, qui intervient en sa qualité de vice-présidente aux affaires juridiques au sein de la corporation; à ma gauche et à côté... à droite de Caroline, Me Simon-Pierre Diamond ainsi que Me Richard Cliche, qui interviennent en leur qualité respective d'avocat-conseil de la corporation. Quant à moi, là, mon nom est Michel Bourbeau, j'assume la présidence de la corporation depuis 2002.

Forte des quelque 20 000 emplois qui relèvent de son réseau, de ses 350 ateliers membres et des diverses entreprises d'envergure qu'elle représente, la CCPQ constitue, au sein de la province, le plus important regroupement de carrossiers et d'entreprises oeuvrant dans le secteur.

Au Québec, l'industrie de la carrosserie compte plus de 1 800 ateliers offrant des services à des centaines de milliers de consommateurs. Cette industrie génère annuellement au-delà de 1 milliard d'activité économique. En ce sens, il est manifeste que l'industrie de la carrosserie est un maillon important de notre économie et qu'elle a un impact significatif sur le quotidien des Québécois.

Pour résumer la chose, nous prenons la parole et nous déposons ce mémoire en représentant une large coalition d'entreprises et d'associations impliquées dans le domaine de la carrosserie. Cette coalition milite pour l'instauration d'un encadrement légal de notre secteur d'activité afin, entre autres, d'assurer la desserte des meilleures pratiques de l'industrie au bénéfice des consommateurs, de la protection de l'environnement, de la protection des travailleurs et du respect absolu des règles d'éthique qui doivent prévaloir.

À travers les 30 dernières années, l'industrie de la carrosserie a subi des changements drastiques, les technologies ont évolué à un rythme effréné. Les nouveaux alliages des fabricants de véhicules, le niveau sans précédent de composantes électroniques et les nouveaux procédés chimiques font en sorte que les ateliers de carrosserie doivent constamment réinvestir dans la formation de leurs employés et dans l'acquisition d'outils de pointe. Les équipements nécessaires pour restaurer un sinistre sur un véhicule sont à la fois plus diversifiés, plus onéreux et beaucoup plus techniques, le niveau de connaissance nécessaire dépasse maintenant les nouvelles limites. À chaque innovation des constructeurs d'automobiles, l'industrie de la carrosserie doit réagir, évoluer et s'adapter instantanément. Entre autres, l'arrivée massive des alliages d'aluminium sur le marché de l'automobile représente un défi à l'égard duquel seuls les carrossiers professionnels peuvent dûment réagir en toute sécurité pour le consommateur.

La science aidant, dans un avenir qui n'est pas si lointain les moteurs à combustible deviendront obsolètes et seront remplacés par des mécanismes structurels complexes qui propulseront les voitures à l'aide de l'électricité. Les principaux acteurs de notre industrie entrevoient ces changements avec engouement, et il appert que cette évolution des technologies a dynamisé la recherche et le développement au sein de notre milieu. Ainsi, en peu de temps notre industrie a su évoluer avec les réalités de ce nouveau marché, et les carrossiers qui se qualifient comme faisant partie de la guilde des professionnels se sont adaptés de facto afin de fournir les meilleurs services et le meilleur encadrement technologique qui soient.

Il y a encore peu de temps, les ateliers de carrosserie au Québec disposaient de l'huile usée recueillie sur des véhicules sinistrés directement dans les canalisations d'eau publiques — et ça, on parle de ça, là, on parle de quelques années en arrière, là, à peine 10 à 15 ans en arrière. Au regard du code de déontologie qui s'applique, une telle pratique est évidemment inconcevable, tant pour les partenaires que pour tous les membres de la corporation. Nos membres récupèrent tous les rejets liquides et les acheminent dans des sites de traitement spécifique et conçus à cet effet, les émanations de gaz tels que l'aérosol de peinture sont captées par des systèmes de ventilation de pointe, les pièces automobiles sont désormais restaurées et recyclées selon des procédés de haute performance et d'excellence afin d'éviter qu'elles ne soient enfouies dans le sol. Nous sommes fiers des progrès qui ont été instruits en la matière, en matière d'environnement, et nous sommes animés par cette conviction que l'avenir nous permettra d'en faire encore plus.

• (11 heures) •

Sur le plan de la qualité de vie de nos travailleurs, nous pouvons affirmer avoir également grandement amélioré nos pratiques. Nous avons investi temps, efforts et argent afin d'assurer la pleine sécurité de nos travailleurs. À titre d'exemple, des chambres de peinture à la fine pointe de la technologie ont été aménagées dans tous les ateliers membres de la CCPQ afin que les travailleurs ne soient plus exposés aux émanations. Il s'agit d'une approche somme toute normale qui illustre fort bien l'évolution qu'a connue l'industrie de la carrosserie dans le courant des dernières années.

M. le Président, nous avons utilisé les premières minutes de notre intervention pour tracer un portrait élogieux de l'industrie. Toutefois, nous sommes préoccupés par une situation problématique qui nécessite l'attention des parlementaires.

Au cours des dernières années, l'industrie de la carrosserie a subi des changements radicaux sur le plan technologique, sur le plan environnemental ainsi que sur le plan de la santé et de la sécurité au travail. Les propriétaires d'atelier exemplaires ont su s'adapter et profiter de ces changements pour acquérir le savoir, l'infrastructure et les pratiques que requiert cette nouvelle réalité. Malheureusement, ce portrait n'est pas le reflet de l'ensemble de l'industrie de la carrosserie. Certains

ateliers délinquants défont volontairement les meilleures pratiques, polluent l'environnement et favorisent la fraude. Plusieurs ateliers artisanaux sont tout simplement dépassés par les nouveaux procédés de travail qui prévalent, d'autres alimentent les réseaux criminels et opèrent leurs activités à l'abri de l'impôt. Cette réalité a assurément des impacts potentiellement dévastateurs, notamment sur le danger pour les consommateurs lorsqu'ils retourneront sur la route avec un véhicule dont les réparations ne seront fort probablement pas adéquates ni sécuritaires. Idem en ce qui concerne le travail au noir, qui laisse sans recours les consommateurs qui s'y prêtent.

Ces manoeuvres malhonnêtes susceptibles de pouvoir porter atteinte à la sécurité des consommateurs s'effectuent sous l'ascendance de nos lois et de nos règlements. Contrairement à d'autres juridictions au Canada et dans le monde, le Québec a omis d'actualiser ses lois et de réglementer adéquatement le secteur inhérent à l'industrie de la carrosserie, les normes existantes sont dépassées, obsolètes, voire dangereuses, tant pour le consommateur que pour la sécurité publique. Le secteur de la carrosserie est un domaine face auquel le consommateur est vulnérable si l'on considère la technicité des opérations et le peu d'information disponible ou accessible pour le grand public.

Les membres ainsi que les partenaires de la CCPQ sont fiers des réalisations et du progrès qu'ils ont accomplis, mais nous avons atteint une limite quant à notre potentiel de prise en charge sociétale. Si nous voulons freiner ces comportements préjudiciables, il est impératif que l'on puisse, par le biais d'un encadrement législatif et réglementaire, mettre en place les structures adéquates qui contraindront les ateliers délinquants à adopter de meilleures pratiques.

M. le Président, nous saluons le projet de loi n° 25 qui reconnaît la compétence de l'Office de la protection du consommateur à délivrer et à contrôler l'octroi de permis dans les domaines des commerçants et des recycleurs de véhicules routiers. Grâce à cette émission de permis, ces deux industries partenaires et connexes à la nôtre pourront mieux protéger leurs intérêts et ceux des consommateurs. Par la présente, nous sollicitons votre appui afin que les consommateurs concernés par le domaine de la carrosserie puissent, eux aussi, bénéficier de la même protection que celle qui sera octroyée au secteur des commerçants et des recycleurs. Cette demande nous semble d'autant plus légitime si l'on tient compte du fait que les interactions entre les commerçants, les recycleurs et les ateliers de carrosserie sont des plus importantes au quotidien. En fait, la relation est si étroite que souvent le consommateur se retrouvera en finalité d'une transaction tripartite, je m'explique : le véhicule accidenté sera reconstitué par un atelier de carrosserie des ateliers de carrosserie que nous regroupons à l'aide de pièces acquises chez un recycleur et vendues au consommateur par un commerçant. Alors, ça, c'est une métaphore, c'est une image. Dans l'état actuel des choses, il nous semble surprenant que le secteur de la carrosserie soit exclu de tout encadrement législatif, sachant que deux de ses partenaires d'affaires seront régis par un processus de délivrance de permis.

Le Président (M. Reid) : En terminant.

M. Bourbeau (Michel) : Je termine. M. le président de la commission, Mmes et MM. les députés, M. le ministre, en conclusion nous souhaitons vous réitérer le fait que vous avez devant vous les représentants d'une corporation professionnelle qui vous demande d'assainir son industrie en lui offrant un cadre légal approprié et somme toute nécessaire. Nous croyons fermement que le Québec a la responsabilité de mieux protéger les intérêts de la collectivité qui utilise les services des carrossiers. Nous sommes d'avis qu'il revient à l'État d'encadrer et d'assurer les meilleures pratiques environnementales des entreprises de notre secteur, idem en ce qui a trait au mieux-être des travailleurs, à la fraude et à l'évasion fiscale. Agir en ce sens devient pour nous un impératif, on pense que c'est une responsabilité qui devrait être impartie au gouvernement.

Et, en terminant, au risque de me répéter, nous vous réitérons notre engagement et notre disponibilité à collaborer au meilleur de nos capacités avec votre gouvernement.

M. le Président, nous vous remercions sincèrement, vous ainsi que les membres de cette commission, pour votre écoute. Je vous remercie.

Le Président (M. Reid) : Merci. Merci pour votre présentation. Nous allons passer maintenant à une période d'échange avec les membres de la commission. Je vais passer d'abord la parole à M. le ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Bienvenue, M. Bourbeau, Mme la vice-présidente, messieurs.

Je voulais souligner d'emblée pour la députée de Vachon, qui a fait la demande d'un briefing technique, qu'on va pouvoir le faire demain sans problématique, ça a été accepté, pour pouvoir éclairer sur les détails de ce projet de loi, évidemment, auquel vous allez pouvoir participer également.

Alors, bienvenue. C'est un peu un moment d'anthologie qu'on a aujourd'hui, qu'une association, un regroupement vienne nous voir et qu'ils disent : Nous voudrions que vous légifériez, nous voudrions que vous nous aidiez à sortir les gens qui sont délinquants dans notre entreprise, nous voudrions que le gouvernement prenne, évidemment, la responsabilité de légiférer dans une situation, celle que vous soulevez. Et c'est tout à votre honneur, je dois vous en féliciter, parce que ce n'est pas courant, cette demande-là.

Cependant, et je pense que vous le savez, je suis sensible à votre demande et préoccupé par cette demande-là. Cependant, le projet de loi n° 25, vous le savez clairement, concerne le transfert de l'office de la responsabilité de délivrer des licences de commerçant et de recycleur de véhicules routiers, c'est l'objet du projet de loi actuellement qu'on a devant nous. Donc, c'est strictement un déplacement de responsabilité, sans qu'il y ait pour autant de changement majeur à la loi.

Vous le savez aussi, mais, pour ceux qui nous écoutent, les carrossiers n'ont pas l'obligation d'avoir un permis. Évidemment, imposer une telle obligation constitue un sujet qui concerne un autre secteur d'activité, et c'est pour cette raison qu'on croit que ça devrait faire l'objet d'une analyse pour en évaluer non seulement la pertinence, mais les modalités.

Disons positivement que c'est la première fois, à mon avis — vous me corrigerez si j'ai tort — depuis plusieurs années, que vous avez cette écoute du gouvernement. Et, dès que vous en avez soulevé la problématique, avant même d'être en commission parlementaire, nous avons mis en place un comité de travail qui est constitué des représentants de l'Office de la protection, évidemment, de la Société d'assurance automobile du Québec, le ministère des Transports, du mouvement des carrossiers du Québec, la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec et des représentants de votre organisation, on a mis en place ce comité-là justement pour déterminer les besoins, la nécessité et la législation qu'on pourrait apporter ou modifier. Le comité de travail, à mon avis, va être une occasion de vérifier de quel type d'encadrement législatif... Parce que partir d'une bonne intention législative et que ça devienne une mauvaise nouvelle dans votre regroupement, ce n'est pas notre objectif, ce n'est sûrement pas le vôtre non plus, et je pense que cette consultation-là... et aussi d'y impliquer les responsables du secteur de l'assurance automobile, vous le savez, qui font partie prenante de cette réflexion-là qu'on a actuellement.

Donc, je veux vous assurer qu'on regarde et on pourra regarder ce qui se fait ailleurs, en Alberta, en Ontario, comme des gens qui vous précédaient l'ont souligné. Je veux vous dire que je suis non seulement sensible à votre demande, mais d'une certaine façon, pour moi, on a fait le premier pas vers une législation, c'est-à-dire déterminer par le comité quel type de législation on pourra mettre sur pied, et je m'engage à continuer de suivre ce dossier-là avec l'ensemble des partenaires pour préparer dans un deuxième volet un document législatif, un projet de loi spécifique pour les carrossiers.

M. Bourbeau (Michel) : Je vous remercie.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Est-ce que vous voulez commenter, M. Diamond, M. Bourbeau?

M. Bourbeau (Michel) : Écoutez, alors, c'est une excellente nouvelle. Je pense que vous répondez bien aux attentes de notre industrie, puis, au nom des gens qu'on représente aujourd'hui, là, on vous remercie bien sincèrement pour votre écoute puis votre considération. Merci.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que quelqu'un d'autre du côté gouvernemental veut prendre la parole? Alors, je passe maintenant la parole à la porte-parole de l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon.

• (11 h 10) •

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Bienvenue. Merci de venir en commission parlementaire, là, M. Bourbeau, Mme Gagnon, M. Diamond et M. Cliche, de venir nous présenter vos propositions.

Donc, ce que je comprends, c'est que vous nous demandez, dans le fond, de... Vous dites : Les carrossiers ne sont pas couverts. Ils sont couverts ailleurs, en Ontario, ils sont couverts aux États-Unis, mais ici, au Québec, ils ne sont pas couverts par les émissions de permis. Et, comme il n'y a pas d'émission de permis, bien il n'y a pas de suivi qui se fait par la suite. Et, dans le fond, dans l'ensemble de votre mémoire, vous nous dites qu'il y aurait tout avantage à ce qu'ils puissent être inclus, là, dans le transfert qu'on fait à l'Office de la protection du consommateur pour des permis délivrés au recyclage, que ça concerne également les carrossiers, étant donné que c'est des métiers qui se rapprochent, puis ils pourraient être couverts un peu de la même façon.

Est-ce que c'est ce que je comprends lorsque vous demandez qu'il y ait un meilleur encadrement légal? Parce que vous dites : Ça permettrait d'assurer... — puis là il y a vraiment plusieurs éléments, je trouve que c'est intéressant, là — assurer une meilleure sécurité du côté des consommateurs, combattre la fraude et l'exploitation du côté des consommateurs, protéger l'environnement, même la santé et sécurité des travailleurs de votre industrie, et finalement permettre de combattre l'évasion fiscale, la fraude et le travail au noir. Est-ce que vous pensez que l'encadrement qui est proposé, en fait, parce qu'on fait un transfert de responsabilité, mais l'encadrement qui est en place pour les recycleurs pourrait s'appliquer à peu près de la même façon, là, aux carrossiers?

M. Bourbeau (Michel) : Écoutez, on comprend les difficultés puis les fragilités du processus de transfert du pouvoir de la SAAQ vers l'Office de la protection du consommateur, on comprend aussi les raisons qui font qu'on ne peut pas faire partie de ce processus-là, mais en finalité ce qu'on souhaite, c'est qu'il y ait une prise en charge gouvernementale pour encadrer puis structurer l'industrie. Alors, la façon dont on va s'y prendre, je pense que le plan de match qui est proposé actuellement nous convient très bien. Si on pouvait maintenir le cap puis envisager le processus de la mise en place d'un projet de loi qui serait exclusif à notre industrie, je peux vous dire qu'on serait vos meilleurs alliés.

Maintenant, l'objectif ultime, c'est de faire en sorte que le carrossier qui se démarque, qui investit dans son avenir, qui investit dans la technologie puisse se prévaloir des bons outils pour pratiquer adéquatement son métier en respectant les préceptes de sécurité et d'encadrement au niveau de l'environnement, au niveau de la protection du consommateur, entre autres. Ça, c'est la base la première. Puis, dans ce sens-là, on pense que peut-être l'OPC serait l'organe gouvernemental qui serait le mieux placé pour prendre charge d'une structure de cette nature-là, mais on est ouverts à toutes les propositions, là.

Là, là, il y a un plan de match qui est intéressant, il y a un comité de travail qui a été mis sur place. On en fait partie, on est bien contents. On espère que les résultats vont faire en sorte qu'il va y avoir une prise en charge adéquate, là.

Mme Ouellet : Oui. Donc, je vois l'ouverture, là, qu'il pourra y avoir éventuellement, là, une démarche qui pourra viser spécifiquement les carrossiers.

Mais moi, je veux également vous féliciter. Je trouve que c'est vraiment intéressant que, comme association — et je l'ai remarqué dans plusieurs secteurs industriels — vous dites : Ça serait important d'avoir un encadrement, parce qu'on a des bons joueurs qui font bien le travail, puis malheureusement les quelques-uns que vous appelez délinquants nuisent à

l'image de l'ensemble, dans le fond, de l'industrie, donc on aimerait ça avoir un certain cadre réglementaire pour s'assurer que tout le monde, entre guillemets, rentre dans le rang et adopte les bonnes pratiques, tant pour les consommateurs, l'environnement, la santé et sécurité des travailleurs. Parce que plusieurs de vos membres ont déjà adopté ces bonnes pratiques là de façon volontaire, mais ça ne s'est pas répandu à toute l'industrie, et je pense que c'est ça, votre volonté, là, de faire en sorte qu'il y ait un encadrement. Je pense que c'est effectivement extrêmement intéressant de voir que de façon proactive vous demandiez au gouvernement un encadrement pour s'assurer que l'ensemble de l'industrie suive les bonnes pratiques de la majorité, donc je veux vous féliciter pour ça.

Et je me demandais si vous aviez d'autres éléments à ajouter, là, à ce stade-ci, là, de la commission parlementaire.

M. Bourbeau (Michel) : Je pense qu'on a fait le tour. Mais, si je peux me permettre, la prémisse, là, la question que le consommateur, que le citoyen peut se poser, là, suite à la réparation d'un sinistre : Qu'est-ce qui me garantit que mon véhicule a été réparé selon les règles de l'art? Qu'est-ce qui me garantit, lorsque je prends le volant, que la sécurité de mes enfants, de mon épouse, la mienne est bien assurée? Qu'est-ce qui me garantit que le véhicule qui arrive, là, dans l'autre sens, en face de moi, là, est sécuritaire, qu'il n'y aura pas une perte de contrôle à la dernière minute, là? Il n'y a aucune règle, aucune loi, là, qui nous permet de garantir cette façon de faire là qui est nécessaire, là. Alors, je vous remercie, là, de votre appui, c'est très apprécié.

Le Président (M. Reid) : Merci. Je passe maintenant la parole au député de Borduas, porte-parole du deuxième groupe d'opposition.

M. Jolin-Barrette : Oui, merci, M. le Président. Bonjour, Me Gagnon. Bonjour, M. Bourbeau. Bonjour, Me Diamond. Bonjour, Me Cliche. Merci pour la présentation de votre mémoire et pour la proposition de législation que vous proposez.

J'aurais quelques questions sur cette proposition de législation là que vous voulez voir développer, voir entrer en vigueur. Vous dressez un constat où parmi l'industrie de la carrosserie il y a un marché illégal, un marché sous le manteau, il y a certains membres...

M. Bourbeau (Michel) : Un marché parallèle.

M. Jolin-Barrette : ...un marché parallèle où les consommateurs ne sont pas protégés. Donc, on comprend que cette partie-là du marché, bien c'est du travail illégal, c'est du travail au noir. Est-ce que vous avez un estimé du pourcentage, dans l'industrie, des travaux qui sont effectués qui sont non déclarés?

M. Bourbeau (Michel) : Malheureusement, c'est impossible, c'est impossible. Il n'y a aucun registre, hein? Il n'y a personne qui va tenir un registre, qui va inscrire ça puis qui va tenir un répertoire pour... On a vérifié avec nos partenaires de l'industrie, le GAA, les assureurs, mais malheureusement cette donnée-là n'existe pas.

M. Jolin-Barrette : Puis est-ce que vous avez un estimé de l'ampleur de cette problématique-là... ou complètement on n'en a aucune idée?

M. Bourbeau (Michel) : Écoutez, bon an, mal an, on parle d'une industrie qui génère des retombées de plus de 1 milliard de dollars, bon an, mal an. Vous savez, n'importe qui peut aller au bureau de l'inspecteur général des institutions financières pour s'enregistrer ou s'incorporer puis va partir avec des documents puis dire : Maintenant, je suis un carrossier. Alors, bon an, mal an, il y a un «average», une moyenne de 1 800 ateliers au Québec. Les études de marché qu'on a fait faire avec nos partenaires... Puis nos partenaires, là, on parle des bannières comme Fix Auto, ProColor, Carstar, qui sont des réseaux, là, bien implantés, et des firmes comme NAPA Uni-Sélect, Carquest. On a mis des argents, des ressources en commun, et les études de marché qu'on a commandées nous portent à croire que, dans l'état actuel des choses, si on prend, là, tous les paramètres de l'étude, là, il y aurait de la place, au Québec, pour à peu près, là, 700, 800 ateliers de carrosserie, pour qu'ils soient bien viables. Alors, la différence est marquante, est probante. De 1 800 à 800 ateliers, c'est une différence de 1 000 ateliers, là. Alors, comment vivent ces 1 000 ateliers là? Comment est-ce qu'ils opèrent? Comment est-ce qu'ils administrent leurs établissements? Là, je pense qu'il y a un questionnement qui doit prévaloir, là.

M. Jolin-Barrette : Donc, dans la législation que vous souhaitez voir développer, vous voulez, dans le fond, qu'il y ait une accréditation auprès de chacun des carrossiers qui va pouvoir se rapporter à l'entité administrative qui va le diriger. Vous n'excluez pas l'Office de la protection du consommateur.

Cependant, vous ajoutez, dans votre mémoire, vous dites, bien, «pour assurer notamment la santé et la sécurité des travailleurs». Donc, ce volet-là est déjà couvert par la CSST. Je veux juste voir avec vous. Est-ce que vous voulez que l'accréditation qui serait développée vise uniquement l'aspect administratif puis l'aspect être en affaires et que le reste des autres volets qui touchent l'entreprise de carrosserie demeurent comme n'importe quelle autre entreprise qui fait affaire dans le monde économique et qu'ils soient supervisés par les autres départements sectoriels?

• (11 h 20) •

M. Bourbeau (Michel) : Oui, je vais vous passer la parole après... Au niveau de la CSST, là, vous savez, la CSST, on l'appuie, on est membres d'associations sectorielles qui oeuvrent dans le secteur de la sécurité puis de la prévention au niveau de l'automobile, là, mais la CSST ont des inspecteurs, ont une façon de faire, ils inspectent les ateliers au Québec et interviennent, le cas échéant, avec des pénalités, mais nous, on a pris charge de notre secteur d'activité avec nos

partenaires pour encadrer puis optimiser tout l'aspect de la sécurité puis de la prévention en milieu de travail. Alors, comment ça se fait qu'il y a encore des ateliers qui ne se conforment pas aux règles de la CSST en termes d'investissement technologique pour la prévention de la santé, par exemple? Là, ce n'est pas de mon ressort, ce n'est plus de notre ressort, là, ça relève des affaires de la CSST puis du gouvernement.

Alors, en ce qui concerne les applications des règles reliées à la santé ou la sécurité au travail, on se conforme totalement, ça fait partie du code de déontologie de la corporation, c'est une des règles pour être membre de notre corporation, mais, pour le reste, malheureusement, on n'a pas...

Si vous me le permettez... Simon, je pense, tu voulais prendre la parole. As-tu quelque chose à...

M. Diamond (Simon-Pierre) : Oui. Bien, en fait, je voulais ajouter un point sur... Vous avez demandé, M. le député, une estimation du marché illégal, comment qu'on peut l'estimer. C'est très difficile à estimer, parce qu'effectivement c'est des données qui ne sont pas transmises à tout le monde, mais essentiellement le groupement des assureurs du Québec évalue qu'il y a à peu près une dizaine de milliers de véhicules volés par année. Et puis, beaucoup des véhicules, ce n'est pas pour retourner sur les routes, c'est pour leurs pièces, alors ils sont démantelés dans des ateliers de carrosserie ou autres. Et le fait d'avoir un permis d'exploitation, ça va faciliter énormément le travail des groupes pour prévenir les vols d'automobile.

Alors, il y a beaucoup de travail qui a été fait au courant des dernières années, notamment avec l'ARPAC, avec les forces policières, beaucoup d'améliorations ont été faites, mais, demain matin, si on a un permis d'exploitation qui est mis en place, bien la conséquence, c'est que sur le radar on va voir apparaître tous les ateliers, puis ça va être facile de les identifier, alors que présentement ça peut être dans le fond d'une ruelle, puis légalement, tu sais, ils vont être en mesure d'opérer puis de faire leurs activités, légalement, ce qui est beaucoup plus difficile, finalement, à être en mesure d'identifier puis de contrôler par la suite. Le permis, c'est un outil supplémentaire pour contrer le marché illégal. On ne va pas se substituer à la police, mais on donne des outils supplémentaires.

M. Jolin-Barrette : Et, le développement d'un cadre réglementaire tel que vous le souhaitez, est-ce que vous pensez que ça va avoir un impact sur les charges à assumer par vos membres puis les membres de l'industrie? Puis ultimement ma question est à l'effet... Est-ce que les contribuables, les consommateurs qui vont se présenter dans un atelier de carrosserie accrédité, bien, vont voir leur facture augmenter de beaucoup, est-ce qu'il y a un estimé, ou ça va être à coût nul parce que ça va éliminer tous ceux qui font affaire d'une façon illégale présentement?

M. Bourbeau (Michel) : Je comprends le sens de votre question, M. le député, mais je ne pense pas que ça s'applique, là. Une fois que la prise en charge au niveau de la législation va être conséquente, ce ne sera plus une question... On vient d'éliminer les mauvais joueurs, on vient de maximaliser la capacité d'encadrement du gouvernement par rapport à une industrie. Alors, au niveau de l'économie, vous allez récupérer. Nous, au niveau de nos affaires, ça va nous donner les meilleurs outils pour offrir les meilleurs services. On vient de récupérer une clientèle qui est déficiente, qui est délinquante, qui n'aura pas le choix de venir, de faire affaire avec les bons ateliers, à cause de la législation. On vient de récupérer aussi une certaine masse de bons travailleurs qui sont peut-être utilisés à mauvais escient actuellement, là, puis qui pourraient venir travailler dans un environnement mieux structuré en fait au niveau de la sécurité, au niveau salarial, au niveau des conditions de travail.

Alors, je pense que c'est un amalgame de plusieurs pièces d'un puzzle qu'on est en train de mettre ensemble, et la condition principale, c'est l'appui, la prise en charge du gouvernement. Le reste, faites-vous-en pas, on va être là, on va vous appuyer. Je vous remercie, là. Merci.

M. Jolin-Barrette : Parfait. Je vous remercie.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, merci, M. Bourbeau, Mme Gagnon, M. Cliche, M. Diamond. Merci pour votre contribution aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux jusqu'à après les affaires courantes cet après-midi.

(Suspension de la séance à 11 h 23)

(Reprise à 15 h 37)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 25, Loi transférant au président de l'Office de la protection du consommateur la responsabilité de la délivrance des licences de commerçant et de recycleur de véhicules routiers.

Cet après-midi, nous recevrons d'abord l'Association pour la protection des automobilistes, ensuite l'Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec, puis la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec, et finalement nous terminerons avec l'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions.

Alors, je voudrais vous souhaiter la bienvenue, M. Iny, je pense, c'est ça, et vous dire que vous aurez 10 minutes pour faire votre exposé. Par la suite, nous allons procéder à un échange avec les membres de la commission. Alors, à vous la parole.

Association pour la protection des automobilistes (APA)

M. Iny (George) : Alors, bonjour, Mmes, MM. les députés. Je vous remercie d'avoir accueilli l'Association pour la protection des automobilistes aujourd'hui pour entendre nos représentations. On est ici pour appuyer le projet de loi n° 25 pour justement déménager, on pourrait dire, l'endroit de délivrance de licences de commerçant de la Société d'assurance automobile du Québec à l'Office de la protection du consommateur.

En passant, ce n'est pas la première fois que ce permis-là cherche une nouvelle adresse, parce qu'au moment de la création de la Société d'assurance automobile, à ma connaissance, c'est elle qui avait hérité la gestion de ces permis du ministère des Transports, si je me rappelle bien. Alors, on voit qu'ici aujourd'hui on essaie de peut-être compléter le travail, et c'est dans ce contexte que suis là aujourd'hui.

Nous représentons les consommateurs, l'association a été fondée en 1969. J'ai eu la fortune de parler avant les représentants de l'industrie, cet après-midi, mais, je dois vous dire, dans le dossier actuel nos objectifs s'arriment beaucoup, on cherche tous, je crois, dans ce dossier, à améliorer la surveillance dans le marché et à faire un meilleur marché non seulement pour les consommateurs, mais aussi pour les entreprises qui marchent droit. Et, dans une certaine mesure, on doit s'attendre qu'avec la licence ou le permis qu'ils obtiendront les règles du marché seront suivies par tous.

• (15 h 40) •

Ce geste ou ce changement administratif n'est pas unique au Québec, la Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Ontario ont tous eu à transférer leurs permis de commerçant de leurs ministères des Transports respectifs. Alors, ce que l'APA... ce que le Québec a fait en 1976 et essaie de refaire aujourd'hui a été fait dans ces trois provinces-là à l'intérieur des 15 dernières années, on s'est rendu compte que ça prenait une activité plus spécialisée que ce qu'un ministère des Transports provincial pouvait faire ou voulait faire. Je dirais à peu près la même chose au sujet de la Société d'assurance automobile, ce n'était pas son mandat principal. Et l'office, pour nous, semble être l'organisme de première ligne au Québec. Il n'y avait pas d'équivalent dans les autres provinces, un organisme qui travaillait déjà à surveiller les pratiques dans le domaine de la vente et de la réparation automobile. Alors, l'office est déjà là, et c'est logique que les permis se retrouvent là.

Il faut aussi dire que la Loi sur la protection du consommateur permettra plus de souplesse à l'organisme de surveillance au niveau de l'émission et du renouvellement de permis que le Code de la sécurité routière permet actuellement. Ça aussi, c'est un avantage.

Maintenant, j'arrive au noyau de ma présentation, et c'est vraiment une présentation sur l'argent, les piastres, le budget. En Colombie-Britannique, en Alberta, en Ontario, quand on a muté le transfert... on a transféré les permis, il y avait beaucoup d'attentes dans l'industrie, les ministères des Transports en question avaient pris du retard dans la surveillance, dans l'octroi des permis, les règles, je dirais, n'étaient pas assez exigeantes, et ils ont créé de nouveaux organismes qui finalement ont vite appris qu'ils avaient sous-estimé beaucoup les ressources nécessaires pour les activités. Dans le cas de l'Ontario, à deux reprises ils sont allés pour augmenter leurs budgets et les effectifs en ressources humaines.

Alors, avant de faire ma présentation aujourd'hui, je suis allé voir les dirigeants de l'organisme ontarien, j'ai dit : Pour 5 800 permis, combien de personnes pour non seulement traiter les demandes de renouvellement, parce que c'est là la principale activité de la Société d'assurance automobile actuellement, mais aussi pour inspecter les locaux peut-être à tous les deux ans ou à tous les trois ans, pour faire les enquêtes pour les commerçants dont on soupçonne des infractions à répétition, pour équiper le contentieux avec les effectifs nécessaires pour porter des accusations ou demander des engagements volontaires? On m'a dit que c'est 30 à 40 personnes pour faire cela. Je suis d'avis... Et ce n'est peut-être pas l'endroit où vous pouvez, peut-être, corriger cette faille, mais je vous souligne quand même que c'est une faille. Il est important de rester conscient que l'office aura besoin de ressources pour faire le travail; qu'on peut lui demander des miracles — puis c'est parfois ce qu'on a fait par le passé — qu'il ne va pas se plaindre, parce que les gens de l'office, en général, sont très dévoués. On peut les appeler chez eux le soir en cas d'urgence. Quand on fait un téléphone même au bureau de la présidente de l'office, on est rappelé dans très peu de délai. C'est un niveau de service auquel le secteur privé et, je dirais, même les consommateurs sont habitués, quand ils font affaire avec l'office, mais on ne devrait pas, à mon avis, se servir de cette réputation en se disant : Ils vont réparer le problème, s'il y en a un, de ressources. On sait que ce problème a existé ailleurs et on ne devrait pas répéter les erreurs des autres.

Il y a autre chose aussi. Vu que dans certains des intervenants qui vont me suivre ça fait plus que 10 ans depuis qu'ils s'attendent à, je dirais, mieux munir ou mieux... fournir de meilleures ressources pour l'activité de surveillance dans leur propre industrie, ils auront peut-être aussi des demandes qu'eux ont tenues en suspens pendant cette démarche et qu'eux vont venir, à ce moment-là, peut-être vouloir voir des résultats aussi. Alors, c'est important de vous souligner ça, je crois. Mon dernier commentaire touche à l'élargissement du mandat de l'office.

Actuellement, je trouve très sage d'avoir visé les permis actuels sans augmenter le nombre de permis, sans augmenter les secteurs où l'office opère pour justement donner des chances à ce transfert à réussir et à s'épanouir. Je sais qu'il y a d'autres qui ont confiance à l'office aussi et qui voudraient peut-être se retrouver sous le même toit; je vous dirais qu'on pourrait attendre pour cette démarche-là. Je parle, entre autres, des carrossiers. Ils vivent une période de crise dans leur industrie. À mon avis, le noyau de cette crise, ce n'est pas nécessairement les petits carrossiers, c'est vraiment la mainmise des assureurs sur la tarification. C'est-à-dire les assureurs contrôlent les tarifs que les carrossiers peuvent facturer au Québec pour les réparations d'accident, ils ont trop de pouvoir, et ça fait que le coût de revient, pour un carrossier, est insuffisant au Québec. Il est beaucoup moins, en passant, payé... moins bien payé que dans les provinces limitrophes. En Ontario, en Colombie-Britannique, le tarif horaire est de 30 % à 40 % plus élevé qu'ici pour un travail qui n'est pas nécessairement plus compétent et où les coûts d'opération ne sont pas plus élevés qu'au Québec.

Alors, c'est tout pour moi. S'il y a des questions, je serai prêt à répondre.

Le Président (M. Reid) : Merci de votre présentation. Nous allons passer maintenant à la période d'échange, et je passe la parole au ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, bienvenue, M. Iny. Dans un premier temps, je vous dirais que je me réjouis de l'appui de votre association au projet de loi, évidemment, d'autant plus qu'il vise justement à améliorer la protection des consommateurs, donc des membres de votre propre association.

Alors, en second plan, je vous dirais : Mieux vaut tard que jamais. Vous avez fait un long préambule sur tout ce qui existe ailleurs. Alors, nous y sommes maintenant.

M. Iny (George) : Je vous dirais qu'on n'est pas en retard des autres parce qu'on n'a pas vécu la crise des autres. L'office gère déjà les pratiques de commerce en matière de la vente automobile. On ne part pas à zéro, on a déjà, je pourrais dire, un patrimoine réglementaire et législatif acquis qui remonte au moins aux années 70 dans ce domaine.

Puis nous, on fait des enquêtes anonymes sur le terrain, on est des acheteurs à Vancouver, à Calgary, à Toronto, à Montréal, puis, je peux vous dire, actuellement les commerces faisant la vente d'autos du Québec ont une longueur d'avance sur les autres.

M. Poëti : Bon, bien, tant mieux. Parce que je vous entendais donner en exemple les autres provinces. Alors, tant mieux.

M. Iny (George) : ...juste pour dire qu'on fait partie d'une problématique qui est plus grosse que celle du Québec, où je reprocherais, le Québec, en tout cas le projet actuel, sous sa forme actuelle, c'est qu'on n'a pas pensé assez aux ressources, puis ça, on semble vouloir suivre les erreurs des autres.

M. Poëti : Oui. Bien, là-dessus, je suis obligé de peut-être vous informer tout de suite. C'est-à-dire que, dans un premier temps, ce qu'on dit, c'est qu'on va transférer sept ressources qui étaient au niveau de l'expertise de la Société de l'assurance automobile du Québec pour évidemment continuer le travail, mais en aucun cas ça ne dit que ce ne sera que sept personnes qui vont travailler à ça, là.

M. Iny (George) : Merci, vous m'encouragez...

M. Poëti : Non, parce que c'était pour garder l'expertise connue. Et ce transfert vient évidemment à l'office, mais l'office va mettre plus de gens pour travailler là-dessus, je veux vous rassurer.

M. Iny (George) : Merci beaucoup, c'est très apprécié.

M. Poëti : Parfait. Alors donc, écoutez, moi, quand il y a de l'appui et que... Avec les propos que vous avez soulevés sur aussi l'élément important de ne pas ajouter de nouveau mandat à celui déjà connu de la société d'assurance vers l'office, c'est pour les mêmes raisons que vous avez soulevées qu'on a décidé de faire ça de cette façon. Ce matin, en préambule, avec les carrossiers, on a aussi discuté d'un projet de loi futur les concernant principalement dans leur problématique, leurs intérêts et leur volonté de légiférer avec nous, en fait de participer à cette législation.

Donc, je vous remercie de votre participation. Nous, on va prendre connaissance de ce que vous avez soulevé. Et votre inquiétude, à mon avis, devrait aller mieux, parce qu'il y aura plus de gens que ce que vous aviez compris.

M. Iny (George) : Merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai d'autres questions du côté gouvernemental? Alors, nous passons à l'opposition officielle, et je passe la parole à la porte-parole de l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bienvenue, M. Iny, au nom de l'Association pour la protection des automobilistes.

Donc, à l'analyse de votre mémoire, donc, vous appuyez, là, le fait de changer l'émission des licences à l'Office de protection du consommateur parce que vous dites que la Loi de protection du consommateur va mieux s'appliquer que dans un cadre de sécurité routière?

M. Iny (George) : C'est-à-dire la loi s'applique déjà à une bonne partie des activités des commerçants, mais la licence qui... ou le permis est mieux adapté que celui qui est émis en vertu du Code de la sécurité routière.

Mme Ouellet : O.K., parfait. Puis je comprends que vos préoccupations sont plus du côté de l'application.

M. Iny (George) : Tout à fait, merci, oui.

• (15 h 50) •

Mme Ouellet : Donc, dans l'application, effectivement, là, on nous a annoncé qu'il y aurait sept personnes qui seront transférées, mais on aura peut-être l'occasion de discuter en étude détaillée. Je vous préviens tout de suite des questions, que nous allons poser la question : Combien de personnes seront donc affectées aux activités?

Et, pour faire un bon suivi en étude détaillée avec le ministre, j'aimerais... Vous nous avez un petit peu parlé des autres activités que la simple émission de la licence, j'aimerais ça que vous m'en parliez un petit peu plus. Puis comment vous voyez que ça devrait s'appliquer sur le terrain? Qu'est-ce que vous avez vu ailleurs? Et comment vous pensez que ça devrait s'appliquer sur le terrain, là, du côté de l'office de protection des consommateurs?

M. Iny (George) : Une cédule pour 5 800 visites, c'est quand même un travail d'envergure, ça pourrait prendre quelques années. Des effectifs qui permettraient de faire des enquêtes plus approfondies sur des commerçants à problèmes. Nécessairement, quand une enquête aboutit à une conclusion positive, ça demande un contentieux. L'office en a déjà un, il est respecté, mais il est très, je vous dirais, étiré actuellement, alors ce serait d'avoir les effectifs pour cela. C'est évident, d'autres, je dirais, autorités réglementaires moins... qui performant dans le même domaine viseraient de 30 à 40 personnes minimum pour 5 800 permis. En tenant compte que l'office avait déjà certaines ressources qui pourront servir à l'activité, ses communications, sa haute direction... Il y a peut-être aussi des ressources techniques autres qui font... ressources humaines, par exemple, quand même où on pourrait avoir certaines économies, mais je n'ai pas trouvé un estimé en bas de 30, 35 personnes.

Puis ça, ça voudrait dire, par exemple... Parce qu'à ma connaissance la Société d'assurance automobile n'inspecte pas les locaux, pas de façon... peut-être de façon aléatoire avec la police, quand il y a vraiment un soupçon d'une activité criminelle, mais ce n'est pas dans son fonctionnement actuel. Alors, les évaluations du travail qu'on fait, de la manière qu'on fait le travail actuellement, ne répondraient pas, à mon avis, à la surveillance qu'on voudrait voir.

Mme Ouellet : Et, lorsque vous parlez, là, de visites de l'ensemble des commerçants, est-ce que ça se fait ailleurs? Par exemple, dans les autres provinces, est-ce que c'est ce qu'ils font? Puis ils étendent ça sur combien d'années?

M. Iny (George) : Premièrement, ça se fait ailleurs, je crois, à tous les trois ans, mais ça se fait au Québec... Les gens à qui poser la question me suivent dans la présentation cet après-midi, parce qu'il y en a plusieurs qui... en tout cas deux ont des membres avec des cautions, et eux, je crois, pour protéger le cautionnement, font une inspection et ils pourront nous dire peut-être quelles ressources on devrait affecter à cette activité.

Mme Ouellet : Et je ne sais pas si mes collègues auront des questions, mais, avant de terminer, je voulais vous remercier pour les commentaires que vous avez faits pour l'office de protection des consommateurs, je pense qu'il y a des représentants qui sont ici. Et, lorsqu'on a un service que vous avez qualifié élevé, donc, je pense que c'est bien, là, de le souligner, quand il y a du bon travail qui est réalisé. Et je suis même heureuse d'apprendre que vous avez même souligné que des fois il y a des appels tard le soir et que les gens répondent. Je pense que ça, c'est vraiment tout un service de qualité qui est offert. Donc, félicitations!

M. Iny (George) : Et, en passant, je ne sais pas si j'ai le droit de le dire, mais même à la retraite, quand ils partent, ils continuent à nous envoyer des messages pour dire : Vous devriez faire cela ou pas.

Mais c'est un couteau à deux tranchants parce qu'on s'attend à plus du monde quand on a une culture pareille. Je pense qu'il y a une euphorie ou un optimisme face à ce transfert. Alors, on s'attend à beaucoup de leur part maintenant, je crois aussi.

Mme Ouellet : Ah! bien ça, je trouve que c'est plutôt un beau problème. Donc, merci pour vos remerciements.

M. Iny (George) : Je vous en prie.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. Est-ce que j'ai d'autres interventions du côté de l'opposition officielle? Je passe maintenant au deuxième groupe d'opposition et son porte-parole, M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Iny. À la page 1 de votre mémoire, vous faites état de : «Les provinces de l'Ontario, de la Colombie-Britannique et de l'Alberta ont [eu] toutes [...] à effectuer le transfert de la délivrance des licences des commerçants de leurs ministères de Transports provinciaux [aux] nouvelles autorités réglementaires», et qu'elles ont toutes vécu beaucoup de difficultés. Est-ce que vous pourriez citer des contextes particuliers, peut-être nous mettre en garde sur ce qu'on pourrait vivre au niveau des transferts?

M. Iny (George) : Oui. L'état actuel en Alberta, l'autorité réglementaire, d'un côté... l'année dernière, à titre d'exemple, je pense qu'elle a trouvé 16 entreprises en infraction dans un marché où nous avons trouvé 20 infractions après une semaine d'enquête sur le terrain. Alors, on voit qu'ils n'avaient pas l'outillage et la culture nécessaires pour vraiment savoir qu'est-ce qui se passe sur le terrain, comment réagir, un contentieux qui n'est pas performant, une législation qu'heureusement on n'est pas... qu'on n'a pas au Québec, où il y a une réglementation à deux vitesses, des règles plus souples pour les constructeurs d'autos, des règles plus sévères pour les commerçants de voitures. Au moins, au Québec, la loi est vue comme un ensemble, alors on n'a pas cette distinction.

La difficulté, finalement, fait qu'en Alberta — puis c'était le cas en Ontario jusqu'à il y a peut-être sept, huit ans, c'est toujours le cas en Colombie-Britannique, en tout cas jusqu'à il y a deux, trois ans — quand on fait la même enquête terrain avec une équipe d'acheteurs anonymes, on voit que les pratiques des entreprises ne sont pas même égales à celles qu'on a au Québec actuellement, traînent de beaucoup. Nous, ce qu'on aimerait voir, c'est que les entreprises qui veulent

suivre les règles et les consommateurs peuvent compter sur la surveillance, pour justement que les acteurs, qu'on peut dire, qui ne fonctionnent pas dans l'intérêt du marché soit disciplinés ou quittent le marché.

M. Surprenant : Merci. À la page 2, maintenant, de votre mémoire, vous faites état que vous êtes préoccupés par la question des ressources. Vous en avez parlé un petit peu tantôt, là, des 5 800 permis supplémentaires qui vont vous incomber. Alors, le ministre a mentionné qu'il y aurait sept personnes qui seraient transférées, donc un transfert de compétences, c'est apprécié, mais, au niveau des budgets, vous avez évalué peut-être à 30 à 40 personnes que vous avez besoin. Mais dans l'ensemble vous dites que l'OMVIC, là, le pendant ontarien, aurait un budget de 10 millions de dollars et que le budget de l'office... Puis en fait quel serait l'écart à creuser, en fait, là? Qu'est-ce qu'il faut investir pour...

M. Iny (George) : En tout cas, je dois vous dire, à notre avis ce serait une augmentation de, quoi, 25 %, 30 % minimum du budget de l'office pour l'ensemble de ses activités, je pense qu'elle se situe à peu près à ce que l'OMVIC dépense sur le secteur automobile. On pourrait peut-être voir avec la présidente qui est ici. Le budget annuel de l'office? 9 millions, n'est-ce pas?

Une voix : Oui, c'est 9 millions.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a consentement pour donner la parole à Mme la présidente? Alors, Mme la présidente, vous avez la parole.

Mme Galarneau (Ginette) : Merci. C'est 9 millions, le budget, actuellement, de l'office.

Une voix : Donc, 40 % de 9 millions...

M. Iny (George) : Peut-être un commentaire supplémentaire pour répondre à votre question. L'industrie au Québec, là aussi j'ai le luxe de savoir qu'ils peuvent dire si je dis la vérité ou non dans quelques minutes, mais c'est hors de l'ordinaire qu'on voit leur engagement à vouloir payer pour un meilleur niveau de service et un meilleur niveau de protection que les licences ou qu'il y ait un autre service facturable pour justement couvrir les coûts supplémentaires qui pourraient être impliqués dans cette activité. Je crois qu'on est mieux de profiter de cette ouverture que de prendre le risque d'essayer de faire ça avec des économies, à mon avis, qui sont des mauvaises économies, et parce qu'il y a le risque que l'office va dire quand même qu'elle s'arrangera avec. Elle l'a déjà fait par le passé, en période de coupures, puis ça prend quelques années avant que les coupures se manifestent dans le marché. L'idéal serait d'être prévoyant et de voir avec l'industrie s'il est possible d'avoir un impact neutre sur le budget provincial, au niveau provincial, mais en sachant que l'augmentation des frais de permis ou d'autres frais de service pourrait couvrir les effectifs nécessaires. Je crois que c'est possible.

Il faut dire que les services ontariens, et en Colombie-Britannique, et en Alberta sont autosuffisants. C'était l'obligation, l'État l'a exigé quand on a délégué l'activité. Je crois qu'on pourrait faire la même chose ici, sauf que la formule est plus difficile à appliquer parce que quand même ça fait partie de l'appareillage gouvernemental.

M. Surprenant : Merci. Je vais prêter la parole à mon collègue.

Le Président (M. Reid) : Oui. M. le député de Borduas, vous avez 1 min 30 s.

M. Jolin-Barrette : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Iny. Donc, ce qu'on constate par votre propos, en fait, c'est que vous tendriez à un régime qui soit autosuffisant parce que, lorsqu'on vise une augmentation de 25 % du budget de l'Office de la protection du consommateur, donc, on se situerait à 12 millions, donc il faudrait que les ressources qui vont être engagées ou consacrées soient exclusivement dirigées vers l'industrie en question. Je constate que le ministre a mentionné tout à l'heure qu'il allait augmenter de plus de sept employés, qu'il y a sept employés qui vont être transférés et qu'il y a des employés supplémentaires qui vont être ajoutés à l'office. Donc, je comprends que, suite à l'annonce de son collègue de la fin du gel d'embauche, il y a des personnes supplémentaires qui vont se retrouver à l'OPC. Donc, c'est le régime que vous souhaitez?

• (16 heures) •

M. Iny (George) : C'est le régime que l'APA souhaite. Et j'irai plus loin, je dirai : S'il fallait, pour combler la différence, aller chercher des sommes chez les consommateurs, on appuierait ça aussi. À titre d'exemple, en Ontario on a un système hybride. Il y a une licence pour le commerçant, et par ailleurs chaque transaction automobile a une contribution de 5 \$ qui est faite envers l'autorité réglementaire. Si ça prenait ça pour arriver avec... permettre les effectifs nécessaires, on l'appuierait aussi. Puis ça, c'est perçu au moment de la vente d'une auto neuve ou une auto d'occasion dans trois provinces canadiennes, à ma connaissance. Alors, ça, ça voudrait dire que le volet consommateur aussi s'engagerait à assurer que l'activité ait suffisamment de budget pour...

Le Président (M. Reid) : Merci, M. Iny. Merci pour votre contribution à nos travaux.

Alors, je suspends les travaux pour quelques instants, le temps de permettre à nos prochains invités de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 1)

(Reprise à 16 h 3)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue à nos invités. Je vous demande de bien vouloir d'abord vous présenter et présenter les personnes qui vous accompagnent. Vous aurez 10 minutes pour faire votre présentation, et par la suite nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. Alors, je vous cède la parole.

Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec (AMVOQ)

M. De Marchi (Steeve) : Merci. Alors, mon nom est Steeve De Marchi, je suis directeur général de l'AMVOQ, l'Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec. J'ai pour m'accompagner aujourd'hui Me Richard Cliche, Me Michel... pas maître, Michel Noël, qui est président du conseil d'administration, et Me Thomas Roberge, qui est le conseiller juridique et l'avocat de l'association. Alors, merci, M. le Président, M. le ministre, députés de l'Assemblée nationale et Mme la présidente, merci de nous recevoir.

Pour peut-être le bénéfice de tout le monde, faire un petit sommaire rapide de qu'est-ce qu'est l'AMVOQ, qu'est-ce qu'est l'Association des marchands. On est une association de services pour environ 1 350 marchands de véhicules d'occasion au Québec, c'est la plus grosse association du genre au Canada. On existe depuis 1989, donc ça fait 26 ans cette année, et on a une mission à trois volets qui est de fournir des services et des produits à nos marchands, qui est aussi de travailler de concert avec nos membres pour rehausser l'image des membres de l'association envers le public, et finalement on a aussi la mission de représenter et de défendre nos membres auprès des différentes autorités réglementaires, ce qui explique notre présence ici aujourd'hui.

Un peu comme la plupart des gens qui se sont présentés et qui vont se présenter devant vous, notre position par rapport au projet de loi n° 25, elle est positive, c'est-à-dire qu'on appuie le transfert de l'émission des licences de la société de l'assurance auto vers l'Office de la protection du consommateur. C'est une position qu'on a depuis le tout début, c'est des démarches qui ont été amorcées il y a très longtemps par Me Cliche qui est ici. C'est un dossier qui est plus actif depuis 2007 ou 2008 mais auquel l'AMVOQ s'est toujours... à toujours appuyé. C'est aussi en phase avec la philosophie de l'AMVOQ, qui est de prôner la transparence dans les différentes transactions de véhicules d'occasion au Québec, donc c'est quelque chose qui est naturel pour nous, et on pense aussi que ça va favoriser la saine concurrence dans le marché et qu'en même temps ça va assurer une meilleure protection des consommateurs.

Par contre, on a pris le temps de regarder le projet de loi dans sa forme actuelle, et il y a peut-être quelques petites questions qui nous ont interpellés, et le but de la démarche, aujourd'hui, c'est de vous en faire part. On va y aller peut-être un peu plus avec des termes techniques ou des articles spécifiques. C'est là-dessus, nous, qu'on a des préoccupations.

Il y a l'ajout de l'article 2.1 qui vient s'ajouter à l'article 2 à la Loi de la protection du consommateur qui présente une portée élargie de la Loi de la protection du consommateur par rapport aux transactions entre commerçants, c'est-à-dire que le nouvel article 2.1 vient inclure les transactions entre commerçants à la protection de la loi du consommateur, et nous, on se questionne effectivement sur la pertinence de cet article-là, c'est-à-dire de prévoir... qu'une loi sur la protection du consommateur doit aussi protéger des commerçants entre eux. Donc, à cet article-là, nous, on demande le retrait, simplement, de l'article 2.1.

On a aussi des préoccupations au niveau de l'article 260.25 qui touche la définition d'un commerçant de véhicules, et c'est un dossier qui nous tient à coeur énormément. En fait, l'article reprend le libellé de l'article 151 du Code de la sécurité routière, et c'est un point que nous, on conteste, en fait, et on demande que la définition qui est prévue à l'article 260.25 soit révisée pour que cette définition-là soit plus générale et qu'elle englobe tous les intervenants qui transigent dans le domaine du véhicule d'occasion. Parce que l'article, le libellé du 151 prévoit qu'il faut qu'un marchand acquière un véhicule et qu'il en soit le propriétaire pour en faire la revente afin d'être couvert par la Loi sur la protection du consommateur. Malheureusement, au Québec, il y a plusieurs intervenants qui procèdent différemment, qui sont considérés comme des courtiers ou des aidants et ne sont pas couverts par aucun aspect de la loi ni de la société de l'assurance auto du Québec, ils ne seront pas non plus couverts par la Loi de la protection du consommateur, c'est ce qu'on appelle, nous, les faux particuliers ou les «curbsiders». C'est le genre de commerçants qu'on va voir qui ont quatre ou cinq voitures dans la cour du Wal-Mart avec une pancarte jaune-orange et noire. Ils ne se portent pas acquéreurs du véhicule, mais ils transigent en ayant des documents qui leur donnent des procurations. Donc, ce qu'on demande, nous, c'est que la définition d'un commerçant englobe ces courtiers-là, de manière à pouvoir protéger davantage le consommateur, parce que le consommateur qui agit avec un courtier n'a aucune protection au niveau de la loi.

Fait à noter, par contre, on est assez prudents dans cette recommandation-là. On n'a pas vu le règlement qui va venir avec la loi, peut-être qu'il y a des prévisions déjà de faites dans le règlement. Et ce qu'on ne voudrait pas non plus, c'est que cette demande-là vienne retarder le projet, parce qu'on l'a dit d'emblée, on appuie beaucoup le projet.

Il y a l'article 338 de la loi qui reprend les éléments de l'article 152 du Code de la sécurité routière. C'est un article qui est probablement prévu de manière à venir appuyer la méthode de travail de l'office. Par contre, on trouve que, dans la rédaction de cet article-là... Il y a quelques points qui nous paraissent soit un peu difficiles à comprendre ou encore qui sont un petit peu à l'encontre de ce que nous, on recherche.

Dans le paragraphe c, on parle de certaines modifications qui touchent le cautionnement. Par exemple, on veut que l'article 338 prévoit que les cautions qui sont émises pour les commerçants puissent couvrir le remboursement d'amendes éventuelles qui seront émises par l'OPC, alors que l'ancien article 152 ne prévoyait pas ça. Et on se demande d'ailleurs pourquoi cette disposition-là a été mise.

Il y a aussi le paragraphe b qui utilise la notion dans le même paragraphe de propriétaire et de véritable propriétaire, alors que l'article 152, à notre avis, nous apparaissait suffisant pour faire le travail, et on se questionne à savoir pourquoi est-ce qu'on n'a pas repris le même libellé de l'article 152 pour le transférer à l'article 338 alors que ce qu'on a compris de la démarche, c'est qu'on veut prendre le plus possible la loi telle qu'elle existe auprès de la société et de la transférer dans son application au niveau de l'Office de la protection du consommateur. Donc, on demande que l'article 338 soit rédigé avec le même libellé que l'article 152.

• (16 h 10) •

Évidemment, le transfert de la responsabilité de la délivrance des commerçants de la société de l'assurance auto du Québec à l'OPC va se traduire par des modifications au niveau des services. M. Iny en a parlé, il a parlé de l'analyse qu'il a faite. On a peut-être une position qui est un petit peu différente de la sienne. Nous, notre propre démarche nous amène à penser que la démarche du transfert de la loi... de la délivrance des licences, pardon, va amener une attrition tout au nombre de licences. On parle toujours de 5 880 licences, 5 880 licences. On a un ratio de licences par habitant, au Québec, qui est absolument épouvantable, au sens où, nos dernières vérifications, on n'a pas fait de recherche trop, trop exhaustive, mais on pense que la Colombie-Britannique, qui a une population qui peut ressembler à celle du Québec, ont en bas de 2 000 licences de commerçant de voitures, alors qu'au Québec il y en a 5 880. Donc, on se félicite d'emblée que le changement de la loi va encadrer plus facilement, va représenter une barrière à l'entrée.

On a parlé de coûts, tantôt, de transfert. On s'attend aussi à ce que le coût des permis qui vont remplacer les licences soit ajusté en conséquence pour permettre un budget d'opération, on est à l'aise avec ça et on le demande. C'est peut-être contradictoire, une association qui demande à ce qu'on augmente la barrière à l'entrée, mais on s'attend, nous, à ce que ça amène une attrition par rapport aux 5 880 licences. C'est clair qu'il y a des gens qui conservent des licences parce que ça ne coûte à peu près rien de les garder et ils sont à considérer dans le 5 880, devront, le cas échéant, être vérifiés, être surveillés. Nous, on est prêts à travailler avec les gens de l'office pour s'assurer que les gens qui sont détenteurs de licence, c'est légitime. De là aussi la différence au niveau du libellé, où on veut que tout le monde qui transige dans le domaine de l'automobile ait besoin d'une licence ou d'un permis.

Le mandat qu'on a aussi à l'association, c'est de représenter nos marchands, de les protéger aussi. C'est évident que ce qu'on veut, c'est que le transfert de cette délivrance-là n'entraîne pas une baisse de service, on parle de transfert d'unités temps complet, de sept personnes d'une entité à l'autre, dans la mesure où ces unités-là sont couvertes, autant que possible, et, de deux, que les changements qui vont être apportés permettent à l'office de travailler pour assurer une protection du consommateur. Donc, nous, ce qu'on a comme mandat auprès de vous, c'est de vous demander que le transfert de cette délivrance-là ne signifie pas une baisse de service; que, nos marchands, quand ils ont besoin de faire renouveler un permis ou d'obtenir un nouveau permis, ce soit aussi facile, au moins, sinon plus que ce ne l'était avec l'équipe de la société d'assurance auto du Québec. En gros, c'est le message qu'on devait vous passer. Je vous remercie de nous avoir écoutés.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup pour votre présentation, c'était très clair. Alors, nous allons passer maintenant à une période d'échange avec les membres de la commission. Je cède la parole au ministre.

M. Poëti : Alors, merci, M. Noël et les gens qui vous accompagnent. Alors, je comprends d'emblée que vous êtes en accord avec cette modification-là, en fait le transfert par la loi de la Société d'assurance automobile à l'Office de protection du consommateur. J'ai deux sur trois bonnes nouvelles. Je laisserai à Mme Galarneau la troisième, parce qu'elle va vous l'expliquer davantage.

Dans un premier temps, lorsque vous parliez de l'article 338 que vous voudriez qu'on reprenne tel qu'il était, dans votre document, page 9, ça va être fait, c'est déjà discuté pour pouvoir le faire tel que vous le demandiez.

Il y avait aussi, dans la page 7 de votre mémoire, définition de l'article 260.5. À votre demande, on va y ajouter un papillon, dans notre terme à nous, donc, pour corriger cette partie-là à votre satisfaction.

Et la troisième va vous être expliquée davantage. Je pense qu'à 2.1 vous vous inquiétiez de la pertinence d'ajouter 2.1 tel que proposé, visant à rendre applicables la plupart des dispositions du projet de loi n° 25. On dit clairement que cet article-là, ce n'est pas une nouveauté, il est déjà en vigueur en ce moment dans le Code de la sécurité routière. Je vais laisser Mme Galarneau, si vous le permettez, M. le Président, vous expliquer cette partie-là.

Le Président (M. Reid) : Mme Galarneau.

Mme Galarneau (Ginette) : Oui. Ça visera uniquement les éléments administratifs comme c'est prévu actuellement dans le Code de la sécurité routière. Donc, on n'est pas dans les éléments de protection de consommation.

M. De Marchi (Steeve) : Parfait. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre.

M. Poëti : Alors, je pense que ça fait... En tout cas, moi, je pense que ça répond à vos préoccupations immédiates sur ça.

D'ailleurs, je vous remercie de votre mémoire, de la clarté avec laquelle il a été fait. C'est dur parfois d'être succinct dans des dossiers aussi importants que ceux-là, mais d'être précis, vous l'avez été. L'office et nous avons entendu votre demande, et les rencontres préalables ont été utiles, et on va faire les modifications avant d'aller article par article avec, évidemment, les membres des... les deux oppositions, pour présenter ces modifications-là au projet de loi avant d'être en article par article.

M. De Marchi (Steeve) : Merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous souhaitez commenter?

M. De Marchi (Steeve) : En fait, je ne peux prendre le crédit du mémoire, Me Thomas Roberge est celui qui l'a rédigé. Je tenais à le mentionner.

M. Poëti : Bien, vous l'avez payé quand même, lui, il a fait ça pour vous, ça fait que vous pouvez un peu...

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Poëti : Merci.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce qu'il y a un autre député du côté gouvernemental qui veut faire une intervention? Merci. Alors, nous allons passer maintenant à la porte-parole de l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Bien, merci, M. Noël et vos collaborateurs, d'être présents avec nous, M. Cliche de nouveau cet après-midi.

Moi, j'aimerais vous entendre un petit peu plus sur la problématique dont vous parlez, des faux particuliers. Moi, je suis plus nouvelle dans ce secteur-là, là. Donc, on parle... En termes de volume, est-ce que c'est important en termes de volume? Est-ce que vous pouvez me donner un peu plus d'information sur cette problématique-là, là, lorsque vous parlez du mot «acquiète» et des intermédiaires, donc lorsque les gens ne sont pas nécessairement propriétaires mais agissent, là, comme intermédiaires?

M. De Marchi (Steeve) : En fait, la problématique, elle est réelle. On n'a pas de statistiques récentes en termes de volume global. Par contre, on sait qu'il y a des individus qui vont participer à 30, 40, 50 transactions dans une année, et ils servent d'intermédiaire. C'est pour ça qu'on les appelle des faux particuliers, parce qu'aux termes de la loi ils sont traités comme un particulier, comme un individu, comme un consommateur, alors qu'ils en font un commerce véritable. Et ça a des implications nombreuses. Ça a des implications autant au niveau du consommateur, qui ne bénéficie pas de la Loi de la protection du consommateur parce que le commerçant n'est pas un commerçant reconnu, parce qu'il n'a pas de permis. Il y a des implications aussi au niveau du revenu pour la province, au sens où ces gens-là ne déclarent pas les revenus qu'ils vont gagner. Ça s'apparente à un revenu de commission, où ils vont dire à des gens : Bien, écoute, je vais t'aider à vendre ton véhicule, je connais bien du monde; laisse-le-moi, donne-moi une procuration puis je vais te le vendre, puis tu me donneras un 400 \$, 500 \$ pour le faire. C'est ce que plusieurs provinces ont mis beaucoup d'énergie à essayer de contrer. C'est ce qu'on appelle les «curbsiders», donc les gens qui mettent la voiture sur le trottoir pour la vendre. Et le volume total, il est malheureusement inconnu parce que c'est du travail au noir en premier, mais c'est une réalité qui est présente au Québec et beaucoup.

Il y a une espèce de concurrence malsaine qui se fait, où les gens disent : Ils n'ont pas d'infrastructure, ils n'ont pas de place d'affaires, ils n'ont à peu près rien à supporter, donc pour être l'intervenant d'une transaction ils demandent un petit montant. Évidemment, il n'y a aucune couverture, il n'y a aucun travail de support, de soutien, de vérification, de validation qui est fait. Et c'est ça que nous, en changeant le libellé, on dit : Maintenant, quelqu'un qui participe à une transaction... Et on a proposé un libellé complet pour dire : Les gens qui sont des courtiers, des aides, des gens qui transigent sans faire l'acquisition de la voiture devraient être considérés comme des commerçants aussi. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

Mme Ouellet : Oui, bien, en partie, mais... Je comprends qu'il n'y a pas d'évaluation parce que ce n'est pas... mais, ordre de grandeur, là, par rapport... Là, on parle de 5 800 permis de commerçant dans l'ensemble du marché.

M. De Marchi (Steeve) : Détenteurs de licence, oui.

Mme Ouellet : On parlerait de combien, à peu près, d'intermédiaires? On parle-tu de centaines, de milliers? Tu sais, juste...

M. De Marchi (Steeve) : Je vais risquer un chiffre, et peut-être que mes collègues pourront me corriger. Je pense qu'il doit y avoir plusieurs milliers de personnes qui le font sur une base partielle ou même presque complète. Est-ce qu'on parle de 10 000 véhicules par année, de 100 000 véhicules par année? Je crois que c'est plus de l'ordre peut-être de 75 000 véhicules par année, mais je ne sais pas. Me Cliche, est-ce que vous...

• (16 h 20) •

M. Cliche (Richard) : Exactement. En 2007, nous avons fait des vérifications chez nos membres, par nos membres, et on avait eu beaucoup d'information, et on en était venus à la conclusion qu'il y avait probablement au moins 75 000 véhicules qui étaient vendus à chaque année comme des ventes entre particuliers. Nous nous étions également servis de statistiques de la Société de l'assurance automobile du Québec qui indiquaient la provenance des véhicules — d'un concessionnaire, d'un manufacturier, d'un autre marchand — et la destination des véhicules. À cette époque-là, il y avait

environ 1 248 000 véhicules qui étaient vendus chaque année pour être immatriculés et remis sur la route. Alors, le recoupage qu'on faisait, on avait quand même pas mal d'informateurs, on allait aux enchères également rencontrer les gens : peut-être 75 000, environ. Évidemment, la Corporation des concessionnaires avait fait la même chose de son côté, et ils en étaient arrivés à des chiffres qui étaient quand même compatibles.

Mais ça implique quoi? Ça implique qu'il n'y a pas de TPS qui est payée, ça impliquait... Et les vérifications ont été faites, et j'en ai fait moi-même plusieurs, au niveau des agences les véhicules étaient très majoritairement... Et c'était facile pour eux de définir si c'était par des intermédiaires ou pas. Le particulier qui arrive pour enregistrer son véhicule, il dit : Je l'ai vendu tel prix à tel bonhomme, le bonhomme est avec moi, pas de problème, mais là ce sont presque toujours des immatriculations au plus... des transactions au plus bas prix du guide d'évaluation moins 500 \$, donc, c'étaient toujours des véhicules en mauvais état, déclarés comme tels. Alors, il y a, à ce moment-là, des pertes, parce que ce n'est pas vrai que tous les véhicules sont vendus à ces taux-là, il ne faut quand même pas être naïf. Il y a des pertes monétaires, de l'argent non déclaré. Les commissions, est-ce qu'elles étaient déclarées ou pas? J'en doute fortement. Et, quand on regarde tout ça, prenons pour un exemple 10 000 véhicules, on se retrouve facilement avec quelques millions de TPS qui ne sont pas payés, de la TVQ qui n'est pas payée en nombre important sur les différentiels et les impôts qui ne sont pas retenus, payés sur les déclarations fiscales, qui ne contiennent pas ces... qui pourraient ne pas contenir ces espèces de commissions.

Mais, comme dit M. De Marchi, on ne pouvait pas arriver à un chiffre précis, compte tenu du fait que c'est de l'économie souterraine. Si on avait des chiffres précis, ce ne serait plus une économie souterraine. Et ce que comme citoyen je peux observer, quand je vais à gauche ou à droite, il y a quand même tout autant de ces vendeurs de véhicules non... dont on n'exige pas de licence ou de cautionnement. Vous allez vous promener, là, sur la route, vous n'en verrez pas beaucoup, mais au printemps ils vont fleurir comme le reste. Alors, ce sont des pertes fiscales importantes.

Et, comme le disait M. De Marchi, il est sûr qu'en vertu de la Loi de protection du consommateur un consommateur qui est lésé pourrait théoriquement avoir un recours contre l'intermédiaire, mais à quel prix? Il a le temps de passer à travers son véhicule, alors ça ne vaut pas le coup. Alors, ce qu'on fait, c'est qu'à mon point de vue, si on maintenait l'ancienne définition, on continuerait de se retrouver avec 75 000 ou 100 000 consommateurs qui sont privés du bénéfice de la Loi de protection du consommateur.

M. De Marchi (Steeve) : Et, si je peux me permettre d'ajouter, il y aurait probablement moyen en faisant l'analyse exhaustive de toutes les transactions de la société de l'assurance auto qui comprennent une procuration, c'est un fort pourcentage des transactions avec procuration, c'est le mode d'opération. Mais, si on change le libellé, on vient de régler le problème.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Cliche (Richard) : Et, si vous me permettez une dernière remarque, avec les statistiques qu'on avait, de 2006, pour un, je trouvais absolument déraisonnable qu'on ait plus de 1 200 transactions entre particuliers par jour au Québec, il y avait un problème là, parce que 300 000... À l'époque, il y avait à peu près 300 000 transactions entre particuliers au Québec pour 200 jours ouvrables. Ça fait des transactions! Alors, c'était quand même véritablement illogique que ce soient des individus qui un à un génèrent ce volume.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme la députée de Vachon, vous avez encore une question?

Mme Ouellet : Oui. Je vois que vous avez les mêmes préoccupations que le groupe précédent, que l'Association pour la protection des automobilistes, concernant le nombre d'effectifs. Donc, bon, comme ça a été annoncé, il y aura un transfert de sept personnes de la SAAQ à l'Office de la protection du consommateur, mais vous dites que... vous insistez sur l'importance d'augmenter le nombre d'effectifs, donc j'aimerais vous entendre un peu plus.

Et vous parlez aussi d'ajout de personnel sur le terrain. De votre point de vue à vous, c'est quoi, le travail qu'il y a à faire sur le terrain? Vous avez un peu entendu, là, vos prédécesseurs. Est-ce que vous êtes d'accord? Est-ce que c'est le même genre de travail ou vous avez des ajouts ou...

M. De Marchi (Steeve) : Bien, il y a une nuance qu'on voudrait apporter...

Le Président (M. Reid) : En 30 secondes, s'il vous plaît.

M. De Marchi (Steeve) : Oui. Une nuance, c'est que nous, après le transfert de la loi, on ne pense pas qu'il va rester 5 880 détenteurs de licence, et même on espère que ça va amener une meilleure gestion du nombre de licences. Et, comme je le mentionnais, si on peut passer de 5 880 licences à 4 000 permis, 3 800, 3 500 permis, évidemment, le nombre de ressources va être en conséquence.

Mais, oui, effectivement, on pense que, pour assurer une meilleure protection du consommateur et aussi un assainissement de l'industrie, il serait bon d'augmenter. Est-ce que ça doit se faire en même temps que le projet de loi? Est-ce que c'est quelque chose qui doit se faire de façon subséquente? Le plus tôt sera le mieux. Mais, oui, on est d'accord avec ça aussi.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous passons maintenant au deuxième groupe d'opposition, et je donne la parole au député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Messieurs, bonjour. D'abord, je voulais vous féliciter pour votre historique. Depuis 1989, là, vous avez contribué, initié ou participé au RDPRM, au dossier de l'automobile puis également à l'inscription du kilométrage au dossier de l'automobile, et puis, je pense, c'est très important pour la sécurisation des transactions, je vous en félicite.

Maintenant, je ferais du millage un peu sur le sujet de ma collègue députée de Vachon tantôt au niveau des gens qui agissent sans licence. Alors, vous faites état donc de... vous pensiez ici, à la page 7, aux consignataires, courtiers et autres profiteurs. Ma question est qu'au niveau des commerçants on parle de 5 380 commerçants. Alors, vous, vous dites que les consignataires, courtiers et autres profiteurs... donc vous les citez, mais est-ce qu'il peut y avoir des courtiers qui soient, donc, parmi les 5 380 commerçants... ou tout courtier ne peut être commerçant de...

M. De Marchi (Steeve) : En fait, c'est comme une double protection. Si vous avez votre licence, vous ne devriez pas agir comme courtier, mais il est possible que, pour éviter un paquet de dédales administratifs et pour ne pas le dire, pour éviter de payer des contributions fiscales sur certaines transactions, il y ait certaines de ces personnes-là qui utilisent les deux modèles, c'est-à-dire qu'on peut être un détenteur de licence, on peut avoir pignon sur rue, mais à un moment donné on peut... Et ça, chez nous, c'est des choses qu'on est très prudents, à l'AMVOQ, mais il peut peut-être arriver qu'un commerçant décide de passer quelques transactions sur le modèle du courtier. À ce moment-là, il ne l'achète pas, il ne la vend pas, il facilite la transaction, il agit comme un courtier. Mais d'après moi c'est minime.

M. Surprenant : O.K., mais ma question est plus fondamentale que ça. Le courtier, s'il agit à titre de courtier, il peut quand même déclarer les transactions, payer des impôts et tout, là, alors ce ne sont pas tous les courtiers qui sont, entre guillemets, là, irrespectueux des règles, là, à mon avis.

M. De Marchi (Steeve) : Non, mais le fait qu'il ne soit pas commerçant et qu'il n'ait pas de licence n'amène pas nécessairement la problématique de l'argent, et de la collecte des dus, et de la fiscalité, amène aussi le fait que, n'étant pas sous le couvert d'une licence, n'étant pas détenteur d'une licence, il n'a pas besoin de caution. Donc, il y a tout l'aspect protection du consommateur, qui, elle, n'est pas couverte, là, même s'il est courtier, même s'il paie ses impôts, même s'il déclare ses transactions.

M. Surprenant : Je comprends.

M. De Marchi (Steeve) : Il n'y a pas de caution, il n'est pas détenteur de permis pour agir à titre de commerçant.

M. Surprenant : Il n'y a pas de permis de courtier en tant que tel. O.K., O.K.

M. De Marchi (Steeve) : Non. Non, ça n'existe pas, à ma connaissance.

M. Surprenant : O.K., je comprends. Excellent, je vous remercie. Je passe la parole à mon collègue.

Le Président (M. Reid) : Oui, M. le député de Borduas.

M. Jolin-Barrette : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Tout d'abord, M. le Président, peut-être une spécification pour M. le ministre. Vous avez dit tout à l'heure que vous alliez déposer des papillons. À la page 9 du mémoire, on indique, relativement à la caution, qu'elle ne devrait pas servir pour payer les amendes. Est-ce que c'est un papillon en ce sens-là que vous allez déposer?

M. Poëti : Ce n'est pas à ce niveau-là qu'on va...

M. Jolin-Barrette : C'est au paragraphe b que vous allez déposer...

M. Poëti : Oui. Ce n'est pas à ce niveau-là qu'on va déposer le papillon, c'est en fonction de... En 12 ans, sur le fait d'utiliser la caution comme paiement d'amende non payée, là, en 12 ans l'office a eu recours à sept reprises seulement sur l'ensemble des dossiers. Donc, ce n'est pas à ce niveau-là qu'on va faire un papillon, c'était à la demande précédente.

M. Jolin-Barrette : O.K., oui. Bien, en fait, je vais vous poser la question, à ce moment-là. Si le papillon ne vise pas ça, je comprends que votre désir, à la page 9, au paragraphe c de l'article 338, c'est que vous ne voulez pas que la caution serve à payer les amendes... bien en fait à payer le trésor public, à utiliser cette caution-là pour que l'Office de la protection du consommateur se paie avec les amendes qui vont être délivrées par ses inspecteurs puis administrées par le contentieux?

M. De Marchi (Steeve) : En fait, oui, mais... J'ai mal, peut-être, saisi tout à l'heure, mais on m'a dit qu'on allait réutiliser le libellé de l'article 152. Donc, ça ne se retrouve pas dans le nouvel article 338. Si on copie l'article 152 du Code de la sécurité routière et qu'il devient le même libellé à l'article 338, le paragraphe c et le paragraphe b n'existeront pas, parce qu'ils n'existent pas dans l'article 152. Donc, ça règle le problème.

M. Jolin-Barrette : O.K. C'est ça, O.K.

M. Poëti : Voulez-vous d'autres informations?

M. Jolin-Barrette : Non. Parfait, merci.

À la page 9 de votre mémoire aussi, vous souhaitez que des outils de communication aux fins d'administration du cautionnement soient développés. Qu'est-ce que vous voyez comme outils de communication à développer?

M. De Marchi (Steeve) : Bien, en fait, là, je laisserais peut-être Me Roberge répondre à cette question-là, c'est lui qui s'occupe du cautionnement, là, à l'AMVOQ.

• (16 h 30) •

M. Roberge (Thomas) : Bien là, en fait, là, pour répondre à votre question, on a du personnel à l'AMVOQ qui communique au quotidien avec des gens à la Société d'assurance automobile du Québec pour la délivrance du cautionnement et des permis, de la licence pour nos membres. Ça fonctionne bien, puis on tient à ce que ça continue et peut-être que ce soit encore plus facile de le faire, là, c'est une volonté qu'on a, parce qu'au quotidien, évidemment, on parle régulièrement avec ces gens-là, à savoir par téléphone ou peut-être même par voie électronique. Ça pourrait être quelque chose qui serait évalué, parce qu'évidemment ça fait beaucoup de cautionnement. Nous, chez nous, on a 1 350 membres, 95 % de ces gens-là sont cautionnés chez nous, alors au quotidien, là, on a du personnel attiré à ça. Puis, si on est capable de trouver des voies plus faciles pour travailler dans les renouvellements, les mises à jour, les changements d'adresse, toutes ces choses-là, des extensions de licence, par exemple, pour aller à une exposition ou un festival, par exemple... On a beaucoup de demandes à faire. Alors, si on est capable, évidemment, de mettre en place des voies qui seraient peut-être plus faciles ou... Encore, ce qui est le minimum, c'est de conserver ce qu'on a actuellement, mais, nous, ça serait une volonté qu'on aurait, là.

M. Jolin-Barrette : Je comprends qu'actuellement les canaux de communication que vous avez, c'est soit par courriel soit par téléphone, il n'y a pas de portail où vos membres peuvent faire eux-mêmes les démarches, les modifications.

M. Roberge (Thomas) : Exact. On fonctionne beaucoup par téléphone, pour répondre à votre question.

M. Jolin-Barrette : Est-ce que vous souhaitez avoir un outil informatique pour...

M. Roberge (Thomas) : Ce serait très bien, ce serait accueilli, oui.

M. Jolin-Barrette : Une sorte de libre-service.

M. Roberge (Thomas) : Absolument.

Le Président (M. Reid) : Merci. Ou alors très rapidement un commentaire, parce qu'on ne peut pas aller à une question, il ne reste pas de temps.

M. Jolin-Barrette : Je vous remercie pour la présentation de votre mémoire.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, merci à vous quatre, messieurs, pour la contribution que vous apportez à nos travaux.

Et je suspends les travaux de la commission pendant quelques instants, le temps de laisser nos prochains invités prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 32)

(Reprise à 16 h 34)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue à nos invités de la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec. Je vous demande de bien vouloir vous présenter et présenter les personnes qui vous accompagnent. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation, et par la suite nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. Alors, je vous cède la parole.

**Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec (CCAQ)**

M. Bécharde (Jacques) : Merci, M. le Président. Bonjour, M. le ministre, Mmes, MM. les députés, merci de nous recevoir. Mme la présidente de l'office, meilleures salutations. Écoutez, je vais vous présenter mes collègues. Me Frédéric Morin, qui est le vice-président Affaires juridiques à la corporation.

M. Morin (Frédéric) : Bonjour.

M. Béchard (Jacques) : À l'extrême droite, M. Marc Nadeau, qui est le directeur des services administratifs. C'est son équipe qui collabore avec la SAAQ au niveau de l'émission des licences de commerçant. Et à ma gauche notre relève, Me Sam Yue Chi, qui est le directeur des affaires juridiques. Et votre humble serviteur, Jacques Béchard. Moi, je suis le chef de la direction, alors ça fait 31 ans que j'ai le plaisir de collaborer avec les gens de la SAAQ et de l'office. Donc, c'est un réel plaisir pour nous de venir vous parler du dossier des licences de commerçant.

Pour vous situer au niveau de la corporation, c'est qu'on a 850 concessionnaires membres sur tout le territoire de la province. Comme vous le savez, il y a des concessionnaires partout, dans toutes les régions du Québec. Nos concessionnaires emploient 35 000 personnes, vendent annuellement 425 000 véhicules neufs, 200 000 véhicules d'occasion. Donc, le secteur des concessionnaires est une grosse industrie au Québec. Et la mission de notre corporation, c'est d'offrir une multitude de services à nos membres, et le second volet de cette mission-là, c'est de s'assurer que les clients, les centaines de milliers de clients reçoivent des services de qualité. Donc, c'est dans ce contexte-là que nous collaborons avec une foule de ministères, une foule d'organismes, parce qu'il y a une panoplie de lois et de règlements qui s'appliquent aux concessionnaires d'automobiles.

Depuis 1983, suite à une modification de la loi, notre corporation a été le premier organisme habilité à émettre les cautionnements pour le bénéfice de ses membres. Écoutez, c'est un service gratuit pour nos concessionnaires. Juste pour vous donner une petite idée, là, au niveau des engagements financiers parce que, comme législateurs, c'est intéressant que vous ayez ces données-là, pour obtenir une licence de commerçant obligatoire, il faut fournir un cautionnement qui est de 100 000 \$ pour un concessionnaire de véhicules et de 200 000 \$ pour un concessionnaire de camions lourds, on a aussi une cinquantaine de concessionnaires de camions lourds. Donc, à chaque année, la corporation fournit pour environ 85 millions d'engagements financiers à la SAAQ.

Heureusement, il y a très peu de réclamations au niveau du cautionnement. Parce que nos concessionnaires investissent des millions, hein? En 2015, ne devient pas concessionnaire qui veut, ça prend des investissements incroyables. Et heureusement il y a très peu de fermetures. Et généralement le cautionnement intervient lorsqu'un concessionnaire ou un commerçant ferme ou fait faillite, puis il y a une stabilité dans notre secteur qui fait qu'on a très peu de réclamations. Et, lorsqu'on en a, c'est nous qui les traitons à l'interne. Me Morin... Fred, tu es avec moi depuis combien de temps?

M. Morin (Frédéric) : 22 ans.

• (16 h 40) •

M. Béchard (Jacques) : 22 ans. Ça fait que, si vous avez des questions sur les réclamations, Frédéric est là depuis beaucoup d'années.

Donc, on est ici, nous aussi, pour appuyer le projet puis on l'a dit dans nos commentaires, dans un souci de collaboration, mais on a des sentiments partagés, en anglais on dit des «mixed feelings». C'est qu'au fil des ans, depuis 1983, on a développé une synergie fantastique avec la Société de l'assurance automobile — et j'ai vu les gens de la SAAQ ici, que je me fais un devoir de saluer et un plaisir — on a développé un service impeccable, parce que notre équipe, on monte les dossiers, les documents et on envoie le cautionnement avec le dossier à la SAAQ... Et souvent le concessionnaire qui ouvre une nouvelle concession, il veut vendre des autos demain matin, donc ça lui prend la licence. Donc, nous, ce qu'on dit, c'est que — et Mme Galameau que je remercie en passant, avec son équipe, qui ont pris la peine de nous consulter avant le dépôt du projet de loi, puis nous avons beaucoup apprécié les quelques rencontres — nous, on veut s'assurer de bénéficier d'un aussi bon service qu'on avait. Puis pas qu'on a des craintes, c'est qu'on a une excellente collaboration avec l'office depuis plusieurs années, parce que dans la Loi sur la protection du consommateur il y a des chapitres complets qui régissent notre domaine, puis l'office régit déjà notre domaine. Sauf que je ne vous cacherai pas qu'en 31 ans j'ai vu les effectifs de l'office réduire substantiellement au fil des ans. Et, nous, ce qu'on dit, c'est : Assurez-vous le même service, aux commerçants puis aux consommateurs, parce que, lorsqu'on parle de... parce que c'est beau, d'émettre des licences de commerçant, mais... On parlait des faux particuliers ou des commerces illégaux; bien, ça prend une surveillance puis ça prend des inspecteurs. Donc, là-dessus, nous prenons acte des commentaires de M. le ministre, qui nous mentionne vouloir s'assurer que l'office ait les effectifs nécessaires pour assurer sur le terrain la supervision des licences de commerçant.

J'aimerais faire un commentaire. J'ai beaucoup apprécié le commentaire de George. On n'est pas toujours sur la même longueur d'onde, mais notre ami George Iny a dit des commentaires que les commerçants au Québec respectaient... avaient une longueur d'avance, pour reprendre textuellement ses propos. C'est que c'est à cause notamment du fait qu'on a une bonne loi sur la protection du consommateur, qui existe depuis 1971, qui a été largement améliorée en 1980 pour traiter notamment... pour régir le domaine de l'automobile. Ça fait que nous, on n'a aucun problème à ce que l'office prenne la juridiction de l'émission des licences et on est très à l'aise à ce que l'office mette plus de rigueur dans ça pour notre secteur, parce que nous, on a un code d'éthique, puis notre mission, c'est de s'assurer que nos concessionnaires respectent les lois.

Au niveau de certains commentaires techniques, je ne reprendrai pas les commentaires de notre mémoire au niveau de l'article 338 parce que, M. le ministre, on vous remercie de nous aviser que le texte, la substance du libellé du cautionnement va être telle quelle dans le projet de règlement qui va venir compléter la loi. D'ailleurs, c'est ce qu'on dit dans nos commentaires, c'est que nous, avant de se prononcer définitivement, on va vouloir analyser le projet de règlement, parce qu'il y a une partie des dispositions qui sont dans la loi et une autre partie qui sont dans le règlement, c'est une façon différente de légiférer. Mais là la première fois qu'on a vu le projet de loi on a dit : Hein? Qu'est-ce que c'est, ça? Le texte, la substance du cautionnement qui existe depuis de nombreuses années est modifiée? Mais l'office, lors des rencontres préparatoires, nous a dit : Écoutez, non, il y a une partie comme on le fait dans notre réglementation à l'office, souvent c'est repris dans le règlement, les exceptions, etc., donc cela nous rassure.

L'autre élément : Mme Ouellet, vous avez touché les faux particuliers. J'aimerais vous informer... Parce que c'est un élément important au niveau de la notion de commerçant. Puis là-dessus on est d'accord avec l'AMVOQ qu'il faudrait

ajouter la modification que propose l'AMVOQ pour assujettir des faux commerçants qui lèsent des consommateurs qui ne sont pas protégés. Juste pour vous informer, l'office, à notre demande, à l'époque de M. Turcotte, le président, il y a eu M. Borgeat par après...

Le Président (M. Reid) : En terminant.

M. Bécharde (Jacques) : Oui. M. Turcotte avait fait faire une étude, et depuis ce temps-là l'office a poursuivi des dizaines et des dizaines de faux particuliers qui ont été condamnés en vertu d'un article de la Loi sur la protection du consommateur pour ne pas avoir indiqué leur identité de commerçant. Bravo à l'office! Ça a été une démarche fantastique, qui se poursuit...

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Bécharde (Jacques) : ...mais on va régler ça à la source si vous modifiez...

Le Président (M. Reid) : Merci. Vous aurez l'occasion de continuer lors de la période d'échange. Alors, nous allons commencer la période d'échange, et je cède la parole au ministre.

M. Poëti : Merci, M. le Président. Alors, M. Yue Chi, M. Nadeau, M. Morin, M. Bécharde, bienvenue. Merci pour vos commentaires. Merci d'appuyer ce projet de loi, en fait, qui, comme vous l'avez dit, est un transfert de responsabilité.

Je comprends vos inquiétudes sur l'excellent service que vous aviez précédemment, mais là je ne sais pas, je vais vérifier tantôt si la SAAQ répondait la nuit et les fins de semaine, mais j'ai entendu qu'à l'office on le fait. Alors, je ne pense pas qu'on va diminuer de service d'aucune façon. D'ailleurs, je pense que ce sera plutôt un lien entre les deux.

Je veux corriger, cependant, une chose : peut-être que ça va vous faire de la peine, mais c'est six personnes qui étaient affectées. J'ai dit sept moi-même tantôt. Pour les fins d'enregistrement, je veux quand même répéter que c'est six personnes qui étaient affectées à la SAAQ pour faire ce travail-là qui vont être, évidemment, transférées à l'office directement pour garder cette expertise-là.

Peut-être aussi pour répondre en partie à l'inquiétude du collègue de la CAQ sur : Ah! mais il n'y a pas d'embauche, il y a quand même des situations dans lesquelles il y a des exceptions. Au ministère des Transports, lorsqu'on parle des ingénieurs, il y a des embauches qui sont faites. Et, suite à un projet de loi comme celui-là, si tel est nécessaire, il y a toujours des ouvertures ou des façons pour nous d'aller plaider au Conseil du trésor cette directive-là, quand il y a un besoin réel ou une modification importante, donc je ne dis pas que c'est impossible, mais j'ai quand même l'assurance déjà de la présidente d'une augmentation des effectifs en rapport à cette nouvelle fonction qu'ils vont faire.

Je veux aussi vous rassurer sur un volet qui est non négligeable — que vous avez souligné, et je vous en félicite — sur votre capacité de soutenir au niveau des cautionnements l'ensemble des gens qui vous entourent, ce n'est quand même pas rien. Les modalités de gestion des cautionnements que vous fournissez seront maintenues telles quelles, aucun changement ne sera apporté au montant des cautionnements, à la possibilité de cautionner collectivement des membres, à la procédure de réclamation des consommateurs. Alors, je sais que c'était un enjeu important pour vous, non négligeable. On va...

M. Bécharde (Jacques) : On vous remercie, M. le ministre, de nous rassurer immédiatement dans le cadre de cette commission.

M. Poëti : Oui. Ça va être un amendement. Et d'ailleurs vous comprenez que, lorsqu'on ira en article par article, on va vous présenter l'ensemble des amendements dont on discute ici aujourd'hui avant de s'asseoir ensemble.

Alors, écoutez, moi, ce que j'ai entendu me rassure. Évidemment, comme d'autres groupes vous soulevez des problématiques reliées aux faux commerçants. Donc, il y a aussi des choses de prévues dans ce sens-là, pour le spécifier, tenter de contrer cette pratique illégale.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce que vous voulez commenter, monsieur...

M. Bécharde (Jacques) : Non, ça va bien. C'est limpide pour nous.

Le Président (M. Reid) : Parfait. Est-ce qu'il y a d'autres interventions du côté ministériel. Alors, merci. Je passe maintenant la parole à la porte-parole de l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Donc, bienvenue, MM. Bécharde, Morin, Nadeau et Yue Chi, en commission parlementaire. Et j'aimerais souligner encore une fois parce que... l'excellence du service que vous avez soulignée des employés de l'État. Je pense qu'il faut le souligner, trop souvent c'est le contraire qui arrive. Donc, moi, je prends donc vos remerciements d'excellente collaboration tant de la SAAQ que de l'Office de la protection du consommateur dans les relations que vous avez eues dans le passé, donc je veux souligner la satisfaction que vous avez du service, du travail des employés de l'État. Je pense que c'est très important. C'est eux qui supportent l'ensemble du gouvernement, qui sont là pour notre bien commun. Donc, merci de le souligner. Je suis certaine que les personnes ici présentes vont pouvoir faire le relais à leurs employés, je pense que c'est important de le faire parce que ça arrive trop peu souvent. Puis je pense qu'il y a un excellent travail qui est fait par nos employés de l'État.

Moi, j'aimerais peut-être vous entendre un petit peu plus... Vous avez attiré ma curiosité quand vous avez dit que l'office — ça va me permettre de comprendre un petit peu plus peut-être la dynamique — a poursuivi des dizaines et des dizaines... et là vous n'aviez plus temps, le président vous demandait de raccourcir, donc des dizaines et des dizaines de faux particuliers sur des questions de protection des consommateurs. J'aimerais vous entendre un petit peu plus sur ce sujet-là.

• (16 h 50) •

M. Bécharde (Jacques) : Oui. À partir d'analyses des annonces classées des journaux, l'office, les enquêteurs répertoriaient des numéros de téléphone qui apparaissaient souvent. Normalement, un consommateur a un véhicule à vendre, hein, un particulier a un véhicule à vendre, mais là apparaissait souvent le même numéro de téléphone. Donc, l'office appelait, et là l'office se rendait compte que le faux particulier agissait à titre d'intermédiaire, disait : Écoute, je vais te trouver un consommateur pour ton véhicule, mais tu vas me donner une commission, et le problème, c'est qu'on a des jugements du ministère du Revenu, en vertu de cotisations arbitraires, que ces faux particuliers là ne déclaraient pas de revenus, mais ils se promenaient en Lamborghini. J'image, mais ça ressemblait à ça. Ça fait qu'il y avait un problème, donc, ils ne déclaraient pas leurs revenus. Et le consommateur qui achetait, il achetait du particulier, donc il n'était pas protégé en vertu de la Loi sur la protection du consommateur. Donc, l'office, en vertu d'un article qui dit que tout commerçant est obligé d'afficher dans les médias son identité de commerçant, hein, Jos Bleau inc., mais eux autres ne le faisaient pas, ça fait que l'office avait la ficelle pour poursuivre non seulement l'individu au niveau d'amendes substantielles, mais aussi d'envoyer le dossier au ministère du Revenu. Nous, on a vu des jugements, là. Donc, ça, c'est fort intéressant pour la protection des consommateurs puis pour assurer qu'on met un frein à l'économie souterraine, mais le problème, c'est que l'office ne peut pas enquêter à tous les jours, alors que, si vous élargissez dans le projet de loi n° 25 la notion de commerçant, bien vous allez aller englober ces individus-là, qui vont avoir l'obligation d'avoir une licence de commerçant, et là il va y en avoir moins. Donc, c'est de régler la problématique à la source. Est-ce que ça répond à votre question?

Mme Ouellet : Oui, tout à fait. Et j'avais une deuxième préoccupation, mais je crois comprendre que c'est en train de se régler. Quand vous disiez que vous ne vouliez pas, dans votre mémoire, là, que les cautions puissent servir à payer les amendes, c'est quel genre, quel genre d'amende était visé initialement par le projet de loi?

M. Bécharde (Jacques) : O.K., bien, bonne question. Écoutez, à l'heure actuelle, le cautionnement vise à protéger les consommateurs... Je vais vous donner un exemple, si vous permettez : vous achetez un véhicule chez un commerçant, et le véhicule va vous être livré dans trois semaines, et vous laissez un dépôt de 3 000 \$, et cinq jours après le commerçant ferme les portes. Bien, le cautionnement va servir à vous rembourser le 3 000 \$ que vous avez payé. C'est pour ça. C'est vraiment un bon mécanisme de protection des consommateurs, le cautionnement. Et c'est là où nous autres, les corporations, on intervient pour soutenir les consommateurs, s'il y a des réclamations. Et, plus que ça, souvent on n'attend même pas un jugement parce que, un, on est contents, on a très peu de réclamations, mais, pour assurer que le consommateur n'ait pas à se prendre d'avocat puis payer une fortune, souvent Frédéric va faire un chèque avant même que le consommateur ne soit obligé de faire un paquet d'éléments, si on sait que le commerçant est fermé. Donc, c'est un très bon mécanisme.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon, ça va? Alors, je passe la parole maintenant au député de Borduas.

M. Jolin-Barrette : Oui, merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Toujours sur le cautionnement, juste pour comprendre la mécanique, là, vous nous expliquez que vous faites un chèque lorsqu'il y a une réclamation qui est faite par un... dans le fond quelqu'un qui achète un véhicule, un consommateur. J'imagine que vous menez une enquête à l'interne pour vérifier avec le membre de votre corporation qui a fermé ou qui a fait défaut.

À quelle hauteur présentement est fixé le cautionnement que vous devez... bien, enfin, que le membre doit verser? Je comprends, là, que vous, après cinq ans de membership dans votre organisation, vous offrez le cautionnement à votre membre, vous le déposez directement à la SAAQ. À quel montant est-il chiffré actuellement par règlement?

M. Bécharde (Jacques) : O.K. À la SAAQ, c'est 100 000 \$ par concessionnaire de véhicules, et pour ceux qui vendent des camions lourds, parce qu'on a des membres de camions lourds, c'est 200 000 \$ par année, ce qui est amplement suffisant pour protéger parce qu'on n'a jamais eu de réclamations qui vont au plafond de 100 000 \$, là. On a eu quelques... L'année passée, on n'en a eu aucune. On a déjà eu une couple de réclamations, à coups de 5 000 \$, 7 000 \$, un consommateur qui ne s'est pas vu rembourser un dépôt. D'ailleurs, nous, on doit déposer... depuis 1983 on a déposé un montant pour supporter nos engagements financiers à la Société de l'assurance automobile, qui supervise ces montants-là pour être certaine qu'il y a suffisamment d'argent pour rencontrer nos obligations.

Puis, écoutez, c'est fantastique parce que, comme je vous dis, nous autres, puis je ne parle pas pour l'ensemble des commerçants, là, nous autres, les concessionnaires, c'est un marché qui est stable. Tu sais, un concessionnaire, aujourd'hui, si tu veux être concessionnaire, il faut que tu investisses à peu près 10 millions, ça fait que... donc heureusement que c'est stable puis qu'on n'a pas beaucoup de réclamations. Ça fait que nous, on n'a pas de problème à maintenir le montant qui nous est demandé par la SAAQ puis le ministère des Finances en fiducie, là.

M. Jolin-Barrette : Puis ce montant-là qui vous est demandé par la SAAQ en fiducie est à quelle hauteur?

M. Bécharde (Jacques) : Il est à 450 000 \$.

M. Jolin-Barrette : Pour l'ensemble de vos membres?

M. Bécharde (Jacques) : Oui.

M. Jolin-Barrette : O.K. Donc, je comprends que vous n'avez pas ou pratiquement pas de réclamations de consommateurs, mais, s'il y a lieu, la démarche, dans le fond, le consommateur s'adresse à votre corporation, et là vous menez une enquête, et là, par la suite, vous faites un chèque à...

M. Bécharde (Jacques) : Oui. Puis c'est un processus qui va très bien parce que le consommateur va téléphoner soit à l'office ou à la SAAQ puis le consommateur qui va apprendre que le commerçant est fermé va obtenir le nom de la caution, puis c'est la corporation.

Ça fait que nous autres, on a des comptes à rendre à nos vérificateurs, ça fait que Frédéric à chaque année fait un rapport financier à nos vérificateurs pour savoir combien il y a eu de réclamations, etc. Écoutez, l'année passée, zéro réclamation. Ça veut dire que les consommateurs ne sont pas lésés chez nos concessionnaires, à cause de la stabilité dont je viens de vous expliquer.

M. Jolin-Barrette : Puis ça, c'est pour les membres de votre corporation qui sont là depuis cinq ans. Avez-vous des statistiques pour ceux qui ne sont pas encore couverts par votre programme à vous, où est-ce que vous leur offrez le cautionnement?

M. Bécharde (Jacques) : Bien, c'est-à-dire que... Bonne question. C'est que les concessionnaires, dès qu'ils adhèrent à notre corporation, on leur fournit le cautionnement à la SAAQ, mais ils paient un petit montant de 300 \$ par année pendant cinq ans. Mais ils sont tout de suite couverts par nous autres à la SAAQ, il n'y a pas d'attente, là. On cautionne tous nos concessionnaires, c'est un service extraordinaire aux membres parce que, s'ils faisaient affaire avec un assureur ou avec une organisation qui fournit des cautionnements, il faut qu'ils envoient leurs états financiers personnels, etc.; nous autres, on a déjà tous ces dossiers-là en main à la corpo.

Est-ce que je pourrais ajouter un commentaire?

Une voix : ...

M. Bécharde (Jacques) : Merci. Parce qu'on parle d'argent, etc. Écoutez, moi, je suis avocat, ça me coûte... Comment ça coûte?

Une voix : 3 000 \$.

M. Bécharde (Jacques) : Ça coûte une couple de milles par année pour avoir le droit d'exercer ma noble profession. Savez-vous comment ça coûte, avoir une licence de commerçant? Comment ça coûte, Marc?

M. Nadeau (Marc) : ...pour deux ans, la licence est bonne pour deux ans, c'est 153 \$, je pense, ou à peu près.

M. Bécharde (Jacques) : Oui, O.K. Donc, écoutez...

M. Nadeau (Marc) : Et une nouvelle licence, c'est 217 \$, pour deux ans aussi.

• (17 heures) •

M. Bécharde (Jacques) : Oui. Donc, écoutez, juste pour vous dire que Mme la présidente de l'office et son équipe nous ont consultés à savoir s'il y avait un peu de place pour une mise à jour du coût des licences. Écoutez, si on veut être crédibles, on ne peut pas être contre une mise à jour raisonnable. Puis la beauté, c'est qu'il y en a quand même 5 800, licences de commerçant. Ça fait qu'une façon pour l'office de s'autofinancer au niveau de ce service-là, c'est... Écoutez, c'est incroyable, le coût dérisoire. C'est le fun pour nos membres, sauf que... Puis encore là nous, on ne veut pas fermer les autres commerçants, là, parce que, les concessionnaires de véhicules neufs, on est les seuls habilités à vendre des véhicules neufs, on n'a pas de compétition, là, hein, parce qu'on a une franchise d'un constructeur. Donc, nous autres, le soleil brille pour tout le monde. Sauf que nous avons rassuré Mme la présidente de l'office, Mme Galarnau, qu'il y avait une marge de manoeuvre pour l'office. Exemple, tu sais, ce serait quoi, 500 \$ pour deux ans pour... Mais tu en as 5 800, ça fait que c'est bon, hein?

Ça fait que là-dessus c'était pour... Je sais que les budgets, la question monétaire est importante pour vous autres, ça fait qu'on voulait vous rassurer à cet effet-là que nous autres, tu sais, on est des gens crédibles, on n'ira pas braquer à une petite augmentation, là.

Le Président (M. Reid) : Merci. Il ne reste plus de temps pour le bloc réservé au deuxième groupe d'opposition, mais il reste du temps encore pour les deux autres formations. Et j'ai une demande du député de Bonaventure, à qui je passe la parole.

M. Roy (Bonaventure) : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Petite question : Est-ce que tous les concessionnaires font partie de votre corporation, au Québec?

M. Bécharde (Jacques) : Non. Il n'en manque pas beaucoup, écoutez, il y a au-delà de 95 % des concessionnaires qui sont membres, parce qu'on est une corporation à adhésion volontaire. Puis là on a réglé la question des heures

d'ouverture, les concessionnaires peuvent ouvrir quand ils veulent, puis là on récupère des membres qui avaient été expulsés, parce que, là, on ne voulait plus s'ingérer dans la liberté de commerce, au grand plaisir des consommateurs, donc on est en train de récupérer ces membres-là. Donc, on a la meilleure participation de membres de toutes les organisations canadiennes.

M. Roy (Bonaventure) : ...l'autre 5 % offre une même structure de protection des consommateurs que vous? Vous parlez de la mise de fonds de 100 000 \$, etc.

M. Bécharde (Jacques) : Oui, oui, ils n'ont pas le choix. Ils n'ont pas le choix, ils sont obligés.

M. Roy (Bonaventure) : Ils n'ont pas le choix, O.K., c'est bon. Ça fait partie de la loi.

M. Bécharde (Jacques) : Tu sais, ce ne serait pas objectif de dire que parce qu'ils ne sont pas membres ils ne sont pas bons, hein, non.

M. Roy (Bonaventure) : Et une dernière question. Vous dites que l'an passé...

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Roy (Bonaventure) : Je vais vous laisser rire, je vais y aller après.

Des voix : ...

M. Roy (Bonaventure) : Vous dites que l'an passé vous avez versé zéro dollar en réclamations. Est-ce qu'il y a des réclamations que vous avez refusées?

M. Bécharde (Jacques) : Non, aucune. En fait...

M. Roy (Bonaventure) : C'est 100 % des réclamations qui ont été... bien 0 %, là.

M. Bécharde (Jacques) : On n'en a pas eu.

M. Morin (Frédéric) : Bien, en fait, comme Me Bécharde vous l'a mentionné, le secteur de l'automobile, au niveau de véhicules neufs, ça prend une franchise, ça coûte des sommes importantes. Et souvent, si un concessionnaire veut fermer, bien, dans le fond, il se met à vendre, puis quelqu'un d'autre l'achète, et aujourd'hui on a le phénomène également des multiconcessionnaires. Donc, il n'y a pas vraiment de concessionnaires qui ferment leurs portes. Et, s'il y en avait un de toute façon puis il y avait un consommateur qui était référé par l'office ou par la SAAQ, bien effectivement, comme monsieur l'a dit, on analyserait le dossier, et c'est des petits montants dans bien des cas, et on paierait le consommateur sans lui demander d'obtenir un jugement. Mais l'an passé, aucune réclamation.

M. Bécharde (Jacques) : Aucune demande.

M. Roy (Bonaventure) : C'est beau. Merci.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci beaucoup. J'ai aussi une demande du groupe gouvernemental, pour lequel il reste du temps, et je passe la parole au ministre.

M. Poëti : En fait, pour les collègues, probablement, les statistiques qu'on a, c'est sept en 12 ans qu'ils ont payées, des réclamations, des amendes, sept en 12 ans, alors c'est vraiment... Alors, sept en 12 ans, c'est vraiment négligeable.

Je voulais vous dire, j'ai marié une avocate, je sais comment ça coûte pour renouveler. Mais je veux vous dire qu'on reçoit très bien votre demande parce que c'est notre intention, c'est... Votre entreprise, votre regroupement va bien, disons-le, là. Ça peut toujours aller mieux, mais ça va bien. Puis je pense que ce montant-là relié à la licence est complètement dépassé, et on va ajuster ça. Puis on va offrir le service qui va venir avec et le besoin. Alors, pour un service 24/7, là, on va augmenter la prime, c'est sûr. Merci, monsieur.

M. Bécharde (Jacques) : Merci. Merci à vous.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci à vous quatre pour votre contribution à nos travaux.
Je suspends les travaux de la commission pour quelques instants, le temps de laisser nos prochains invités prendre place.

(Suspension de la séance à 17 h 4)

(Reprise à 17 h 6)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue à nos invités de l'association des recycleurs de pièces d'automobiles et de camions. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation, je vous demanderais de vous présenter et de présenter la personne qui vous accompagne. Par la suite, nous aurons une période d'échange avec les membres de la commission. Alors, je vous cède la parole.

**Association des recycleurs de pièces
d'autos et de camions inc. (ARPAC)**

M. Matte (Simon) : Bonjour, M. le Président. Mon nom est Simon Matte. Je suis président-directeur général de l'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions, qu'on appelle l'ARPAC. Et je suis accompagné aujourd'hui de M. Stéphane Gravel, qui est le vice-président du conseil d'administration de l'ARPAC. Alors, bonjour, M. le ministre. Bonjour, Mme la présidente de l'Office de la protection du consommateur. Bonjour, Mmes et MM. les députés.

Le projet de loi transférant à la présidente de l'Office de la protection du consommateur la responsabilité de la délivrance des licences de commerçant et de recycleur de véhicules routiers constitue, pour l'ARPAC, une mesure nécessaire qui aura un impact positif sur l'industrie du recyclage de pièces d'autos et de camions. L'ARPAC tient à saluer l'initiative prise par le ministre des Transports, M. Poëti, et son ministère à cet égard.

Chaque année au Québec, ce sont près de 400 000 véhicules qui sortent de la circulation. Plus de la moitié d'entre eux sont recyclés par les membres de l'ARPAC, via leur présence marquée sur tout le territoire, et des millions de pièces recyclées sont démontées de ces véhicules et revendues sur le marché de la réparation de carrosserie et de l'entretien mécanique, ce qui fait économiser aux contribuables québécois à chaque année plus d'un demi-milliard de dollars parce que les pièces usagées coûtent beaucoup moins cher que les pièces d'origine neuves, et ce sont des pièces d'origine. Et de plus ces pièces font économiser un autre demi-milliard d'activités industrielles polluantes qui auraient été nécessaires pour fabriquer des pièces de remplacement. Un bilan environnemental et socioéconomique des activités de ses membres a aussi été commandé par l'ARPAC et réalisé par deux firmes d'experts afin de présenter les bénéfices environnementaux de l'utilisation des pièces recyclées.

En plus des entreprises détenant présentement un permis de recycleur et utilisant les meilleures pratiques dans un objectif de protection de l'environnement, il existe aussi une industrie parallèle qui fonctionne sans permis et qui échappe aux contrôles environnementaux et fiscaux. Le projet de loi n° 25 et l'ajout de règlements peuvent permettre pour une première fois depuis longtemps de régulariser cette situation. Dans son industrie du recyclage automobile, le Québec tolère des pollueurs et des fraudeurs qui encouragent le travail au noir et le transfert d'argent de main à main, sans payer ni taxes ni impôt à la société. Cette situation est inacceptable et nuit à une industrie précurseuse dans le domaine environnemental.

• (17 h 10) •

L'ARPAC croit en l'OPC et aux pouvoirs qui lui sont donnés pour corriger cette situation, qui s'aggrave et qui doit prendre fin maintenant avec le projet de loi n° 25 et nos recommandations. Afin qu'un tel projet remplisse les conditions d'efficacité et dans le but d'assurer une surveillance adéquate du secteur du recyclage des véhicules routiers, il est important de s'assurer que toute entreprise manipulant des véhicules hors d'usage — que nous appelons les VHU — détienne un permis et respecte le guide des bonnes pratiques du MDDELCC, le ministère de l'Environnement au Québec. L'ARPAC est convaincue que ses quatre recommandations au projet de loi n° 25 seront bénéfiques pour tous ceux qui veulent recycler des véhicules routiers dans le souci du développement économique du Québec et de la préservation de qualité de notre environnement.

Première recommandation, M. le Président : Les permis devraient être plus complexes à émettre, avec des exigences uniformisées établies par l'OPC, le MDDELCC et l'ARPAC. Le guide des bonnes pratiques du ministère de l'Environnement devrait être obligatoire plutôt que volontaire en ce moment au Québec. Une enquête devrait être effectuée pour vérifier si le demandeur de permis a des antécédents judiciaires reliés à des fraudes automobiles ou à la faillite. La grille d'évaluation des recycleurs de l'ARPAC devrait être obligatoire et utilisée à titre d'indicateur de performance chez les demandeurs de permis. Un technicien certifié pour la récupération des halocarbures — qui sont les gaz réfrigérants — ainsi que les équipements fonctionnels nécessaires devraient être exigés pour chaque recycleur afin de respecter la loi canadienne sur l'environnement. Présentement, un très grand nombre d'entreprises achètent, remorquent, entreposent et prélèvent des pièces sur les VHU sans aucun permis.

Je cède la parole à Stéphane.

M. Gravel (Stéphane) : Bonjour, M. le Président. En continuant les recommandations, qu'est-ce qu'on avait comme recommandations, c'est que des inspecteurs de l'Office de protection du consommateur, en collaboration avec le ministère de l'Environnement, pourraient auditer les recycleurs aux deux ans, et ça, aux frais des recycleurs. Des constats d'infraction pourraient être émis aux contrevenants et même des entreprises pourraient même être fermées ou les propriétaires poursuivis en justice, pour ceux qui ne respectent pas les règlements qui ont été faits dans le projet de loi n° 25.

Aujourd'hui, malheureusement, il y a beaucoup d'entreprises qui ne respectent pas les règlements de la SAAQ, que tout le monde doit avoir un registre pour tous les véhicules qui rentrent, il y a beaucoup d'entreprises, ce registre-là, excusez l'expression, qu'il n'est pas à jour, il est broché à foin, qu'on pourrait dire. Ça fait qu'on pense qu'en inspectant les gens régulièrement ça corrigerait cette situation. L'objectif de ça, bien, c'est sûr, c'est de purifier le domaine du recyclage, parce que dans le domaine du recyclage il y a comme deux volets. Il y a un autre domaine, d'autres recycleurs parallèles à nous qui travaillent, mais ils ne travaillent pas dans le même sens que nous, ils ne

respectent aucune règle, aucune loi puis ils travaillent... je veux dire, c'est des pollueurs souvent puis c'est du monde qu'on ne veut pas qu'ils projettent l'image vraiment du recyclage. Nous, c'est pour ça qu'on pense que, si ces gens-là étaient audités plus souvent dans une année... bien pas dans une année mais aux deux ans, trois ans, bien au moins ils n'auraient pas le choix de se tenir dans les nouvelles tendances puis de se tenir clean. C'est pour ça que nous autres, à l'ARPAC, on engage un inspecteur, puis une fois par année... bien durant l'année il fait des visites-surprises chez nos membres. Puis en plus aux trois ans nos membres sont tous audités par le même inspecteur, puis ça prend une note de 70 %. Puis je peux dire que nos membres sont bons à l'école parce qu'ils ont des très bonnes notes. Merci.

M. Matte (Simon) : Merci, Stéphane. M. le Président, autre recommandation : Les véhicules routiers en fin de vie devraient être retirés des fichiers de la SAAQ pour pouvoir en suivre la trace. Un registre informatisé relié à la SAAQ devrait permettre aux recycleurs de transférer la propriété des VHU à leur nom. Présentement, il est impossible de suivre un véhicule depuis son enregistrement jusqu'à sa mise à la ferraille, à la fin de sa vie utile, ce qui ne permet pas de savoir où se retrouvent les VHU suite à leur dernier enregistrement à la SAAQ. Il est de plus très facile pour un remorqueur de faire déchiqeter des véhicules sans avoir à fournir leur provenance. Un véhicule qui est vendu de main à main à un remorqueur sans attestation de transaction avec un commerçant et avec une plaque encore boulonnée sur le véhicule constitue un risque pour le propriétaire du véhicule. De plus, des véhicules déclarés volés peuvent être pressés ou même déchiqetés sans papiers d'enregistrement au Québec.

De nouvelles catégories, donc, de permis de recycleur devraient être créées pour tous les types d'entreprise qui manipulent des VHU, en plus des recycleurs et des commerçants recycleurs. On parle de remorqueurs, de ferrailleurs, de presseurs, de déchiqeteurs. Tous devraient suivre les mêmes standards de décontamination et de maintien d'un registre permanent des véhicules manipulés. Et, lorsque je parle ici des remorqueurs, je ne parle pas des entreprises de remorquage qui annuellement transportent les 200 000 véhicules que nous allons chercher partout à travers le Québec, ça, ce sont des entreprises de remorquage. Je parle des remorqueurs qui s'improvisent dans une industrie pour un gain rapide, qui n'ont aucun permis et qui font ça sous le radar.

De plus, M. le Président, nul ne pourrait s'annoncer publiquement recycleur, récupérateur ou acheteur de VHU sans afficher son numéro de permis de recycleur sur l'annonce, sous peine de poursuite judiciaire ou d'amende.

Donc, tous ceux qui veulent devenir recycleurs sont les bienvenus dans notre industrie s'ils veulent suivre les bonnes pratiques pour la gestion des VHU. Un délai de deux ans pourrait être mis en place pour permettre aux recycleurs déjà en place et n'atteignant pas le seuil minimal, comme mentionnait Stéphane, de 70 % requis de l'audit afin de rehausser leurs standards d'opération en conséquence. Donc, ce délai-là pourrait être mis en place.

De plus, tous les recycleurs devraient aussi détenir un permis de commerçant — parce que ce n'est pas le cas en ce moment, il y a deux types de permis — afin de pouvoir émettre des attestations de transaction avec un commerçant au propriétaire du véhicule lors de l'acquisition d'un VHU.

En conclusion, l'ARPAC considère que le projet de loi n° 25 est un pas dans la bonne direction vers un meilleur encadrement de l'industrie des recycleurs de pièces d'autos et de camions. L'OPC doit être en mesure d'intervenir sur le terrain afin de contrer les microentreprises oeuvrant sans permis, n'ayant pas les équipements nécessaires aux bonnes pratiques et parfois même qui échappent aux contrôles fiscaux. Ainsi, la mise en place des recommandations de l'ARPAC, en plus de permettre un meilleur respect des normes environnementales, permettra un meilleur suivi du cycle de vie des véhicules et améliorera le contrôle de la fraude lié à la transaction de pièces et de voitures hors d'usage.

Pour finir, l'ARPAC tient à réitérer qu'elle constitue un allié du gouvernement, des contribuables et de tous ceux qui souhaitent que le Québec se dépasse en tant que leader des pratiques d'excellence en environnement. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci. Merci pour votre présentation. Nous allons passer maintenant à la période d'échange, et je donne la parole au ministre.

M. Poëti : Bien, écoutez, dans un premier temps, bienvenue. Merci, M. Matte, M. Gravel, d'être présents, de nous avoir présenté votre document.

Je pense qu'aujourd'hui à chaque rencontre j'ai rapidement acquiescé à ces demandes-là parce qu'il y a eu des discussions au préalable de faites, parce qu'on a entendu ce que vous avez dit, on a envoyé de l'information, il y a eu des rencontres. Cependant, je dois quand même faire une mise au point. Dans votre document, le mémoire, à la page 4, je veux juste vous dire que de la façon dont je le lis... «Dans son industrie du recyclage automobile, le Québec tolère des pollueurs et des fraudeurs qui encouragent le travail au noir et le transfert d'argent de main à main sans payer ni taxes ni impôt à la société.» J'espère que ça nous excluait comme gouvernement et le gouvernement précédent, parce qu'on a... je me rappelle de publicités, 2012 — j'étais à l'opposition — très claires contre le travail au noir, et on a toujours tenté de combattre ce type de problématique là. Je voudrais juste être certain... que vous compreniez qu'on est loin de tolérer ça, au contraire. D'ailleurs, si on fait l'exercice ici aujourd'hui, c'est pour justement contrer une de ces problématiques-là. Et, dans un deuxième temps — et je vais finir la parenthèse là-dessus — il y a aussi, et évidemment il faut le dire, de vos recycleurs qui encouragent ça, par exemple qui, eux, vendent des pièces sans taxe, sans impôt, sans rien, en dessous de la table, parce que ça, ça existe depuis longtemps, puis il faut replacer ça. Tout le monde ensemble, on veut améliorer la situation, mais... Au niveau du recyclage, vous le savez, ça va mieux que ça allait, mais le passé n'a pas été toujours aussi beau comme on le voit actuellement.

Ceci étant dit, je veux vous dire qu'on veut s'attaquer ça et on va prendre en compte ce que vous avez dit. Les antécédents judiciaires des actionnaires des entreprises détenant une licence sont vérifiés par la Société d'assurance automobile actuellement. Le fichier également va rester à la Société d'assurance automobile, des recycleurs, parce que

les policiers les utilisent, et c'est la meilleure façon pour eux d'avoir un lien direct avec les corps policiers, avec la SAAQ, vous le savez, pour des raisons de confidentialité et de systèmes qui sont perméables dans un sens comme dans l'autre.

Les recommandations que vous faites sont recevables, mais je ne peux pas aujourd'hui vous dire que je vais les changer immédiatement, il faut laisser le temps... Vous savez, vous dites, je prends un exemple : Les permis doivent être plus complexes à émettre, avec des exigences uniformisées établies par, évidemment, l'Environnement, l'ARPAC, l'OPC. On va regarder ça pour le faire puis y arriver. Ce qu'on veut faire dans ce projet de loi là, c'est une... je ne peux pas dire «une première étape», parce que j'ai entendu beaucoup de commentaires positifs jusqu'à maintenant, mais c'est une seconde étape de transfert de responsabilité pour l'ensemble, évidemment, des gens qui sont touchés dans ce dossier-là, et on va le faire de cette façon-là. Mais je veux juste vous assurer que notre objectif, c'est de s'améliorer à travers les commentaires que vous avez faits également, pour les véhicules en fin de vie également. Je pense que c'est une proposition intéressante à évaluer parce que, lorsqu'on perd la trace de ces véhicules-là... On l'a entendu précédemment par d'autres groupes aussi, d'avoir un meilleur suivi dans cette catégorie-là. Mais je comprends que nous avons votre appui dans ce déplacement-là de responsabilité et je veux vous assurer notre intention d'améliorer ce qui existe déjà. Et ce n'est pas parce que le projet de loi sera passé qu'au niveau réglementaire on ne peut pas améliorer le projet de loi à certains égards, lorsque le projet de loi sera passé, si l'Assemblée l'accepte. Évidemment, on reçoit bien votre demande et votre proposition d'augmenter le prix des licences, je pense que ça va de soi. S'il y a quelque chose qui fait l'unanimité, c'est ça. Alors, soyez assurés de notre collaboration avec vos recommandations, qui, je le répète, je ne peux pas vous dire oui aujourd'hui, mais je vous dis oui pour l'avenir, après le transfert. Et la présidente a bien entendu vos demandes d'amélioration dans ce projet de loi là. Merci.

• (17 h 20) •

Le Président (M. Reid) : Voulez-vous commenter, M. Gravel, M. Matte?

M. Matte (Simon) : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Effectivement, maintenant, lorsqu'un demandeur fait une demande de permis à la SAAQ, il y a effectivement une recherche qui se fait sur les antécédents des demandeurs jusqu'à un niveau de cinq ans. Alors, nous, dans nos discussions avec certains corps policiers, parce qu'on le fait depuis des dizaines d'années, eux parfois poussent leurs mandats de recherche jusqu'à 10, 12 ans. Alors, on demande peut-être à l'office de songer... Est-ce que cinq ans, compte tenu que maintenant... Les peines reliées à l'automobile ont toujours été comme très expéditives, et les gens, nous, dans notre secteur d'activité, qui ont parfois eu des réputations entachées par des... Un faible pourcentage de ces gens-là qui sont sous le radar mais qui entachent notre profession, bien ces gens-là viennent comme assombrir tout le travail qu'on fait et reviennent ternir notre réputation un mois après, deux mois après, trois mois après, alors que la réputation de l'ensemble de l'industrie peut être touchée pendant plus de cinq ans. Alors, c'est toujours rigolo, dans une région donnée, de voir quelqu'un qui a fait des crimes importants et qui deux, trois mois après reprend ses affaires. On comprendrait que peut-être une période plus prolongée que cinq ans, là, serait peut-être intéressante.

Merci beaucoup, M. Poëti. Et félicitations pour ce projet de loi!

M. Poëti : Merci beaucoup.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants du côté ministériel?

M. Poëti : Non. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous allons passer à l'opposition officielle avec la porte-parole de l'opposition officielle, la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Merci à M. Matte et M. Gravel d'être avec nous aujourd'hui.

Moi, j'aimerais vous entendre. Dans votre première recommandation, vous dites que le guide des bonnes pratiques du ministère de l'Environnement devrait être obligatoire plutôt que volontaire. C'est assez rare qu'on voit ça, des gens de l'industrie qui nous demandent d'être mieux encadrés donc, que des guides volontaires deviennent obligatoires. Donc, j'aimerais vous entendre sur ça et pourquoi vous pensez que c'est pertinent que ce guide-là, là, devienne obligatoire.

M. Matte (Simon) : Bien, premièrement, l'ARPAC collabore avec le ministère de l'Environnement au début, le MDDELCC maintenant, depuis le tout début on a toujours fonctionné avec eux, et puis le premier guide des bonnes pratiques qui a été mis en place a été mis en place en collaboration avec l'ARPAC il y a plusieurs années. Et puis, nous, ce qui a donné le *Guide de bonnes pratiques pour la gestion des véhicules hors d'usage* maintenant, c'était déjà dans nos règlements il y a 43 ans, alors il n'y a rien de nouveau pour nous là-dedans. Nous, on travaille avec ces règlements-là tous les jours en plus de la loi québécoise sur l'environnement, c'est des choses qui sont dans nos pratiques quotidiennes.

Et en ce moment le guide des bonnes pratiques est là pour l'ensemble de l'industrie du recyclage mais n'est suggéré par le ministère de l'Environnement que sur une base volontaire, les gens n'ont pas... Bien c'est volontaire, c'est un guide, mais ce n'est pas obligatoire. Donc, il n'y a pas aucun règlement qui exige qu'un recycleur suive le guide, alors que, nous, c'est dans nos règlements, quelqu'un ne peut pas être membre de notre association sans suivre le guide des bonnes pratiques à la lettre.

Mme Ouellet : Donc, ce que je comprends par cette demande-là, vous voulez vous assurer que les bonnes pratiques qui sont utilisées par un grand nombre soient utilisées par l'ensemble pour que ceux qui ne les utilisent pas

puis, comme vous dites, qui peuvent des fois entacher la profession, bien, il y ait un suivi gouvernemental de ce côté-là pour s'assurer que tout le monde utilise les bonnes pratiques.

M. Matte (Simon) : Effectivement, parce que... Et c'est désolant. Peut-être que le mot «tolérer» n'a pas été écrit au bon endroit. C'est qu'en ce moment, en ayant des industries qui suivent un code d'éthique très strict, qui investissent des sommes importantes pour suivre toutes les règles en environnement, et que la société, parce que des gens doivent survivre ou avoir un revenu, tolère des gens qui ont des opérations plus ou moins licites, c'est un peu dommageable pour le Québec au complet, parce que ces gens-là parfois vont louer des terrains à gauche et à droite pendant une période de quelques mois, vont les contaminer, après ça vont déménager, vont changer d'adresse et vont recommencer la même chose indéfiniment, et il n'y a pas vraiment de contrôle parce que ces gens-là, justement, vivent avec des numéros de téléphone cellulaire, n'ont pas vraiment d'adresse, comme tel, livrent des pièces un peu partout. Alors, on a à peu près tout et n'importe quoi. Nous, avec l'ensemble de nos membres, on couvre le territoire. On a eu une très, très bonne collaboration du MDDELCC au cours des dizaines de dernières années, ce qui fait qu'avant 2008 il y avait plus de 850 détenteurs de permis de recycleur au Québec, et maintenant on est rendu à peu près à 450. Donc, il y a eu un bon nettoyage qui a été fait, mais il y a encore tous ceux, comme dans tout corps de métier, qui passent sous le radar et qui malheureusement entachent notre réputation.

Mme Ouellet : Oui. Donc, ce que je comprends, c'est que vous nous dites que ceux qui, dans le fond, n'appliquent pas ces guides-là ont donc moins de frais parce qu'ils ne sont pas obligés de récupérer, ils ne sont pas obligés de s'assurer qu'au niveau des terrains il y a de la décontamination, ça fait que ça vient qu'à faire de la concurrence déloyale.

M. Matte (Simon) : Oui, effectivement. Et puis, nous, le seul héritage, nos entreprises, il y a des entreprises qui sont rendues à la troisième, quatrième génération, c'est des entreprises qui lèguent leur entreprise sur des terrains qui étaient autrefois agricoles ou autres, commerciaux, de génération en génération, et le seul héritage concret qu'ils peuvent laisser à leurs enfants, ce sont les terrains sur lesquels ils travaillent depuis 40, 50, 60 ans, donc, le terrain, il faut qu'il soit propre, alors que ceux qui s'investissent à moitié ou à peu près pas et qui ne respectent pas les normes, bien eux vont se louer un terrain, vont le contaminer, et puis après ça ils vont aller en contaminer un autre, et puis tout le monde semble dire : Bien, ce n'est pas grave, tu sais. Nous autres, on vous connaît, on va aller vous inspecter, on va vous auditer, on va vous mettre à l'amende, on va vous exiger des bases de béton qui coûtent 75 000 \$, mais l'autre qui fait ça à gauche et à droite, on n'a pas le temps de s'en occuper, on n'a pas assez de monde pour le faire.

Mme Ouellet : O.K. Puis j'entends bien... Encore aujourd'hui, franchement, on a plusieurs mots de félicitations pour nos employés, là. Cette fois-ci, c'est du côté du ministère de l'Environnement, donc, que vous soulignez leur excellente collaboration, la relation que vous avez eue depuis plusieurs années. Donc, pour les gens qui sont ici, je pense que ça vaudrait encore la peine de transférer aux employés du ministère de l'Environnement l'excellente collaboration, parce que des fois on entend d'autres sons de cloche, mais, quand les sons de cloche sont positifs, je pense qu'il faut aussi le dire. Donc, il y a une bonne collaboration avec les gens du ministère de l'Environnement.

Et là j'arrive à ma deuxième question, où, là, vous dites que... puis ça rejoint ce que d'autres nous ont dit plus tôt, d'avoir plus de monde à l'office de protection des consommateurs pour être sur le terrain. Et vous, vous suggérez que ces inspections-là se fassent en collaboration avec le ministère de l'Environnement et que ça se fasse aux deux ans, donc... Et, quand vous dites «aux frais des recycleurs», bien c'est que ce serait, à ce moment-là, inclus dans le permis? Est-ce que c'est comme ça que vous le voyez?

M. Matte (Simon) : Bien, ça peut être fait de plusieurs façons. Nous, la suggestion qu'on faisait, c'est que, si le recycleur ou le commerçant recycleur sait que lui, il a à payer une licence à chaque année, et en plus à chaque deux ans il doit payer une inspection de son entreprise qui coûte entre 300 \$ et 500 \$, bien il sait déjà qu'il va avoir à assumer ces frais-là. Et puis, bien, les critères de base de l'inspection pourraient être mis en place en collaboration avec le ministère de l'Environnement, et l'Office de la protection du consommateur, et d'autres intervenants, éventuellement, s'il y en a d'autres qui peuvent se joindre.

Mme Ouellet : Puis, à votre connaissance... Parce que, si les gens de l'Office de protection du consommateur vont déjà sur le terrain pour aller valider le respect des licences, s'il était décidé que le guide des bonnes pratiques soit obligatoire, est-ce qu'ils pourraient également, après avoir discuté avec le ministère de l'Environnement, s'assurer de l'application de ces bonnes pratiques là? Est-ce que vous pensez qu'ils auraient la capacité de faire ça?

• (17 h 30) •

M. Matte (Simon) : Oui, effectivement, parce qu'on a déposé à l'Office de la protection du consommateur une grille en une cinquantaine de points qui à peu près entoure, englobe toutes les opérations de l'industrie de recyclage automobile. Alors, à ce moment-là, quelqu'un peut partir avec ça, après avoir fait une immersion, là, de peut-être quelques jours dans un centre de recyclage pour vraiment vérifier à quoi ça ressemble, tous ces éléments-là, partir sur la route et avoir une très bonne idée pour dire : Bien, oui, celui-là, il est vraiment à 90 %, puis celui-là, bien, je ne sais pas pourquoi il est là, parce qu'il est vraiment à 10 % puis c'est un pollueur et un fraudeur.

Mme Ouellet : O.K. Puis j'aimerais vous entendre... Tu as-tu des questions? Non? Il me reste un peu de temps?

Le Président (M. Reid) : Deux minutes.

Mme Ouellet : Deux minutes. Bon. Et j'aimerais donc vous entendre sur le dernier point que vous avez, que toutes les catégories de permis... pour que tous les types d'entreprise qui manipulent des véhicules hors d'usage, en plus des recycleurs... Donc, j'aimerais vous entendre un peu plus sur ça.

M. Matte (Simon) : Bien, c'est important. Hier, le téléphone sonne, et puis il y a un monsieur qui me dit : Pouvez-vous m'aider, M. Matte? J'ai dit : Je vais essayer. Il dit : J'habite en Estrie, je viens de me faire voler trois remorques d'une valeur de 25 000 \$. C'est arrivé au mois de... début janvier. J'ai dit : Oui, j'espère que vous avez déclaré votre vol à la police. Il a dit : Oui, les policiers s'en occupent. On est allés, suite à des vérifications avec les policiers, dans un centre de ferrailleurs qui ne détiennent pas de permis de recycleur, ils sont allés dans un centre de ferrailleurs, et le monsieur a découvert coupées en morceaux deux de ses remorques qui étaient sur le tas de ferraille qui était là. Ça fait qu'ils ont demandé à voir le propriétaire de l'entreprise, qui était absent. Alors, ils ont dit : On va revenir. C'était un vendredi, ils ont dit : On va revenir lundi. Alors, ils sont revenus avec les corps policiers, et puis la troisième remorque avait été découpée puis elle était sur le tas de métal en haut.

Ça fait que c'est ça qui arrive en ce moment au Québec et par des gens qui ne détiennent pas l'obligation de maintenir un registre permanent des biens qu'ils traitent au niveau des véhicules routiers. Alors, un véhicule routier, ça vient avec des enregistrements puis un numéro de série. On ne parle pas, là, d'un bout de track de chemin de fer, comme on dit, là, on parle vraiment d'un véhicule qui est enregistré à la Société de l'assurance automobile du Québec et qui éventuellement se ramasse sur un tas de ferraille. Et c'est malheureux parce que, sur le tas de ferraille, il y a peut-être encore l'essence dans le réservoir, il y a peut-être encore l'huile dans le moteur et dans la transmission. Et c'est des choses, malheureusement, désolé de le dire encore, M. le ministre, mais qu'on tolère au Québec d'une certaine façon, et on le tolère parce que peut-être on attend pour mettre les ressources. Et nous, aujourd'hui, nous sommes tous venus — et j'ai entendu comme vous aujourd'hui — prêts à mettre les ressources financières nécessaires pour faire progresser les choses. Alors, si ce n'est qu'un besoin de ressources financières... Puis je parlais avec M. Iny tout à l'heure. Avec 600 000 à 800 000 transactions, c'est 5 millions au moins qu'on pourrait embarquer dans l'OPC l'année prochaine.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous passons maintenant au bloc du deuxième groupe d'opposition, et je donne la parole au député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Alors, j'ai également une anecdote personnelle aussi au niveau d'un véhicule qu'on est venu chercher sur le terrain, une remorqueuse allait le porter chez... à la ferraille, et puis il a fallu courir pour pouvoir récupérer le véhicule, finalement, avant qu'ils le décomposent. Alors, une industrie un peu... qui a l'air assez bien coordonnée.

Mais ma question...

M. Matte (Simon) : ...est-ce que je peux même vous demander... Est-ce que c'est les policiers qui vous avaient demandé d'aller vérifier à un endroit?

M. Surprenant : Non.

M. Matte (Simon) : Non? Ah! O.K. Vous avez eu le réflexe.

M. Surprenant : C'est un citoyen qui a remarqué qu'ils partaient avec notre véhicule, alors... Puis la police, elle n'a pas aidé beaucoup.

Donc, je voulais amener le sujet, donc, encore une fois, d'une industrie parallèle. Alors, quelle est l'ampleur de l'industrie parallèle des pièces recyclées? Tantôt, vous parliez qu'il y a à peu près 850 microentreprises, c'est passé à 450. Alors, j'aurais deux questions, en fait, là : Quelle est la portion de ça qui sont des microentreprises, que vous sembliez cibler comme étant les plus potentiellement à risque de ne pas offrir la qualité? Puis, d'autre part, bien, quelle est l'ampleur de l'industrie parallèle à l'heure actuelle?

M. Matte (Simon) : Bien, nous, dans les études qu'on a faites depuis que je suis là, ça fait neuf ans, au cours des dernières années on a demandé à chaque personne de chacune des régions, chaque membre de notre association de vérifier dans leurs régions respectives qui s'affichait dans leur journal hebdomadaire local pour récupérer des véhicules hors d'usage, par exemple, et puis il y en avait toujours au moins... entre deux et sept. Ça fait que faites l'exercice mercredi ou vendredi prochain, quand vous allez recevoir votre hebdomadaire régional, puis allez voir à la fin, dans les petites annonces : Ramassons vieux véhicules, ramassons minoues, ramassons bazous, n'importe quoi, là, là, puis la plupart du temps vous allez avoir juste un numéro de cellulaire, vous ne pourrez pas rejoindre d'adresse, et puis vous les avez, ils sont là.

Ça fait qu'il y en a toujours... Si, nous, il y en a 450, nous, dans l'exercice qu'on a fait, nous sommes 84, on représente 80 % de l'industrie des pièces, à peu près 50 % des 400 000 véhicules qui sont ramassés, donc juste nous, dans nos secteurs, qui sont des grands centres habituellement, on en a toujours entre deux et sept à chaque fois, ça fait que ça fait facilement autant, sinon plus d'entreprises parallèles, minuscules mais qui viennent ramasser les miettes, là, autour éventuellement et sur lesquelles on n'a aucun contrôle, alors que si, pour s'afficher dans le journal hebdomadaire, quelqu'un disait : Je ramasse les vieux véhicules en fin de vie, et voici mon numéro de permis de l'OPC, ça changerait la donne. Alors, quand on ouvrirait le journal, nous, ça nous satisferait de voir que tous les numéros de membre ou de détenteur de permis de l'OPC sont là. Et, s'il y en a un qui n'est pas là, bien au moins on aurait son téléphone cellulaire, on pourrait toujours essayer de le rejoindre.

M. Surprenant : Vous mentionnez les VHU, là, les véhicules hors d'usage, et puis je crois qu'il y a les VGA aussi, les véhicules gravement accidentés. Qu'en est-il de l'ampleur de ce phénomène-là, par ailleurs? Je crois comprendre qu'il y a des gens qui vont acheter des véhicules gravement accidentés, qui vont enlever le numéro de série puis mettre un autre numéro de série dessus d'un véhicule qui est en circulation, puis ils vont pouvoir le repasser comme un véhicule qui n'a jamais été vraiment accidenté. Est-ce que c'est un phénomène qui est important, ça?

M. Matte (Simon) : Moi, j'en entends parler surtout lors des encans, les gens qui vont dans des encans et qui achètent des véhicules, là. Parfois, les compagnies se débarrassent de véhicules et puis... ou les assureurs se débarrassent de véhicules sur lesquels ils ne peuvent pas vraiment faire quoi que ce soit, et puis on voit des véhicules qui peuvent avoir une valeur marchande, disons, de 1 000 \$, parce qu'il y a beaucoup de réparations à faire, on voit ces véhicules-là qui peuvent être revendus 4 000 \$ ou 5 000 \$, c'est complètement ridicule. Alors, parfois, ces véhicules-là n'existent probablement plus, mais le titre qui va venir avec l'achat de ce véhicule-là va s'en aller dans un autre pays, va faire apparaître un autre véhicule, parce qu'aujourd'hui, la mondialisation des véhicules, tous les véhicules sont à peu près pareils sur la planète, là, certains grands modèles vendus, là, surtout les asiatiques. Alors, c'est une partie.

Par contre, nous, au niveau des véhicules gravement accidentés, on a une solution qu'on travaille avec la SAAQ, la SAAQ qu'on félicite, en passant, parce qu'ils se sont investis beaucoup avec l'ARPAC au cours des 10 dernières années pour la mise en place d'un programme de récupération des coussins gonflables usagés. En ce moment, comme je vous dis, il y a 400 000 véhicules qui sortent de la circulation à chaque année, qui ont tous deux ou trois coussins gonflables à l'intérieur, et malheureusement on est obligés de détruire de 400 000 à 500 000 coussins gonflables à chaque année, qu'on ne peut pas réutiliser parce que la loi l'interdit suite à des mauvaises aventures qui sont arrivées au Québec il y a une douzaine d'années. Mais heureusement, avec le ministère des Transports, on a ce beau projet-là, avec la SAAQ, qui va permettre aux gens de sauver beaucoup d'argent en pouvant réutiliser... Et le projet pilote se termine en octobre 2015. On espère qu'au ministère du Transport on pourra modifier la législation pour pouvoir continuer à faire profiter des gens de cette épargne-là, parce qu'un véhicule, aujourd'hui, lorsque les huit coussins gonflables explosent, même si les dommages sur le véhicule sont très minimes, il va être déclaré perte totale parce qu'il ne sera pas économiquement réparable, alors que nous, d'un autre côté, on détruit 500 000 à 600 000 coussins gonflables par année, c'est un peu une utopie.

M. Surprenant : À la page 3 de votre mémoire, tout en haut, vous faites état de la mise sur pied d'un registre informatique des véhicules immatriculés au Québec permettant de les suivre, donc, du début à la fin. Et puis est-ce que vous ne pensez pas que c'est une mesure, en fait, qui serait peut-être insuffisante? Parce qu'on parle... tantôt, au niveau de l'industrie parallèle, le recel de pièces, tout ça, est-ce qu'il ne faudrait pas aller — puis je ne sais pas si c'est utopique — que les pièces soient identifiées? Parce que les gens vont voler un véhicule puis ils vont vendre ça pour les pièces, puis ce n'est pas des pièces qui sont marquées, puis au bout du compte ça va continuer.

M. Matte (Simon) : Bien, ce qui est particulier en ce moment, c'est qu'on sait que, M. Béchard nous l'a dit tout à l'heure, il y a 425 000 véhicules neufs qui sont vendus au Québec, le parc automobile est assez stable, donc il se sort à peu près 400 000 véhicules de la circulation à chaque année, et, lorsque RECYC-QUÉBEC fait le recensement auprès des entreprises qui déchiquettent les métaux provenant des véhicules automobiles au Québec, ils font cet inventaire-là sur une base volontaire de la part de ces entreprises-là, donc ces entreprises-là ne détiennent pas de registre disant : Bien, oui, nous, cette année, on a déchiqueté 400 000 véhicules et nous avons les registres des 400 000 qui ont été déchiquetés.

Le Président (M. Reid) : Alors, merci, le temps est terminé. Alors, merci beaucoup, M. Matte et M. Gravel, de votre contribution à nos travaux.

La commission a accompli son mandat et elle ajourne ses travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 17 h 40)