



**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**

Mémoire

Présenté par

L'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions du Québec (ARPAC)

à la

Commission des transports et de l'environnement

Le 17 février 2015

**« Notre mission, être le leader dans le recyclage
environnemental de véhicules hors d'usage et dans la vente de
pièces d'autos et de camions recyclées de qualité et de
provenance contrôlée. »**

- L'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions du Québec (ARPAC)

1. | À PROPOS DE L'ARPAC

Fondée au début des années 70, l'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions du Québec est le chef de file québécois de la mise à la ferraille des véhicules hors d'usage et du commerce des pièces d'autos et de camions recyclées de qualité, de provenance contrôlée, et contribue étroitement à l'amélioration de l'environnement au Québec.

L'ARPAC compte actuellement 84 membres qui effectuent près de 80 % des activités de recyclage des pièces de véhicules à travers le Québec. Il s'agit d'une association reconnue pour sa rigueur et l'intégrité de ses membres. Ceux-ci jouent un rôle majeur dans l'implantation de politiques et de programmes de 3RV (réduction à la source, réemploi, recyclage et valorisation) pour les véhicules moteurs.

Elle bénéficie d'une écoute attentive de la part des dirigeants de l'industrie de l'automobile représentés par le Bureau d'assurance du Canada (BAC), le Département du service des enquêtes (DES) du BAC, le Groupement des assureurs automobiles (GAA), la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), Recyc-Québec, la Sûreté du Québec, les corps policiers urbains et les compagnies d'assurance canadiennes.

Pour les intervenants de l'industrie automobile, l'ARPAC est aujourd'hui LA référence en matière de recyclage d'autos et de camions au Québec.

L'Association prépare le futur du secteur des pièces usagées et du recyclage afin que la relève bénéficie d'un milieu sain, prometteur et intègre. Elle s'applique à se doter d'outils afin de contrer la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Appuyée par le Fonds national de la main-d'œuvre et le Comité sectoriel de main-d'œuvre des services automobiles, elle élabore des programmes de formation accrédités visant à qualifier la main-d'œuvre eu égard à la reconnaissance de pièces recyclées certifiées ARPAC.



2. | VOL AUTOMOBILE ET CONTRÔLE DE L'ÉMISSION DES PERMIS DE RECYCLEUR

La mise sur pied d'un registre informatique des véhicules immatriculés au Québec permettant de les suivre de leur première immatriculation jusqu'à leur mise au rancart, figure parmi les mandats de l'ARPAC au sein de la Table gouvernement/industrie sur le parc automobile. De même, le processus menant à l'émission des permis de recycleur a fait l'objet d'une restructuration complète en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et de l'Office de la Protection du Consommateur (OPC). Le projet de loi 25 découle donc de cette restructuration et doit mener à un encadrement plus strict de l'exploitation d'une entreprise de recyclage non membre de l'ARPAC.

3. | MISE EN CONTEXTE

Le projet de loi n° 25 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, 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. Des millions de pièces recyclées (pièces vertes^{mc}) sont démontées de ces véhicules et revendues sur le marché de la réparation de carrosserie et de l'entretien mécanique. Ceci permet aux consommateurs québécois propriétaires de véhicules automobiles d'économiser des millions de dollars à chaque année tout en diminuant la pollution relative à la production de nouveaux véhicules, de nouvelles pièces de remplacement et à leur transport sur la planète.

Un bilan environnemental et socioéconomique des activités de ses membres a été commandé par l'ARPAC et réalisé par deux firmes d'experts afin de présenter les bénéfices environnementaux de l'utilisation des pièces recyclées. Cette étude, la première du genre en Amérique du Nord, a permis de confirmer ce qui apparaissait comme une évidence, que les



pièces recyclées sont un meilleur choix que les pièces neuves d'origine ou génériques ¹ et que leur utilisation permet de réduire de façon importante l'empreinte de carbone.

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 25 et l'ajout de règlements peuvent permettre, pour une première fois depuis longtemps, de régulariser la 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 précurseur dans le domaine environnemental.

L'ARPAC croit en l'OPC et aux pouvoirs qui lui sont donnés pour corriger cette situation centenaire qui s'aggrave et qui doit prendre fin maintenant avec le projet de loi 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 (VHU) détient un permis et respecte le guide des bonnes pratiques du MDDELCC.

L'ARPAC est convaincue que ses recommandations au projet de loi 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 la qualité de notre environnement.

4. | RECOMMANDATION

- **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 MDDELCC devrait être obligatoire plutôt que volontaire. Une enquête devrait être effectuée pour vérifier si le demandeur de permis a des antécédents judiciaires reliés à l'automobile 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 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.

¹ * Ce volet de l'étude a été réalisé selon les normes ISO 14040-44 et la conformité à ces normes a été validée par des experts indépendants. Pour le rapport détaillé : http://arpac.org/fr/docs/ARPAC_ACV_RapportFinal_130827.pdf



- **Des inspecteurs de l'OPC en collaboration avec le MDDELCC pourraient auditer les recycleurs aux deux ans aux frais des recycleurs et des constats d'infraction pourraient être émis aux contrevenants et/ou des entreprises fautives fermées et/ou les propriétaires poursuivis devant les tribunaux pour manquement à la LQE et/ou la Loi 25. Le prix des permis pourrait être augmenté afin d'engager des inspecteurs ou de payer des firmes mandater pour faire les inspections chez les recycleurs.**

L'objectif est d'assainir l'industrie du recyclage, car de trop nombreuses micro entreprises s'improvisent recycleurs sans posséder ni les permis ni les installations nécessaires. Donc ils n'investissent pas dans les équipements nécessaires aux bonnes pratiques tels les outils de décontamination et la tenue d'un registre permanent informatisé des véhicules récupérés. Ils ne sont présentement pas visités par la SAAQ et/ou le MDDELCC car ils ne sont pas connus.

- **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 ATAC et avec la plaque encore boulonnée sur le véhicule constitue un risque pour le propriétaire du véhicule. De plus, des véhicules déclarés volés peuvent être pressés ou déchiquetés sans papiers d'enregistrement.

- **De nouvelles catégories de permis de recycleur devraient être créées pour tous les types d'entreprises qui manipulent des VHU en plus des recycleurs et des commerçants recycleurs : remorqueurs, ferrailleurs, presseurs, déchiqueteurs, tous devraient suivre les mêmes standards de décontamination et de maintien d'un registre permanent des véhicules manipulés. 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 et d'amende.**

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 requis de l'audit afin de rehausser leurs standards d'opération en conséquence. De plus, tous les recycleurs devraient aussi détenir un permis de commerçant afin de pouvoir émettre une ATAC au propriétaire du véhicule lors de l'acquisition d'un VHU.

5. | CONCLUSION

L'ARPAC considère que le projet de loi 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 micros entreprises œuvrant 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 environnementale, 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.

