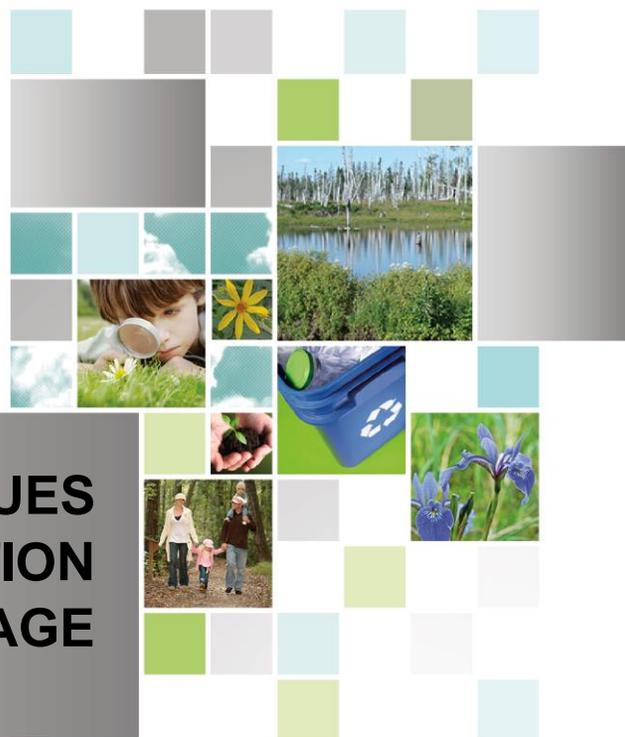


GUIDE DE BONNES PRATIQUES POUR LA GESTION DES VÉHICULES HORS D'USAGE



Révisé en novembre 2015

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Rédaction :

Renée-Claude Chrétien, ing.
Direction des matières résiduelles

Mario Dessureault, ing., M.Sc.A
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère
(rédaction de la section 7)

Richard Martel, chimiste
Direction de l'analyse économique et des lieux contaminés
(rédaction de la section 10)

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

Direction des matières résiduelles
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

Dépôt légal – 2017
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
ISBN : 978-2-550-79277-2 (PDF) (2^e édition, 2017)
ISBN : 978-2-550-66330-0 (PDF) (1^{re} édition, 2012)

©Gouvernement du Québec – 2017

Avant-propos

Le présent document constitue la révision du *Guide de bonnes pratiques pour la gestion des véhicules hors d'usage* diffusé en septembre 2001. Ce guide vise à encadrer la gestion des véhicules hors d'usage (VHU) lors des activités d'entreposage, de démantèlement, de pressage et de déchiquetage. Ce document a pour objectif principal de fournir un outil permettant de gérer adéquatement les matières dangereuses (MD) de même que les autres matières résiduelles (MR) 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 sont aussi précisées. Le guide permet 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](#) (LQE) et des règlements qui s'y rattachent.

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	iii
1. Introduction	1
2. Problématique.....	2
3. Historique.....	3
4. Définitions	4
5. Recyclage des VHU.....	6
5.1 Démantèlement.....	6
5.2 Pressage	6
5.3 Déchiquetage	6
6. Démantèlement et pressage.....	8
6.1 Aire de réception et d'entreposage des VHU	8
6.2 Aire de démantèlement	8
6.3 Aire d'entreposage des pièces	10
6.4 Aire de pressage et aire d'entreposage des carcasses	10
6.5 Aire d'entreposage des carcasses des VHU chez le déchiqueteur de métaux.....	11
6.6 Gestion des eaux huileuses	12
6.6.1 Options pour le nettoyage des pièces et des planchers	12
6.6.2 Traitement des eaux huileuses.....	12
6.6.3 Autorisation d'un système de traitement des eaux huileuses	13
7. Gestion des matières produites lors du démantèlement	15
7.1 Les matières dangereuses résiduelles.....	15
7.1.1 Entreposage des MDR.....	15
7.1.2 Carburants	19
7.1.3 Huiles usées	19
7.1.4 Antigel.....	20
7.1.5 Lave-glace	21
7.1.6 Accumulateurs au plomb	21
7.1.7 Filtres à l'huile	22
7.1.8 Composantes renfermant du mercure	22
7.1.9 Réfrigérant des systèmes d'air climatisé	23
7.1.10 Composantes électroniques	24
7.1.11 Coussins gonflables non déployés et pré-tendeurs de ceinture de sécurité	24
7.1.12 Solvants usés.....	25
7.1.13 Absorbants contaminés	25
7.1.14 Résidus de sablage au jet de sable	25
7.1.15 Boues des systèmes de traitement des eaux huileuses.....	25
7.2 Les matières résiduelles non dangereuses.....	25
7.2.1 Pneus.....	26
7.2.2 Pesées de roues et connecteurs de batteries	26
7.2.3 Carcasses de VHU	27
7.2.4 Vieux moteurs et pièces contaminées par des hydrocarbures.....	27
7.2.5 Réservoirs de carburant vides	27
8. Le bruit.....	28
8.1 Aspect légal.....	28
8.2 Généralités	28
8.3 Mesures d'ordre général pour limiter les impacts sonores.....	28
8.4 Mesures particulières d'atténuation sonore.....	29
8.4.1 Le démantèlement	29
8.4.2 Le pressage	29
8.4.3 La manutention	29

9.	Approbation d'une entreprise de recyclage de VHU	30
9.1	Nouvelles entreprises	31
9.2	Entreprises existantes	32
9.3	Autres permis et autorisations	32
10.	Prévention et intervention concernant les rejets accidentels dans l'environnement.....	34
10.1	Prévention	34
10.2	Intervention en cas de déversement.....	34
10.3	Gestion des neiges usées.....	35
11.	Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés	36
11.1	Introduction	36
11.2	Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains.....	36
11.3	Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains	37
11.4	Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés.....	38
11.5	Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés.....	38
11.6	Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés.....	38
12.	Conclusion	41
13.	Références	43

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 VHU, et ainsi de favoriser une meilleure gestion des MR générées par les entreprises du secteur du recyclage des VHU. Ce guide a également pour objectif d'assurer une uniformité quant aux exigences des directions régionales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) lors de l'analyse des demandes de certificat d'autorisation (CA). 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 aussi à appliquer, pour la gestion des MR produites lors du démantèlement des VHU, les objectifs contenus dans la nouvelle [Politique québécoise de gestion des matières résiduelles](#) et son [Plan d'action 2011-2015](#), 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.

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 pratique un mode de gestion environnementale des MR.

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 MR produites par ce type d'entreprise, de même que l'émission de gaz nuisibles.

3. HISTORIQUE

Au cours de 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 Règlement sur les matières dangereuses (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 causée principalement 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 ces visites, le MDDELCC 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 pièces d'autos et de camions](#) (ARPAC) et l'Association des recycleurs de métaux du Québec (ARMQ). Le *Guide de bonnes pratiques pour la gestion des véhicules hors d'usage*, publié en 2001, permet d'uniformiser les exigences du Ministère lors de l'analyse des demandes de certificat d'autorisation. Il sert également de référence pour l'industrie du recyclage de l'automobile en établissant des outils techniques permettant de sensibiliser ces entreprises et de les amener vers une meilleure gestion environnementale des MR provenant des activités de démantèlement, d'entreposage, de pressage et de déchiquetage des VHU. Les pratiques qui y sont préconisées ont permis d'améliorer la performance environnementale de ce secteur d'activité et d'assurer la protection de l'eau, du sol et de l'air.

Par la suite, en 2003, le MDDELCC s'est doté d'un programme d'intervention environnementale chez les entreprises de recyclage des véhicules hors d'usage (VHU) ayant comme principaux objectifs de dresser un portrait environnemental actuel de ce secteur, d'améliorer les performances environnementales de celui-ci et, ultimement, de diminuer la concentration des contaminants contenus dans les résidus en provenance du déchiquetage des métaux, communément appelés « fluff ».

Le programme d'inspection complet auprès des entreprises de recyclage des VHU a été effectué sur une période d'un peu plus de quatre ans, s'étendant de septembre 2003 à avril 2008. L'objectif de la première intervention était d'informer ces entreprises et de les sensibiliser aux bonnes pratiques de gestion et aux lois s'appliquant à leur secteur d'activité. Les deuxième et troisième inspections s'inscrivaient dans le processus usuel des inspections réalisées par les directions régionales.

De plus, en vertu de ce programme, un guide en bref a été produit et distribué à chacune des entreprises visitées lors de la première intervention. Ce *guide en bref* se voulait un document de vulgarisation de la version 2001 du *Guide de bonnes pratiques pour la gestion des véhicules hors d'usage*.

4. DÉFINITIONS

Accumulateur au plomb :	Plus communément appelé « batterie d'automobile ».
ARPAC :	Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions
CA :	Certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.
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 MDDELCC à entreposer, à transporter, à traiter, à utiliser à des fins énergétiques ou à éliminer des MDR.
Fluff :	Résidus composés principalement de plastique et de mousse de rembourrage, mais aussi de métal, de caoutchouc, de tissu, de bois et de fils électriques obtenus à la suite du triage de métaux résultant du déchetage des carcasses d'automobiles et d'autres métaux.
LET :	Lieu d'enfouissement technique.
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.
MDDELCC :	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.
MDR :	Matière dangereuse résiduelle.
Ministère :	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.
MR :	Matière résiduelle.
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).
PPM :	Parties par million.
Presse mobile :	Équipement utilisé pour écraser les métaux avant leur transport vers une usine de déchetage de métaux. Cette « presse mobile », placée sur une plateforme tirée par un camion, se déplace donc, sur demande, sur différents lieux pour y presser des métaux.
Recyclage des VHU :	Inclut les activités de démantèlement, d'entreposage, de pressage et de déchetage des métaux effectuées sur le VHU.
Recycleur :	Recycleur de VHU.

Recycleur de VHU :	Toute personne ou entreprise qui récupère des VHU pour ensuite les entreposer, les démanteler ou les presser, pour finalement les acheminer vers une entreprise de déchetage de métaux.
Recycleur-presseur :	Toute personne ou entreprise qui récupère des carcasses de VHU pour les presser.
<u>REIMR</u>:	Règlement sur l'enfouissement et l'incinération des matières résiduelles.
REP :	Responsabilité élargie des producteurs.
<u>RMD</u> :	Règlement sur les matières dangereuses.
<u>REPHU</u> :	Règlement sur l'entreposage des pneus hors d'usage.
Récepteur :	Tout contenant, citerne, réservoir ou conteneur (art. 5 du RMD).
SAAQ :	Société de l'assurance automobile du Québec.
VHU :	Véhicule hors d'usage, incluant notamment une automobile, un camion, un autobus, une roulotte motorisée, une motoneige et un véhicule tout terrain (VTT).

5. RECYCLAGE DES VHU

Le recyclage d'automobiles comprend trois étapes.

5.1 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. 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 matières résiduelles peuvent être pressées et ensuite transportées vers les entreprises de récupération des métaux.

5.2 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, tels 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 démanteleur et le presseur pour déterminer qui sera responsable dans le cas où il y aurait contamination des sols à la suite du pressage.

En novembre 2009, une campagne de sensibilisation a été lancée par la Fondation Air pur et l'ARPAC pour conscientiser les entreprises du secteur du recyclage des VHU à l'importance de ne pas placer des réservoirs de propane dans les carcasses de VHU pour des raisons de sécurité des travailleurs et, également, pour éviter les bris des équipements utilisés pour le déchiquetage de métaux. Dernièrement, le programme ÉlimiMercure a également sensibilisé ce secteur à l'importance de retirer les interrupteurs contenant du mercure des carcasses avant le pressage et le déchiquetage.

5.3 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 tous les contaminants pour l'environnement, soit ceux qui sont énumérés au point 5.2. 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 des 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 ».

À noter que c'est le Règlement sur l'enfouissement et l'incinération des matières résiduelles (REIMR) qui encadre l'élimination et l'utilisation du « fluff » comme matériel de recouvrement. En effet, depuis le 19 janvier 2009, le dépôt du « fluff » dans les lieux d'enfouissement technique (LET) est permis, soit à titre de déchets acceptables en vue de leur élimination conformément à l'article 4 du REIMR, soit comme matériel de recouvrement journalier conformément à l'article 42 du REIMR. Auparavant, le Règlement sur les déchets solides (RDS) identifiait clairement le « fluff » comme un matériel de recouvrement journalier acceptable. Le REIMR, quant à lui, prévoit des normes, soit des caractéristiques à respecter pour être admissible pour cet usage. Le « fluff » doit respecter les exigences de conductivité hydraulique et de granulométrie du premier alinéa de l'article 42, et permettre d'atteindre les buts de l'article 41, soit limiter le dégagement d'odeurs, la propagation d'incendie, la prolifération d'animaux et d'insectes et l'envol d'éléments légers. Actuellement, la composition du « fluff » respecte les normes de l'article 42 du REIMR. Son utilisation comme matériel de recouvrement dans les lieux d'enfouissement technique (LET) reste le mode de gestion privilégié.

À noter que le « fluff » doit être admissible pour élimination dans un LET. Par conséquent, le « fluff » ne doit pas contenir des pneus hors d'usage puisque cette matière n'est pas admissible selon l'article 4 du REIMR. De plus, ces résidus sont admissibles dans un LET seulement s'ils sont générés au Québec. Par conséquent, le « fluff » généré hors Québec est inadmissible dans un LET et ne peut donc pas être utilisé pour le recouvrement journalier des matières résiduelles.

6. DÉMANTÈLEMENT ET PRESSAGE

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

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.

6.1 Aire de réception et d'entreposage des VHU

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 du moteur, du radiateur, de la transmission, du différentiel, du réservoir à carburant et de tout autre endroit endommagé. Dans le cas où il y aurait écoulement, le véhicule doit être vidangé immédiatement ou des mesures doivent être prises, telles que placer des récipients en dessous des parties du VHU d'où proviennent les fuites ou entreposer le véhicule sur une aire imperméable avec les aménagements décrits au point 6.2. À noter que les carburants, les réfrigérants, les interrupteurs contenant du mercure et les accumulateurs au plomb doivent être retirés le plus tôt possible de la carcasse du VHU.

Avant d'entreposer le véhicule pour une période supérieure à 6 mois, il faut enlever les résidus liquides (huile à moteur, essence, lave-glace, antigel, etc.), l'accumulateur au plomb (« batterie »), les interrupteurs contenant du mercure de même que les réfrigérants des systèmes d'air climatisé afin de prévenir le rejet de matières dangereuses dans l'environnement. Lors de l'entreposage, les carcasses de VHU doivent être dégagées du sol afin que l'on puisse vérifier facilement s'il y a présence de fuites.

Ces exigences s'appliquent aussi pour les véhicules hors d'usage en attente de l'enlèvement des pièces ou de ses contaminants par une entreprise, un particulier ou une entreprise de déchetage de métaux, et ce pour éviter la contamination de l'aire d'entreposage.

6.2 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 problèmes 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 imperméable 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. C'est le cas également de toutes les autres eaux contaminées, notamment celles provenant du nettoyage des aires de démantèlement ou ayant été contaminées à la suite d'un déversement.

Lorsque la concentration des contaminants dans les eaux récupérées excède les exigences contenues dans un CA délivré en vertu de l'article 22 de la LQE 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 soit les équipements nécessaires pour le traitement des eaux, soit des structures aménagées pour contenir les eaux contaminées avant leur pompage par une firme spécialisée. S'il y a lieu, l'endroit où ces eaux contaminées sont rejetées doit être précisé dans le CA.

À noter qu'une autorisation en vertu de l'article 32 de la LQE doit être délivrée pour l'installation de dispositifs pour le traitement des eaux usées. De plus, ces eaux contaminées ne doivent jamais être rejetées dans une fosse septique puisque celle-ci n'est pas conçue pour traiter des eaux contaminées par des hydrocarbures.

Les eaux de ruissellement ou les fluides recueillis sont potentiellement contaminés par les matières que l'on retrouve dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1 : Paramètres à analyser relativement aux eaux contaminées

Types de matières	Paramètres à analyser
Essence ou diesel	Identification des produits pétroliers
Huile usée	Identification des produits pétroliers C ₁₀ C ₅₀ Biphényles polychlorés (BPC)
Antigel	Éthylène glycol
Accumulateur au plomb	pH Plomb
Lave-glace	Alcool méthylique Alcool isopropylique
Interrupteur contenant du mercure	Mercure
Coussin gonflable	Azoture de sodium
Matières particulaires, sols, etc....	Solides en suspension

Les analyses demandées doivent être effectuées par un laboratoire accrédité pour chacun des domaines d'analyse. Toutefois, l'azoture de sodium de même que l'alcool méthylique et

isopropylique ne sont pas des paramètres faisant partie des portées d'accréditation disponibles actuellement au MDDELCC. De plus, les laboratoires du CEAEQ ne réalisent pas ces analyses. Dans un tel cas, si aucun laboratoire n'existe pour le paramètre demandé, il est accepté que le client utilise un laboratoire qui détient une accréditation selon la norme ISO/CEI 17025 d'un autre organisme d'accréditation reconnu.

Ces analyses doivent être effectuées de façon périodique ou selon la fréquence établie dans le CA. Le plan de surveillance pourra être réajusté dans le temps en fonction des résultats d'analyse obtenus. La liste des [méthodes analytiques](#) et des limites de détection recommandées ainsi que les organisations accrédités par le MDDELCC sont accessibles sur le [site Web du Centre d'expertise en analyse environnementale du Québec \(CEAEQ\)](#).

À noter que des perforations de conduites ou de réservoirs sont souvent nécessaires pour une récupération optimale des huiles et des fluides, il est essentiel qu'une fois la vidange terminée, les ouvertures soient bouchées pour éviter la contamination des aires d'entreposage des carcasses en attente d'être pressées. Pour faciliter le retrait des carburants et des huiles dans le moteur, il est recommandé d'enlever les bouchons sur ces réservoirs et les replacer par la suite pour éviter l'écoulement de liquide dans l'environnement.

6.3 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 6.2.

6.4 Aire de pressage et aire d'entreposage des carcasses

La presse doit être placée sur une surface imperméable, qui peut être une dalle de béton ou toute installation permettant la protection des sols, des eaux de surface ainsi que des eaux souterraines sous-jacentes aux activités de pressage. Cette aire imperméable sous la presse doit être conçue de façon à contenir et emprisonner ou à diriger les liquides afin de faciliter leur récupération. Cette aire devrait être préférablement couverte et protégée des intempéries pour éviter d'avoir à gérer des eaux de ruissellement contaminées. La presse devrait être installée au centre de l'aire de pressage plutôt que le long des côtés pour éviter que des liquides ou matières résiduelles se retrouvent sur le sol autour de l'aire de pressage. Il faut toujours s'assurer que la presse est placée sur un terrain stable et au niveau de façon à ce qu'il n'y ait pas de débordement de la presse.

Toutes les presses doivent être équipées d'un système pour récupérer les liquides résiduels. Les presses équipées d'une cuvette peuvent recueillir un maximum de liquide, mais on doit s'assurer d'empêcher les débordements vers l'extérieur de la presse. La protection des sols en dessous et autour de la presse est nécessaire. S'il y a lieu, le récipient de récupération des liquides s'écoulant dans le bac sous la presse doit être placé sur une surface imperméable et vérifié de façon régulière pour éviter les déversements. 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.

Les surfaces utilisées pour entreposer les carcasses à la suite du pressage doivent également être aménagées de façon à protéger les sols, les eaux de surface et les eaux souterraines. La protection des sols et des eaux souterraines doit être assurée par des surfaces étanches (béton ou tout autre moyen équivalent) de façon à éviter que des eaux ou des matières contaminées ne soient mises en contact avec le sol et que celles-ci entraînent la migration de contaminants vers les eaux souterraines. Des mesures équivalentes, permettant d'atteindre les mêmes objectifs de protection des sols et des eaux, pourront faire l'objet d'une évaluation au cas par cas.

Il est recommandé de ne pas presser en cas de pluie, sauf si la presse est placée en dessous d'un toit, pour éviter d'avoir à gérer des eaux de ruissellement contaminées. Les eaux de nettoyage et les déversements de même que les eaux de ruissellement de l'aire de pressage et de l'aire d'entreposage des carcasses, s'il y a lieu, doivent être gérés comme il est décrit au point 6.2. Des matériaux absorbants et des outils pour la récupération des déversements en cas d'un accident doivent être disponibles sur la place.

À noter que des [Lignes directrices pour encadrer les activités des presses mobiles](#) peuvent être consultées sur le site Internet du MDDELCC.

6.5 Aire d'entreposage des carcasses des VHU chez le déchiqueteur de métaux

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. C'est pourquoi dans le [Règlement sur l'entreposage des 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 cinq 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.

À noter que les exigences de la présente section devraient également être appliquées pour l'entreposage du « fluff » généré après le déchiquetage des métaux.

6.6 Gestion des eaux huileuses

Le nettoyage des aires de travail, des aires d'entreposage et des pièces souillées par des huiles et des 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 traditionnel. 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.

6.6.1 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 minimum. 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 nécessite de faibles quantités d'eau normalement traitables par les séparateurs d'huile usuels, si aucun savon n'est utilisé.

6.6.2 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 traditionnels 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, 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 des 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 des 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.

Le promoteur devra réaliser un programme de suivi de la qualité des rejets et procéder à l'échantillonnage annuel des eaux à la sortie du séparateur d'huile, notamment pour les paramètres suivants : les [hydrocarbures pétroliers](#) (C₁₀-C₅₀), les [métaux](#), les [BTEX](#) (benzène, toluène, éthylbenzène, xylènes) et le [pH](#).

6.6.3 Autorisation d'un système de traitement des eaux huileuses

L'opération d'un système de traitement des eaux huileuses est une activité susceptible de contaminer l'environnement, donc l'entreprise doit obtenir un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. 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 analyser.

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.

Le [Guide sur les séparateurs eau-huile](#) est une excellente référence à utiliser lors de l'installation de ce type d'équipement.

7. 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 sont soumises à 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 sont détaillées ci-dessous.

7.1 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;
- composantes électroniques (radio, GPS, ordinateur de bord, DVD, vidéo, etc.);
- coussins gonflables non déployés.

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.

7.1.1 Entreposage des MDR

Comme il a été mentionné au point 6.1, plusieurs matières dangereuses résiduelles sont produites lors du démantèlement d'un VHU. La présente section de même que les sections 7.1.2 à 7.1.15 expliquent les principales normes d'entreposage du [Règlement sur les matières dangereuses](#) (RMD) qui s'appliquent pour les MDR générées par le secteur du recyclage des VHU. Il est à noter que les MD ne sont pas admissibles à l'enfouissement tel qu'il est défini à l'article 4 du REIMR.

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 rédigé entre l'expéditeur et le destinataire. Ce contrat doit indiquer notamment la quantité de chaque catégorie de matières expédiées et indiquer 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.

L'obligation de conclure un contrat n'est pas applicable lorsque les MD sont expédiées à un lieu d'entreposage qui respecte les conditions indiquées au paragraphe 4° de l'article 118 du RMD. Ces conditions sont les suivantes :

- si la quantité de MDR entreposée est inférieure à 40 000 kg;
- si les MDR reçues ne proviennent pas d'un procédé industriel se trouvant dans l'annexe 3 du RMD;
- si ces matières ne contiennent pas de BPC ou ne sont pas contaminées par des BPC.

Un lieu d'entreposage respectant ces conditions n'est pas soumis à l'obligation d'obtenir un permis en vertu de l'article 70.9 de la LQE. Puisqu'il s'agit d'entreposage de MDR encadré par le RMD, un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE n'est pas requis.

D'après l'article 12 du RMD, lorsque les MDR 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. Cela n'est généralement pas le cas pour les entreprises de recyclage de VHU puisque celles-ci font normalement affaire avec un transporteur qui achemine les MDR vers un centre de transfert, et non vers un lieu d'élimination.

Champ d'application du RMD

Le champ d'application du RMD correspond à la section 1 du chapitre IV du RMD, 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 au moyen d'un certificat d'autorisation (art. 22 de la LQE) que pourront être fixées des exigences, basées sur celles qui sont 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.

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, les composants contenant du mercure, l'antigel et le lave-glace. Par contre, les récipients vides contaminés de même que les réservoirs de propane ou de gaz naturel visés par 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 les 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 que ceux-ci risquent d'être endommagés par la machinerie. Cet article permet également de s'assurer que les MDR soient 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.

Entreposage dans un conteneur

Lorsque l'entreposage des MDR s'effectue à l'intérieur d'un conteneur, celui-ci doit respecter les exigences des articles 47 à 49 du RMD, notamment que :

- tout conteneur doit être conçu et fabriqué pour permettre un transport sans danger;
- tout conteneur doit être dégagé du sol afin de faciliter son inspection.

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 2 000 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 précisent les exigences pour les réservoirs souterrains. Si des huiles usées, 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.

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.

7.1.2 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, ne sont pas visés par les normes d'entreposage du RMD. Depuis le 1^{er} avril 2007, la réglementation visant les équipements pétroliers ainsi que les opérations reliées à son application ont été transférées à la [Régie du bâtiment du Québec](#).

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.

7.1.3 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. Ces types d'huiles usées 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.

L'entreposage des huiles usées récupérées dans les entreprises de secteur du recyclage des véhicules hors d'usage est régi par le RMD.

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 RMD, soit avant le 1^{er} 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. À noter que le [Règlement sur la récupération et la valorisation des huiles usagées, des contenants d'huile ou de fluide et des filtres usagés](#) est en vigueur depuis le 1^{er} octobre 2004. Ce règlement oblige 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 usagés, en vue de leur valorisation. À noter que, depuis le 29 juin 2011, le [Règlement sur la récupération et la valorisation de produits par les entreprises](#) encadre toutes les applications de l'approche de responsabilité élargie des producteurs au Québec et remplace donc le Règlement sur la récupération et la valorisation des huiles usagées, des contenants d'huile ou de fluide et des filtres usagés.

7.1.4 Antigel

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 système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail ([SIMDUT](#)); de ce fait, le RMD interdit son rejet dans l'environnement. Pour s'assurer que les réfrigérants puissent être drainés de façon maximale, les contrôles de température devraient être placés pour donner le maximum de chaleur dans le VHU.

Comme l'antigel usé devient souvent contaminé par des traces de carburant, des particules de métaux lourds, tels que du plomb, et des composés organiques, tels que le benzène, le tetrachlorobenzène et le trichloréthylène, 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.

L'antigel fait partie des nouvelles matières visées par le [Règlement sur la récupération et la valorisation de produits par les entreprises](#). En vertu de ce règlement, un système devra donc être mis en place d'ici juillet 2012 pour récupérer l'antigel usé de même que les contenants vides. Ces mesures favoriseront la récupération et une bonne gestion de cette matière.

7.1.5 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.

7.1.6 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.

Selon une revue publiée en avril 2009¹, les batteries provenant de véhicules motorisés sont les produits ayant le taux de récupération le plus élevé de tous les produits vendus aux États-Unis. Le polypropylène de l'extérieur de la batterie est recyclé pour fabriquer un nouveau contenant à batterie. Le plomb est recyclé en plaque de plomb et autres pièces pour la batterie. L'acide de la batterie est soit neutralisé, soit traité avant son rejet ou transformé en sulfate de sodium, une poudre utilisée pour faire du détergent à lessive, du verre ou pour la fabrication de textile.

1. Référence : Waste-Age, Profiles in Garbage – Lead-Acid Batteries, Chaz Miller, avril 2009.

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 placées dans un contenant ne peuvent être entreposées à l'extérieur, à moins d'être placées dans un conteneur ou sous un abri.

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.

7.1.7 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, des analyses ont démontré que les filtres, même après pressage, renferment encore suffisamment d'huile pour être considérés comme une MDR.

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

Le [Règlement sur la récupération et la valorisation des huiles usagées, des contenants d'huile ou de fluide et des filtres usagés](#) est en vigueur depuis le 1^{er} octobre 2004. Ce règlement oblige 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 usagée, en vue de leur valorisation. À noter que, depuis le 29 juin 2011, le [Règlement sur la récupération et la valorisation de produits par les entreprises](#) encadre toutes les applications de l'approche de responsabilité élargie des producteurs au Québec et remplace donc le Règlement sur la récupération et la valorisation des huiles usagées, des contenants d'huile ou de fluide et des filtres usagés.

7.1.8 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 antiblocages, dans les systèmes de suspension active, dans certains phares à haute intensité et dans les sondes des coussins gonflables.

Tous les véhicules ne contiennent pas des interrupteurs contenant du mercure. En général, on peut dire que les modèles d'automobiles américaines antérieurs à 2003 en contiennent pour l'éclairage. Les modèles d'automobiles importés manufacturés avant 1992 peuvent contenir des interrupteurs contenant du mercure pour l'éclairage et également des modules pour les freins ABS contenant du mercure.

Le site Internet « [End of Life Vehicle Solutions Corporation](#) » donne plusieurs informations intéressantes sur les composants contenant du mercure, notamment la procédure à suivre pour les retirer du VHU de même que la liste des modèles d'automobiles fabriqués avec des composants contenant du mercure.

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

Plusieurs nouvelles mesures mises de l'avant permettent également d'envisager une meilleure gestion du mercure comme MDR. En effet, depuis 2008, il existe un programme national de récupération des composants renfermant du mercure, [ElimiMercure](#), piloté par le groupe Summerhill Impact, anciennement la Fondation Air pur. Ce programme fournit les contenants pour entreposer les interrupteurs contenant du mercure et assure la récupération et la gestion de ces contenants, et ce sans frais pour le recycleur. Ce programme devrait permettre d'augmenter le pourcentage d'entreprises retirant cette MDR des carcasses des VHU.

7.1.9 Réfrigérant des systèmes d'air climatisé

Le [Règlement sur les halocarbures](#) est entré en vigueur le 23 décembre 2004; celui-ci remplace le Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone. Contrairement au précédent règlement, ce règlement s'applique aux recycleurs de pièces d'autos et de camions. De plus, il vise davantage de substances réfrigérantes, dont les HFC-134a, souvent utilisées dans les véhicules automobiles pour la climatisation.

Le recycleur doit respecter ce règlement. Il doit posséder l'équipement et la formation nécessaires pour récupérer lui-même les réfrigérants ou les faire récupérer par un tiers autorisé à le faire.

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 puisque ce sont des matières dangereuses, selon l'article 4 du [Règlement sur les halocarbures](#). Par conséquent, ils ne peuvent être émis dans l'environnement.

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. Lorsque les travaux sont effectués par un tiers, les inspecteurs des directions régionales devraient demander des factures ou des contrats attestant de la transaction pour s'assurer que les réfrigérants ne sont pas simplement libérés dans l'atmosphère. D'ailleurs, ce règlement exige la tenue d'un registre.

Si les halocarbures récupérés n'ont pu être valorisés par le recycleur, ceux-ci doivent être retournés chez le fournisseur ou à toute entreprise de vente en gros d'halocarbures. Une étiquette doit être apposée sur le contenant de récupération approprié pour indiquer le type d'halocarbure dont il s'agit. De plus, le contenant ne doit pas renfermer plus d'un type d'halocarbure. Si les conditions ci-dessus ne sont pas respectées, il incombe à celui qui a récupéré l'halocarbure de l'acheminer à un endroit susceptible de le valoriser ou de l'éliminer.

7.1.10 Composantes électroniques

Les composantes électroniques ont les propriétés d'une matière lixiviable étant donné leur contenu en métaux lourds, notamment le plomb, le mercure ou le cadmium. Ces composantes doivent donc être gérées comme une MDR.

À noter que les composantes électroniques sont visées par le [Règlement sur la récupération et la valorisation des produits par les entreprises](#). Les entreprises produisant ces composantes avaient jusqu'en juillet 2012 pour mettre en place des programmes pour permettre la récupération de celles-ci.

7.1.11 Coussins gonflables non déployés et pré-tendeurs de ceinture de sécurité

Le combustible utilisé pour permettre le déploiement des coussins gonflables et des pré-tendeurs de ceinture de sécurité 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. Il est recommandé que ces coussins soient déployés selon la procédure de déploiement que vous retrouverez à la page 32 d'un document préparé par l'ARPAC intitulé « [Procédures de Démontage de Véhicule](#) ».

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.

Les coussins gonflables non déployés retirés des VHU doivent être entreposés à l'abri des intempéries. À noter qu'il est strictement interdit de vendre ou d'installer des coussins gonflables reconstruits et qu'il est également interdit de vendre ou d'installer des coussins gonflables recyclés, sauf exceptions, comme le précise le [communiqué de la Société de l'assurance automobile du Québec \(SAAQ\)](#).

Il est possible d'utiliser un [coussin gonflable frontal recyclé](#), à condition qu'il provienne de l'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions (ARPAC). Il est aussi possible de [réutiliser un module de commande électronique de coussin gonflable](#), à condition qu'il ait été reprogrammé par l'entreprise REA-7 et qu'il soit réinstallé dans son véhicule d'origine.

7.1.12 Solvants usés

Les solvants utilisés pour le nettoyage des pièces ont les propriétés d'une MDR et ils doivent être gérés comme tels 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.

7.1.13 Absorbants contaminés

Les absorbants utilisés pour récupérer les produits pétroliers ou toute autre MD sont considérés comme des MDR. Ils doivent donc être pris en charge par une firme spécialisée. Ils ne doivent absolument pas être placés dans la carcasse du VHU avant que celle-ci ne soit pressée.

7.1.14 Résidus de sablage au jet de sable

Une caractérisation est nécessaire pour déterminer s'il s'agit d'une matière dangereuse puisque les résidus générés par le nettoyage de pièces métalliques peuvent être considérés comme des MDR en raison de leur contenu en métaux, notamment en arsenic, plomb, chrome et cadmium. S'il est démontré que les résidus de jet de sable sont des MDR, ceux-ci doivent être gérés comme tels. Si ces résidus ne sont pas des MDR, ils peuvent être éliminés dans un lieu d'enfouissement tel que défini dans le REIMR qui est entré en vigueur le 19 janvier 2006.

7.1.15 Boues des systèmes de traitement des eaux huileuses

À moins que des analyses soient faites pour démontrer le contraire, les boues accumulées dans le décanteur ou dans le système de traitement des eaux, en raison de leur contenu en hydrocarbures pétroliers, doivent être considérées comme une MDR. 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.

7.2 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 roues et connecteurs de batterie (plomb);
- des carcasses;
- de vieux moteurs et des pièces contaminés par des hydrocarbures;
- des réservoirs de carburant vides;

7.2.1 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 l'enfouissement et l'incinération des matières résiduelles. Il faut également récupérer le pneu de la roue de secours.

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 s'est terminé au cours de l'année 2012. La Société québécoise de récupération et de recyclage (RECYC-QUÉBEC) gère, depuis 1996, le [Programme québécois de gestion intégrée des pneus hors d'usage](#). À noter que ce programme pour la gestion des pneus hors d'usage générés annuellement sera transféré sous peu à l'industrie selon le principe de responsabilité élargie des producteurs, comme c'est le cas pour d'autres produits qui ont des conséquences néfastes sur l'environnement.

Il est à noter que l'entreposage de pneus usés, mais qui peuvent 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.

Il est important que les pneus soient retirés du VHU avant le déchiquetage de la carcasse puisque les pneus hors d'usage ne sont pas acceptables dans les lieux d'enfouissement.

7.2.2 Pesées de roues et connecteurs de batteries

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. Il ne faut pas oublier de retirer également les pesées de plomb de la roue de secours.

Ces matières résiduelles doivent être entreposées dans un contenant permettant une récupération facile par l'entreprise qui les prendra en charge. Les pesées de roues 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 MR. Par exemple, l'entreposage sous un abri, comme il est recommandé dans le règlement, permet de limiter le lessivage des contaminants par les précipitations.

7.2.3 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 par une MDR. Les carcasses de VHU vidangées de leurs fluides et des autres matières dangereuses ne sont donc pas considérées comme des matières dangereuses.

Les exigences concernant l'entreposage des carcasses de VHU avant et après pressage se trouvent aux sections 6.1 et 6.5 respectivement.

7.2.4 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 7.1.1.2 devraient être utilisées pour l'entreposage de ces MR non dangereuses. Par exemple, l'entreposage sous un abri, comme il est recommandé dans le RMD, permet de limiter le lessivage des contaminants par les précipitations.

7.2.5 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 7.1.1 devraient être utilisées pour l'entreposage de ces matières résiduelles. Par exemple, l'entreposage sous un abri, comme il est recommandé dans le RMD, permet de limiter le lessivage des contaminants par les précipitations.

8. LE BRUIT

8.1 Aspect légal

L'article 20 de la Loi sur la qualité de l'environnement prohibe l'émission de « tout contaminant² 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 MDDELCC a établi des critères d'acceptabilité et des méthodes d'évaluation applicables aux « sources fixes » dont font partie les entreprises de recyclage de VHU. Ces critères et ces méthodes se trouvent dans un document intitulé *Note d'instructions 98-01 sur le bruit* que l'on peut consulter sur le site Internet du MDDELCC.

Même lorsqu'il existe une réglementation municipale qui s'applique au bruit émis par un site de gestion des VHU, le MDDELCC s'assurera, lors de l'analyse d'une demande d'autorisation, que les critères de la Note d'instructions 98-01 sont respectés, à moins que la réglementation municipale assure une protection équivalente ou supérieure.

8.2 Généralités

Le bruit produit par l'exploitation des entreprises de recyclage de VHU peut causer des nuisances parfois sérieuses au voisinage. 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 du problème du bruit de l'environnement associé à son projet. Dans le cas d'un site existant qui ne respecte pas les critères d'acceptabilité de la Note d'instructions 98-01 ou toute autre condition prévue par tout document officiel (tel le certificat d'autorisation), l'exploitant est tenu de prendre toutes les mesures techniques ou technologiques, connues et réalisables, afin de réduire les impacts sonores et de respecter ses engagements.

La suite de cette section énumère des conseils généraux pour réduire les impacts sonores et améliorer le confort acoustique des collectivités. Toutefois, pour résoudre des problèmes acoustiques pointus ou complexes, il est recommandé de consulter des experts ou des spécialistes reconnus et expérimentés.

8.3 Mesures d'ordre général pour limiter les impacts sonores

Le choix du site devrait tenir compte de l'emplacement des zones sensibles et de leur catégorie de zonage, de l'existence de zones tampons, des niveaux de bruit initial³ ainsi que 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 il y aura d'atténuation sonore due à la distance. 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. : proximité

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

3. Le bruit initial est le bruit total avant toute modification d'une situation existante.

d'un secteur industriel ou commercial, d'une autoroute, etc.), les critères à respecter pourraient être moins contraignants. Il est aussi possible de tirer avantage des accidents de terrain, tels les vallons, les monticules ou les zones de végétation afin de faire obstacle à la propagation du son.

L'emplacement des bâtiments ou des ateliers peut être choisi 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 possible à la propagation du bruit. Sur ce dernier point, la construction de barrières acoustiques peut être nécessaire dans certains cas. Rappelons que les critères sont plus sévères pendant la nuit, c'est-à-dire entre 19 h et 7 h. Si des activités nocturnes ne peuvent être évitées, il convient de les limiter au minimum et de les contenir entre 19 h et 22 h, afin de protéger la période de sommeil.

8.4 Mesures particulières d'atténuation sonore

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

8.4.1 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 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 d'autres outils bruyants sont utilisés, il convient de faire le travail dans un atelier dont les portes sont maintenues fermées.

8.4.2 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 se trouver le plus loin possible des zones sensibles.

8.4.3 La manutention

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 produit : 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. Les alarmes de recul devraient être sélectionnées et calibrées de façon à limiter leur niveau sonore tout en respectant les normes de sécurité au travail (CSST).

9. 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 qui ne sont pas 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 provoquer une contamination de l'environnement.

Il est à noter que les entreprises du secteur du recyclage des véhicules hors d'usage doivent respecter diverses normes d'emplacement, notamment celles de la [Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables](#). De plus, elles doivent être situées à au moins :

- 30 mètres de tout ouvrage de captage;
- 60 mètres de la limite des inondations de récurrence de deux ans ou de la ligne des hautes eaux d'un lac ou d'un cours d'eau à débit régulier ou intermittent.

À noter qu'une attention spéciale doit être apportée pour éviter le plus possible d'établir ou d'agrandir une entreprise de recyclage sur un terrain en dessous duquel se trouve une nappe libre ayant un potentiel aquifère élevé. Il existe « un potentiel aquifère élevé » lorsqu'il peut être soutiré en permanence, à partir d'un même puits de captage, au moins 25 m³ d'eau par heure. Il est également interdit d'établir une entreprise de ce type en milieu humide et elle doit être située à au moins 60 mètres d'un tel milieu. On entend par milieu humide : un étang, un marais, un marécage et une tourbière.

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 dans les articles 7 à 10 du [Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement](#).

Les demandes de CA doivent être accompagnées d'une étude de caractérisation du terrain (sols et eaux souterraines et de surface) dans les cas où le Ministère dispose d'informations indiquant qu'une contamination du lieu a migré hors du terrain ou qu'il y a des impacts manifestes sur l'environnement ou sur la santé.

Ces informations peuvent provenir des interventions effectuées auprès de ces entreprises en vertu du programme d'intervention environnementale chez les entreprises de recyclage de VHU. Celles-ci peuvent également provenir de données sur les sols, l'eau souterraine ou l'eau de surface de terrains avoisinants ou du secteur. La présence de puits contaminés, l'évidence d'hydrocarbures dans un égout et l'écoulement de contaminants sur les sols, dans un fossé ou un cours d'eau sont des exemples de cas où une étude de caractérisation doit accompagner la demande de CA.

Lorsque de nouvelles infrastructures sont prévues au-dessus d'une formation hydrogéologique de classe I ou II (source irremplaçable, actuelle ou potentielle d'eau de consommation), des mesures de contrôle de la qualité de l'eau pourront être prises grâce à l'aménagement de puits de surveillance par souci de prudence et de diligence. À titre de référence, l'annexe V des [Lignes directrices sur l'industrie du bois de sciage](#) peut être consultée.

Avant d'ériger une nouvelle structure permanente, une caractérisation des sols devrait être réalisée pour vérifier l'état des sols et, selon le cas, il pourra s'ensuivre une réhabilitation du secteur. Dans le cas où le Ministère est mis au courant qu'un exploitant prévoit ériger une telle structure, il doit informer ce dernier que la partie du terrain visé devrait être caractérisée et, au besoin, décontaminée, sachant qu'au moment de la cessation de l'activité visée par règlement le terrain devra être caractérisé au complet et, le cas échéant, décontaminé en application de l'article 31.51 de la LQE. Si une nouvelle structure permanente est construite sur des sols contaminés, le propriétaire ne pourra plus invoquer l'impraticabilité technique pour se soustraire à la réhabilitation du terrain à la fin de l'exploitation.

Tous les travaux de caractérisation doivent être effectués en conformité avec le [Guide de caractérisation des terrains](#) publié par le Ministère en place au moment de la réalisation des travaux.

Rappelons que le Ministère doit, avant de délivrer un CA, s'assurer que l'émission, le dépôt, le dégagement ou le rejet de contaminants dans l'environnement seront conformes à la loi et aux règlements.

Il est à noter que les normes d'emplacement pour les entreprises du secteur relèvent maintenant des municipalités. La vérification du respect de celles-ci sera faite lors de l'étude de la demande de CA.

9.1 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;
- systèmes de traitement des eaux huileuses.

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.

9.2 Entreprises existantes

Chacune des entreprises doit être évaluée afin de vérifier si elle est assujettie à l'obligation d'obtenir un certificat d'autorisation. Ainsi, 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 2 décembre 1993, sont exclues de cette obligation selon l'article 2-d) du Règlement sur l'administration de la loi qui a été remplacé par le Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Cela implique qu'un certificat d'autorisation est obligatoire seulement si la construction de l'entreprise ou le début des activités de celle-ci est postérieur au 1^{er} décembre 1993. Toutefois, même si le début des activités du lieu est antérieur au 2 décembre 1993, l'obligation d'obtenir un CA s'applique dans le cas d'une modification des activités, après le 1^{er} décembre 1993, notamment l'augmentation du nombre de VHU traités.

La procédure pour la reconnaissance administrative de droits d'exploitation sans CA (« droits acquis ») à l'égard des entreprises de recyclage des VHU doit s'inspirer des principes de traitement que l'on retrouve dans le domaine des carrières et des sablières. Pour se prévaloir de ces droits, l'exploitation de l'entreprise doit avoir débuté avant l'entrée en vigueur du Règlement sur l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, soit le 2 décembre 1993.

À noter que le Ministère ne reconnaît pas les droits acquis. Celui qui prétend avoir des droits d'exploitation sans CA a la responsabilité d'en prouver l'existence et ces droits doivent s'appuyer sur des documents clairs et précis. Dans le cas des entreprises de recyclage des VHU, le demandeur devra prouver qu'il effectuait le recyclage des VHU sur le lieu visé avant le 2 décembre 1993 et qu'aucune modification n'a été apportée à son activité depuis cette date.

9.3 Autres permis et autorisations

Tout exploitant d'un site de véhicules hors d'usage doit obtenir les autorisations et les permis requis, conformément aux règlements municipaux, provinciaux et fédéraux qui s'y appliquent.

L'exploitant qui demande un certificat d'autorisation ou un permis en vertu de la LQE doit aussi obtenir un certificat du greffier ou du secrétaire-trésorier de la municipalité où se trouve le site. S'il s'agit d'un territoire non organisé, le demandeur doit obtenir auprès de la municipalité régionale de comté un certificat confirmant que le projet ne contrevient à aucun règlement municipal.

De plus, pour faire le commerce de véhicules routiers mis au rancart, de pièces provenant de ces véhicules ou de carcasses de véhicules, l'entreprise doit être titulaire d'un [permis de commerçant et recycleur de véhicules routiers](#), délivrée par l'Office de la protection du consommateur. Le titulaire d'un [permis de commerçant et recycleur de véhicules routiers](#) a également l'obligation de tenir un [registre](#) sur des pièces et des véhicules achetés ou vendus. C'est la Société de l'assurance automobile du Québec qui exige la tenue de ce [registre du recycleur](#).

À noter que chaque lieu où s'effectue du pressage de carcasses de véhicules hors d'usage doit être encadré par un CA en vertu de l'article 22 de la LQE.

10. PRÉVENTION ET INTERVENTION CONCERNANT LES REJETS ACCIDENTELS DANS L'ENVIRONNEMENT

10.1 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 II.

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.

10.2 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, on peut joindre, en tout temps, l'équipe d'intervention d'Urgence-Environnement du Ministère en composant sans frais le numéro 1 866 694-5454. La liste des bureaux des directions régionales du Ministère se trouve sur le [site Internet du MDDELCC](#).

10.3 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 neige 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](#) peut servir de document de référence, bien que leur gestion ne soit pas assujettie à ce règlement.

11. POLITIQUE DE PROTECTION DES SOLS ET DE RÉHABILITATION DES TERRAINS CONTAMINÉS

11.1 Introduction

Au cours des dernières années, la LQE a été modifiée et des règlements ont été adoptés au Québec en vue de résoudre les problèmes de contamination des terrains. Le nouveau cadre juridique contribue à la mise en œuvre de certaines sections de la [Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés](#) publiée en 1998.

Les éléments du nouveau cadre juridique sont :

- la ["Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains"](#);
- le [Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains](#);
- le [Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés](#);
- le [Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés](#).

Les établissements de la récupération et du démontage d'automobiles sont tous assujettis à la LQE et à ces règlements.

11.2 Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains

Les objectifs de la loi sont :

- d'améliorer la connaissance de l'état des terrains contaminés au Québec;
- de favoriser la réhabilitation de ces terrains et leur réutilisation sécuritaire;
- d'obliger les entreprises, lors de leur fermeture définitive, à caractériser leur terrain et à soumettre un plan de réhabilitation au ministre dans les cas où les normes de contamination sont dépassées;
- d'obliger les entreprises visées à exercer un suivi de la qualité des eaux souterraines lorsque des sources de pollution risquent de contaminer une prise d'eau potable située à proximité (la récupération et le démontage d'automobiles en sont exclus);
- d'exiger l'inscription au Registre foncier d'un avis de contamination lorsque des contaminants sont présents dans un terrain au-delà des normes;
- d'exiger l'inscription au Registre foncier d'un avis de restriction d'utilisation lorsque des contaminants sont laissés dans le terrain au-delà des normes, à la suite d'une évaluation des risques et des impacts;
- d'informer les citoyens concernés par l'état de contamination du terrain lorsqu'il est prévu de changer l'utilisation du terrain et que des contaminants y sont laissés au-delà des normes prescrites;
- de conférer aux municipalités le rôle de constituer une liste des terrains contaminés situés sur leur territoire;

- d'exiger le recours à un expert lors de l'émission d'un permis de construction ou de lotissement relatif à un terrain contaminé inscrit sur cette liste;
- de préciser le pouvoir d'ordonnance du ministre pour obliger la caractérisation d'un terrain ou sa réhabilitation.

Il est de plus en plus fréquent, surtout en milieu urbain, de donner une deuxième vie aux anciens terrains industriels ou commerciaux en les réutilisant, soit pour y exercer une tout autre activité industrielle ou commerciale, soit 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 a été pratiquée durant un certain temps une activité industrielle ou commerciale susceptible de contaminer les sols et les eaux souterraines, dont la récupération et le démontage d'automobiles (mentionnée dans le Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains comme étant « Grossiste-Distributeur de pièces et d'accessoires d'occasion pour véhicule automobile », code SCIAN 41531), 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 Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains exige qu'une intervention soit réalisée avant sa réutilisation.

11.3 Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains

Ce [règlement](#) rend applicables plusieurs dispositions de la Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains. Il définit les secteurs d'activités industrielles et commerciales qui sont visés, les valeurs limites acceptables pour certains contaminants, les circonstances où un contrôle de la qualité de l'eau souterraine doit être réalisé et le contenu du secteur en question (la récupération et le démontage d'automobiles en sont exclus).

Par ailleurs, les activités reliées aux VHU sont listées dans l'annexe III du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains, Q-2, r.18.1.01, vis-à-vis les codes SCIAN 41531 Grossistes-distributeurs de pièces et d'accessoires d'occasion pour véhicules automobiles et 41811 Grossistes-distributeurs de métaux recyclables. En conséquence, depuis le 27 mars 2003, l'exploitant de ces activités est assujéti à l'article 31.52 de la LQE et doit aviser son voisin si les valeurs limites réglementaires de l'annexe II (correspondant aux critères C de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés) de ce règlement ont dépassé la limite de la propriété. Il doit aussi aviser son voisin s'il y a un risque sérieux de migration hors du terrain des contaminants susceptibles de compromettre un des usages de l'eau. De plus, l'exploitant devra, en vertu de l'article 31.51 de la LQE, procéder à la caractérisation du terrain dans les six mois suivant la cessation définitive de l'activité et peut-être devoir réhabiliter le terrain. L'exploitant devra aussi se soumettre aux dispositions de l'article 31.53 de la LQE s'il prévoit changer l'utilisation du terrain, c'est-à-dire procéder à la

caractérisation du terrain. En d'autres mots, les recycleurs grossistes et les déchiqueteurs doivent, lors de la cessation ou d'un changement d'activité, effectuer une caractérisation de leur terrain et soumettre leur plan de réhabilitation au ministre pour mettre en œuvre les mesures nécessaires afin de protéger la santé humaine et l'environnement.

11.4 Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés

Ce [règlement](#) fixe les conditions et les prohibitions applicables à l'aménagement, à l'agrandissement et à l'exploitation des lieux servant à l'enfouissement des sols contaminés, de même que les conditions applicables à leur fermeture et à leur suivi post-fermeture.

Lors de travaux de réhabilitation d'un terrain, le propriétaire d'une entreprise de récupération et de démontage d'automobiles peut envisager, parmi les moyens de gestion disponibles, l'enfouissement des sols contaminés excavés. La connaissance du contenu de ce règlement permet de prendre une décision éclairée quant aux exigences et aux responsabilités d'une telle gestion.

11.5 Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés

Ce [règlement](#) fixe les conditions de stockage des sols contaminés excavés ailleurs que sur le terrain d'origine de ces sols ou sur le lieu de leur contamination. Il fixe aussi les conditions et les prohibitions applicables aux lieux de stockage des sols destinés à la valorisation et aux centres de transfert servant pour le stockage temporaire de sols contaminés excavés en vue de leur traitement dans un lieu autorisé pour une décontamination totale ou partielle.

11.6 Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés

Le volet « Protection » de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés incite les entreprises industrielles et commerciales à réaliser leurs activités en évitant de contaminer leur terrain tout au long de leur exploitation.

Ce volet recommande aux entreprises réalisant une activité industrielle ou commerciale inscrite dans la « Politique » (annexe 1, utilisation 1), et qui ont commencé leur exploitation après le 11 juin 1998, qu'elles effectuent une caractérisation du terrain avant leur implantation. Cette caractérisation permet, d'une part, de s'assurer que la qualité du terrain est compatible avec l'usage prévu et, d'autre part, de préciser l'état initial (teneur de fond) du terrain. La politique recommande aussi à ces entreprises de réaliser et de maintenir un programme de surveillance de la qualité des eaux souterraines et de surface, principalement aux endroits où il y a des équipements à risque pour toute la durée de l'exploitation. Actuellement, les mécanismes du marché auxquels adhèrent la plupart des prêteurs hypothécaires font en sorte qu'une caractérisation environnementale du terrain est généralement exigée avant une vente, l'octroi d'un prêt ou un refinancement afin de protéger l'investissement.

À l'aide du *Guide de bonnes pratiques pour la gestion des véhicules hors d'usage*, le Ministère désire surtout sensibiliser les propriétaires d'entreprises de récupération et de démontage d'automobiles à procéder à l'évaluation de la conformité environnementale de leur terrain **en cours d'exploitation**. Le Ministère désire aviser les propriétaires d'entreprises de récupération et de démontage d'automobiles de ne pas attendre que se produise un impact manifeste à l'environnement ou bien qu'il y ait réutilisation du terrain contaminé avant de procéder à l'évaluation de sa conformité environnementale. Il n'y a aucun avantage à réagir à une situation d'urgence ou à une ordonnance du ministre. Le Ministère préconise plutôt d'acquérir 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 sa contamination.

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 du sol en place et des eaux souterraines et de surface de même qu'à la présence de matières résiduelles. La caractérisation du terrain permet de vérifier si l'activité, de la façon dont elle est pratiquée, a un impact négatif manifeste sur l'environnement ou bien contamine le terrain.

La caractérisation vise notamment à prélever sur la propriété des échantillons de sols, d'eaux souterraines et de surface et de matières résiduelles 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 normes réglementaires, soit avec les concentrations initiales notées avant l'exploitation.

Le Ministère a publié le [Guide de caractérisation des terrains](#) (MENV 1999 et réédité en 2003 pour satisfaire les exigences de la nouvelle section IV.2.1 de la LQE). Il est fortement recommandé de s'y conformer et de faire exécuter la caractérisation par une firme spécialisée dans ce domaine.

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 activité industrielle 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 effectués les travaux 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.

En cas de contamination du terrain au-delà des normes réglementaires, les méthodes d'exploitation doivent être modifiées immédiatement afin que cesse toute source d'émission de contaminants dans les sols et les eaux de surface et souterraines. Une caractérisation « exhaustive » du terrain doit être réalisée dans le but de parfaire la qualité des renseignements qui pourront mener ultérieurement à des travaux de réhabilitation du terrain. Une telle étude est exigée lors de la cessation définitive de l'activité ou lorsqu'il est projeté de réutiliser un terrain où a eu lieu une telle activité pour un autre usage.

Il est fortement recommandé et souhaitable de ne pas attendre à la dernière minute (ex. : fermeture ou vente) pour réaliser la caractérisation exhaustive du terrain. Pour ce faire, le *Guide de caractérisation des terrains* (MENV 1999 et réédité en 2003) cité précédemment contient toutes les informations à cet effet.

Par exemple, les travaux de réhabilitation peuvent consister en l'excavation des sols et la gestion de ceux-ci dans des lieux d'enfouissement autorisés ou en l'utilisation de technologies de traitement *in situ* (sur les sols non excavés), sur place (sur les sols excavés et sur le terrain en voie de réhabilitation) ou hors site (excavation et transport) dans des centres de traitement autorisés.

Un propriétaire de terrain peut également opter pour des mesures de gestion du risque autres que la décontamination conforme aux critères génériques d'usage. La mise en place de mesures de confinement, de contrôle et de suivi (C.C.S passives ou actives) ou de mesures restrictives doit préalablement être approuvée par le ministre et le plan de réhabilitation doit être accompagné d'une évaluation des risques toxicologiques et écotoxicologiques et des impacts causés à l'eau souterraine.

Dans tous les cas de réhabilitation de terrains contaminés, un rapport de réalisation de fin des travaux doit être transmis au Ministère dans les meilleurs délais.

12. CONCLUSION

Un entreposage des MDR conforme aux normes du RMD 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.

Conformément au programme d'intervention environnementale chez les entreprises de recyclage de VHU, tous les recycleurs de VHU ont été visités. Les correctifs à leurs activités se poursuivront au-delà du programme. Tout nouveau recycleur de pièces doit obtenir un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, ce qui assurera une exploitation de ces nouvelles entreprises selon le *Guide de bonnes pratiques pour la gestion des véhicules hors d'usage* produit par le ministère du Développement durable, de l'environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour encadrer ce secteur d'activité.

Le retrait encore plus important des MD contenues dans les véhicules avant le pressage et le déchiquetage devrait également entraîner une diminution additionnelle de la concentration des contaminants contenus dans les résidus de déchiquetage d'automobiles (« fluff »). Depuis le début des campagnes annuelles d'échantillonnage de ces résidus en 2003, on observe une diminution de leur concentration en plomb et de leur contenu en huiles et graisses.

Plusieurs développements permettent également d'envisager une meilleure gestion du mercure comme MDR. En effet, depuis 2008, il existe un programme national de récupération des composantes renfermant du mercure, ÉlimiMercure, piloté par le groupe Summerhill Impact, anciennement la Fondation Air pur. Ce programme fournit les contenants pour entreposer les interrupteurs contenant du mercure et assure leur récupération et leur gestion, sans frais pour le recycleur. Il devrait permettre d'augmenter le pourcentage d'entreprises retirant cette MDR des carcasses des VHU.

De plus, en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, le ministère de l'Environnement du Canada exige l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard des rejets de mercure provenant des interrupteurs dans les véhicules traités par les aciéries⁴. Ces plans de prévention visent à informer les recycleurs de VHU sur les mécanismes de récupération des interrupteurs dans les VHU.

La nouvelle réglementation sur la responsabilité élargie des producteurs est un outil additionnel qui favorisera la réduction du volume de résidus de déchiquetage d'automobiles, de même que la diminution de contaminants dans celui-ci, en ciblant la récupération de nouvelles composantes des VHU, telles que le matériel électronique.

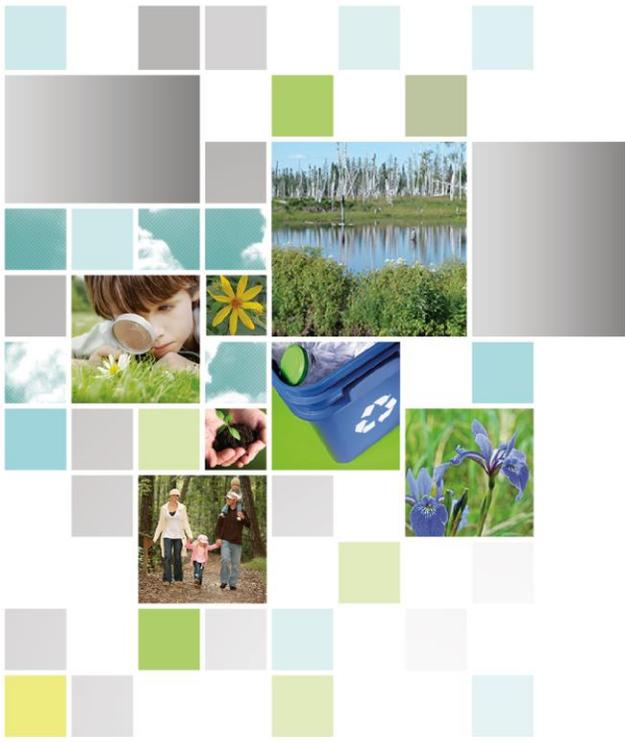
⁴ http://publications.gc.ca/collections/collection_2008/canadagazette/SP2-1-141-52.pdf

La [Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec](#) permet notamment aux intervenants du milieu du recyclage de VHU d'agir en concertation afin de mettre en place des actions pour favoriser un recyclage maximal des composantes du VHU.

Ces initiatives, alliées aux actions de sensibilisation et de contrôle du ministère du Développement durable, de l'environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, permettent d'accroître la récupération et le recyclage dans ce secteur d'activité, d'améliorer les pratiques de gestion et de protéger l'environnement.

13. RÉFÉRENCES

1. [Best management practices for managing used antifreeze at vehicle repair facilities](#) by Florida Department of Environmental Protection, mai 2012.
2. Draft wisconsin mercury sourcebook : automotive page 173, [Mercury use : automotive sector](#).
3. Florida, "[An Environmental Compliance Workbook for Automotive Recyclers](#)", novembre 2006.
4. [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 et University of Tennessee Center for Clean Products and Clean Technologies (Gary Davis, Rajive Dhingra, Lori Kincaid), janvier 2001.
5. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=uriserv%3A121225>
6. [Management of End-of-life vehicles \(ELVs\) in Ontario](#) – Report, proceedings and draft recommendations of the RCO Roles and Responsibilities forum, 28 avril 1999.
7. [Depolluting End-of-Life Vehicles - Guidance for Authorised Treatment Facilities](#).
8. [Recycling and Reuse: End-of Life-Vehicles and Extended Producer Responsibility: European Union Directive](#).
9. [Compliance Self-Audit Checklist](#).
10. [End of life vehicle solutions – Educational material](#).



***Développement durable,
Environnement et Lutte
contre les changements
climatiques***

Québec 