



MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

Consultations particulières et auditions publiques 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**

Par :

M. André Bélisle, président
M. Bernard Roy, directeur-général

Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique
484, route 277, Saint-Léon-de-Standon, Québec, G0R 4L0
www.aqlpa.com • www.faitesdelair.org

Février 2015

À propos de l'AQLPA

Fondée en 1982, l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) regroupe aujourd'hui plus de 27 000 membres et sympathisants issus de toutes les régions du Québec. L'AQLPA s'est donnée pour mission de contribuer à la protection de l'air et de l'atmosphère, pour améliorer la santé des humains et celle des écosystèmes.

L'AQLPA a pour objectifs de favoriser et promouvoir des actions, des aménagements et des idées conformes aux principes du développement durable. Elle vise notamment à regrouper les associations environnementales et para-environnementales afin de lutter contre les pollutions atmosphériques, leurs sources et leurs conséquences.

L'AQLPA a développé au Québec des approches novatrices dans l'atteinte d'objectifs environnementaux par des instruments incitatifs, fondés sur le partenariat (Projet *Un air d'avenir* favorisant l'inspection, l'entretien et l'efficacité énergétique des véhicules routiers au Québec ou le projet *Faites de l'air* contribuant à diminuer les gaz à effet de serre et les polluants de l'air). Ses membres siègent sur différentes tables et/ou sont également intervenus sur plusieurs projets énergétiques devant divers 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.

Elle est également intervenue sur plusieurs projets énergétiques devant divers 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.

POUR INFORMATION

André Bélisle, président AQLPA
T 418 642-1322 poste 223 / C 418 386-6992 / andre.belisle@aqlpa.com

Bernard Roy, directeur général AQLPA
T 418 642-1322 poste 235 / bernard.roy@aqlpa.com



Association québécoise de
lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)
484, Route 277
Saint-Léon-de-Standon (Qc) G0R 4L0
Téléphone : 418 642-1322
Courriel : info@aqlpa.com

Table des matières

Introduction	4
Résumé des recommandations :	4
Le programme <i>Faites de l'air!</i>.....	5
L'inspection et l'entretien des véhicules automobiles	6
Recommandations :	7
Conclusion.....	8

Introduction

L'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (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 no 25 transférant au président de l'Office de la protection du consommateur (OPC) la responsabilité de la délivrance des licences de commerçant et de recycleur de véhicules routiers.

Forte de l'expérience et des connaissances acquises avec ses projets et programmes, notamment *Un air d'avenir* (favorisant l'inspection, l'entretien et l'efficacité énergétique des véhicules routiers au Québec) et *Faites de l'air !* (FDL) qu'elle a initié et administre depuis 2003, l'équipe de l'AQLPA a consulté ses partenaires dans le cadre du projet de loi 25 et souhaite participer à sa bonification.

Sachant votre temps précieux, nous tenterons d'être ici le plus succinct possible et irons directement à l'essentiel en présentant d'abord nos principales recommandations au sujet du Projet de loi. Toutefois, si vous aviez de plus amples interrogations, notre équipe demeurera à votre entière disposition.

Résumé des recommandations :

- 1- Il serait souhaitable que le MDDELCC soit partie prenante dans le changement de la responsabilité de la SAAQ vers l'OPC ;
- 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 »;
- 3- Il serait souhaitable de s'assurer qu'aucun pouvoir d'autodiscipline n'incombe à une ou quelques associations en matière de loi et de normes à respecter, particulièrement en matière d'environnement, sans un strict contrôle du législateur.

Le programme *Faites de l'air!*

C'est en 2003 que la première mouture du programme FDL a vu le jour avec le soutien d'Environnement Canada et plusieurs autres partenaires, dont l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT). À ce moment, l'offre avait été développée sur les territoires de la Communauté urbaine de Montréal et de la Ville de Québec.

Depuis 2003 et jusqu'en 2014, c'est 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 (plus de 40 000 véhicules recyclés) lui a permis de mériter un prestigieux **Phénix de l'environnement dans la catégorie Adaptation et lutte aux changements climatiques, prix remis par le MDDEP, 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. Nous estimons à environ 615 000\$ la valeur de la réduction des GES et différents polluants atmosphériques.¹

À la base du succès du programme *Faites de l'air!* se trouve un formidable partenariat de plus de 400 partenaires, villes, sociétés de transports, manufacturiers, détaillants, concessionnaires et près de 120 recycleurs dont environ 60% sont membres de l'Association des recycleurs de pièces d'automobiles et de camions (ARPAC) et 40% ne le sont pas.

Une entente était signée avec tous les recycleurs qui définit leurs obligations, notamment :

- 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 d'une couverture d'assurance responsabilité adéquate ;
- Qu'il recycle dans le strict respect de l'environnement les carcasses automobiles fournis dans le cadre de l'entente.

L'AQLPA a toujours entretenu d'excellentes relations avec ses partenaires recycleurs-commerçants, indépendamment qu'ils soient ou pas membres d'une association. Elle s'est toujours rigoureusement réservé le droit de mettre fin à l'entente, si elle prenait objectivement connaissance qu'un recycleur-commerçant faisait défaut à ses obligations.

Nous reconnaissons cependant qu'il est extrêmement difficile d'exercer un contrôle rigoureux dans ce domaine et d'établir un motif raisonnable pour refuser, suspendre ou annuler une entente, de façon à maintenir une utilisation adéquate des fonds publics en conformité avec les objectifs du programme FDL.

¹ Valeur moyenne de la tonne de CO₂ selon MDDEFP, 2014 - <http://www.mddefp.gouv.qc.ca/changements/carbone/resultats-vente20140527.pdf> | Valeur du kilogramme, selon Antweiler et Gulati, 2011, p. 23 - <http://www.webmeets.com/files/papers/aere/2011/452/paper.pdf>

L'inspection et l'entretien des véhicules automobiles

Depuis le milieu des années 1990, l'AQLPA prône l'instauration d'un PIEVA afin de contrôler les émissions des véhicules. Le parc automobile constitue la plus importante source de pollution de l'air au Québec. Près d'un million de véhicules circulent sur les routes de la province avec un système antipollution défaillant, soit près de 20% du parc automobile québécois et 30% ont le témoin d'anomalie moteur (TAM / *check engine*) allumé. Ce qui signifie un mauvais fonctionnement moteur qui augmente la consommation de carburant.

Les avantages sont d'abord au chapitre de la santé. Rappelons que l'Association médicale canadienne² évaluait 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 pourraient 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 du Québec (INSPQ), on estime que l'exposition de l'ensemble des Québécoises et des Québécois aux matières particulaires, à l'ozone et au NO₂ 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 des fréquences des visites aux urgences pour des problèmes respiratoires, cardiaques, de symptômes d'asthme et de bronchite infantile – est estimée par l'INSPQ à 9,5 milliards \$ annuellement³.

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 2003⁴. La congestion est causée par le nombre très élevé de véhicules qui circulent sur les routes, mais aussi par les nombreuses pannes occasionnées en raison d'un entretien déficient des véhicules⁵.

Un véhicule bien entretenu consomme moins d'essence et émet moins de GES et autres polluants. Il dure aussi plus longtemps.

² Association médicale canadienne, 2008 -

http://www.cma.ca/multimedia/CMA/Content/Images/Inside_cma/Office_Public_Health/ICAP/CMA_ICAP_sum_f.pdf

³ Langlois & Bourque, IREC 2011, Les impacts de la dépendance au Pétrole - <http://www.irec.net/upload/File/noteintervention11nov2011.pdf>

⁴ Cité par Luc Gagnon et Pierre-Olivier Pineau, « Les coûts réels de l'automobile, un enjeu mal perçu par les consommateurs et les institutions. », dans : *Cahiers de recherche* 2013, p. 16

⁵ « Il n'y a pas de statistiques officielles de nombre de pannes recensées mais le site de Transports Québec mentionne que 45 000 remorquages, toutes causes confondues, sont effectués annuellement sur le seul réseau supérieur de la grande région de Montréal, soit 123 par jour en moyenne ! » - Quelle stratégie de réduction des GES dans le transport routier au Québec? Texte d'Alain Brunel, AQLPA
<http://www.blogueaqlpa.com/2014/06/05/quelle-strategie-de-reduction-des-gaz-a-effet-de-serre-dans-le-transport-routier-au-quebec/>

Recommandations :

L'AQLPA partage la préoccupation du Ministre de protéger le consommateur. Les coûts reliés à l'évitement par le recycleur-commerçant de ses obligations sont très élevés. Un mauvais entretien et une mauvaise qualité des pièces mécaniques d'un vieux véhicule agissent négativement sur la qualité de l'air, la fluidité des déplacements sur le réseau routier et ultimement sur la santé publique. La consommation d'essence est plus élevée, le rendement moteur est moins efficace. Le véhicule automobile use prématurément.

Ultimement c'est toujours le consommateur qui en paie le prix, par des taxes plus élevées, par une consommation d'essence plus importante ou directement en raison de préjudices subis.

L'AQLPA est cependant d'avis que la solution réside dans une vision d'ensemble et dans le rejet d'une approche en silo. À cet égard le projet de loi nous semble incomplet.

- 1- **Recommandation #1** : Il serait souhaitable que le MDDELCC soit partie prenante dans le changement de la responsabilité de la SAAQ vers l'OPC ;

Le MDDELCC a la responsabilité de faire respecter le *Guide des bonnes pratiques*. Or, le ministère dispose de peu de ressources pour près de 6000 commerçants, recycleurs et commerçants-recycleurs. Ce qui affecte grandement la qualité de son travail de surveillance.

Il y aurait lieu de regrouper les équipes de l'OPC et du MDDELCC dans le but d'obtenir une synergie élevée. Plus de 25 ans d'actions de l'AQLPA dans l'entretien du parc automobile québécois nous amène à conclure que la question environnementale est au cœur de la protection du consommateur. Un véhicule bien entretenu est un véhicule qui consomme moins, pollue moins et dure plus longtemps.

Cette approche serait d'autant plus opportune, si le gouvernement a l'intention de légiférer pour implanter un PIEVA.

- 2- **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 » ;

Cet ajout au niveau de la définition d'un « recycleur » a pour but d'explicitement inclure les commerces de type « U-Pull », qui occupent une part de plus en plus importantes de l'industrie au Québec.

- 3- **Recommandation #3** : Il serait souhaitable de s'assurer qu'aucun pouvoir d'autodiscipline n'incombe à une ou quelques associations en matière de loi et de normes à respecter, particulièrement en matière d'environnement, sans un strict contrôle du législateur.

L'absence de parties prenantes importantes au projet de loi, comme le MDDELCC, amène l'AQLPA à redouter une volonté à s'appuyer sur l'autodiscipline des acteurs d'une industrie qui se regroupent au sein d'une ou de quelques associations, sans vision claire et un contrôle adéquat.

Trop souvent les industries sensées s'auto-discipliner ont tendance à grandement surévaluer leur efficacité en matière de protection de l'environnement. Il faut s'assurer de disposer de ressources suffisantes permettant une vérification indépendante menée par l'OPC et le MDDELCC.

Conclusion

L'AQLPA partage la préoccupation du Ministre de vouloir mieux protéger le consommateur. Les coûts liés à l'évitement par le recycleur-commerçant de ses obligations sont en effet très élevés.

L'AQLPA voudrait porter à l'attention du Ministre que la question environnementale est au cœur de la protection du consommateur. Un véhicule bien entretenu est un véhicule qui pollue moins. Cette adéquation permet au consommateur de préserver plus longtemps la vie utile de son véhicule.

Afin d'obtenir la synergie nécessaire au succès de ses nouvelles dispositions légales, le Ministre devrait envisager la collaboration et l'inclusion du MDDELCC au projet de loi.