

PIERRE RACINE



« Monsieur Zéro Résidu »



Le directeur général de l'Association des Recycleurs de Pièces d'Autos et de Camions au Québec (ARPAC), Simon Matte, propose, en exclusivité, la « clause verte » aux assureurs.

EN 2006, au Québec, on a laminé et mis en pièces 618 419 voitures accidentées ou en fin de vie. Ce qui représente 687 132 tonnes métriques de véhicules hors d'usage (VHU) envoyés aux ferrailleurs, ou l'équivalent de 4 231 Boeing 747... Ce que peu de Québécois savent, c'est qu'une grande partie de ces pseudo-rebuts finissent le plus souvent sous le capot de leur voiture, sous forme de vraies « pièces recyclées d'origine », ce que les assureurs appellent, dans leur jargon, des POM (pièces

d'origine du manufacturier : voir encadré intitulé *Qu'est-ce qu'une « POM »?*).

Les deux tiers du poids total des voitures envoyées à « l'abattoir » au Québec sont en effet récupérés et transmutes en pièces de rechange. Le reste, inutilisable, s'appelle gentiment le « fluff » : il sert à « désodoriser » les couches immenses de déchets ménagers dans les dépotoirs. Un désodorisant dont la bombonne pèse tout de même près d'un quart de million de tonnes et qui est épandu chaque année par l'industrie des déchiqueteurs.

Dans cet univers étrange de VHU, de POM et de « fluff », Simon Matte, directeur général (DG) de l'ARPAC, tient le rôle de « Monsieur Zéro Résidu ». Son rêve : réduire à néant les résidus non

utilisés (le « fluff ») des voitures. Et mettre les POM au vert...

« L'automobile, dit M. Matte, est parmi les produits les plus recyclés de la planète : dans le monde occidental, on récupère environ 75 % du poids des voitures. Pourquoi s'en contenter ? Il faut viser le zéro résidu, même si je sais que c'est un peu utopiste... » En attendant le grand jour, le dirigeant s'est donné une mission : d'abord, réformer le vocabulaire des automobilistes, des assureurs et des recycleurs. Il veut mettre au rancart les vétustes « pièces réusinées », « pièces recyclées » et « pièces recyclées d'origine » (POM) et les troquer pour « pièces vertes ». Pour lui, il s'agit bien plus que d'une simple révolution sémantique ou d'un

clin d'œil aux écolos. « Parler de pièces vertes, c'est aborder l'industrie du recyclage automobile sous un nouvel angle, celui de la récupération totale, de la fin du gaspillage et, surtout, de sensibiliser la population à la colossale perte que constituent les résidus non utilisés des voitures. C'est également se mettre au diapason des autres secteurs d'activités économiques qui ont déjà pris le virage vert. »

« Imaginez, dit ce dernier, qu'on dise aux gens qui rapportent leurs vieilles voitures chez un concessionnaire : "Bon, cela va vous faire 800 livres de résidus. Est-ce qu'on vous livre cela à la maison ou au bureau ?" Ils prendraient conscience du gaspillage énorme que cela constitue. Un jour, on va manquer de place. On ne peut pas enterrer le Québec sous des millions de tonnes de résidus d'automobiles pendant des siècles ! »

L'APPORT DES PIÈCES VERTES

Dans un deuxième temps, Simon Matte veut donner aux Québécois un réflexe qu'ils n'ont toujours pas, ou peu : demander des pièces vertes à leur carrossier ou à leur garagiste. « Les consommateurs québécois n'ont pas encore ce réflexe; en fait, la plupart ne savent même pas qu'ils peuvent acheter des pièces vertes. Si l'on réduisait la surconsommation de pièces neuves, on pourrait plus rapidement "défluffer" la planète ».

L'industrie des pièces vertes, ou recyclées, est pourtant loin d'être famélique : elle engendre des ventes d'un milliard de dollars au Canada, dont environ 200 millions au Québec. L'ARPAC, avec ses 85 membres



Parler de pièces vertes, c'est aborder l'industrie du recyclage automobile sous un nouvel angle, celui de la récupération totale, de la fin du gaspillage et, surtout, de sensibiliser la population à la colossale perte que constituent les résidus non utilisés des voitures.

– Simon Matte
DG, ARPAC

recycleurs, génère à elle seule environ 50 % de ces ventes, bien qu'elle ne représente que 18% de l'ensemble des recycleurs québécois, dont le nombre se chiffre à 547.

Si l'industrie est en santé, le délicat jumelage consommateur-pièces vertes reste à faire. À cet égard, il faut comprendre que la clientèle principale des recycleurs est constituée des intermédiaires de l'industrie: les carrossiers, les concessionnaires, les garagistes et les revendeurs, lesquels connaissent à fond le marché des pièces vertes. Mais bien souvent, le consommateur, au bout du compte, ne sait même pas qu'on lui a vendu, ou installé, une pièce recyclée. Le problème des recycleurs de l'ARPAC – et des autres – n'est donc pas un problème d'écoulement de leurs marchandises, mais un manque de conscientisation des consommateurs quant à l'existence de ces pièces.

LIEN ENTRE ASSUREURS ET RECYCLEURS

Un cas patent qui illustre le fait que de nombreux consommateurs ignorent l'existence de pièces vertes: le marché du remplacement des pièces occupé par les assureurs. Dans la plupart des cas, les assureurs utilisent en effet des pièces d'origine recyclées lors de la réparation d'une voiture accidentée, bien que la majorité de leurs clients n'en soient pas toujours conscients. «La plupart du temps, dit Simon Matte, les assureurs vont privilégier l'utilisation de pièces recyclées.»

En cas d'accident, la garantie de l'assureur a préséance sur celle du manufacturier. Ce qui signifie que l'assureur a le choix de remplacer les pièces d'une voiture accidentée par une pièce d'origine neuve ou recyclée, même si la voiture est récente et que le manufacturier garantit l'emploi de pièces neuves en cas de bris. C'est ce que précise l'avenant 43 (A à E) inclus dans toutes les polices d'assurance automobile depuis le 1^{er} janvier 2007. Seule exception à cette règle: l'inclusion de la clause «valeur à neuf», auquel cas l'assureur utilisera des pièces neuves, mais pas toujours.

Qu'il s'agisse de voitures neuves, récentes ou âgées, les assureurs utilisent en fait le bassin de pièces vertes écoulées par les recycleurs de l'ARPAC depuis belle lurette. «Les assureurs utilisaient les pièces vertes depuis longtemps, bien avant l'ajout de l'avenant 43. Ils le faisaient avant même la création de l'ARPAC en 1973...»

min inverse: un assureur l'acquerra à titre de pièce de remplacement lors d'une réclamation par un assuré. On aura compris que le lien assureurs-recycleurs fonctionne donc en circuit fermé. Les assureurs québécois sont, en fait, les plus gros acheteurs de carcasses de voitures. Et ils sont, du même souffle, les plus importants acqué-



Qu'il s'agisse de voitures neuves, récentes ou âgées, les assureurs utilisent le bassin de pièces vertes écoulées par les recycleurs de l'ARPAC depuis belle lurette.

Pour mieux saisir comment fonctionne la structure d'achat de pièces vertes par le secteur de l'assurance, on doit connaître les liens qui unissent les assureurs et l'ARPAC. Lorsqu'une voiture a subi un accident et qu'elle est inutilisable, l'assureur en prend possession à titre de propriétaire et met ensuite cette voiture à l'encan, au meilleur prix. Cette carcasse est, dans un second temps, achetée par un recycleur de l'ARPAC qui la démonte, en extrait les pièces en bon état, puis les recycle. Ces pièces réusinées prendront ensuite le che-

reurs de pièces recyclées qui proviennent... de leurs propres voitures.

On peut donc comparer la relation assureurs-recycleurs à un mariage de raison. Les recycleurs ont besoin des voitures accidentées des assureurs pour garnir leur stock de carcasses. Au Québec, les pièces recyclées proviennent à 80 % des assureurs. Et les assureurs ont besoin des recycleurs pour s'approprier, à bon prix, des pièces automobiles.

Car le prix des pièces vertes est très inférieur au prix des «pièces neuves d'ori-

Qu'est qu'une «POM»?

Une «POM», c'est une **pièce d'origine du manufacturier, neuve ou recyclée**. Cette définition est inscrite dans l'avenant 43, inclus dans tous les contrats d'assurance automobile au Québec depuis janvier 2007.

Pourquoi les assureurs ont-ils ajouté cette clause aux polices d'assurance? Pour éviter les poursuites... Au début des années 1990, plusieurs poursuites contre des assureurs automobiles ont été entamées aux États-Unis par des groupes de consommateurs. Quel était le motif de leurs plaintes? Que les assureurs remplaçaient parfois les pièces de leurs voitures accidentées par des pièces recyclées plutôt que par des pièces neuves.

Bien que cette pratique ne soit pas nécessairement répréhensible, les assureurs se sont prémunis contre d'autres poursuites possibles. Au Québec, cela a pris la forme de l'avenant 43 qui a été ajouté à toutes les polices d'assurance. Cet avenant précise les modalités de remplacement de pièces par l'assureur afin qu'il n'y ait aucune ambiguïté. Il permet à l'assureur, en pratique, d'installer des pièces d'origine recyclées, sauf dans le cas où l'assuré bénéficie de la valeur à neuf.

De plus, l'avenant 43 stipule que l'assureur peut faire installer une «pièce similaire de carrosserie» au-delà de la période des deux premières années qui sont couvertes par la police. Qu'est-ce qu'une «pièce similaire de carrosserie»? Il s'agit d'une pièce neuve fabriquée par une compagnie autre que le manufacturier d'origine. «Souvent, des copieurs chinois qui offrent des produits de moindre qualité», souligne Simon Matte.

Il faut également faire attention au terme «pièce du manufacturier d'origine» puisque les fabricants de voitures... «ne fabriquent plus de pièces!»¹, comme l'indique le DG de l'ARPAC. On devrait plutôt dire «pièce du fournisseur du manufacturier d'origine».

¹ Sauf pour le châssis de la voiture.



gine du manufacturier ». Un terme qu'il faudrait d'ailleurs revoir puisque, comme le dit Simon Matte, «les manufacturiers ne fabriquent plus de pièces». Combien coûte donc une pièce recyclée? « Environ 50 % moins cher qu'une pièce neuve d'origine, tranche-t-il. Dans le cas de pièces plus importantes, comme la boîte de vitesse ou le bloc-moteur, cette diminution de prix est de l'ordre de 75 %; elle peut parfois atteindre de 300 % à 500 %.

Un exemple: la boîte de vitesse d'une Saab presque neuve peut aller chercher de 5 000 \$ à 8 000 \$. La même boîte de vitesse extraite d'une Saab accidentée, et récente, peut se vendre 1 500 \$.

Pourquoi un assureur, ou un particulier, paierait-il de trois à quatre fois plus cher pour la même pièce? » se demande Simon Matte, médusé. On pourrait risquer comme réponse la garantie. C'est mal connaître le DG de l'ARPAC... «La garantie? Elle est la même que celle offerte par la plupart des constructeurs! Trois mois pour la plupart des pièces, et six mois, ou un an, pour les grosses pièces du groupe motopropulseur (boîte de vitesse, bloc-moteur, différentiel).»

Simon Matte n'a pas tort. Il faut cependant préciser que, dans le cas des fabricants, il parle de la garantie offerte sur les pièces d'un véhicule qui n'est plus couvert par la garantie du manufacturier. Dans la plupart des cas, il s'agit de voitures de plus de trois ou quatre ans d'âge. Bref, pour ces véhicules «hors couverture», la garantie offerte sur les pièces par les recycleurs est comparable à celle des concessionnaires agréés.

Quant à la durabilité des pièces vertes, «elle est tout à fait comparable à celle des pièces neuves d'origine», selon M. Matte.

C'est à se demander pourquoi acheter des pièces neuves! La pièce verte serait-elle l'enfant miraculé de l'industrie de rechange de pièces, à l'épreuve de toute critique? «Peut-être pas, renchérit-il, mais les gens ne comprennent pas que les pièces recy-

clées sont bien souvent des pièces presque neuves retirées des carcasses accidentées; de plus, elles sont savamment inspectées par des experts qui remplacent, le cas échéant, les éléments usés de la pièce par



La boîte de vitesse d'une Saab presque neuve peut aller chercher de 5 000 \$ à 8 000 \$. La même boîte de vitesse extraite d'une Saab accidentée, et récente, peut se vendre 1 500 \$.



des composants neufs, souvent les mêmes que ceux utilisés par les fournisseurs des fabricants. Et souvent, ils ignorent carrément leur existence.»

«La mentalité est toutefois en train de changer, note le DG de l'ARPAC. Il y a de plus en plus de distributeurs de pièces qui se font demander "Avez-vous une pièce recyclée?" Mais la demande du grand public pour les pièces vertes reste embryonnaire, si l'on exclut quelques hordes de hobbyistes éclairés du dimanche. « Ce qu'il faudrait, c'est un blitz d'information auprès des consommateurs, mais c'est difficile à réaliser avec un budget de publicité de quelques milliers de dollars... »

UNE NOUVELLE CLAUSE SOUS PEU ?

Pour mieux informer les consommateurs de la possibilité d'utiliser des pièces vertes sur leur véhicule, l'ARPAC a décidé de donner le grand coup et de lancer une idée originale. « Je vous en donne l'exclusivité, informe Simon Matte, au cours d'un appel téléphonique de dernière minute. Ce qu'on veut faire, c'est proposer aux assureurs d'inscrire une "clause verte" dans leurs contrats. Cette clause serait optionnelle et ne serait associée à aucun coût additionnel. Elle permettrait aux consommateurs de s'assurer qu'on répare leurs véhicules avec des pièces vertes. Les compagnies d'assurance, de toute manière, cherchent toujours des moyens de se mettre en phase avec la sensibilité des consommateurs en ce qui concerne le mouvement écologique. Les assureurs sont d'ailleurs beaucoup plus sensibles à cette question que les gens ne le croient.

«La clause verte servirait par ailleurs tout le monde. Les assureurs bénéficieraient ainsi d'un rehaussement de leur image de marque, de même que d'une adéquation encore plus forte avec la sensibilité de leur clientèle, particulièrement les jeunes. Les consommateurs seraient, par ricochet, sensibilisés à l'existence des pièces vertes, ce qui aurait un effet d'entraînement sur la demande de ces pièces dans le réseau de distribution des carrossiers et des garagistes. Enfin, les recycleurs, bien sûr, en profiteraient également par la hausse probable de leurs chiffres d'affaires.»

Les deux ou trois recycleurs visionnaires qui ont donné naissance à l'ARPAC en 1973 ne se doutaient sûrement pas qu'ils en viendraient un jour à vouloir mettre les contrats d'assurance automobile au vert et, du même souffle, à sauver la planète... «Écoutez, insiste Simon Matte: il y cinq ans, personne n'achetait de sacs d'épicerie réutilisables. Qu'est-ce qui dit que, dans cinq ans, les gens n'exigeront pas de leur carrossier qu'il installe un capot vert? **A**