

GUIDE DE BONNES PRATIQUES POUR LA GESTION DES VÉHICULES HORS D'USAGE



**Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Service des matières dangereuses**

Septembre 2001

Avant-propos

Ce document a pour objectif principal de fournir un outil permettant de gérer adéquatement les matières dangereuses de même que les autres matières résiduelles qui se retrouvent dans les VHU, en évitant la contamination des eaux de surface et des eaux souterraines, des sols et de l'air. Les exigences environnementales concernant le bruit produit par les activités de ce secteur seront aussi précisées. Le guide permettra également de s'assurer que chaque étape de l'activité de recyclage des VHU s'effectue dans le respect de la Loi sur la qualité de l'environnement et des règlements (voir annexe I) qui s'y rattachent.

Pour transmettre des commentaires et pour toute demande d'information additionnelle, prière de communiquer avec le :

Service des matières dangereuses
Édifice Marie-Guyart, 9^e étage, boîte 71
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3950
Télécopieur : (418) 644-3386

Rédaction :

Renée-Claude Chrétien, ing.
Service des matières dangereuses
Mario Dessureault, ing., M.Sc.A
Service de l'assainissement de l'air
(Rédaction de la section 7)
Richard Martel, chimiste
Service des lieux contaminés
(Rédaction de la section 10)

Collaboration :

Mario Boucher, chimiste, M.Sc.
Service des matières dangereuses

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction	7	7.	Le bruit	27
2.	Problématique	9	7.1	Aspect légal	27
3.	Définitions	11	7.2	Généralités	27
4.	Recyclage des VHU	13	7.3	Mesures d'ordre général pour limiter les impacts sonores	27
4.1	Démantèlement	13	7.4	Mesures spécifiques d'atténuation sonore ..	27
4.2	Pressage	13	7.4.1	Le démantèlement	27
4.3	Déchetage	13	7.4.2	Le pressage	28
5.	Démantèlement et pressage	15	7.4.3	La manutention	28
5.1	Aire d'entreposage des VHU	15	8.	Approbation d'une entreprise de recyclage de VHU	29
5.2	Aire de démantèlement	15	8.1	Nouvelles entreprises	29
5.3	Aire d'entreposage des pièces	15	8.2	Entreprises existantes	29
5.4	Aire de pressage	15	9.	Prévention et intervention concernant les rejets accidentels dans l'environnement	31
5.5	Aire d'entreposage des carcasses des VHU après le pressage	16	9.1	Prévention	31
5.6	Gestion des eaux huileuses	16	9.2	Intervention en cas de déversement	31
5.6.1	Options pour le nettoyage des pièces et des planchers	16	9.3	Gestion des neiges usées	31
5.6.2	Traitement des eaux huileuses	16	10.	Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés ...	33
5.6.3	Autorisation d'un système de traitement des eaux huileuses	17	10.1	Introduction	33
6.	Gestion des matières produites lors du démantèlement	19	10.2	Exigences générales de la Politique	33
6.1	Les matières dangereuses résiduelles	19	10.2.1	Protection des sols	33
6.1.1	Entreposage des MDR	19	10.2.2	Réhabilitation	34
6.1.2	Carburants	21	10.3	Réutilisation	34
6.1.3	Huiles usées	21	10.4	La caractérisation	34
6.1.4	Antigel	22	10.5	Interprétation des résultats de la caractérisation préliminaire	35
6.1.5	Lave-glace	23	10.6	Réhabilitation des terrains contaminés	35
6.1.6	Accumulateurs au plomb	23	11.	Conclusion	36
6.1.7	Filtres à l'huile	23	12.	Références	37
6.1.8	Composantes renfermant du mercure	23		Annexe I - Lois et règlements applicables au recyclage des VHU	39
6.1.9	Réfrigérant des systèmes d'air climatisé	24		Annexe II - Liste des membres de l'ARPAC	41
6.1.10	Coussins gonflables	24		Annexe III - Résolution des recycleurs-presseurs ..	45
6.1.11	Solvants usés	24		Annexe IV - Liste des automobiles possédant des composantes contenant du mercure	47
6.1.12	Absorbants contaminés	24		Annexe V - Niveau sonore maximum des sources fixes	51
6.1.13	Résidus de sablage au jet de sable	24		Annexe VI - Informations requises pour une demande de certificat d'autorisation	53
6.1.14	Boues des systèmes de traitement des eaux huileuses	24		Annexe VII - Contenu type d'un plan d'urgence ..	55
6.2	Les matières résiduelles non dangereuses ..	24		Annexe VIII - Directions régionales	56
6.2.1	Pneus	25			
6.2.2	Pesées de roue et connecteurs de batterie ...	25			
6.2.3	Carcasses de VHU	25			
6.2.4	Vieux moteurs et pièces contaminées par des hydrocarbures	25			
6.2.5	Réservoirs de carburant vides	26			

1. Introduction

Le présent guide a été rédigé dans le but de faire connaître les bonnes pratiques à utiliser lors du démantèlement, de l'entreposage, du pressage et du déchiquetage des véhicules hors d'usage (VHU), et ainsi favoriser une meilleure gestion des matières résiduelles générées par les entreprises œuvrant dans le secteur du recyclage des VHU. Ce guide a également comme objectif d'assurer une uniformité quant aux exigences des directions régionales du ministère de l'Environnement lors de l'analyse des demandes de certificat d'autorisation. Les pratiques qui y sont préconisées devraient permettre d'améliorer la performance environnementale de ce secteur d'activité et d'assurer la protection des eaux, des sols et de l'air.

Ce document vise à appliquer, pour la gestion des matières résiduelles produites lors du démantèlement des VHU, les objectifs contenus dans le Plan d'action québécois sur la gestion des matières résiduelles 1998-2008, lesquels reposent sur le principe des 3RV-E. Ce principe consiste à favoriser, dans l'ordre, la réduction à la source, le réemploi, le recyclage, la valorisation et l'élimination, à moins qu'une analyse environnementale ne démontre le contraire.

Au début des années 1970, un document intitulé « Directives techniques pour l'approbation d'un système de gestion de carcasses de véhicules automobiles » avait été produit afin d'encadrer l'émission de certificats d'autorisation pour les entreprises œuvrant dans ce secteur d'activité. Un projet de règlement relatif à la gestion des carcasses automobiles a également été publié dans la Gazette officielle du Québec le 10 août 1977. Le présent guide de bonnes pratiques pour la gestion des véhicules hors d'usage permettra d'actualiser l'information contenue dans la directive et, également, d'y intégrer les exigences pertinentes du projet de règlement relatif à la gestion des carcasses automobiles, de même que celles du Règlement sur les matières dangereuses (RMD) et de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, publiés récemment par le ministère de l'Environnement.

2. Problématique

Le recyclage des automobiles est une industrie efficace et prospère qui a commencé à se développer dès la sortie des automobiles des lignes de production au début des années 1900. D'après l'Institut du recyclage de l'acier, l'automobile est considérée comme le bien de consommation le plus recyclé en Amérique du Nord. Aux États-Unis, 95 % des voitures retirées du réseau routier sont récupérées pour le réemploi des pièces et le recyclage des métaux, ce qui représente environ 75 % en poids du véhicule hors d'usage. En pratiquant le réemploi des pièces et le recyclage des métaux, l'industrie du recyclage de l'automobile utilise les formes de gestion des matières résiduelles les plus favorisées du principe des 3RV-E, sur lequel est basé le *Plan d'action québécois sur la gestion des matières résiduelles 1998-2008*.

Chaque fois qu'une pièce d'un VHU est réemployée, l'énergie nécessaire pour la production d'une pièce identique est économisée et aucun rejet de fabrication ne se retrouve dans l'environnement. La production d'acier à partir des métaux récupérés de la carcasse des VHU permet également de préserver la ressource en évitant l'utilisation de la matière première. Par ailleurs, l'énergie requise de même que les émissions générées par le procédé de recyclage des métaux ferreux et non ferreux sont moindres que pour la production de ceux-ci à partir de matières premières.

Toutefois, malgré ces bonnes pratiques, les activités de démantèlement, d'entreposage, de pressage et de déchiquetage de véhicules hors d'usage présentent des risques d'impacts négatifs pour l'environnement. Les principales conséquences sont la contamination des sols, des eaux de surface et des eaux souterraines, qui résulte

souvent d'une mauvaise gestion des fluides et des autres matières résiduelles produites par ce type d'entreprise, de même que l'émission de gaz nuisibles.

Au cours de l'automne 1997, des visites réalisées par le Ministère auprès d'entreprises de démantèlement de VHU ainsi que la compilation de renseignements dans des dossiers existants dans les directions régionales ont révélé plusieurs infractions aux normes d'entreposage du RMD. Pour un bon nombre des entreprises visitées, la contamination des sols représente le premier impact environnemental négatif de leurs activités, suivi de la contamination des eaux de surface. Cette contamination est principalement causée par des activités de démantèlement et de pressage des VHU effectuées sur des surfaces non étanches et par un entreposage des batteries et des huiles usées ne respectant pas les normes.

À la suite de ce sondage, le ministère de l'Environnement a décidé de produire un guide de bonnes pratiques en collaboration avec les deux principales associations regroupant les entreprises de ce secteur soit l'Association des recycleurs de métaux du Québec (ARMQ) et l'Association des Recycleurs de Pièces d'Autos et de Camions (ARPAC) (liste des membres de l'ARPAC à l'annexe II). Ce guide permettra d'uniformiser les exigences du Ministère lors de l'analyse des demandes de certificat d'autorisation. Il servira également de référence pour l'industrie du recyclage de l'automobile en établissant des outils techniques permettant de sensibiliser et d'amener ces entreprises vers une meilleure gestion environnementale des matières résiduelles (MR) provenant des activités de démantèlement, d'entreposage, de pressage et de déchiquetage des VHU.

3. Définitions

Accumulateur au plomb : plus communément appelé « batterie d'automobile »

Contenant : tout emballage, boîte, baril ou autre réceptacle (art. 5 du RMD)

Ferraille : carcasse d'un VHU vidangée de ses matières dangereuses résiduelles et des pièces réutilisables

Firme spécialisée : entreprise spécialisée dans la gestion des matières dangereuses résiduelles et autorisée par le ministère de l'Environnement à entreposer, à transporter, à traiter, à utiliser à des fins énergétiques ou à éliminer des MDR

LQE : Loi sur la qualité de l'environnement

Matière dangereuse résiduelle : toute matière dangereuse mise au rebut, usée, usagée ou périmée, ainsi que toute autre matière dangereuse mentionnée à l'article 6 du RMD (art. 5 du RMD)

MD : matière dangereuse

MDR : matière dangereuse résiduelle

Ministère : ministère de l'Environnement du Québec

MR : matière résiduelle

MRN : ministère des Ressources naturelles

Pneu hors d'usage : tout pneu qui ne peut pas être utilisé pour l'usage auquel il est destiné, notamment pour cause d'usure, de dommage et de défaut (art. 1 du REPHU)

Recyclage des VHU : inclut les activités de démantèlement, d'entreposage, de pressage et de déchiquetage des métaux faites sur le VHU

RDS : Règlement sur les déchets solides

RMD : Règlement sur les matières dangereuses

REPHU : Règlement sur l'entreposage des pneus hors d'usage

RPP : Règlement sur les produits pétroliers

Récipient : tout contenant, citerne, réservoir ou conteneur (art. 5 du RMD)

VHU : véhicule routier hors d'usage, tel qu'une automobile, un camion, un autobus ou une roulotte motorisée

4. Recyclage des VHU

Le recyclage d'automobiles se fait de la même façon au Québec qu'aux États-Unis et dans le reste du monde. Cela comprend trois étapes.

4.1 Démantèlement

Le recycleur de pièces automobiles usagées a pour activité le démontage de pièces réutilisables par le consommateur et également la vidange de l'automobile de tous les contaminants solides, liquides ou gazeux. La vidange des matières dangereuses est également une condition préalable de vente au recycleur-presseur, et elle est la responsabilité du recycleur.

Toutes les MDR recueillies doivent être entreposées conformément aux normes d'entreposage du RMD ou du RPP. Les pièces et autres éléments réutilisables et recyclables sont normalement récupérés pour être revendus ou remis en état de fonctionner, selon le cas.

Seules les carcasses des VHU vidangées de leurs fluides et débarrassées des autres MR peuvent être pressées et ensuite transportées vers les entreprises de récupération des métaux.

4.2 Pressage

Le recycleur-presseur de carcasses d'automobiles a pour activité le pressage de carcasses pour en assurer l'empilage sécuritaire, à moindre coût, lors de l'acheminement vers les recycleurs de métaux. Une vérification doit être faite pour s'assurer que les composantes non acceptées, telles que les pneus et les réservoirs de propane et de gaz naturel de même que les fluides et autres pièces néfastes pour l'environnement ont été enlevées de la carcasse par le recycleur de pièces d'autos usagées.

Avant cette opération, un contrat devrait être signé entre le démonteur et le presseur pour déterminer qui sera responsable dans le cas où il y aurait contamination des sols à la suite du pressage.

Afin de s'assurer que les VHU soient vidangés adéquatement avant le pressage, une résolution préparée par le regroupement des recycleurs-presseurs du Québec est en vigueur depuis le

1er mai 1999. Les carcasses contenant un réservoir de carburant ou un autre contenant fermé, par exemple un réservoir de propane ou de gaz naturel, sont refusées pour le pressage et pour le déchiquetage (annexe III). Cela est également le cas pour les carcasses contenant des batteries, du plomb, des liquides comme des huiles, des solvants, des carburants, de l'antigel, des BPC et de la peinture. Les réservoirs à carburant sont acceptés seulement s'ils sont retirés de la carcasse. Ils doivent donc être vidés et perforés avant d'être pressés en ballots distincts des carcasses.

4.3 Déchiquetage

Le recycleur de métaux a pour mandat de transformer les carcasses d'automobiles usagées et les métaux usés de toutes sortes provenant notamment des manufactures, des plombiers, des électriciens, des démolisseurs, des chantiers de travaux publics, des chantiers maritimes, des chemins de fer, d'Hydro-Québec, etc. À cette étape, le VHU doit être dépourvu de toutes les pièces lourdes et de tous les contaminants pour l'environnement. Après le déchiquetage des carcasses, les métaux ferreux et non ferreux sont triés et revendus. Les premiers sont revendus dans les aciéries; quant aux seconds, ils ont une valeur supérieure de revente et sont repris par les entreprises qui les produisent.

À la suite du triage des métaux, il reste les résidus de déchiquetage des carcasses d'automobiles composés principalement de plastique et de mousse de rembourrage, mais aussi de métal, de caoutchouc, de tissu, de bois et de fils électriques. Ces résidus sont communément appelés le « fluff ». Le dépôt du « fluff » dans les lieux d'enfouissement sanitaire (LES) est permis soit à titre de déchets acceptables en vue de leur élimination conformément à l'article 54 du Règlement sur les déchets solides (RDS), soit comme matériel de recouvrement journalier conformément à l'article 48 du RDS, à la condition, toutefois, que les eaux de lixiviation provenant du lieu de dépôt soient captées et traitées de façon à respecter les normes prévues à l'article 30 du RDS.

5. Démantèlement et pressage

La contamination des sols et de l'eau résulte généralement de l'aménagement inadéquat des aires de démantèlement et de pressage de même que des aires d'entreposage de pièces contaminées et des VHU.

Il est important que des mesures soient prises pour éviter que des huiles se retrouvent dans l'environnement, puisque de petites quantités d'huile peuvent contaminer de grandes quantités d'eau. Par exemple, un litre d'huile peut contaminer de façon significative un million de litres d'eau.

5.1 Aire d'entreposage des VHU

Pour prévenir l'écoulement de MD dans l'environnement, les VHU doivent être vidangés de leurs fluides (soit les lubrifiants, l'essence, le lave-glace et autres résidus liquides) au plus tard 6 mois après réception par le recycleur de pièces d'autos usagées. Lors de la réception du VHU par l'entreprise de démantèlement, celui-ci doit être inspecté pour s'assurer qu'aucun fluide ne s'écoule de la carcasse. Dans le cas où il y aurait écoulement, le véhicule doit être vidangé immédiatement ou des mesures doivent être prises, telles que l'entreposage sur une aire imperméable avec les aménagements décrits au point 5.2.

5.2 Aire de démantèlement

Les zones de travail pour les opérations de démantèlement doivent être imperméables afin d'empêcher la contamination des sols ou de l'eau par de l'huile ou un autre fluide. Il n'y a généralement pas de problème lorsque ces opérations se font à l'intérieur sur un plancher bétonné.

Dans le cas où il est impossible d'effectuer les opérations de démantèlement à l'intérieur d'un bâtiment, l'aire de démantèlement devrait être installée sous un abri pour éviter de contaminer les eaux de ruissellement.

Lorsque cette aire est à l'extérieur d'un bâtiment et qu'elle n'est pas placée sous un abri, les eaux de ruissellement doivent être récupérées et analysées avant leur rejet dans l'environnement ou dans le réseau d'égout municipal. Lorsque la concentration des huiles et des graisses excède

les exigences contenues dans un certificat d'autorisation ou les normes fixées dans un règlement municipal, ou que le rejet de ces eaux a un impact négatif sur l'environnement en vertu du deuxième alinéa de l'article 20 de la LQE, les recycleurs doivent posséder les équipements nécessaires pour le traitement des eaux ou les structures nécessaires pour contenir les eaux contaminées avant leur pompage par une firme spécialisée.

Les eaux de nettoyage des aires de démantèlement de même que les déversements doivent être récupérés par un réseau de drainage et dirigés vers un système de traitement dont l'effluent doit respecter les exigences contenues dans le certificat d'autorisation donné en vertu de l'article 32 de la LQE. Comme pour les eaux de ruissellement, des structures peuvent être utilisées pour contenir les eaux contaminées avant leur pompage par une firme spécialisée.

5.3 Aire d'entreposage des pièces

Comme les zones de démantèlement, l'aire d'entreposage des pièces de rechange contaminées par de l'huile ou par une autre matière polluante pour l'environnement doit être imperméable afin d'empêcher la contamination des sols ou de l'eau. Si elle n'est pas à l'intérieur d'un bâtiment, cette aire devrait être placée sous un abri pour empêcher le lessivage des MDR par les intempéries.

Les eaux de nettoyage et les déversements de même que les eaux de ruissellement de l'aire d'entreposage, s'il y a lieu, doivent être gérés comme il est décrit au point 5.2.

5.4 Aire de pressage

Les presses doivent être munies de capteurs de liquide pour permettre de recueillir les fluides du VHU qui n'auraient pas été récupérés adéquatement. De plus, elles doivent être installées sur une plate-forme étanche afin d'éviter la contamination des sols ou de l'eau par des huiles ou un autre fluide. Les terrains où les presses sont installées ne sont pas toujours bien nivelés, et il arrive que le bac de récupération en dessous de la presse ne soit pas de capacité suffisante, ce

qui peut entraîner des débordements. Cette plateforme peut consister en une surface bétonnée compatible avec les produits pétroliers susceptibles de s'y retrouver.

Il est recommandé de placer l'aire de pressage sous un abri pour éviter de contaminer les eaux de ruissellement. Les eaux de nettoyage et les déversements de même que les eaux de ruissellement de l'aire d'entreposage, s'il y a lieu, doivent être gérés comme il est décrit au point 5.2.

Les fluides recueillis dans le bac sous la presse doivent être éliminés conformément au RMD. La gestion des fluides collectés lors du pressage est normalement la responsabilité du propriétaire des lieux où s'effectue l'opération, soit, dans la majorité des cas, le recycleur de pièces d'autos usagées.

5.5 Aire d'entreposage des carcasses des VHU après le pressage

Les recycleurs de métaux entreposent de grandes quantités de carcasses et de réservoirs de carburant, ce qui présente des risques d'incendie. Le plus souvent, les carcasses sont entreposées dans un énorme bloc, ce qui rend les interventions très difficiles en situation d'urgence.

Pour faciliter les interventions en cas d'incendie, les carcasses devraient être entreposées en îlots et non dans un seul bloc. D'ailleurs, c'est pourquoi dans le Règlement sur les pneus hors d'usage (REPHU), l'entreposage en îlots est exigé pour les pneus.

L'aire d'entreposage des carcasses d'automobiles devrait être séparée en îlots d'une superficie d'au plus 900 mètres carrés. Une route devrait la ceinturer et être située à au moins 5 mètres de chaque îlot. Les aménagements présentés ci-dessus sont basés sur le REPHU.

De plus, un programme de prévention d'incendie et de mesures d'urgence devrait être mis au point par chacun des déchiqueteurs, comme il est exigé dans le REPHU.

5.6 Gestion des eaux huileuses

Le nettoyage des aires de travail, des aires d'entreposage et des pièces souillées par des huiles et graisses génère des eaux huileuses. Ces eaux doivent être traitées avant d'être rejetées dans l'environnement. Souvent, des détergents sont utilisés, ce qui a pour effet d'émulsifier les huiles et ainsi de rendre inefficace le séparateur

eau-huile conventionnel. Il s'ensuit souvent une contamination en huile au-delà des exigences ou des normes prescrites pour les rejets à l'égout ou dans l'environnement.

5.6.1 Options pour le nettoyage des pièces et des planchers

Des efforts doivent être faits pour minimiser l'utilisation d'eau pour le lavage des pièces ou des planchers, ce qui contribuera à diminuer le volume des eaux à traiter. L'utilisation de savon pour le nettoyage devrait être réduite au maximum. Préférentiellement, aucun savon ne devrait être utilisé pour le nettoyage des planchers des aires de démantèlement et d'entreposage de même que des pièces récupérées dans les VHU.

Par exemple, des produits absorbants devraient être utilisés pour ramasser les excès d'huile sur les planchers. L'utilisation de savon rend très difficile le traitement subséquent des eaux contaminées. L'utilisation de solvants pour le nettoyage des pièces permet également de réduire le volume des eaux huileuses à traiter. Les systèmes de nettoyage avec solvants fonctionnent généralement en circuit fermé, ce qui implique qu'il n'y a pas de rejets à l'égout.

Le nettoyage à pression des planchers et des pièces avec de l'eau chaude et de la vapeur constitue une bonne solution de rechange pour faciliter la gestion des eaux huileuses. Le nettoyage avec de la vapeur génère de faibles quantités d'eau normalement traitables par les séparateurs d'huile conventionnels, si aucun savon n'est utilisé.

5.6.2 Traitement des eaux huileuses

Le traitement des eaux huileuses devrait normalement être précédé d'une opération de décantation à l'aide d'un intercepteur de sédiments, pour récupérer les particules grossières et éviter de colmater le système.

Ce sont des séparateurs eau-huile qui sont le plus souvent utilisés pour le traitement des eaux huileuses. Ces systèmes sont composés d'un réservoir dans lequel la séparation des huiles et de l'eau se fait par gravité. Des chicanes sont souvent présentes dans un séparateur car elles permettent de régulariser l'écoulement. L'huile, ayant une densité inférieure à celle de l'eau, se retrouve à la surface du réservoir. Ensuite, elle est collectée par un tuyau de sortie situé près de la surface et accumulée dans un réservoir. Un autre tuyau de sortie est utilisé pour maintenir le niveau d'eau constant dans le séparateur.

Les séparateurs conventionnels eau-huile ne sont pas conçus pour traiter les produits chimiques solubles dans l'eau, comme l'antigel, le lave-glace et les détergents ou les produits chimiques insolubles dans l'eau, comme les solvants. Aucun détergent qui émulsifie les huiles de même que les huiles émulsifiées elles-mêmes ne doivent donc être rejetés dans un tel système. De plus, ce type de séparateur fonctionne mal pour traiter des huiles diluées dans de grandes quantités d'eau. À noter qu'un séparateur d'huile conforme au code de plomberie n'est pas acceptable pour le traitement des eaux huileuses, puisque les exigences relatives à sa conception sont insuffisantes pour assurer un traitement efficace.

Les eaux de ruissellement doivent normalement respecter une norme de 15 parties d'huile par million de parties d'eau (ppm) avant leur rejet dans l'environnement, soit dans un lac, un ruisseau ou un fossé. S'il est effectué dans le réseau d'égout municipal, le rejet doit être conforme aux exigences de la municipalité, qui se situent habituellement entre 15 et 30 ppm.

La technologie actuellement disponible pour le traitement des eaux huileuses permet de rejeter un effluent contenant 15 ppm d'hydrocarbures pétroliers. Il y a quelques années, les exigences ou les normes fixées dans les règlements ou les certificats d'autorisation se rapportaient au paramètre des huiles et graisses. À la suite de l'analyse de plusieurs résultats, le paramètre des hydrocarbures pétroliers a été jugé plus pertinent pour évaluer la contamination en huile. La méthode d'analyse utilisée pour mesurer la quantité des huiles et graisses présente dans un échantillon surestime la concentration de ces éléments, puisque d'autres contaminants sont également mesurés.

En l'absence de traitement approprié pour les eaux huileuses, celles-ci devraient être collectées dans un réservoir pour être ensuite récupérées et éliminées par une entreprise autorisée.

5.6.3 Autorisation d'un système de traitement des eaux huileuses

En vertu de l'article 32 de la LQE, un certificat d'autorisation est requis pour l'installation du système de traitement des eaux huileuses. C'est dans ce certificat que pourront être fixées les exigences en hydrocarbures pétroliers pour l'effluent à la sortie du système de traitement des eaux huileuses, de même que les fréquences et la méthode d'échantillonnage de cet effluent et les paramètres à échantillonner.

Pour les séparateurs d'huile existants, un programme de suivi des rejets doit être mis en place afin de s'assurer de leur efficacité. Les hydrocarbures pétroliers constituent le paramètre de suivi le plus adéquat.

La méthode d'analyse devant être utilisée pour déterminer la quantité d'hydrocarbures pétroliers présente dans l'eau est la suivante :

« *Dosage des hydrocarbures pétroliers (C₁₀ à C₅₀), ministère de l'Environnement du Québec, MA.400 - HYD.1.0* »

6. Gestion des matières produites lors du démantèlement

Le démantèlement des VHU produit des matières dangereuses résiduelles, des matières dangereuses et des matières résiduelles non dangereuses. Toutes ces matières ont des normes ou des exigences particulières en ce qui a trait à l'entreposage ou à la gestion finale, et elles doivent être entreposées de manière à ne pas contaminer l'environnement.

Plusieurs firmes spécialisées en environnement offrent un service de récupération des MDR produites par les activités des entreprises. Les MDR ainsi récupérées sont réutilisées, recyclées ou éliminées, selon le cas. Les options pour chacune de ces MDR seront détaillées ci-dessous.

6.1 Les matières dangereuses résiduelles

Lors de la vidange du VHU, les matières suivantes sont produites :

- carburants (essence et diesel);
- huiles lubrifiantes et huiles hydrauliques;
- antigel;
- lave-glace;
- accumulateurs au plomb;
- filtres à l'huile;
- composantes du VHU renfermant du mercure;
- réfrigérants des systèmes d'air climatisé;
- coussins gonflables.

Les recycleurs de VHU peuvent également générer les MDR suivantes lors du traitement des pièces ou de la carrosserie ou lors de la récupération de MDR sur les planchers :

- solvants usés;
- absorbants contaminés;
- résidus de jet de sable;
- boues accumulées dans les unités de traitement des eaux huileuses.

Dans les sections suivantes, les normes d'entreposage s'appliquant aux MDR produites par ce secteur d'activité seront présentées. Ensuite, les caractéristiques et les particularités de gestion de chacune de ces MDR seront détaillées.

6.1.1 Entreposage des MDR

Comme il a été mentionné au point 6.1, plusieurs matières dangereuses résiduelles sont produites lors du démantèlement d'un VHU. Les sections 6.1.1.1 à 6.1.1.4 expliquent les principales normes d'entreposage du Règlement sur les matières dangereuses qui s'appliquent pour les MDR générées par le secteur du recyclage des VHU.

Il est à noter que le Règlement sur les déchets solides interdit de rejeter des MDR avec les ordures ménagères (déchets solides). Les lieux d'élimination des déchets solides ou les incinérateurs ne sont en effet pas conçues pour recevoir des MDR. Dans le Nord-du-Québec, les déchets solides sont également envoyés vers les dépôts en tranchée et les dépôts en milieu nordique.

D'après l'article 11 du RMD, une matière dangereuse résiduelle ne peut être envoyée à quiconque n'est pas autorisé à recevoir une telle matière en vertu de la LQE. Une vérification doit donc être faite par l'entreprise pour s'assurer que la firme spécialisée qui prend en charge ses MDR possède un permis en vertu de la LQE.

Préalablement à l'expédition, un contrat écrit doit être formé entre l'expéditeur et le destinataire. Ce contrat doit indiquer notamment la quantité de chaque catégorie de matières expédiées et identifier la catégorie, qui est déterminée suivant les prescriptions de l'annexe 4 du RMD. Des copies du contrat doivent être conservées pendant deux ans sur le lieu d'expédition et sur le lieu de réception.

D'après l'article 12 du RMD, lorsque les matières dangereuses d'une entreprise de recyclage de VHU sont transportées directement vers un lieu d'élimination, c'est-à-dire que celles-ci ne sont pas réemployées, recyclées ou valorisées, l'entreprise doit s'assurer que le transporteur est titulaire d'un permis.

6.1.1.1 Champ d'application du RMD

Le champ d'application du RMD correspond à la section 1 du chapitre IV, intitulé « L'entreposage de matières dangereuses résiduelles » (articles 30 à 32). Ce chapitre s'applique seulement à

l'entreposage des MDR. Les MDR sont définies comme des « matières mises au rebut, usées, usagées ou périmées ». Par conséquent, le règlement ne s'applique pas à l'entreposage de matières neuves (matières premières) et de produits fabriqués. C'est par le biais d'un certificat d'autorisation (art. 22 de la LQE) que pourront être fixées des exigences, basées sur celles contenues dans le RMD, pour encadrer l'entreposage et la manipulation des matières dangereuses non résiduelles.

Les fluides et autres produits provenant du démantèlement définis ou assimilés à des MDR doivent être entreposés conformément au RMD lorsque les quantités entreposées sont égales ou supérieures à 100 kg. Les articles 50 à 92 visant l'entreposage dans un réservoir, l'entreposage en tas, en citerne, de même que la protection des aires d'entreposage, ne s'appliquent pas lorsque la quantité de MDR entreposée est inférieure à 1 000 kg.

Par contre, les normes d'entreposage du RMD s'appliquent aux liquides, aux solides et aux substances contenant des BPC lorsque la quantité contenue dans l'ensemble de ces matières est supérieure à un kilogramme.

6.1.1.2 Conditions générales d'entreposage pour les MDR

Les conditions générales d'entreposage correspondent à la section 2 du chapitre IV du RMD (articles 33 à 46). Selon l'article 33 du RMD, tout bâtiment utilisé pour l'entreposage des MDR doit être construit de façon à protéger les MDR de toute altération que peuvent causer l'eau, la neige, le gel ou la chaleur. L'aire d'entreposage doit être aménagée de manière à pouvoir contenir les fuites et les déversements.

Selon l'article 34 du RMD, tout abri sous lequel sont entreposées des matières dangereuses résiduelles doit avoir au moins trois côtés, un toit et un plancher. Chaque côté doit être terminé par un muret formant un bassin étanche pouvant contenir le plus élevé des volumes suivants : 25 % de la capacité totale de tous les contenants entreposés ou 125 % de la capacité du plus gros contenant.

Pour le bâtiment et également pour l'abri, le plancher doit être étanche, ne pas être susceptible d'être attaqué par la matière entreposée et être capable de supporter cette matière.

Selon l'article 38 du RMD, dans le cas où l'aire d'entreposage est extérieure, les eaux accumulées sur celle-ci doivent être recueillies et évacuées vers un lieu de traitement ou de rejet, en conformité avec la LQE.

Selon l'article 40 du RMD, la plupart des MDR générées par le démantèlement des VHU doivent être entreposées dans des récipients, soit les huiles et graisses, les carburants, les batteries, les filtres à l'huile, l'antigel et le lave-glace. Par contre, les récipients vides contaminés de même que les réservoirs de propane ou de gaz naturel visés à l'article 4 du règlement sont exclus de l'obligation d'être placés dans un récipient.

D'après l'article 41 du RMD, les MDR doivent être entreposées de manière à éviter toute situation susceptible de provoquer, en raison de leur incompatibilité, des réactions physiques ou chimiques dangereuses. Ainsi, les contenants de matières incompatibles doivent être entreposés dans des aires distinctes ou dans des conteneurs différents.

Selon l'article 44 du RMD, tout contenant de MDR, c'est-à-dire emballage, boîte, baril ou autre réceptacle, ne peut être entreposé à l'extérieur d'un bâtiment à moins d'être placé dans un conteneur ou sous un abri, ou qu'il s'agisse d'un contenant vide contaminé ou d'un cylindre de gaz entreposé dans une aire aménagée pour pouvoir contenir les fuites et déversements. Par exemple, les barils contenant de l'antigel, des huiles usées ou des filtres à l'huile ne peuvent être entreposés à l'extérieur d'un bâtiment, sauf dans un conteneur ou sous un abri. L'objectif de cet article du règlement est d'éviter que des barils soient entreposés un peu partout sur les terrains des entreprises et également d'assurer que les MDR sont à l'abri des intempéries et ainsi éviter la détérioration des contenants.

D'après l'article 45 du RMD, seulement un réservoir, un conteneur ou une citerne peuvent être entreposés à l'extérieur, dans le cas où ces récipients sont fermés, étanches, solides, en bon état, conçus pour retenir leur contenu et fabriqués d'un matériau ne pouvant être modifié par la matière qui y est entreposée.

Par ailleurs, le premier alinéa de l'article 46 du RMD stipule que tout récipient doit porter une étiquette indiquant le nom de la MDR qui y est entreposée. Cette étiquette doit également préciser la date du début de l'entreposage si la MDR est entreposée dans un contenant.

6.1.1.3 Entreposage dans un réservoir

Les réservoirs contenant des MDR doivent respecter les normes de la section 3 du chapitre IV du RMD (articles 50 à 71). Pour les entreprises visées par le présent guide, les principales MDR pouvant être entreposées dans un réservoir sont les huiles usées, les carburants, l'antigel, le lave-glace et les solvants usés.

Le premier alinéa de l'article 56 du RMD exige des systèmes de double protection lorsque la capacité d'un réservoir de surface excède 2000 kg, c'est-à-dire que l'entreposage doit s'effectuer dans un réservoir à double paroi ou que le réservoir doit être placé dans une cuvette pouvant contenir le plus élevé des volumes suivants, soit 125 % du plus gros réservoir entreposé s'il y a plusieurs réservoirs entreposés ou 110 % du réservoir dans le cas où il y aurait un seul réservoir.

Plusieurs articles de cette section spécifient les exigences pour les réservoirs souterrains. Si du lave-glace, de l'antigel, des carburants non réutilisables par l'entreprise ou des solvants usés sont entreposés dans un réservoir souterrain, c'est le RMD qui s'applique.

Par contre, c'est le RPP qui s'applique dans le cas où des huiles usées ou des carburants réutilisés par l'entreprise sont placés dans un réservoir souterrain de plus de 500 litres.

6.1.1.4 Protection des lieux d'entreposage de MDR

La protection des lieux d'entreposage correspond à la section 4 du chapitre IV du RMD (articles 81 à 92). Les lieux d'entreposage de MDR doivent être aménagés de manière à empêcher toute intrusion. Pour permettre une intervention rapide en cas de déversement, des matières absorbantes doivent être conservées à proximité d'un lieu d'entreposage de matières liquides.

6.1.2 Carburants

Les carburants (essence et diesel) retirés des VHU et réutilisés sans traitement préalable dans d'autres véhicules de l'entreprise ne sont pas considérés comme des MDR et, par conséquent, ils ne sont pas visés par les normes d'entreposage du RMD. C'est alors le Règlement sur les produits pétroliers (RPP) qui s'applique. Les détails concernant l'application de ce règlement se trouvent à la section 6.1.4.

La réutilisation des carburants évite leur transport vers un autre lieu, ce qui élimine les risques de déversement. Ce mode de gestion présente également des avantages économiques pour l'entreprise, en éliminant les coûts nécessaires pour la prise en charge des MDR par une firme spécialisée. Cependant, dans le cas où ils sont contaminés et inutilisables sans traitement préalable, les carburants doivent être confiés aux firmes spécialisées.

6.1.3 Huiles usées

Toutes les huiles doivent être récupérées car elles sont assimilées à des matières dangereuses en vertu de l'article 4-1°.

Le recycleur doit vidanger les VHU de toutes les huiles usées récupérables. Les suivantes peuvent se retrouver dans les VHU :

- huiles à transmission automatique;
- huiles à moteur;
- huiles hydrauliques à frein;
- huiles hydrauliques pour la suspension;
- huiles hydrauliques pour l'embrayage manuel;
- huiles à différentiel;
- huiles de servodirection.

Les huiles hydrauliques à frein sont recyclables mais pour ce faire, elles ne doivent pas être mélangées avec les autres huiles car elles sont de composition différente. En effet, elles sont habituellement fabriquées à partir de glycol et d'éther de glycol. Elles ne doivent pas non plus être mélangées avec d'autres fluides usés, comme de l'antigel. Étant donné les faibles quantités de ces huiles, sa récupération demande des efforts considérables pour les entreprises. C'est pourquoi, actuellement, la plupart des entreprises au Québec les mélangent avec les autres huiles usées.

Dans le RPP, les huiles usées sont définies comme des huiles ayant été utilisées dans un véhicule à moteur ou un équipement hydraulique. Les huiles usées récupérées dans les entreprises de démantèlement et de pressage correspondent en tout point à la définition d'huiles usées du RPP. Pour cette raison, elles sont exclues des normes d'entreposage de l'article 31-3° du RMD mais régies par le RPP.

Le RMD couvre un éventail beaucoup plus large d'huiles usées, dont les huiles isolantes et les huiles de coupe. Il doit donc s'appliquer si d'autres huiles que celles définies dans le RPP sont présentes.

Le RPP contient des normes d'entreposage strictes pour les équipements à risques élevés. L'entreposage des huiles usées dans un réservoir souterrain de capacité supérieure à 500 litres est considéré comme de l'entreposage dans un équipement à risques élevés. Cela requiert un permis délivré par le MRN pour l'utilisation d'équipements pétroliers à risques élevés.

Actuellement, l'entreposage des huiles usées dans des équipements à risques non élevés (par exemple dans les réservoirs de surface et les bariils) doit respecter seulement les normes du chapitre 3 du RPP. Cela est insuffisant. Ces normes sont davantage des normes générales en matière de sécurité, de prévention et de maîtrise des fuites et des déversements de même que de prévention d'incendie. Il n'y a aucune norme précise concernant les aménagements des aires d'entreposage ou portant sur les récipients contenant les MDR.

Une modification du chapitre 3 du RPP est prévue afin, d'une part, d'y ajouter des normes pour les réservoirs de surface et, d'autre part, de limiter, pour les huiles usées, l'application de ces normes aux stations-service (atelier mécanique avec vente de carburant). En attendant que la modification réglementaire soit réalisée, nous recommandons d'appliquer les normes d'entreposage contenues dans le RMD dans le cas où il y a entreposage d'huiles usées dans tout récipient autre qu'un réservoir souterrain de plus de 500 litres.

Pour obtenir plus d'information sur le RPP, il est préférable de communiquer avec un représentant du ministère des Ressources naturelles de la Direction de la sécurité des équipements pétroliers au 1 800 267-1420.

Précisons qu'en principe, aucune entreprise de recyclage de VHU ne devrait brûler des huiles usées. L'article 95 de l'ancien règlement sur les déchets dangereux stipule en effet que l'utilisation d'huiles usées à des fins énergétiques n'est permise que pour une industrie ou une serre. Dans le secteur du démantèlement des VHU, une telle utilisation est peu probable, puisque ces entreprises ne possèdent pas normalement un équipement de combustion ayant une capacité suffisante.

En vertu de l'article 26 du RMD, les huiles à moteur peuvent être utilisées à des fins énergétiques dans des équipements de combustion d'une puissance supérieure à 3 MW si leur teneur en contaminants (plomb, BPC, etc.) est inférieure aux normes de l'annexe 6. Toutefois, des huiles usées dont la teneur en contaminants est inférieure aux normes de l'annexe 6 peuvent être utilisées dans un équipement de combustion de 3 MW et moins dans les deux cas suivants :

- s'il s'agit du même équipement que celui pour lequel l'utilisateur a déjà obtenu une autorisation du ministre de l'Environnement avant l'entrée en vigueur du Règlement sur les matières dangereuses, soit avant le 1er décembre 1997;
- s'il s'agit d'un équipement utilisé dans un territoire qui n'est pas relié au réseau routier général du Québec par un chemin public au sens du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24-2), tel que le Nord-du-Québec, la Basse-Côte-Nord, l'Île d'Anticosti ou les Îles-de-la-Madeleine.

Les huiles usées peuvent être récupérées par une firme spécialisée pour ensuite être réutilisées à des fins énergétiques. D'ailleurs, un règlement touchant la récupération et la valorisation des huiles usées et des filtres à l'huile usés a été prépublié dans la Gazette officielle du Québec, le 7 juin 2000. Le règlement proposé vise à obliger les fournisseurs d'huiles et de filtres à l'huile à offrir un service de récupération des huiles usées, des contenants d'huiles ou des filtres à l'huile usés, en vue de leur valorisation.

6.1.4 Antigél

L'antigel est un mélange renfermant environ 50 % d'éthylène glycol et 50 % d'eau. L'éthylène glycol est classifié dans la catégorie D2A selon le SIMDUT; de ce fait, le RMD interdit son rejet dans l'environnement. Comme l'antigel usé devient souvent contaminé par des traces de carburant, des particules de métal et du sable, il doit être entreposé selon les normes du RMD et récupéré par une firme spécialisée.

Dans la plupart des entreprises de démantèlement, l'antigel est récupéré et revendu pour être réutilisé à la même fin. L'utilisation de systèmes de recyclage de l'antigel permet de réduire l'achat de produits neufs et d'éviter les coûts liés à son élimination. Il est à noter que les filtres usés provenant de ces systèmes de recyclage doivent être gérés comme des MDR.

6.1.5 Lave-glace

Les informations recueillies dans les fiches signalétiques de fournisseurs de lave-glace indiquent que celui-ci est composé de 30 % à 60 % d'alcool méthylique et de 1 % à 10 % d'alcool isopropylique. Ces deux alcools sont des substances de catégorie D1A ou D2B selon le SIMDUT; de ce fait, le RMD interdit leur rejet dans l'environnement.

Le lave-glace retiré des VHU et réutilisé dans d'autres véhicules de l'entreprise sans traitement préalable n'est pas considéré comme une MDR. Par conséquent, il n'est pas visé par les normes d'entreposage du RMD. Cette MD doit néanmoins être entreposée de manière à protéger l'environnement. Les normes contenues dans le RMD devraient être utilisées comme base à cet égard.

Dans le cas où il n'est pas revendu ou réutilisé par l'entreprise, le lave-glace devient une MDR. Il doit alors être entreposé selon les normes du RMD et récupéré par une firme spécialisée.

6.1.6 Accumulateurs au plomb

Les accumulateurs au plomb, communément appelés « batteries », ont les propriétés d'une matière lixiviable étant donné leur contenu en plomb et la présence d'une matière corrosive due à l'acide sulfurique servant d'électrolyte. Ainsi, ils doivent être entreposés et gérés comme des MDR s'ils sont inutilisables, soit lorsqu'ils ne peuvent être réutilisés ou revendus sans traitement préalable et qu'ils doivent être récupérés par une firme spécialisée.

Les batteries ne peuvent être entreposées en tas ou en vrac puisqu'elles contiennent de l'acide qui est susceptible de s'écouler. Comme elles ne sont pas étanches, elles doivent toujours être entreposées dans un récipient. Les batteries qui ne sont pas placées dans un contenant ne peuvent être entreposées à l'extérieur ou sous un abri. Si elles sont dans un conteneur, l'abri n'est pas nécessaire.

Il est à noter que les batteries qui contiennent de l'acide ne peuvent être entreposées dans la même aire que l'essence, puisqu'il y a incompatibilité entre un produit oxydant et un produit inflammable.

Les accumulateurs au plomb peuvent être revendus ou récupérés par les récupérateurs de métaux.

6.1.7 Filtres à l'huile

Les filtres à l'huile usés contiennent plus de 3 % d'huile et sont assimilés à une MD en vertu de l'article 4-5° du RMD. En effet, même après pressage, des analyses ont démontré que les filtres renferment encore suffisamment d'huile pour être considérés comme une MDR.

Les filtres usés peuvent être récupérés par une firme spécialisée. Ils sont souvent utilisés comme source de fer et d'énergie dans les entreprises autorisées par le Ministère.

6.1.8 Composantes renfermant du mercure

Le mercure est une substance bioaccumulable, persistante et hautement toxique qui menace la santé des humains et des animaux sauvages à travers l'Amérique du Nord. Une fois libéré dans l'environnement, il ne peut être éliminé. Les bactéries transforment une partie du mercure déposé dans les lacs et les cours d'eau en un composé organique appelé méthylmercure. C'est sous cette forme qu'il est ingéré par les humains et les animaux lorsque ceux-ci consomment des poissons.

Il est important que les composantes des automobiles contenant du mercure soient récupérées lorsque le véhicule est démonté. Toutes ces pièces doivent être enlevées avant que les carcasses ne soient pressées et déchiquetées, pour éviter que le mercure se diffuse dans l'environnement, notamment lors de la fusion des carcasses déchiquetées dans les fournaies à arc électrique utilisées pour récupérer les métaux.

Le mercure est contenu dans les mécanismes des interrupteurs utilisés pour l'éclairage dans le coffre arrière et sous le capot, dans les systèmes de freinage anti-blocage, dans les systèmes de suspension active, dans certains phares à haute intensité et dans les sondes des coussins gonflables.

Vous trouverez à l'annexe IV la liste des modèles d'automobiles fabriqués avec des composantes contenant du mercure pour les années antérieures à 1996 et pour l'année 2000. Ces listes sont tirées des documents 2 et 3 en référence.

Une fois retirées du véhicule, les pièces renfermant du mercure doivent être entreposées conformément aux normes du RMD.

6.1.9 Réfrigérant des systèmes d'air climatisé

Les réfrigérants des systèmes d'air climatisé doivent être vidangés préalablement au démantèlement des VHU. Les gaz en provenance des systèmes de climatisation doivent être récupérés puisqu'ils sont des matières dangereuses, selon l'article 2 du Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone. Par conséquent, ils ne peuvent être émis dans l'environnement. Afin d'éviter de contaminer l'équipement de récupération et de rendre le réfrigérant inutilisable, il faut éviter de mélanger divers types de réfrigérants. Il est recommandé d'utiliser un appareil permettant de vérifier le type de gaz présent dans le système avant la vidange.

Il est illégal de laisser les réfrigérants s'échapper volontairement dans l'environnement. Le règlement exige donc que les réfrigérants en provenance des systèmes d'air climatisé soient entreposés dans des contenants appropriés.

Le réfrigérant HFC-134A, utilisé dans les systèmes d'air climatisé, sera ajouté à la liste des gaz réglementés dans le projet de modification du Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone. Il est recommandé de respecter les normes de ce règlement dès maintenant.

Les réfrigérants des systèmes d'air climatisé peuvent être revendus pour réutilisation. Ces réfrigérants, particulièrement le CFC-12, ont une bonne valeur de revente.

6.1.10 Coussins gonflables

Le combustible utilisé pour permettre le déploiement des coussins gonflables est l'azoture de sodium. Cette substance est classifiée dans la catégorie D1A selon le SIMDUT; de ce fait, le RMD interdit son rejet dans l'environnement.

Les coussins gonflables non déployés doivent être retirés des VHU dès que ceux-ci arrivent chez le démonteur. Ils doivent être entreposés à l'abri des intempéries jusqu'à ce qu'ils soient revendus.

Par ailleurs, les coussins gonflables déployés ne présentent plus de risque pour les humains et l'environnement; ils peuvent donc être laissés dans les VHU.

6.1.11 Solvants usés

Les solvants utilisés pour le nettoyage des pièces ont les propriétés d'une MDR et ils doivent être gérés comme telle après utilisation. La plupart des systèmes de nettoyage des pièces

avec des solvants fonctionnent en circuit fermé. Les firmes spécialisées fournissant ces systèmes s'occupent de leur gestion en remplaçant le solvant usé par du solvant neuf, au besoin.

6.1.12 Absorbants contaminés

Les absorbants utilisés pour récupérer les produits pétroliers ou toute autre MD sur les planchers sont considérés comme des MDR. Ils doivent donc être récupérés par une firme spécialisée.

6.1.13 Résidus de sablage au jet de sable

Il a été décidé par le Ministère que les résidus de sablage au jet de sable seraient assimilés à des déchets spéciaux, puisqu'ils proviennent d'un secteur d'activité visé au point 1 e) de l'article 2 du Règlement sur les déchets solides. Cela implique qu'ils ne peuvent être éliminés dans un lieu d'enfouissement sanitaire.

Par contre, les résidus générés par le nettoyage de pièces métalliques peuvent être considérés comme des MDR en raison de leur contenu en métaux (arsenic, plomb, chrome, cadmium). C'est aussi le cas de peintures toxiques recouvrant les pièces métalliques. Seules des analyses pourraient permettre de statuer sur la dangerosité de ces résidus. S'il est démontré que les résidus de jet de sable sont des MDR, ceux-ci doivent être gérés comme telles.

6.1.14 Boues des systèmes de traitement des eaux huileuses

Les boues accumulées dans le décanteur ou dans le système de traitement des eaux sont fortement susceptibles d'être considérées comme une MDR, en raison de leur contenu en hydrocarbures pétroliers, à moins que des analyses soient faites pour démontrer le contraire. L'analyse des hydrocarbures pétroliers (C₁₀-C₅₀) permet d'en déterminer la teneur. Si cette dernière est égale ou supérieure à 3 % en masse d'huile ou de graisse, les boues sont bien des MDR et elles doivent être gérées par une firme spécialisée.

6.2 Les matières résiduelles non dangereuses

Le démantèlement d'un VHU génère des matières résiduelles considérées par la réglementation comme non dangereuses, mais une attention particulière doit quand même être accordée à leur gestion.

Parmi ces matières, on retrouve :

- des pneus;
- des pesées de roue et connecteurs de batterie (plomb);
- des carcasses;
- de vieux moteurs et pièces contaminés par des hydrocarbures;
- des réservoirs de carburant vides.

6.2.1 Pneus

Les pneus ne sont pas des MDR, mais ceux-ci doivent être récupérés et gérés selon la réglementation en vigueur, soit le Règlement sur l'entreposage des pneus hors d'usage (REPHU) et le Règlement sur les déchets solides.

Le REPHU s'applique à toute personne ou municipalité qui établit, modifie ou exploite un lieu d'entreposage extérieur de pneus hors d'usage si ce lieu contient soit au moins 2 000 pneus hors d'usage, soit au moins 136 mètres cubes de pneus hors d'usage. Dans ce cas, l'exploitant doit fournir un plan de prévention d'incendie et de mesures d'urgence qui comprend les renseignements et les documents requis en vertu de l'article 2 du REPHU.

Le vidage des lieux d'entreposage doit être terminé avant le 31 décembre 2008. Entre temps, les exploitants doivent fournir au Ministère une garantie ainsi qu'un plan de prévention d'incendie et de mesures d'urgence. Ce règlement vise à mettre fin à l'accumulation des pneus hors d'usage, sauf si cela est fait à des fins de réemploi, de recyclage ou de valorisation énergétique. Cela implique que les entreprises de recyclage de VHU qui entreposent plus que la limite fixée à l'article 1 devront vider progressivement leurs aires d'entreposage.

La Société québécoise de récupération et de recyclage (Recyc-Québec) gère, depuis 1996, le Programme de gestion intégrée des pneus hors d'usage. Pour tout renseignement concernant ce programme, composer sans frais le 1 888 857-PNEU (1 888 857-7638) ou, pour la région de Montréal, le (514) 351-7835.

Il est à noter que l'entreposage de pneus usés, c'est-à-dire des pneus pouvant encore être utilisés, ne devrait pas être assujéti aux normes du REPHU qui visent les pneus hors d'usage. De toute façon, ces pneus sont généralement entreposés à l'intérieur d'un bâtiment.

6.2.2 Pesées de roue et connecteurs de batterie

La ferraille ainsi que les objets de métal ne constituent pas des matières dangereuses selon l'article 2-3° du RMD, à moins d'être contaminés. Les pesées au plomb utilisées pour l'équilibrage des roues de même que les connecteurs de batterie ne sont donc pas considérés comme des MD. Par contre, comme le plomb est un contaminant très nocif, l'entreposage ou l'élimination inadéquate de ces pièces peut être néfaste pour l'environnement.

Ces matières résiduelles doivent être entreposées dans un contenant permettant une récupération facile par l'entreprise qui les prendra en charge. Les pesées de roue et les connecteurs de batterie peuvent être revendus ou récupérés par les récupérateurs de métaux. Les normes contenues dans le RMD et résumées à la section 6.1.1.2 devraient être utilisées pour l'entreposage de ces MDR. Par exemple, l'entreposage sous un abri, comme il est recommandé dans le règlement, permet de limiter le lessivage des contaminants par les précipitations.

6.2.3 Carcasses de VHU

La ferraille ainsi que les objets de métal ne constituent pas des matières dangereuses, selon l'article 2-3° du RMD, à moins d'être contaminés. Les carcasses de VHU vidangées de leurs fluides et des autres matières dangereuses ne sont donc pas considérées comme des matières dangereuses. Elles sont également exclues de la définition de déchets solides d'après l'article 1, e) 1° du Règlement sur les déchets solides.

Les exigences concernant l'entreposage des carcasses de VHU avant et après pressage se retrouvent aux sections 5.1 et 5.5 respectivement.

6.2.4 Vieux moteurs et pièces contaminées par des hydrocarbures

Ces matières ne sont normalement pas considérées comme des MDR. Elles sont récupérées pour être remises en état ou revendues pour la récupération des métaux.

Ces pièces sont souvent entreposées dans des boîtes placées à l'extérieur à proximité de l'aire de démantèlement. Il est essentiel que les boîtes soient étanches pour empêcher que l'huile et les eaux de pluie, contaminées par les hydrocarbures et accumulées au fond, se retrouvent dans l'environnement.

Les normes contenues dans le RMD et résumées à la section 6.1.1.2 devraient être utilisées pour l'entreposage de ces MDR. Par exemple, l'entreposage sous un abri, comme il est recommandé dans le RMD, permet de limiter le lessivage des contaminants par les précipitations.

6.2.5 Réservoirs de carburant vides

Les presseurs exigent que les réservoirs de carburant soient retirés des VHU avant le pressage. Les réservoirs en attente d'être pressés doivent avoir déjà été vidés avant l'entreposage par le recycleur de pièces d'automobiles usagées, de manière à prévenir les fuites et, ainsi, éviter la contamination des sols de l'entreprise.

Les normes contenues dans le RMD et résumées à la section 6.1.1.2 devraient être utilisées pour l'entreposage de ces MDR. Par exemple, l'entreposage sous un abri, comme il est recommandé dans le RMD, permet de limiter le lessivage des contaminants par les précipitations.

7. Le bruit

7.1 Aspect légal

L'article 20 de la Loi sur la qualité de l'environnement prohibe l'émission « *de tout contaminant¹ susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain* ». Afin de mettre en application cet article de loi pour les émissions sonores, le Ministère a défini des critères applicables aux sources sonores industrielles. Ces critères se retrouvent dans un document intitulé « *Traitement des plaintes sur le bruit et exigences aux entreprises qui le génèrent-Note d'instruction 98-01* ». Les niveaux sonores maxima préconisés sont reproduits à l'annexe V. Ils sont applicables à l'exploitation d'un site de gestion des VHU, à moins qu'une réglementation municipale s'applique à ce type d'exploitation. Dans un tel cas, c'est la municipalité qui est chargé de l'application de ses propres normes.

7.2 Généralités

Le bruit généré par l'exploitation des sites de gestion des VHU peut causer des inconvénients parfois sérieux aux voisinages. L'exploitant qui est au stade des études préliminaires de faisabilité d'exploitation d'un nouveau site, ou de développement d'un site existant, devrait dès le départ tenir compte de la problématique du bruit communautaire associée au projet. Dans le cas d'un site existant qui ne respecte pas les critères de la note d'instruction 98-01 (ou la réglementation municipale, le cas échéant), l'exploitant est tenu de prendre toutes les mesures techniques ou technologiques connues et faisables afin de contrôler les impacts sonores. La suite de cette section énumère des conseils en ce sens. Néanmoins, tout conseil ne peut remplacer l'expertise d'un consultant spécialiste dans le domaine, laquelle expertise est recommandée et souhaitable pour résoudre les cas plus complexes.

7.3 Mesures d'ordre général pour limiter les impacts sonores

Le choix du site devrait tenir compte de la distance des zones sensibles et de leur catégorie de zonage, de l'existence de zones tampons, des

niveaux de bruit déjà existant et de certaines caractéristiques physiques et géographiques du terrain. En effet, plus les zones sensibles sont éloignées des activités d'un site de gestion des VHU, plus le bruit sera atténué. L'existence de zones tampons assure que de nouvelles résidences ne viendront pas s'installer à proximité. À cet effet, il est important de tenir compte des plans de zonage et des développements futurs. Par ailleurs, dans un milieu déjà perturbé par le bruit (ex. : près d'un secteur industriel ou commercial, d'une autoroute, etc.), les critères à respecter pourraient être moins contraignants, puisqu'il est permis d'égaliser le bruit ambiant². Il est aussi possible de tirer avantage des accidents de terrain, tels que les vallons, les monticules ou les zones de végétation, afin de faire obstacle à la propagation du son.

La localisation des bâtisses ou des ateliers peut être faite en considérant leur capacité d'agir comme barrière acoustique. L'aménagement du site et les modalités d'exploitation doivent viser à la fois à minimiser le bruit généré, à éloigner le plus possible les sources de bruit des zones sensibles, à minimiser les besoins de déplacement des divers véhicules, et à créer le plus d'obstacles possibles à la propagation du bruit, notamment par la construction de barrières acoustiques. Rappelons que les critères sont plus sévères pour la nuit, c'est-à-dire entre 19 h et 7 h le lendemain. Si des activités ne peuvent être évitées à ces heures, il convient de les limiter au minimum.

7.4 Mesures spécifiques d'atténuation sonore

Ces recommandations touchent plus particulièrement trois activités davantage problématiques quant à leurs émissions sonores, soit le démantèlement, le pressage et la manutention des VHU.

7.4.1 Le démantèlement

Dans les situations où les outils utilisés sont peu bruyants (outils à main, chalumeau, etc.), les tâches de démantèlement de pièces peuvent être

¹ Le son est un contaminant selon la définition de « contaminant » à l'article 1 de la LQE.

² Valable lorsqu'il n'y a pas de réglementation municipale applicable.

effectuées à l'extérieur sur une surface imperméable. Par ailleurs, lorsque des outils électriques ou pneumatiques, des cisailles à percussion, des outils à air comprimé, des meules ou autres outils bruyants sont utilisés, il convient de faire le travail dans un atelier dont les portes sont maintenues fermées.

7.4.2 Le pressage

Parmi les critères de sélection d'une presse devrait figurer sa puissance acoustique. En effet, ce paramètre caractérise la potentialité d'une source quelconque à créer un impact sonore. Plus les zones sensibles sont contiguës, plus il sera important de considérer cette puissance acoustique. Par ailleurs, l'exploitant doit maintenir la presse en bon état de fonctionnement. Celle-ci doit aussi être localisée le plus loin possible des zones sensibles.

7.4.3 La manutention

Comme pour la presse, le choix des équipements lourds de manutention, tels que les chargeurs sur roue, devrait tenir compte de leur puissance acoustique. L'exploitant doit par la suite en assurer la maintenance, notamment en ce qui a trait aux silencieux et aux freins (par exemple, des freins qui grincent). Les équipements doivent être utilisés de façon à minimiser le bruit généré : le régime du moteur étant maintenu le plus bas possible, la vitesse de l'équipement limitée au minimum et les manœuvres exécutées avec doigté. L'usage des klaxons à d'autres fins que la sécurité est à éviter. L'intensité sonore des alarmes de recul devrait être calibrée de façon à limiter leur bruit tout en respectant les normes de sécurité au travail (CSST).

8. Approbation d'une entreprise de recyclage de VHU

Les activités du secteur du recyclage des VHU sont susceptibles d'entraîner une émission, un dépôt, un dégagement ou un rejet de contaminants dans l'environnement. Par conséquent, les entreprises de démantèlement et de pressage sont assujetties à l'obligation d'obtenir un certificat d'autorisation, en vertu de l'article 22 de la LQE, pour la construction, l'exploitation, la modification ou l'augmentation de la production.

L'objectif du certificat d'autorisation est de s'assurer de la protection de l'environnement en vérifiant si le projet proposé respecte la LQE et les règlements applicables. Le certificat permet également d'inclure des exigences particulières pour des points non visés par règlement. Par exemple, les exigences relatives à l'entreposage des MR non dangereuses ou des MD non résiduelles pourront être incluses dans un CA émis pour une activité du secteur du recyclage des VHU pouvant amener une contamination de l'environnement.

L'entreposage des MDR est soumis aux normes du RMD. Le respect de ces normes permet de prévenir la contamination de l'environnement. Un tel entreposage ne requiert donc pas de certificat d'autorisation.

Pour les demandes de certificat d'autorisation, la liste des renseignements à fournir se trouve à l'annexe VI du guide. Il est à noter que les normes de localisation pour les entreprises du secteur relèvent maintenant des municipalités. La vérification du respect de celles-ci sera faite dans le cadre de l'étude de la demande de CA.

8.1 Nouvelles entreprises

Comme il a déjà été mentionné, un certificat d'autorisation est requis pour les nouvelles entreprises du secteur du recyclage des VHU. Les activités de ce secteur susceptibles de contaminer l'environnement sont les suivantes :

- entreposage des VHU ;
- démantèlement des VHU ;

- pressage des carcasses de VHU ;
- systèmes de lavage des pièces contaminées par une MDR.

Par exemple, dans le cas où une entreprise de démantèlement aurait à construire une plateforme imperméable pour le démantèlement des VHU avec un système de collecte des eaux de lavage et des déversements, un certificat d'autorisation serait requis puisque l'activité est susceptible d'entraîner la contamination de l'environnement.

8.2 Entreprises existantes

Pour les entreprises existantes, il faut évaluer avec attention si elles sont visées par l'obligation d'obtenir un certificat d'autorisation. Les entreprises établies avant l'entrée en vigueur du Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, soit le 1er décembre 1993, sont exclues de cette obligation en vertu du Règlement sur l'administration de la loi, qui a été appliqué entre 1981 et 1993.

Cela implique qu'un certificat d'autorisation peut être demandé seulement si la construction de l'entreprise ou le début des activités de celle-ci date d'après le 1er décembre 1993. Pour les entreprises établies avant le 1er décembre 1993, l'obligation d'obtenir un CA s'applique seulement dans le cas d'une modification des activités déjà en cours ou d'une augmentation du nombre de VHU traités.

Pour les entreprises existantes dont les activités ont débuté après le 1er décembre 1993 et pour lesquelles des impacts négatifs sur l'environnement (contravention à l'article 22) ont été constatés, il est possible d'exiger une régularisation. Nul ne peut avoir un droit acquis à polluer; c'est pourquoi un certificat d'autorisation peut être émis rétroactivement s'il y a impact négatif sur l'environnement.

9. Prévention et intervention concernant les rejets accidentels dans l'environnement

9.1 Prévention

Les entreprises doivent également prendre les mesures nécessaires pour assurer une expédition régulière des matières résiduelles entreposées pour réutilisation, recyclage, valorisation ou élimination. Cela évite d'avoir à entreposer sur les terrains de l'entreprise des quantités importantes de matières et, par conséquent, diminue les risques d'impacts négatifs sur l'environnement dus à des déversements ou à des incendies.

Les entreprises devraient se doter d'un programme de prévention et d'intervention en cas de déversement. Un tel programme permet de regrouper tous les renseignements relatifs aux situations d'urgence environnementale susceptibles de se produire. Le détail du contenu d'un tel programme se trouve à l'annexe VII.

En matière de prévention, le RMD prévoit les mesures suivantes :

- d'après l'article 39, l'exploitant doit vérifier au moins une fois tous les trois mois le bon état et le bon fonctionnement des équipements d'entreposage ;
- d'après l'article 48, dans le cas où les MDR sont entreposées dans un conteneur, celui-ci doit être dégagé du sol afin de faciliter son inspection ;
- d'après l'article 62, le fonctionnement du système de protection contre la corrosion d'un réservoir souterrain ou d'une tuyauterie souterraine doit être vérifié tous les deux ans ;
- d'après l'article 83, des substances absorbantes doivent être conservées à proximité d'un lieu d'entreposage de matières liquides pour permettre une intervention rapide en cas de déversement. Un court temps d'intervention réduit les risques de contamination des sols de même que des eaux souterraines et des eaux de surface.

9.2 Intervention en cas de déversement

L'article 9 du RMD stipule que quiconque rejette accidentellement une matière dangereuse dans l'environnement doit sans délai remplir les obligations suivantes :

- faire cesser le déversement ;
- aviser le ministre ;
- récupérer la matière dangereuse et enlever toute matière contaminée qui n'est pas nettoyée ou traitée sur place.

Lors d'un déversement accidentel :

- le jour, il faut communiquer avec le service d'urgence du ministère de l'Environnement de la région où est située l'entreprise ;
- hors des heures normales de bureau, il faut composer :
 - pour Québec et l'est de la province, le (418) 643-4595
 - pour Montréal et l'ouest de la province, le (514) 873-3454.

Il est à noter que dans tous les cas, Urgence-Environnement accepte les appels à frais virés. La liste des bureaux des directions régionales du Ministère se trouve à l'annexe VIII.

9.3 Gestion des neiges usées

Dans le cas où les neiges usées sont transportées vers un dépôt à neige, les entreprises doivent s'assurer auprès des bureaux régionaux du Ministère que le dépôt a été autorisé. C'est le Règlement sur les lieux d'élimination de neige qui s'applique dans ce cas.

Les accumulations de neiges usées devront être placées de façon à permettre la récupération des contaminants au printemps et ne pas être poussées à proximité du fossé de drainage. Aussitôt la fonte des neiges terminée, les contaminants devront être récupérés. Le remblayage du terrain avec les résidus accumulés n'est pas acceptable.

En ce qui concerne les neiges usées laissées sur place, le « Guide d'aménagement des lieux d'élimination de neige et mise en œuvre du Règlement sur les lieux d'élimination de neige »³ pourrait servir de document de référence, bien que leur gestion ne soit pas assujettie à ce règlement.

3. http://www.menv.gouv.qc.ca/matieres/neiges_usees/gestion_partie2.htm

10. Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés

10.1 Introduction

La Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés⁴ présentée par le ministre de l'Environnement le 11 juin 1998 fait suite à une précédente politique utilisée depuis 1988. Elle vise deux objectifs, comme son titre le spécifie : d'abord la **Protection des sols**, puis la **Réhabilitation des terrains contaminés**.

« Les propriétaires d'entreprises qui oeuvrent dans certains secteurs industriels ou commerciaux ne prennent souvent conscience de la contamination de leur terrain résultant de leurs activités et des risques en découlant que le jour où sont signalés des impacts manifestes sur l'environnement, les terrains avoisinants ou la santé des résidents habitant à proximité. À ce moment, la contamination, qui aurait pu être facilement circonscrite si les sources avaient été identifiées et tarées à temps, peut être d'une telle ampleur que des travaux d'envergure sont nécessaires juste pour contrôler la situation. Ces travaux de réhabilitation doivent alors être effectués dans un contexte d'urgence.

Dans certains cas, en dépit des sommes considérables investies, les travaux de réhabilitation ne permettent pas toujours de récupérer les usages perdus, dans quel cas le responsable de la contamination peut être amené à pallier ces pertes d'usage pendant une longue période, ce qui entraîne des coûts supplémentaires comme par exemple approvisionner une population en eau potable tant et aussi longtemps que les puits municipaux ou privés demeurent contaminés.

Dans d'autres cas moins fréquents, l'entreprise n'acquiert une image claire de l'état de sa propriété que lors d'une expansion ou qu'après avoir mis un terme à ses opérations et l'avoir mise en vente. Ce sont les études de caractérisation des terrains exigées par les institutions prêteuses ou d'éventuels acheteurs qui révèlent alors la présence de contamination. Si une contamination est découverte, le propriétaire peut être pris au dépourvu et il peut s'ensuivre sa faillite. Si la contamination est découverte après la vente, elle pourra provoquer la faillite de l'acheteur. » (tiré du programme d'intervention relié à la Politique (section 6.4)).

À l'aide de ce « Guide de bonnes pratiques », le Ministère désire sensibiliser les propriétaires d'entreprise de récupération et démontage d'automobiles à procéder en cours d'exploitation à l'évaluation de la conformité environnementale de leur terrain en ce qui a trait à la contamination des sols, des eaux souterraines et de surface et, le cas échéant, à mettre fin à l'impact ou au risque significatif. Dans le cas où il y aurait contamination sans impact ou risque significatif pour l'environnement, le Ministère incite les propriétaires d'entreprise à effectuer la réhabilitation progressive volontaire de leur terrain pendant qu'il est encore utilisé plutôt que de réagir à la suite d'une situation d'urgence, à la suite d'une ordonnance du ministre ou dans le contexte fébrile d'une expansion ou d'une vente de propriété.

10.2 Exigences générales de la Politique

10.2.1 Protection des sols

La Politique citée précédemment incite les entreprises industrielles et commerciales à réaliser leur exploitation en évitant de contaminer leur terrain.

De plus, elle exige des entreprises réalisant une activité industrielle ou commerciale inscrite à son annexe 1, utilisation 1, et qui ont débuté leur exploitation le ou après le 11 juin 1998, qu'elles effectuent une caractérisation avant leur implantation sur le terrain. Cette caractérisation permet d'une part de s'assurer que la qualité du terrain est compatible avec l'usage prévu (voir Politique, section réhabilitation, 5.2.2) et, d'autre part, de préciser l'état initial (bruit de fond) du terrain. La Politique demande aussi à ces entreprises de réaliser et de maintenir un programme de surveillance de la qualité des eaux souterraines et de surface pour les zones à risque. À la fin de l'exploitation, les entreprises concernées sont tenues, au besoin, de décontaminer leur terrain afin qu'il retrouve son état initial.

⁴ Disponible aux Publications du Québec ISBN 2-551-18076-7

Actuellement, cette disposition ne vise pas l'activité de « récupération et démontage d'automobiles ». Toutefois, les mécanismes du marché auxquels participent les prêteurs hypothécaires exigent souvent qu'une telle caractérisation soit effectuée afin de protéger leur investissement.

10.2.2 Réhabilitation

Pour les entreprises exerçant la récupération et le démontage d'automobiles, il y a obligation d'effectuer une intervention d'assainissement de terrain contaminé dans deux cas bien précis :

- s'il y a un impact manifeste sur la santé ou l'environnement ;
- s'il y a une réutilisation, c'est-à-dire un changement d'activité ou d'usage.

Un terrain est contaminé lorsque la qualité des sols ou des eaux souterraines dépasse les critères génériques d'usage du terrain.

Lorsque les modifications légales seront en vigueur, les propriétaires qui constateront que leur terrain est contaminé devront enregistrer un avis de contamination au Bureau de la publicité des droits, sauf si la réhabilitation dite « selon les critères d'usage » est complétée dans les six mois suivant la découverte de la contamination.

10.2.2.1 Impact manifeste

Au sens de la Politique, un terrain contaminé a un impact manifeste dès que celui-ci est perçu ou mesuré dans le milieu et qu'il peut être relié à l'activité industrielle ou commerciale réalisée sur le terrain : par exemple, des problèmes de santé chez les humains, la contamination de sources d'eau potable, la présence de phases flottantes d'hydrocarbures dans les eaux souterraines ou de surface, la détection d'odeurs, le dépérissement de la végétation, la mortalité d'organismes aquatiques, une contamination qui déborde la limite de la propriété, etc.

10.3 Réutilisation

Il est de plus en plus fréquent, en milieu urbain surtout, de donner une deuxième vie aux anciens terrains industriels ou commerciaux en les réutilisant soit pour y exercer une toute autre activité industrielle ou commerciale ou bien pour un autre usage (résidentiel, récréatif, institutionnel, etc.). Ces terrains sont généralement très bien situés et peuvent être acquis à bon prix.

Avant de réutiliser un terrain sur lequel s'est pratiquée durant un certain temps une activité industrielle ou commerciale susceptible de con-

taminer les sols et les eaux souterraines (voir annexe 1 de la Politique), dont la récupération et le démontage d'automobiles, il est obligatoire de vérifier la problématique environnementale du terrain à l'aide d'une caractérisation.

Si la caractérisation révèle que le terrain est contaminé, la Politique exige qu'une intervention soit réalisée avant sa réutilisation.

Le Ministère désire toutefois conscientiser les propriétaires d'entreprise de récupération et de démontage d'automobiles à ne pas attendre que se produise un impact manifeste ou qu'il y ait une réutilisation des terrains contaminés avant de procéder à l'évaluation de la conformité environnementale de leur terrain. Il n'y a aucun avantage à réagir à une situation d'urgence ou à une ordonnance. Le Ministère préconise plutôt d'acquiescer la connaissance de l'état environnemental des terrains en cours d'exploitation et, si besoin est, de réhabiliter progressivement les terrains contaminés tout en corrigeant définitivement les pratiques qui ont contribué à leur contamination.

10.4 La caractérisation

C'est en effectuant une caractérisation des zones à risque sur le terrain que l'on établit le niveau de conformité environnementale en ce qui a trait à la contamination des sols en place, des eaux souterraines et de surface. La caractérisation dite « préliminaire » permet de vérifier simplement et rapidement si l'activité, de la façon dont elle est pratiquée, a un impact négatif manifeste ou bien contamine le terrain.

La caractérisation préliminaire vise notamment à prélever sur la propriété des échantillons de sols et d'eaux souterraines et de surface de façon représentative et en quantité statistiquement suffisante, à analyser chimiquement ces échantillons pour les paramètres d'intérêt et à interpréter les niveaux de contamination des échantillons en rapport soit avec les critères génériques d'usage ou avec les concentrations initiales qui prévalaient avant l'exploitation.

Si la contamination atteint la limite de la propriété, il est recommandé d'informer les propriétaires des terrains voisins et d'y prélever des échantillons pour déterminer l'étendue précise de la contamination.

Le Ministère a récemment publié le « Guide de caractérisation des terrains (MENV 1999) »⁵, dans lequel une section complète est consacrée à

⁵ Disponible aux Publications du Québec ISBN 2-551-18076-7

la caractérisation préliminaire. Il est fortement recommandé de s'en inspirer et de faire exécuter la caractérisation préliminaire sous la supervision d'une firme de génie-conseil spécialisée en environnement.

Comme il a été fait mention dans un sondage ministériel à l'automne 1997 qui portait sur les entreprises de démantèlement d'automobiles, les effets sur l'environnement les plus connus occasionnés par cette industrie sont la contamination des sols, des eaux souterraines et de surface.

Les contaminants en présence dans les sols et les eaux proviennent en majorité de la purge des liquides, tels que les huiles (moteur, transmission, différentiel, frein, direction à crémaillère, etc.), les carburants, les liquides de refroidissement et le lave-glace, sans oublier les métaux provenant des convertisseurs catalytiques, des batteries (métaux et acide), des vieux pneus et autres.

Par conséquent, les zones les plus susceptibles d'être contaminées (zones à risque) sont celles où sont effectuées les opérations de purge ou de démantèlement des véhicules, surtout sur des surfaces perméables. D'autres zones, comme les réservoirs d'entreposage des liquides (hors terre ou souterrains), les conteneurs de récupération, les fossés de drainage et de collecte d'eau de ruissellement, le débarcadère des véhicules, l'aire d'entreposage des pièces, le lieu d'enfouissement, etc., sont aussi susceptibles d'être contaminées.

10.5 Interprétation des résultats de la caractérisation préliminaire

L'interprétation de la caractérisation préliminaire conduit à trois résultats possibles.

1. Le terrain n'est pas contaminé

Si le terrain n'est pas contaminé, aucune intervention n'est nécessaire. L'exploitation est probablement réalisée selon des règles respectant l'environnement. La poursuite des opérations selon les mêmes procédures doit être encouragée mais constamment réévaluée.

2. Le terrain est contaminé mais n'a pas d'impact manifeste

Si le terrain est contaminé et que la contamination est contenue à l'intérieur de la propriété, l'entreprise dispose alors de trois options :

- intervenir immédiatement sur la ou les sources et prévenir la contamination ultérieure du terrain une fois décontaminé ou ;

- s'assurer de contenir la contamination sur sa propriété et réhabiliter volontairement le terrain de façon progressive en cours d'exploitation, tout en prévenant sa contamination ultérieure une fois décontaminé ou ;
- s'assurer de toujours contenir la contamination sur sa propriété et n'intervenir qu'à la fin de l'exploitation.

Il va s'en dire que l'intervention immédiate sur la ou les sources est l'option privilégiée par le Ministère.

Dans tous les cas, cependant, les méthodes d'exploitation doivent être modifiées immédiatement afin que cesse l'émission de contaminants. Une caractérisation exhaustive du terrain peut être entreprise dans le but de parfaire la qualité des renseignements qui mèneront ultérieurement à des travaux de réhabilitation du terrain.

La caractérisation exhaustive d'un terrain est amplement décrite dans le Guide de caractérisation des terrains (MENV 1999) cité précédemment.

3. Le terrain a un impact manifeste

S'il est démontré qu'il y a impact manifeste (voir section 12.2.2.1 précédente), une intervention doit être réalisée immédiatement sur la ou les sources afin de mettre fin à l'impact et de corriger la situation. Cela vaut également lorsque la contamination déborde la limite de la propriété.

10.6 Réhabilitation des terrains contaminés

La réhabilitation des terrains contaminés a pour but, soit :

- d'éliminer l'impact manifeste ;
- de réduire le risque en abaissant le niveau de contamination au niveau des critères génériques d'usage ou bien au niveau des concentrations initiales d'avant l'exploitation le cas échéant.

Les travaux réalisés peuvent consister en l'excavation des sols et de gestion des matériaux excavés dans des lieux d'enfouissement autorisés ou le traitement (mécanique, chimique, physique, physico-chimique, thermique, biologique, etc.) des matériaux contaminés sur place ou hors site dans des lieux autorisés. De tels travaux sont associés à une réhabilitation dite « selon les critères d'usage ».

Il peut s'agir aussi d'établir un critère spécifique au terrain, des mesures de confinement, contrôle et suivi (C.C.S.) ou des restrictions d'usage. Ces travaux sont associés à une réhabilitation basée sur « la procédure d'évaluation du risque », décrite dans la Politique.

Dans tous les cas de réhabilitation de terrains contaminés, un rapport de réalisation des travaux doit parvenir au Ministère. Il est fortement recommandé de faire superviser les travaux et rédiger le rapport de réhabilitation par une firme de génie-conseil spécialisée en environnement.

(Pour plus de renseignements sur les éléments traités dans cette section, voir la **Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés**.)

11. Conclusion

Un entreposage des MDR conforme aux normes du RMD et du RPP ainsi qu'une meilleure gestion des aires de démantèlement et d'entreposage devraient permettre de diminuer les impacts négatifs pour l'environnement reliés aux activités du secteur du recyclage des automobiles hors d'usage.

Afin de prévenir la contamination de l'environnement, il est essentiel d'effectuer un suivi de la gestion des MDR générées par ce secteur d'activité, notamment en ce qui concerne la récupération, l'entreposage et l'élimination vers des lieux autorisés. De plus, des mesures devraient être mises en place pour que les démantelateurs fassent l'objet d'inspections régulières par les autorités compétentes.

L'avenir s'annonce prometteur en matière de recyclage des véhicules. L'Union européenne a approuvé une loi qui obligera les constructeurs d'automobiles à reprendre gratuitement des véhicules arrivés à la fin de leur vie utile afin d'en recycler les parties. Les lois européennes sont souvent à l'origine des mouvements d'amélioration du recyclage des VHU. Les constructeurs de certains pays d'Europe, dont la Suède, visent la construction d'automobiles ne contenant pas de MD, plus facilement démantelables, avec des matériaux recyclables et des matériaux pouvant être réutilisés plusieurs fois.

12. Références

1. Florida fact sheet on the best management practices for antifreeze destined for recycling, Rev. 10-30-1998 et Rev. 07/16/99
2. Draft wisconsin mercury sourcebook : automotive page 173, Mercury use : automotive sector <http://www.epa.gov/glnpo/bnsdocs/hgsbook/>
3. Toxics in Vehicles : Mercury - Implications for Recycling and Disposal, by Ecology Center (Charles Griffith, Jeff Gearhart, Hans Posselt), Great Lakes United (Alexandra McPherson, Stéphane Gingras and University of Tennessee Center for Clean Products and Clean Technologies, (Gary Davis, Rajive Dhingra, Lori Kincaid), January 2000
4. General Motors midsize & luxury car group elimination of mercury switches in underhood and trunk lamps
5. Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage - Déclarations de la Commission http://europa.eu.int/eur-lex/fr/lif/dat/2000/fr_300L0053.html
6. Florida Automotive Recyclers Handbook - Reducing and managing wastes, published by Florida Department of Environmental Protection - Hazardous Waste Compliance Assistance Program and Florida Center for Solid and Hazardous Waste Management, novembre 1999 http://www.floridacenter.org/brochures_bulletins.htm
7. Management of End-of-life vehicles (ELVs) in Ontario - Report, proceedings and draft recommendations of the RCO Roles and Responsibilities forum, 28 avril 1999 <http://www.rco.on.ca/research/proceedings/elv.html>

Annexe I - Lois et règlements applicables au recyclage des VHU

Ce secteur n'échappe pas à l'application des normes et exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) ainsi que des règlements et politiques qui en découlent. Les trois principaux articles de la LQE de même que la liste des règlements applicables au secteur du recyclage des VHU se trouvent ci-dessous. Les textes de la loi et de la plupart des règlements sont reproduits sur la page Web de la Gazette officielle du Québec, à l'adresse suivante : <http://doc.gouv.qc.ca/fr/frame/index.html>. Ces textes peuvent aussi être achetés dans les points de vente des Publications du Québec.

Loi sur la qualité de l'environnement, L.R.Q., chapitre Q-2

- Article 20. *Nul ne doit émettre, déposer, dégager ou rejeter ni permettre l'émission, le dépôt, le dégagement ou le rejet dans l'environnement d'un contaminant au-delà de la quantité ou de la concentration prévue par règlement du gouvernement.*

La même prohibition s'applique à l'émission, au dépôt, au dégagement ou au rejet de tout contaminant, dont la présence dans l'environnement est prohibée par règlement du gouvernement ou est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage ou de porter autrement préjudice à la qualité du sol, à la végétation, à la faune ou aux biens.

- Article 22. *Nul ne peut ériger ou modifier une construction, entreprendre l'exploitation d'une industrie quelconque, l'exercice d'une activité ou l'utilisation d'un procédé industriel ni augmenter la production d'un bien ou d'un service s'il est susceptible d'en résulter une émission, un dépôt, un dégagement ou un rejet de contaminants dans l'environnement ou une modification de la qualité de l'environnement, à moins d'obtenir préalablement du ministre un certificat d'autorisation. Cependant, quiconque érige ou modifie une construction, exécute des travaux ou des ouvrages,*

entreprend l'exploitation d'une industrie quelconque, l'exercice d'une activité ou l'utilisation d'un procédé industriel ou augmente la production d'un bien ou d'un service dans un cours d'eau à débit régulier ou intermittent, dans un lac, un étang, un marais, un marécage ou une tourbière doit préalablement obtenir du ministre un certificat d'autorisation.

La demande d'autorisation doit inclure les plans et devis de construction ou du projet d'utilisation du procédé industriel ou d'exploitation de l'industrie ou d'augmentation de la production et doit contenir une description de la chose ou de l'activité visée, indiquer sa localisation précise et comprendre une évaluation détaillée, conformément aux règlements du gouvernement, de la quantité ou de la concentration prévue de contaminants à être émis, déposés, dégagés ou rejetés dans l'environnement par l'effet de l'activité projetée.

Le ministre peut également exiger du requérant tout renseignement, toute recherche ou toute étude supplémentaire dont il estime avoir besoin pour connaître les conséquences du projet sur l'environnement et juger de son acceptabilité, sauf si le projet a déjà fait l'objet d'un certificat d'autorisation délivré en vertu des articles 31.5, 31.6, 154 ou 189, d'une autorisation délivrée en vertu des articles 167 ou 203 ou d'une attestation de non-assujettissement à la procédure d'évaluation et d'examen délivrée en vertu des articles 154 ou 189.

- Article 32. *Nul ne peut établir un aqueduc, une prise d'eau d'alimentation, des appareils pour la purification de l'eau, ni procéder à l'exécution de travaux d'égout ou à l'installation de dispositifs pour le traitement des eaux usées avant d'en avoir soumis les plans et devis au ministre et d'avoir obtenu son autorisation.*

Cette autorisation est également requise pour les travaux de reconstruction, d'extension d'installations anciennes et de raccordements entre les conduites d'un système public et celles d'un système privé.

Lorsqu'il est saisi d'une demande d'autorisation, le ministre peut exiger toute modification qu'il juge nécessaire au projet ou aux plans et devis soumis.

Le présent article ne s'applique pas au titulaire d'une attestation d'assainissement qui procède à l'installation de dispositifs pour le traitement des eaux usées dans un établissement industriel pour lequel une attestation lui a été délivrée.

Règlements applicables

- Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement [Q-2, r.1.001]
- Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone [Q-2, r.23.1]
- Règlement sur la qualité de l'atmosphère [Q-2, r.20]
- Règlement sur les produits pétroliers [U-1.1, r.1]
- Règlement sur l'entreposage des pneus hors d'usage [Q-2, r.6.1]
- Règlement sur les lieux d'élimination de neige [Q-2, r.15.1]
- Règlement sur les déchets solides [Q-2, r.3.2]
- Règlement sur les matières dangereuses [Q-2, r.15.2]

Annexe II - Liste des membres de l'ARPAC

Identification du recycleur	No de téléphone
Allie pièces autos ltée a/s M. Marcel Jodoin & Mme Thérèse Lefebvre 2600, Jean Désy, Longueuil, (Québec) J4G 1G5	Tél. : (450) 674-1568 1-800-561-2554 Téléc. : (450) 674-6042
Asselin A.P. inc. a/s M. Dominico Spina, président 9685, Henri-Bourassa Est, Montréal, (Québec) H1E 5W9	Tél. : (514) 648-6537 1-800-361-7970 Téléc. : (514) 648-5400
Aubry garage Gaétan enr. a/s M. Gaétan Aubry 297, Principale, St-Nazaire-d'Acton, (Québec) J0H 1V0	Tél. : (819) 392-2837 Téléc. : (819) 392-2587
Auto-Recyclage Rive-Sud inc. a/s MM. Sylvain Guérin et Gerry Bergeron 5250, Salaberry, R.R. #2, Carignan, Québec J3L 3P9	Tél. : (450) 658-4444 Téléc. : (450) 658-6099
Bégin Fernand pièces d'autos inc. a/s Mme Béatrice, M. Denys, M. Marc et Mme France Bégin 416, Rang F. Bégin, St-Philibert, Beauce, (Québec) G0M 1X0	Tél. : (418) 228-2413 1-800-463-1688 Téléc. : (418) 228-6332
Boucher André inc. a/s M. Yves Boucher 369, boul. St-Luc, C.P. 240, St-Luc, (Québec) J2W 2A1	Tél. : (450) 348-3884 Téléc. : (450) 348-5756
Brassard pièces d'autos '85 enr. a/s MM. Daniel Barabé & Michel Allie 1410, rue Principale, C.P. 367, St-Amable, (Québec) J0L 1N0	Tél. : (514) 875-1991 1-800-704-5310 Téléc. : (450) 649-9871
B.S. pièces d'autos (1991) inc. a/s M. J.-C. Poirier & Mme Josette Themens Poirier 3600, rue Marien, Montréal-Est, (Québec) H1B 4W2	Tél. : (514) 645-9279 Téléc. : (514) 645-7744
Centre de pièces recyclées de l'Outaouais (1994) a/s MM. Jean-Pierre et Alain Barrette 65, rue Audet, Hull, (Québec) J8Z 1Y1	Tél. : (819) 777-7107 1-800-463-7107 Téléc. : (819) 777-3300
Centre de recyclage St-Bruno inc. a/s M. Serge Sénécal et Mme Mireille Charest 1500, boul. Marie-Victorin, St-Bruno, (Québec) J3V 6B9	Tél. : (450) 653-3320 1-800-361-3254 Téléc. : (450) 653-1250
Centre de recyclage Universel ltée a/s M. Benoit Labrie & M. Richard Larochelle 1880, 3e Avenue, C.P. 307, Val-d'Or, (Québec) J9P 4P4	Tél. : (819) 874-5555 1-800-567-6323 Téléc. : (819) 874-2374
Centre du Pick-Up de Beauce enr. a/s M. Rémi Cliche 127, route Kennedy, C.P. 304, Vallée Jonction, Beauce, (Québec) G0S 3J0	Tél. : (418) 253-6120 1-800-463-6120 Téléc. : (418) 253-6366
CGN pièces d'autos ltée a/s M. Normand Barabé 1448, boul. des Laurentides, Laval, (Québec) H7N 4Y4	Tél. : (514) 875-3900 1-800-694-1880 Téléc. : (450) 669-2992
Clément Poulin inc. Pièces d'Autos a/s MM. Marc, Jean et Luc Poulin 84, route Kennedy, Vallée-Jonction, (Québec) G0S 3J0	Tél. : (418) 253-6127 1-800-463-4522 Téléc. : (418) 253-6327
Coursol M. Automobiles inc. a/s M. Michel Coursol 14383, boul. Curé Labelle, Mirabel, St-Janvier, (Québec) J7J 1M2	Tél. : (450) 430-8360 1-800-760-8360 Téléc. : (450) 430-1114
Démolisseurs d'autos N. Legault inc. a/s M. Angelino Di-Menna 1505, Des Quais, Ville Ste-Catherine, (Québec) J0L 1E0	Tél. : (450) 632-2168 1-800-265-2168 Téléc. : (450) 632-0433

Identification du recycleur	No de téléphone
Drouin Roch pièces d'autos inc. a/s M. Roch Drouin 7373, 127e Rue Est, St-Georges, (Québec) G5Y 5B9	Tél. : (418) 228-9151 1-800-463-1925 Télec. : (418) 228-9831
Dumas Jean-Paul et fils inc. a/s M. Marc Dumas 732, chemin Carrier, Cookshire, (Québec) J0B 1M0	Tél. : (819) 875-5515 1-800-961-5515 Télec. : (819) 875-5362
Dumont pièces d'autos inc. a/s M. Paul Dumont 200, route 116 Est, St-Gilles, (Québec) G0S 2P0	Tél. : (418) 888-3944 1-800-463-1925 Télec. : (418) 888-5097
Duvernay recycleur inc. a/s M. Pierre Robitaille 4064, rang Haut St-François, Laval, (Québec) H7E 4P2	Tél. : (514) 324-5366 1-800-363-2212 Télec. : (450) 661-8181
Fontaine Pièces 1994 inc. a/s MM. Roger Tourigny, Normand Caouette, Claude Cormier, Jean-Yves Belleau, Gilbert Fontaine 1150, rue Notre-Dame Est, Victoriaville, (Québec) G6P 4B9	Tél. : (819) 752-5531 1-800-567-2542 Télec. : (819) 752-3053
G & C pièces d'autos inc. a/s MM. Michel & Normand Gariépy 1545, route 217, St-Philippe-de-Laprairie, (Québec) J0L 2K0	Tél. : (450) 659-5770 Télec. : (450) 659-4238
Gagnon pièces d'automobiles (1977) inc. a/s MM. Alain, Christian et Paul Bayeur 648, route 219, C.P. 338, Napierville, (Québec) J0J 1L0	Tél. : (450) 245-3247 Télec. : (450) 245-0423
Garage Fernand Dumulong inc. a/s M. Fernand Dumulong 202, Chemin du Vieux Moulin, St-Paul de Joliette, (Québec) J0K 3E0	Tél. : 1-(450) 759-5493 1-877-846-6737 Télec. : 1-(450) 759-5122
Garage L. Guay ltée a/s MM. Claude et André Guay 380, boul. Labrosse, Gatineau, (Québec) J8P 4P8	Tél. : (819) 663-4014 1-800-567-9648 Télec. : (819) 663-4127
Goulet St-Émile pièces autos inc. a/s Mme Viviane Mainguy & M. Denis Brousseau 5498, rue Des Érables, St-Émile, (Québec) G3E 1H4	Tél. : (418) 842-3930 1-800-221-6347 Télec. : (418) 842-1133
Gravel recyclage automobile inc. a/s MM. Jean-Guy et Stéphane Gravel 677, boul. Labelle, Blainville, (Québec) J7C 2J5	Tél. : (450) 435-8335 1-800-363-6373 Télec. : (450) 435-4382
Gravel (D.) Automobiles inc. a/s M. Jean Gravel 1030, 99e Avenue, St-Georges-de-Champlain, (Québec) G9T 5K4	Tél. : (819) 538-6120 1-800-567-2169 Télec. : (819) 538-4182
Hamel pièces d'autos inc. a/s MM. Jean & Yvon Hamel 1739, boul. des Prairies, Ste-Marthe-du-Cap, (Québec) G8V 1W2	Tél. : (819) 374-1556 1-800-463-4350 Télec. : (819) 374-9531
Haut-Richelieu pièces et véhicules d'occasion a/s MM. Stéphane et François Landry 274, route 133, Ste-Anne-de-Sabrevois, (Québec) J0J 2G0	Tél. : (450) 346-9233 1-800-363-1472 Télec. : (450) 346-0011
Hébert C. Garage inc. a/s MM. Alain et Stéphan Hébert 538, 3e Rang, Ste-Hélène-de-Bagot, (Québec) J0H 1M0	Tél. : 1-(450) 791-2627 1-800-667-4973 Télec. : 1- (450) 791-2080
Jack Auto Montréal-Nord inc. a/s M. Tullio Lattanzio 4485, boul. Industriel, Montréal-Nord, (Québec) H1H 2Z6	Tél. : (514) 321-3510 1-888-321-3510 Télec. : (514) 321-3990
Jacques Lauréat pièces d'autos inc. a/s M. Jacques Lauréat 900, boul. Smith Sud, Thetford Mines, (Québec) G6G 6K3	Tél. : (418) 335-2132 1-800-267-2132 Télec. : (418) 335-3626

Identification du recycleur	No de téléphone
Juteau 2000 pièces d'autos usagées a/s M. Sam Brek, président 16, rue-du-Parc, Côteau-du-Lac, (Québec) J0P 1B0	Tél. : (450) 763-5911 1-800-763-5911 Télec. : 1-(450) 763-5912
Jutras B. pièces et accessoires d'automobiles inc. a/s M. Guy Ravary 1317, boul. Labelle, Blainville, (Québec) J7C 2N9	Tél. : (450) 435-0010 1-800-363-6302 Télec. : (450) 435-1810
Kenny pièces d'autos a/s MM. Bernard & Jean-G. Hamelin 1600, rue Boisclerc, Laval, (Québec) H7E 4P2	Tél. : (450) 661-2303 1-877-688-0588 Télec. : (450) 661-4146
Labrie pièces d'autos inc. a/s M. Vital Labrie 882, route Kennedy, Pintendre, (Québec) G6C 1A5	Tél. : (418) 833-7737 1-800-463-4071 Télec. : (418) 833-5974
Lamothe pièces d'autos enr. a/s M. Daniel Lamothe 949, route 365, Pont-Rouge, (Québec) G0A 2X0	Tél. : (418) 876-3220 1-800-463-0022 Télec. : (418) 876-2656
Laroche Marc pièces d'autos inc. a/s M. Marc Laroche 1180, chemin des Petites-Terres, C.P. 14, Pointe-du-Lac, (Québec) G0X 1Z0	Tél. : (819) 377-4815 1-800-567-7872 Télec. : (819) 377-5685
Latreille pièces d'autos a/s M. Lucien Latreille 370, route 311 Nord, Lac des Écorces, (Québec) J0W 1H0	Tél. : (819) 585-2594 Télec. : (819) 585-3701
Lecavalier pièces automobiles inc. a/s MM. Roger Fugère sr. Roger Fugère, jr et Philippe Fugère 2925, route 158, Ste-Sophie, (Québec) J0R 1S0	Tél. : (450) 436-2441 1-800-363-2567 Télec. : (450) 433-1218
Lemieux pièces d'autos inc. a/s M. Réal Blanchette 2012, route 158, St-Antoine des Laurentides, (Québec) J7Z 5T4	Tél. : 1-(450) 438-5636 1-800-363-2477 Télec. : 1-(450) 432-4208
Les automobiles Miller inc. a/s M. Michel Miller 805, boulevard Arthur Sauvé, St-Eustache, (Québec) J7R 4K3	Tél. : (450) 472-9000 1-800-361-9251 Télec. : (450) 473-1852
Lussier centre du camion ltée a/s Mme Micheline Simard, contrôleure 1341, rue Principale, Ste-Julie, (Québec) J3E 1Y1	Tél. : (450) 649-1265 1-800-361-7387 Télec. : (450) 649-8819
Magnet pièces d'autos inc. a/s M. Mario Coallier 328, route 205, St-Urbain, (Québec) J0S 1Y0	Tél. : (514) 866-0392 1-800-363-5110 Télec. : (450) 427-7754
Miron Henri auto ltée a/s MM. André et Luc Miron 1141, boul. La Salette, Bellefeuille, (Québec) J0R 1A0	Tél. : 1-(450) 438-4807 1-877-909-4807 Télec. : 1-(450) 438-9467
Miron les pièces d'autos usagées inc. a/s MM. Robert Miron & Daniel Plante 221, 33e Avenue, Ste-Marthe-sur-le-Lac, (Québec) J0N 1P0	Tél. : (514) 875-3939 1-800-361-9259 Télec. : (450) 473-7579
Montréal-Nord pièces d'autos inc. a/s MM. Bernard, Camille, Claude, Henri et Louis Daigneault 10715, rue Jean-Meunier, Montréal-Nord, (Québec) H1G 4S2	Tél. : (514) 325-3885 1-800-361-2481 Télec. : (514) 325-9879
M. Robert pièces d'autos inc. a/s M. Michel Robert 655, boul. Laurier, Ste-Madeleine, (Québec) J0H 1S0	Tél. : 1-(450) 774-8551 1-800-465-5253 Télec. : 1-(450) 774-1992
P.A. auto recyclage enr. a/s MM. Alain et Jacques Arseneault et Marie-Louis Turmel 4377, Grande-Ligne, St-Luc, (Québec) J2W 1M9	Tél. : (450) 348-9817 1-800-400-9817 Télec. : (450) 348-0277

Identification du recycleur	No de téléphone
Paysan pièces d'autos usagées, 9005-2754 Québec inc. a/s M. Yvan Veillette 228, boul. du Royaume Est, Chicoutimi, (Québec) G7H 5B1	Tél. : (418) 696-0597 1-800-313-1761 Télec. : (418) 696-1053
Pièces d'autos B.C. enr. Division de Cartonnerie B.C. (1992) inc. a/s M. Harold Pelletier 54, William Dobel, Baie-Comeau, (Québec) G4Z 1T7	Tél. : (418) 296-2470 1-800-790-2470 Télec. : (418) 296-5512
Pièces d'autos Châteauguay (1992) enr. a/s MM. Camille Asselin, Roger Boudreault, Louis-Marie Lavoie 4383, rue Châteauguay, Jonquière, (Québec) G7X 7V5	Tél. : (418) 547-5495 1-800-561-7398 Télec. : (418) 547-7305
Pièces d'autos Christian inc. a/s M. Bertrand Tanguay 340, chemin Pincourt, Mascouche, (Québec) G6W 5H2	Tél. : (450) 477-1050 1-800-361-9391 Télec. : (450) 477-4764
Pièces d'autos Marcil inc. a/s M. Jean-Guy et Mme Claudette Morin 9, route 158, St-Thomas de Joliette, (Québec) J0K 3L0	Tél. : 1-(450) 753-9633 1-800-493-9633 Télec. : 1-(450) 753-7182
Pièces d'autos P.A.T. inc. a/s M. Ross Palombo 1140, rue Soucy, St-Hubert, (Québec) J4T 1A3	Tél. : (450) 462-2220 1-800-361-3720 Télec. : (450) 656-7760
Pièces d'autos usagées RTA (1986) inc. M. Normand Morin 11250, boul. St-Jean-Baptiste, Montréal, (Québec) H1B 4B4	Tél. : (514) 648-2050 1-800-361-7749 Télec. : (514) 643-4390
Pintendre autos inc. a/s M. Francis Carrier, M. Émil Couture et M. Bruno Carrier 914, route Kennedy, Pintendre, (Québec) G6C 1A5	Tél. : (418) 833-8650 1-800-463-5158 Télec. : (418) 833-6705
Proteau pièces d'auto inc. a/s MM. Camille & Laurent Proteau 1150, route 104, Ste-Brigide, (Québec) J0J 1X0	Tél. : 1-(450) 293-4959 1-800-363-1928 Télec. : 1-(450) 293-7314
Yves Quesnel Automobiles inc. a/s M. Yves Quesnel 1476, Chemin St-Henri, Mascouche, Québec J7K 2N4	Tél. : (450) 474-6186 1-800-363-5007 Télec. : (450) 474-1311
Reno pièces autos inc. a/s MM. Gaétan Lemay & Pierre Tremblay 907, boulevard Harwood, Vaudreuil, (Québec) J7V 8P2	Tél. : (450) 455-5701 1-800-363-7366 Télec. : (450) 455-5176
St-Jean centre de recyclage inc. a/s M. Jules Harbec 1330, rue Jacques-Cartier Sud, St-Jean-sur-Richelieu, (Québec) J3B 6Y8	Tél. : (450) 346-1112 1-800-363-2159 Télec. : (450) 346-6197
Ste-Claire recycleur inc. a/s M. John Dufresne 1761, Ste-Claire, La Plaine, (Québec) J7M 1M2	Tél. : (450) 478-2746 1-800-461-2746 Télec. : (450) 478-2831
Ste-Monique pièces d'autos (1986) inc. a/s MM. Roland et Hugues Fournier et Mme Huguette Courtois 695, rue Dubois, St-Eustache, (Québec) J7P 3W1	Tél. : (450) 472-4328 1-800-361-6383 Télec. : (450) 472-1804
Samson pièces d'autos inc. a/s Mme Pierrette Grenier 1058, rue St-Charles Sud, Granby, (Québec) J2G 8C6	Tél. : 1-(450) 375-5151 1-800-363-1216 Télec. : 1-(450) 375-0571
Sherbrooke pièces d'autos usagées inc. a/s M. André & Mme Christiane Veilleux 524, rue Galt Ouest, Sherbrooke, (Québec) J1H 1Y9	Tél. : (819) 566-2226 1-800-567-3428 Télec. : (819) 823-0283
Turcotte pièces d'autos 1997 inc. a/s M. Yvon Vallée 2905, boul. St-Michel, Trois-Rivières, (Québec) G0A 5E1	Tél. : (819) 378-4846 1-800-567-8606 Télec. : (819) 378-0420
Universelles pièces autos enr. a/s MM. Ghyslain & Dany Rousseau 1530, boul. Ste-Geneviève, Chicoutimi, (Québec) G7G 2H1	Tél. : (418) 543-0285 1-800-463-9699 Télec. : (418) 543-8955

Annexe III - Résolution des recycleurs-presseurs

Résolution du regroupement des « Recycleurs-presseurs » du Québec tenue à Laval, le 20 avril 1999.

ÉTAIENT PRÉSENTS À CETTE RÉUNION :

Denis Fournier, « Recycleur-presseur »
Pierre Robert, « Recycleur-presseur »
Jean-Pierre Bastille, « Recycleur-presseur »
André Palenchuck, « Recycleur-presseur »
Gilbert Cardinal, « Recycleur-presseur »
Daniel Turcotte, « Recycleur-presseur »
Yves Gauthier, « Recycleur-presseur »
Adolphe Michel, « Recycleur-presseur »
Jean-Guy Hamelin, « Recycleur-presseur »

CONSIDÉRANT QUE les « Recycleurs-presseurs » du Québec considèrent essentiel que les procédures de pressage d'automobile par le « Recycleur-presseur » chez le recycleur de pièces d'automobiles usagées (« RPAU ») soient clarifiées afin d'identifier les responsabilités de chacun lors de ces opérations;

CONSIDÉRANT QUE selon le code d'éthique de l'Association des Recycleurs de Pièces d'Autos et Camions Inc. (ARPAC), les membres recycleurs assument l'obligation de « récupérer tous les fluides et solides » (Annexe A);

CONSIDÉRANT QUE déjà les recycleurs de pièces d'autos et de camions usagées assument cette responsabilité d'enlever préalablement au pressage de la carcasse d'automobile tous les polluants liquides, gazeux ou solides tels que les huiles, l'essence, le diesel, l'antigel, la batterie, du plomb, connecteur de batteries, etc.;

IL EST RÉSOLU À L'UNANIMITÉ PAR LES RECYCLEURS-PRESSEURS PRÉSENTS DE RESPECTER LES RÈGLES SUIVANTES, À SAVOIR :

1. À COMPTER DU 1^{ER} MAI 1999, DE S'ENGAGER À NE PRESSER que les carcasses d'automobiles exemptes de leur réservoir à carburant.

Par conséquent, à compter du 1^{er} mai 1999, lors du pressage, toute carcasse d'automobile encore munie de son réservoir sera non pressée et laissée au « RPAU » qui devra le faire enlever par ses employés, le « RPAU » étant responsable en tout temps d'enlever les dits réservoirs à carburant.

2. À COMPTER DU 1^{ER} MAI 1999, DE S'ENGAGER À N'ACHETER CONTRACTUELLEMENT que les carcasses d'automobiles exemptes de matières polluantes comme des batteries, du plomb et des liquides tels que de l'huile, des solvants, de l'essence, de l'antigel, etc.

Par conséquent, à compter du 1^{er} mai 1999, lors du pressage, toute carcasse d'automobile identifiée comme contenant de l'huile, solvants ou liquides tels qu'antigel, etc. ne sera pas pressée et sera laissée au « RPAU », qui demeure responsable en tout temps d'enlever ces polluants.

3. À COMPTER DU 1^{ER} MAI 1999, DE S'ENGAGER À PRESSER de façon séparée les réservoirs d'essence usagés retirés des automobiles, une fois qu'ils auront été perforés et vidés de leur essence par le RPAU;
4. Les « Recycleurs-presseurs » assument la responsabilité d'aviser verbalement et par écrit les « RPAU » qu'ils desservent du contenu de la présente résolution et du contenu obligatoire de l'entente à intervenir concernant les termes et conditions d'achat de ferrailles et de carcasses automobiles (document ci-joint);
5. Quant aux carcasses d'automobiles déjà pressées avant le 1^{er} mai 1999 et situées sur les terrains des « RPAU », afin d'éviter toute ambiguïté, les « Recycleurs-presseurs » devront déclarer au Regroupement les quantités ainsi pressées et leur localisation et se au plus tard, le 1^{er} mai 1999.

ET J'AI SIGNÉ À LAVAL, CE 22^{ÈME} JOUR D'AVRIL 1999.

Original signé par : Jean-Guy Hamelin

Lettre accompagnant la résolution

Laval, le 26 avril 1999

À : Aux presseurs et/ou fournisseurs de carcasses d'automobiles

De : Regroupement des déchiqueteurs d'automobiles

Objet : Rappel de la politique sur les polluants concernant la livraisons de carcasses d'automobiles et camions ainsi que les ferrailles déchiquetables

Prenant effet à partir du 1^{er} mai 1999, toutes les expéditions contenant des matières dangereuses et/ou polluantes seront automatiquement refusées, à savoir entre autres :

1. Toute expédition de carcasses d'automobiles ou matières déchiquetables qui contiendront des réservoirs d'essence d'automobiles et camions ou tout autre contenant fermé tels que réservoir propane, acétylène, etc.

2. Toute expédition de carcasses d'automobiles ou matières déchiquetables qui contiendront des matières dangereuses et/ou polluantes comme des batteries, du plomb (connecteur de batteries) et des liquides tels que de l'huile, des solvants, de l'essence, de l'antigel, BPC, peinture, etc.

Néanmoins, dans le but de répondre au besoin de recycler les réservoirs à essence générés par le recyclage des automobiles, les déchiqueteurs accepteront les dits réservoirs livrés de la façon suivante : à savoir préalablement perforés, vidés et pressés en ballots distincts des carcasses d'automobiles. Pour ce faire, le fournisseur/livreur sera responsable de signaler au personnel du déchiqueteur (poste de balance et receveur) la présence de tel ballot dans son expédition de ballots de carcasses d'automobiles.

La présente politique vise spécifiquement l'aspect environnemental et ne remplace pas la politique générale existante qui demeure toujours en vigueur.

Original signé par les représentants de :

SIDBEC-FERUNI (ISPAT) INC.

FERS & MÉTAUX RECYCLÉS LTÉE

QUÉBEC MÉTAL RECYCLÉ INC.

LES INDUSTRIE ASSOCIÉES DE L'ACIER LTÉE

CAPITALE MÉTAL RECYCLÉ INC.

Annexe IV – Liste des automobiles possédant des composants contenant du mercure

INTERRUPTEUR AU MERCURE SUR LES AUTOMOBILES AMÉRICAINES

Marque du véhicule	Année du véhicule	Modèle du véhicule
Ford	1974-1994	Tempo Escort LTD F250 Ranger Taurus Crown Victoria Thunderbird Topaz Bronco II Cougar
Buick	1977-1990	LeSabre Regal Park Avenue Celebrity Skyhawk Skylark Century Firenza
Pontiac	1984-1990	Sunbird Bonneville Grand Am
Oldsmobile	1977-1990	Cutlass Ciera Cutlass Supreme Calais Toronado Regency Delta
Chevrolet	1981-1990	Beretta Caprice Lumina
Chrysler	1975-1994	New Yorker Le Baron Shadow Cordoba Laser Reliant Sundance Aries
Cadillac	1979	De Ville Cimarron
Audi	1984	Modèle non disponible

Tableau du Pollution Control Agency du Minnesota. Rapport sur la destruction des résidus.

UTILISATION DU MERCURE DANS LES AUTOMOBILES IMPORTÉES

Constructeur	Modèle	Utilisation	Période d'usage	Élimination
BMW	Tous les modèles de série 7	Batteries et interrupteurs Phares au Xénon 1	Jusqu'en 1992 1995 -	Aucune prévue
Fiat	Alpha Romeo 164	Aucune		
	Spider	Aucune		
	Ferrari	Aucune		
Honda	Tous	Aucune		
Isuzu	Tous	Aucune		
Land Rover	Tous	Aucune (peut-être la pile du système de serrure sans clef)		
Mazda	Tous	Capteur " G " pour freins ABS	Jusqu'en 1992	
Mercedes	Tous	Capteurs d'accélération pour le coussin gonflable, les freins ABS, les ceintures et la suspension	Jusqu'en 1992	
Mitsubishi	Galant 4RM	Capteur " G " pour freins ABS	1989-1993	
	Expo 4RM	Capteur " G " pour freins ABS	1992-1994	
	Expo LRV 4RM	Capteur " G " pour freins ABS	1992-1994	
	3000 GT 4RM	Capteur " G " pour freins ABS	1991-1994	
Nissan	Pathfinder 4RM 1996	Capteur pour freins ABS	Depuis l'introduction des ABS en 1996	Fin de l'année-modèle 1996
Porsche	944	Interrupteur de la lampe de compartiment du moteur	1985-1991	
Rolls Royce	Tous	Interrupteur de la lampe de compartiment du moteur	Jusqu'au milieu des années 1960	
		Batteries	Jusqu'en 1993	
Saab	9000	Lampe de compartiment du moteur	Jusqu'en 1991	
	9000/900	Lampe du compartiment arrière	Jusqu'en 1991	
	900 décapotable	Lunette chauffante	Jusqu'en 1991	
Subaru	Legacy 4RM (boîte de vitesses manuelle)	Capteur " G " pour freins ABS	Début de production	11-95
	Tous les modèles Impreza	Capteur " G " pour freins ABS	Début de production	Fin de l'année-modèle 1996
Suzuki	Tous	Aucun		
Toyota	Tous	Capteur de coussin gonflable	Jusqu'en 1992	
Volvo	240/260	Lampe du compartiment du moteur	1975-1990	
	240/260	Lampe du compartiment arrière	1975-1991	
	740/760	Lampe du compartiment du moteur	1982-1990	
	744/764	Lampe du compartiment arrière	1982-1991	
	740/760	Miroir de pare-soleil ²	1986-1989	
	940	Miroir de pare-soleil ²	1986-1991	
	740/760	Capteur de coussin gonflable	1987-1992	
	940/960	Capteur de coussin gonflable	1987-1992	
	240	Capteur de coussin gonflable	1988-1993	

1 L'ampoule contient 0,5 mg de mercure. 2 Seulement certains modèles.

Tableau de l'Association internationale des constructeurs automobiles tel que présenté dans le cadre du « Mercury Pollution Prevention in Michigan » en 1996.

Interrupteurs de lampe au mercure dans les véhicules d'année-modèle 2000

Constructeur	Véhicule	Composante	Production en 1999	Nombre d'interrupteurs*	Nombre d'interrupteurs**
Ford	Camions de série F (F150-550)	Interrupteur d'éclairage utilitaire	824 789	824789	1649578
	Crown Victoria	Int. d'éclairage utilitaire	124002	124002	248004
	Expedition	Int. d'éclairage utilitaire	256562	256562	513124
	Navigator	Int. d'éclairage utilitaire	42689	42689	85378
	Excursion	Int. d'éclairage utilitaire	29685	29685	59370
	Explorer	Int. d'éclairage utilitaire	507091	465466	930932
	Mountaineer	Int. d'éclairage utilitaire	51628	51628	103256
Sous-total Ford				1 794 821	3 589 642
General Motors	Cadillac Escalade	Interrupteur de lampe de compartiment du moteur	28846	28846	28846
	Chevrolet Cavalier	Interrupteur de lampe de compartiment du moteur	269564	269564	269564
	Chevrolet Express	Interrupteur de lampe de compartiment du moteur	121818	121818	121818
	Chevrolet Blazer	Interrupteur de lampe de compartiment du moteur	272857	272857	272857
	GMC Denali	Interrupteur de lampe de compartiment du moteur	Aucune donnée	Aucune donnée	Aucune donnée
	GMC Envoy	Interrupteur de lampe de compartiment du moteur	Aucune donnée	Aucune donnée	Aucune donnée
	GMC Jimmy	Interrupteur de lampe de compartiment du moteur	92233	92233	92233
	GMC Savanna	Interrupteur de lampe de compartiment du moteur	51403	51403	51403
	Ponctiac Sunfire	Interrupteur de lampe de compartiment du moteur	110089	110089	110089
	Oldsmobile Bravado	Interrupteur de lampe de compartiment du moteur	28547	28547	28547
Sous-total General Motors				975357	975357
TOTAL				2770 178	4564999

Remarque: Le modèle et le type de composante contenant du mercure ont été fournis aux autorités du Vermont en vertu de la Loi sur l'étiquetage des produits au mercure du Vermont. Ces renseignements ont été combinés à la production de 1999 (en substitution de la production de 2000) afin de permettre le calcul du nombre d'interrupteurs. Un écart est fourni pour les véhicules Ford, étant donné que le constructeur a rapporté l'utilisation d'interrupteurs d'éclairage utilitaire, mais n'a pas précisé combien d'interrupteurs possédait chaque véhicule.

*En considérant qu'il y a un interrupteur par véhicule Ford et un interrupteur par véhicule GM.

** En considérant qu'il y a deux interrupteurs par véhicule Ford et un interrupteur par véhicule GM.

Système de frein anti-blocage (ABS) au mercure sur les véhicules d'année-modèle 2000

Constructeur	Véhicule	Composante	Production 1999	Nombre d'interrupteurs ABS
Daimler Chrysler*	Jeep à 4 roues motrices	Interrupteur ABS	630598	*
	Wrangler	Interrupteur ABS	100946	*
	Cherokee	Interrupteur ABS	186116	*
	Grand Cherokee	Interrupteur ABS	343536	1030608
Sous-total Daimler Chrysler			1030608	
Ford	Explorer	Capteur ABS	507091	1521273
	Mountaineer	Capteur ABS	51628	154884
	Ranger	Capteur ABS	355421	1066263
Sous-total Ford				2742420
Mazda en Amérique du Nord	Camionette de série B (B2500, B3000, B4000)	Capteur ABS	49587	148761
TOTAL				3921789

Remarque: Le modèle et le type de composante contenant du mercure ont été fournis aux autorités du Vermont en vertu de la Loi sur l'étiquetage des produits au mercure du Vermont. Ces renseignements ont été combinés à la production de 1999 (en substitution de la production de 2000) afin de permettre le calcul du nombre d'interrupteurs. Nous avons assumé qu'il y avait trois interrupteurs, bien que certains modèles à deux roues motrices peuvent en posséder moins.

*Daimler Chrysler a indiqué que ses Jeep à quatre roues motrices possédaient des interrupteurs contenant du mercure. Le Département de protection de l'environnement du Vermont en a conclu que ceci comprenait tous les véhicules de marque Jeep (Wrangler, Cherokee et Grand Cherokee) à quatre roues motrices (Lettre de Karen Busshart à Jeff Gearhart du 17 octobre 2000). Cependant, le M2P2 Task Force Report de 1998 souligne que Daimler Chrysler a cessé d'utiliser des interrupteurs au mercure, sauf sur ses modèles Jeep Grand Cherokee, dont le système de freins ABS comporte trois interrupteurs au mercure. Le site Web de Jeep dresse la liste des freins ABS sur les modèles Grand Cherokee, sans spécifier les véhicules à deux roues motrices uniquement (<http://www.jeepunpaved.com/gr-cherokee/specs/index.html>). Il ne mentionne pas les freins ABS sur les modèles Cherokee ou Wrangler. En raison de ce ramassis confus de données contradictoires, les statistiques de production sont fournies ici pour tous les modèles de marque Jeep, mais nous avons présumé que des interrupteurs ABS au mercure ne se trouvaient que sur les modèles Grand Cherokee à deux ou à quatre roues motrices.

Substances toxiques contenues dans les véhicules: janvier 2001.

Annexe V - Niveau sonore maximum des sources fixes

Le niveau sonore maximum des sources fixes sera inférieur, en tout temps et en tous points de réception du bruit, au plus élevé des niveaux sonores suivants :

1. Niveaux sonores maximaux permis en fonction de la catégorie de zonage

Zonage	Nuit (db[A])	Jour (db[A])
I	40	45
II	45	50
III	50	55
IV	70	70

CATÉGORIES DE ZONAGE

Zones sensibles

- I : Territoire destiné à des habitations unifamiliales isolées ou jumelées, à des écoles, hôpitaux ou autres établissements de services d'enseignement, de santé ou de convalescence. Terrain d'une habitation existante en zone agricole.
- II : Territoire destiné à des habitations en unités de logements multiples, des parcs de maisons mobiles, des institutions ou des campings.
- III : Territoire destiné à des usages commerciaux ou à des parcs récréatifs. Toutefois, le niveau de bruit prévu pour la nuit ne s'applique que dans les limites de propriété des établissements utilisés à des fins résidentielles. Dans les autres cas, le niveau maximal de bruit prévu le jour s'applique également la nuit.

Zones non sensibles

- IV : Territoire zoné pour fins industrielles ou agricoles. Toutefois, sur le terrain d'une habitation existante en zone industrielle et établie conformément aux règlements municipaux en vigueur au moment de sa construction, les critères sont de 50 db[A] la nuit et 55 dB[A] le jour.

La catégorie de zonage est établie en vertu des usages permis par le règlement de zonage municipal. Lorsqu'un territoire ou une partie de territoire n'est pas zoné tel que prévu, à l'intérieur d'une municipalité, ce sont les usages réels qui déterminent la catégorie de zonage.

Le jour s'étend de 7 h à 19 h, tandis que la nuit s'étend de 19 h à 7 h.

Ces critères ne s'appliquent pas à une source de bruit en mouvement sur un chemin public.

OU

2. Niveau sonore égal au niveau ambiant mesuré au même endroit lors de l'arrêt complet des opérations de l'entreprise.

Annexe VI - Informations requises pour une demande de certificat d'autorisation

LOI SUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

RÈGLEMENT RELATIF À L'APPLICATION DE LA LOI SUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

(L.R.Q., c. Q-2, a. 23, 31, par. e, f, g et m, a. 66 et a. 124.1)

SECTION II DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION

7. Toute demande de certificat d'autorisation doit être adressée par écrit au ministre de l'Environnement et, outre les prescriptions de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et de toute disposition d'un autre règlement pris en vertu de cette loi, comporter les renseignements et documents suivants :

1° s'il s'agit d'une personne physique, ses nom, adresse et numéro de téléphone ;

2° s'il s'agit d'une personne morale, d'une société ou d'une association, son nom, l'adresse de son siège social, la qualité du signataire de la demande ainsi qu'une copie certifiée d'un document émanant du conseil d'administration, de ses associés ou de ses membres, qui autorise le signataire de la demande à la présenter au ministre ;

3° le numéro matricule du fichier central des entreprises assigné à l'entreprise du demandeur par l'Inspecteur général des institutions financières ;

4° s'il s'agit d'une municipalité, une copie certifiée d'une résolution du conseil qui autorise le signataire de la demande à la présenter au ministre ;

5° la désignation cadastrale des lots sur lesquels sera réalisé le projet ;

6° une description des caractéristiques techniques du projet ;

7° un plan des lieux où le projet doit être réalisé, indiquant notamment le zonage du territoire visé ;

8° une description de la nature et du volume des contaminants susceptibles d'être émis, rejetés, dégagés ou déposés ainsi que leurs points d'émission, de rejet, de dégagement ou de dépôt dans l'environnement ;

9° dans le cas d'une mine à ciel ouvert, un plan de réaménagement du terrain indiquant :

a) la superficie du sol susceptible d'être endommagée ou détruite ;

b) la nature du sol et de la végétation existante ;

c) les étapes d'endommagement ou de destruction du sol et de la végétation, avec une estimation du nombre d'années ;

d) les conditions et les étapes de réalisation des travaux de restauration.

8. Celui qui demande un certificat d'autorisation doit également fournir au ministre un certificat du greffier ou du secrétaire trésorier d'une municipalité locale ou, s'il s'agit d'un territoire non organisé, d'une municipalité régionale de comté, attestant que la réalisation du projet ne contrevient à aucun règlement municipal.

Le premier alinéa ne s'applique pas à celui qui, en vertu de la Loi sur les mines, est autorisé à effectuer des travaux d'exploration, de recherche, de mise en valeur ou d'exploitation de substances minérales ou de réservoirs souterrains, sauf s'il s'agit de travaux d'extraction de sable, de gravier ou de pierre à construire sur les terres privées où, en vertu de l'article 5 de cette loi, le droit à ces substances minérales est abandonné au propriétaire du sol.

9. Le ministre informe le secrétaire trésorier d'une municipalité régionale de comté ou le secrétaire d'une communauté urbaine, sur le territoire de laquelle un projet doit être réalisé, de la nature du projet et du lieu de sa réalisation.

10. Le certificat d'autorisation indique qu'il est délivré en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, mentionne la date de sa délivrance et le nom de son titulaire, et il décrit la nature du projet ainsi que l'emplacement de sa réalisation.

Annexe VII - Contenu type d'un plan d'urgence

1. Une table des matières.
2. Une identification des risques propres à l'activité ou aux activités visées relatifs aux substances dangereuses (matières premières et déchets dangereux).
3. Une liste téléphonique des personnes ou organismes clés (numéro 24 heures), avec la structure d'alerte :
 - policiers/pompiers
 - municipalité
 - environnement
 - ambulances/médecins
 - récupérateurs
 - principaux dirigeants de l'entreprise
 - autres ressources ou interventions.
4. Un plan d'action détaillé pour chacun des risques identifiés.
5. L'organigramme du personnel de l'entreprise ayant un rôle à jouer dans le ou les plans d'action, avec la description des responsabilités ou du rôle de chacun.
6. La liste du matériel d'intervention sur place ou rapidement disponible.
7. Un plan d'évacuation, s'il y a lieu.
8. Un plan détaillé des installations en fonction des mesures d'urgence et des plans d'action proposés (localisation des substances dangereuses, systèmes d'extinction, sorties d'évacuation, etc.).
9. Une copie des ententes prises avec d'autres organismes en vue de l'application des plans d'action.
10. Un plan du programme de formation des employés concernant l'application des plans d'action.
11. Les modalités de mise à jour du plan d'urgence incluant la liste de distribution.

Note : La norme CAN/CSA Z-731-95 (Planification de mesures d'urgence pour l'industrie, préparée par l'Association canadienne de normalisation et approuvée par le Conseil canadien des normes) sert de référence.

Document utilisé par les directions régionales du ministère de l'Environnement

95-02-13

Annexe VIII - Directions régionales

Direction régionale du Bas-Saint-Laurent (01)

212, avenue Belzile
Rimouski (Québec) G5L 3C3
Téléphone: (418) 727-3511
Télécopieur: (418) 727-3849
Courriel : dr01@menv.gouv.qc.ca

Direction régionale du Saguenay—Lac-Saint-Jean (02)

3950, boul. Harvey, 4^e étage
Jonquière (Québec) G7X 8L6
Téléphone: (418) 695-7883
Télécopieur: (418) 695-7897
Courriel: dr02@menv.gouv.qc.ca

Direction régionale de la Capitale Nationale (03)

9530, rue de la Faune
Charlesbourg (Québec) G1G 5H9
Téléphone: (418) 644-8844
Télécopieur: (418) 622-3014
Courriel: dr03@menv.gouv.qc.ca

Direction régionale de la Mauricie (04)

100, rue Laviolette, 1^{er} étage
Trois-Rivières (Québec) G9A 5S9
Téléphone: (819) 371-6581
Télécopieur: (819) 371-6987

Direction régionale de l'Estrie (05)

770, rue Gorette
Sherbrooke (Québec) J1E 3H4
Téléphone: (819) 820-3882
Télécopieur: (819) 820-3958

Direction régionale de Montréal (06)

5199, rue Sherbrooke Est, Bureau 3860
Montréal (Québec) H1T 3X9
Téléphone: (514) 873-3636
Télécopieur: (514) 873-5662
Courriel : dr06@menv.gouv.qc.ca

Direction régionale de l'Outaouais (07)

98, rue Lois
Hull (Québec) J8Y 3R7
Téléphone: (819) 772-3434
Télécopieur: (819) 772-3974
Courriel : dr07@menv.gouv.qc.ca

Direction régionale de l'Abitibi-Témiscamingue (08)

180, boulevard Rideau, 1^{er} étage
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 1N9
Téléphone: (819) 763-3333
Télécopieur: (819) 763-3202

Direction régionale de la Côte-Nord (09)

818, boulevard Laure, rez-de-chaussée
Sept-Îles (Québec) G4R 1Y8
Téléphone: (418) 964-8888
Télécopieur: (418) 964-8023
Courriel : dr09@menv.gouv.qc.ca

Direction régionale du Nord-du-Québec (10)

180, boulevard Rideau, 1^{er} étage
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 1N9
Téléphone: (819) 763-3333
Télécopieur: (819) 763-3202

Direction régionale de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (11)

124, 1^{re} Avenue Ouest, C.P. 550
Sainte-Anne-des-Monts (Québec) G0E 2G0
Téléphone: (418) 763-3301
Télécopieur: (418) 763-7810

Direction régionale de la Chaudière-Appalaches (12)

700, rue Notre-Dame Nord, bureau E
Sainte-Marie (Québec) G6E 2K9
Téléphone: (418) 386-8000
Télécopieur: (418) 386-8080
Courriel : dr12@menv.gouv.qc.ca

Direction régionale de Laval (13)

850, boul. Vanier
Laval (Québec) H7C 2M7
Téléphone: (450) 661-2008
Télécopieur: (450) 661-2217
Courriel: laval@menv.gouv.qc.ca

Direction régionale de Lanaudière (14)

100, boulevard Industriel
Repentigny (Québec) J6A 4X6
Téléphone: (450) 654-4355
Télécopieur: (450) 654-6131

Direction régionale des Laurentides (15)

140, rue Saint-Eustache, 3^e étage
Saint-Eustache (Québec) J7R 2K9
Téléphone: (450) 623-7811
Télécopieur: (450) 623-7042

Direction régionale de la Montérégie (16)

201, Place Charles-Lemoyne, 2^e étage
Longueuil (Québec) J4K 2T5
Téléphone: (450) 928-7607
Télécopieur: (450) 928-7625
Courriel : dr16@menv.gouv.qc.ca

Direction régionale du Centre-du-Québec (17)

1579, boulevard Louis-Fréchette
Nicolet (Québec) J3T 2A5
Téléphone : (819) 293-4122
Télécopieur : (819) 293-8322