Code de pratique national
pour les entreprises de recyclage de véhicules qui participent au Programme national de mise à la ferraille de véhicules

Créé pour Environnement Canada
par l'Automotive Recyclers of Canada

MARS 2010

Catalogage avant publication de Bibliothèque et Archives Canada

Code de pratique national pour les entreprises de recyclage de véhicules
qui participent au Programme national de mise à la ferraille de véhicules
[ressource électronique].

Publ. aussi en anglais sous le titre: National Code of Practice for automotive recyclers
participating in the National Vehicle Recycling Program.
Monographie électronique en format PDF.
Également publ. en version imprimée.
ISBN 978-1-100-93978-0
No de cat.: En88-3/2010F-PDF

1. Automobiles--Mise à la ferraille--Aspect de l'environnement--Canada.
2. Automobiles--Mise à la ferraille--Politique gouvernementale--Canada.
3. Déchets dangereux--Canada--Gestion. 4. Programme national de mise à la ferraille de
véhicules (Canada). I. Canada. Environnement Canada II. Automotive Recyclers of Canada

TD195 S36 N3714 2010 363.72'88 C2010-980072-9

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre de l'Environnement, 2010.

TABLE DES MATIÈRES

1.0 INTRODUCTION 01

2.0 BÉNÉFICES PRÉVUS 03

2.1 ENVIRONNEMENTAUX 03

2.2 BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX 03

3.0 DÉFINITIONS 05

4.0 CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES 07

4.1 IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DES LIQUIDES ET DES SOLIDES PROVENANT DES VÉHICULES 07

4.1.1 Réfrigérants 07

4.1.2 Huile, antigel et autres liquides dangereux 08

4.1.3 Plomb 08

4.1.4 Pneus 08

4.1.5 Mercure 08

4.1.6 Batteries au nickel et au lithium 09

4.2 RÉUTILISATION DE PNEUS, DE BATTERIES ET DE PIÈCES USAGÉS DE HAUTE QUALITÉ 10

4.3 RECYCLAGE DES MATIÈRES 10

5.0 RÉSUMÉ DES EXIGENCES LÉGALES ET AUTRES 11

5.1 LOIS FÉDÉRALES 11

5.2 LOIS PROVINCIALES ET TERRITORIALES 12

5.3 PROGRAMMES ENVIRONNEMENTAUX POUR L'INDUSTRIE 13

5.3.1 Québec 13

5.3.2 Ontario 15

5.3.3 Alberta 15

5.3.4 Colombie-Britannique 15

5.4 ADMINISTRATIONS LOCALES 16

6.0 CODE DE PRATIQUE 17

6.1 RÉUTILISATION ET REVENTE 17

6.2 ADMINISTRATION 17

6.2.1 Registres 17

6.2.2 Formation 17

6.2.3 Conformité 18

6.3 DÉVERSEMENTS 18

6.3.1 Fuites 18

6.3.2 Déversements mineurs 18

6.3.3 Déversements majeurs 19

6.4 MATIÈRES DANGEREUSES 19
6.4.1 Huile usée 19
6.4.2 Antigel usé 20
6.4.3 Réfrigérants 20
6.4.4 Autres liquides 20
6.4.5 Plomb et accumulateurs au plomb usés 20
6.4.6 Pneus 21
6.4.7 Mercure 21
6.4.8 Sols, boues et matières absorbantes contaminés 21
6.4.9 Batteries hybrides 22
6.5 AIRES DE TRAITEMENT DES ENTREPRISES DE RECYCLAGE DE VÉHICULES 22
6.5.1 Aire de réception 22
6.5.2 Aire de démontage 22
6.5.3 Aire d'entreposage des carcasses 23
6.5.4 Aire d'écrasement 23
6.5.5 Aire d'entreposage des pièces humides 23
6.5.6 Aire d'entreposage des liquides dangereux 24
6.6 ÉQUIPEMENT ET INFRASTRUCTURE 24
6.6.1 Trousses d'intervention en cas de déversement 24
6.6.2 Séparateurs huile-eau 24
6.6.3 Réservoirs à solvants 25
6.6.4 Nettoyeurs à pression 25
6.6.5 Équipement 25
6.7 EAUX DE RUISSELLEMENT 25
6.8 ENTREPRISES DE RECYCLAGE DE MÉTAL 26
7.0 BÉNÉFICES DU CODE DE PRATIQUE NATIONAL 27
7.1 RÉGLEMENTATION 27
7.2 RÉDUCTION DES COÛTS D'EXPLOITATION 27
7.3 FINANCE 27
7.4 DIMINUTION DES RESPONSABILITÉS ENVIRONNEMENTALES 28
7.5 SOUTIEN CONTINU 28
ANNEXE : LOIS ET RÈGLEMENTS FÉDÉRAUX SUR L'ENVIRONNEMENT 29

1.0 INTRODUCTION

Ce code de pratique national s'adresse aux entreprises de recyclage de véhicules qui participent au Programme national de mise à la ferraille de véhicules – Adieu Bazou/Retire Your Ride. Il a été conçu pour fournir aux entreprises de recyclage des renseignements et des outils pertinents afin d'éviter que les matières dangereuses contenues dans les véhicules en fin de vie utile ne contaminent l'eau, la terre ou l'air durant et après leur processus de recyclage.

Bien que le Code de pratique national ait été élaboré pour le programme Adieu Bazou/Retire Your Ride, il est basé sur les exigences légales existantes en matière de déchets dangereux provenant de véhicules en fin de vie utile. Ainsi, ce code peut être appliqué à TOUS les véhicules qui sont démontés ou recyclés.

Ce Code de pratique national vise trois objectifs :

- présenter les exigences légales et obligatoires avant, pendant et après le processus de recyclage et promouvoir les pratiques de gestion exemplaires dans l'industrie;
- promouvoir la prévention de la pollution et la règle des 3 R (réduire, réutiliser, recycler) de l'industrie de la récupération des véhicules afin de diminuer l'incidence écologique du secteur automobile;
- s'assurer de mettre en œuvre un ensemble cohérent de pratiques tenant compte des lois et des règlements fédéraux, provinciaux et municipaux, ainsi que promouvoir la gérance de l'industrie.

Près de 20 millions de véhicules personnels sont enregistrés au Canada. De ce nombre, environ 3 millions sont des véhicules de l'année 1995 ou des années antérieures. Ces vieux véhicules n'ont pas été conçus pour respecter les normes plus strictes d'aujourd'hui sur les émissions contribuant au smog et produisent donc 19 fois plus de pollution atmosphérique que les véhicules fabriqués après 2004.

C'est pourquoi le gouvernement du Canada, sous l'intendance d'Environnement Canada, appuie le Programme national de mise à la ferraille de véhicules, un programme environnemental qui récompense les conducteurs canadiens qui retirent de la circulation leurs vieux véhicules hautement polluants et ce, de leur propre initiative.

Pour faire en sorte que les vieux véhicules hautement polluants sont démontés et recyclés conformément aux normes environnementales d'aujourd'hui, le Programme national de mise à la ferraille de véhicules collabore avec l'Automotive Recyclers of Canada à la mise sur pied d'un réseau d'entreprises de recyclage de véhicules ayant bénéficié d'une formation adéquate et qui sont disposées à adopter le Code de pratique national dans leurs activités quotidiennes.

Les entreprises de recyclage de véhicules qui participent au Programme national de mise à la ferraille de véhicules doivent comprendre et respecter le Code de pratique national et démontrer qu'elles s'y conforment.

Le mandat d'Environnement Canada est de prévenir la pollution et de protéger la santé et le bien-être de l'environnement naturel. Environnement Canada et ses partenaires comptent sur tous les intervenants pour qu'ils contribuent au succès du Programme national de mise à la ferraille de véhicules en démontant et en recyclant adéquatement les vieux véhicules afin d'éviter les dommages à l'environnement.

L'Automotive Recyclers of Canada a élaboré ce code de pratique national au nom d'Environnement Canada.

2.0 BÉNÉFICES PRÉVUS

Le Programme national de recyclage de véhicules offre une variété de bénéfices environnementaux, économiques et sociaux.

2.1 Environnementaux

Le gouvernement du Canada a pour objectif que les conducteurs mettent à la ferraille de leur propre initiative au moins 50 000 véhicules par année dans l'ensemble du Canada. Le recyclage de l'acier de ces 50 000 véhicules mis à la ferraille annuellement dans le cadre du Programme national permettra d'économiser environ 125 000 tonnes de dioxyde de carbone par année, puisque du point de vue de la consommation d'énergie, il est plus efficace de fabriquer des produits à partir d'acier recyclé que de produire de l'acier neuf à partir de minerai de fer.

De plus, le Programme national de mise à la ferraille de véhicules permettra de faire en sorte que les matières dangereuses suivantes soient récupérées et recyclées de façon adéquate au lieu d'être rejetées dans l'environnement, où elles pourraient causer des dommages :

- 250 000 litres d'huile et de lubrifiants;
- 150 000 litres d'antigel;
- 1 million de kilogrammes de plomb;
- 250 000 pneus;
- 50 000 litres de liquide lave-glace;
- 6 500 kilogrammes de liquide frigorigène équivalent à environ 16 250 tonnes de dioxyde de carbone;
- 50 kilogrammes de mercure.

Ces chiffres sont des estimations.

2.2 Bénéfices économiques et sociaux

Même si un véhicule a atteint la fin de sa vie utile, beaucoup de ses composants peuvent être revendus ou réutilisés, comme les pneus, les batteries et les pièces. De plus, des matières premières comme le cuivre, le plomb, l'aluminium peuvent être recyclées.

De nombreux Canadiens peuvent également profiter du fait qu'ils ont accès à des pièces bon marché pour réparer leur véhicule.

Dans le cadre du Programme national de recyclage de véhicules, les pièces de moteur ne peuvent être réutilisées ou revendues. Voir la section 6.1 pour de plus amples renseignements.

3.0 DÉFINITIONS

Aire de démontage désigne une aire couverte disposant d'un confinement secondaire où les pièces humides et les matières dangereuses sont retirées.

Broyeur désigne un appareil mécanique mobile ou stationnaire qui écrase ou aplatit les carcasses avant leur transport.

Carcasse désigne un véhicule en fin de vie utile dont les matières dangereuses ont été retirées et dont le numéro d'identification du véhicule (NIV) a été rapporté aux autorités provinciales ou territoriales responsables du retrait de son enregistrement.

Confinement secondaire désigne un récepteur ou contenant imperméable conçu pour retenir 110 % du volume maximum de matières dangereuses liquides entreposé dans un contenant primaire ou 25 % du volume maximum de déchets liquides dangereux entreposé, le plus important de ces deux volumes prévalant.

Contenant primaire désigne toute pièce ou contenant renfermant des matières dangereuses liquides.

Entreprise de recyclage de véhicules désigne toute personne ou entreprise commerciale qui écrase, aplatit ou démolit pour en recueillir les pièces plus de cinq véhicules en fin de vie utile pendant une période de douze mois.

Matières dangereuses comprennent, sans s'y limiter, les matières suivantes (solides, liquides ou gazeuses) :

- huiles, graisses, solvants, liquides de frein, carburants et autres hydrocarbures liquides;
- ingrédients actifs contenus dans l'antigel et le liquide lave-glace;
- réfrigérants;
- accumulateurs au plomb, poids en plomb dans les pneus, câbles d'accumulateurs au plomb;
- pneus;
- interrupteurs au mercure;
- sols, matières absorbantes et autres solides (par ex., boues) contenant des matières dangereuses.

Pièce humide désigne une pièce contenant ou ayant contenu des matières dangereuses liquides ou une pièce scellée qui fuit. Les pièces suivantes, lorsqu'elles sont vides, ne sont pas comprises :

- réservoirs d'essence vidés et dont la pompe a été retirée;
- contenants de liquide lave-glace;
- récipients de trop-plein du radiateur;
- maîtres-cylindres de frein et mécanismes de servodirection.

Pièce scellée désigne une pièce contenant des matières dangereuses liquides qui est scellée et qui ne fuit pas. Les pièces suivantes sont comprises :

- différentiels;
- amortisseurs.

Plan d'eau désigne les milieux d'eau douce (par ex., fossé ou cours d'eau, tel que défini par les lois provinciales), d'eau souterraine (p. ex., aquifère) ou les milieux marins situés sur le terrain de l'entreprise de recyclage, adjacents au terrain ou sous le terrain. Ne s'applique pas aux eaux de ruissellement ou aux eaux stagnantes situées sur le terrain.

Technicien autorisé en élimination de réfrigérants désigne toute personne ayant suivi avec succès un programme de formation sur l'élimination des réfrigérants (CFC, HCFC et HFC) approuvé par Environnement Canada.

Transporteur autorisé désigne une entreprise de transport détenant un permis du gouvernement de la province ou du territoire pour transporter des déchets ou des matières dangereuses solides ou liquides de l'installation de recyclage de véhicules à l'installation de traitement ou de recyclage adéquate. Une copie du permis accordé au transporteur par la province ou le territoire pour transporter des huiles usées doit être conservée sur place.

Véhicule en fin de vie utile désigne un véhicule qui a été donné pour être recyclé dans le cadre du programme.

4.0 CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

Les 3 R (réduire, réutiliser et recycler) sont les principes directeurs de la gestion environnementale.

Dans le contexte du Code de pratique national, les 3 R sont établis selon une hiérarchie, c'est-à-dire que la réduction correspond à la plus haute priorité, suivie de la réutilisation, puis du recyclage :

- la réduction (ou prévention) des matières dangereuses rejetées dans l'environnement;
- la réutilisation de pneus, de batteries et de pièces de bonne qualité;
- le recyclage des matières résiduelles de véhicules – principalement des métaux.

Les trois sections suivantes décrivent l'intégration des 3 R dans le Programme Adieu Bazou/ Retire Your Ride et le Code de pratique national.

4.1 Impacts sur l'environnement des liquides et des solides provenant des véhicules

Les véhicules en fin de vie utile contiennent une variété de substances qui peuvent être dangereuses pour l'environnement si elles ne sont pas gérées et recyclées adéquatement. Vous trouverez ci-dessous un résumé de l'impact que ces contaminants peuvent avoir sur l'environnement.

4.1.1 Réfrigérants

Dans les systèmes de climatisation des véhicules, on retrouve en général des liquides frigorigènes comme le HFC-1 34a (1,1,1,2-tétrafluoroéthane) et, dans une moindre mesure, le CFC-1 2 (dichlorodifluorométhane), connu sous le nom de R-1 2 ou fréon-1 2.

Le CFC-1 2 était couramment utilisé dans les systèmes de climatisation des véhicules avant 1996. Son utilisation a été interdite en raison de sa contribution importante à l'appauvrissement de la couche d'ozone stratosphérique qui entoure la Terre. La couche d'ozone stratosphérique joue un rôle important pour filtrer les ondes ultraviolettes UVB nocives. Il est généralement reconnu qu'une augmentation du rayonnement UVB peut entraîner le cancer de la peau et une augmentation de l'ozone troposphérique, et que ces deux facteurs constituent des risques importants pour la santé humaine. Une augmentation des rayons UVB peut également avoir un impact sur la croissance des plantes sur terre et du phytoplancton dans l'eau.

Le CFC-1 2 est un puissant gaz à effet de serre. Son potentiel de réchauffement planétaire est de 10 900. Autrement dit, l'émission d'un kilogramme de CFC-1 2 équivaut à émettre 10,9 tonnes de dioxyde de carbone.

Depuis 1996, le HFC-1 34a a remplacé le CFC-1 2 dans les appareils de climatisation parce qu'il ne contribue pas à l'appauvrissement de la couche d'ozone; toutefois, le HFC-1 34a est également un important gaz à effet de serre.

Son potentiel de réchauffement planétaire est de 1 180, ce qui signifie que l'émission d'un kilogramme de HFC-1 34a équivaut à émettre 1,18 tonne de dioxyde de carbone.

Puisque le Programme national de mise à la ferraille de véhicules vise principalement les véhicules de l'année 1995 ou des années antérieures, une grande partie des véhicules munis de systèmes de climatisation devraient contenir du CFC-1 2. La gestion des réfrigérants par les entreprises de recyclage de véhicules constitue donc une composante importante du Code de pratique national.

4.1.2 Huile, antigel et autres liquides dangereux

Les liquides dangereux comprennent l'huile usée, le carburant, les autres lubrifiants, l'antigel, le liquide de frein, les solvants et le liquide lave-glace. Si ces liquides dangereux ne sont pas retirés, ils pourraient contaminer les sols et l'eau, ce qui compromet les sources d'alimentation en eau potable et l'habitat des poissons.

4.1.3 Plomb

Il existe trois sources principales de plomb dans les véhicules en fin de vie utile : les accumulateurs au plomb, les têtes de câbles d'accumulateurs et les poids dans les pneus. Les accumulateurs au plomb contiennent également de l'acide chlorhydrique concentré et sont dangereux pour l'environnement et pour la sécurité des travailleurs.

Le plomb est un composé toxique qui, s'il n'est pas géré adéquatement, peut contaminer le sol et les eaux souterraines. La population est exposée au plomb principalement en respirant de l'air ou en ingérant de la nourriture, de l'eau, du sol ou de la poussière contaminés au plomb. Même de petites quantités de plomb peuvent être nocives, en particulier pour les bébés, les jeunes enfants et les femmes enceintes. Les symptômes d'une exposition à long terme à de faibles niveaux de plomb sont moins apparents mais sont tout de même graves. On retrouve fréquemment des cas d'anémie et des dommages au système nerveux qui peuvent affaiblir les fonctions mentales. Parmi les autres symptômes, on peut noter la perte d'appétit, les douleurs abdominales, la constipation, la fatigue, l'insomnie, l'irritabilité et les maux de tête. Une exposition excessive prolongée, par exemple dans un milieu industriel, peut affecter le fonctionnement des reins.

4.1.4 Pneus

Les pneus en tant que tels ne constituent pas une menace pour l'environnement. Toutefois, un incendie de pneus peut avoir des impacts significatifs sur la qualité de l'air, de la terre et de l'eau. Les piles de pneus constituent également un excellent terrain de reproduction pour les moustiques qui peuvent être porteurs du virus du Nil occidental.

4.1.5 Mercure

Les interrupteurs des lumières d'appoint situées sous le capot et dans le coffre arrière des voitures, les systèmes de freinage antiblocage et les produits d'équilibrage des roues peuvent contenir de petites quantités de mercure.

Les effets sur la santé du mercure élémentaire varient en fonction de la durée et du type d'exposition. Par exemple, si une personne avalait accidentellement

du mercure élémentaire liquide provenant d'un thermomètre brisé, son corps n'absorberait que très peu de mercure. Par contre, si la personne respirait la vapeur de ce déversement de mercure, son corps l'absorberait plus facilement, ce qui pourrait lui causer des problèmes de santé. À de fortes concentrations, la vapeur de mercure peut endommager la bouche, les voies respiratoires et les poumons et peut même entraîner la mort par insuffisance respiratoire.

Une quantité d'à peine 0,07 milligramme de mercure peut être nocive pour les humains. Le mercure est particulièrement toxique pour les jeunes enfants et les femmes en âge de procréer parce qu'il inhibe le développement du cerveau et du système nerveux.

Le mercure peut contaminer les sols et les masses d'eau et compromet la qualité de l'air lors du déchiquetage des carcasses de véhicules par les recycleurs ou les fabricants d'acier. Si les interrupteurs au mercure ne sont pas retirés avant l'acheminement à une entreprise de recyclage de l'acier, le mercure qu'ils contiennent peut être rejeté dans l'air au moment du déchiquetage du véhicule. De plus, un gramme de mercure, soit la quantité contenue dans un interrupteur, mélangé uniformément à un bassin d'eau douce, peut contaminer jusqu'à 3,8 millions de litres d'eau en amenant la concentration en mercure au-dessus des limites sécuritaires pour la protection de la vie aquatique (0,26 microgramme de mercure par litre d'eau).

4.1.6 Batteries au nickel et au lithium

Bien que les véhicules concernés par le Programme national de recyclage de véhicules ne soient pas des véhicules hybrides récents, le Code de pratique national inclut les batteries hybrides à titre de guide général pour les entreprises de recyclage et de démontage de véhicules.

Une cellule au nickel-métal-hydrure (NiMH) est similaire à une cellule au nickel-hydrogène. La batterie NiMH utilise un alliage absorbant l'hydrogène comme électrode négative au lieu du cadmium. Comme pour les cellules au nickel-cadmium (NiCd), l'électrode positive correspond à du nickel oxyhydroxide (NiOOH).

Le nickel est un métal omniprésent qui peut être toxique dans l'environnement lorsqu'il est présent en fortes concentrations. Tous les aliments et l'eau contiennent du nickel, et le corps humain est généralement capable d'assurer la régulation du niveau de nickel par l'entremise des processus d'excrétion normaux. La majorité du nickel industriel est recyclé en raison de la récupération relativement facile de ce métal et de sa valeur élevée.

Les batteries au lithium-ion constitueront vraisemblablement la prochaine génération de batteries de véhicules parce qu'elles sont plus puissantes que les batteries NiMH et NiCD. La cathode contient du lithium et l'anode est fait d'un type de carbone poreux. En fonctionnement normal, les ions positifs de lithium passent dans l'électrolyte non aqueux et le diaphragme en direction de la cathode de carbone. Pendant le processus de charge, la réaction opposée se produits.

Les études portant sur les effets du lithium sur l'environnement sont minimales. Par conséquent, on ne connaît pas vraiment bien l'impact du lithium sur l'environnement.

4.2 Réutilisation de pneus, de batteries et de pièces usagés de haute qualité

La réutilisation de pneus, de batteries et de pièces de véhicules est également une considération environnementale importante. Les pneus et les accumulateurs au plomb provenant de véhicules de l'année 1995 ou des années antérieures peuvent être réutilisés sur les véhicules des années ultérieures.

De plus, des pièces comme les alternateurs, les pare-brise et les phares peuvent faire défaut ou se briser. Plutôt que de fabriquer de nouvelles pièces, la réutilisation de pièces est plus économique pour le consommateur et permet de différer cette fabrication. Par conséquent, la réutilisation des pièces provenant de véhicules en fin de vie utile peut être bénéfique pour l'environnement. Veuillez prendre note qu'il existe une exception à la politique de réutilisation – le Programme Adieu Bazou/ Retire Your Ride n'autorise pas la réutilisation de pièces de moteurs installés sur des véhicules de l'année 1995 ou des années antérieures (voir la section 6.1 pour de plus amples renseignements).

4.3 Recyclage des matières

Le recyclage des métaux provenant de véhicules en fin de vie utile offre des bénéfices environnementaux parce que l'empreinte écologique des produits recyclés (notamment les métaux) est moins importante que celle des produits inutilisés.

Les métaux comme le plomb des accumulateurs au plomb, des masselottes d'équilibrage de roues et des bornes de batterie, le fer (comme l'acier), l'étain dans le câblage, l'aluminium des roues et des composants de moteur, ainsi que les métaux de terres rares des convertisseurs catalytiques sont les principaux métaux récupérés dans les véhicules.

Le recyclage du caoutchouc des pneus est également important. Les programmes de gestion des pneus en place à l'échelle du Canada produisent du caoutchouc granulaire qui est utilisé dans une variété de produits spéciaux comme des pistes d'athlétisme, des tapis et de l'asphalte.

Le recyclage du plastique récupéré des véhicules en fin de vie utile est limité en raison du prix peu élevé du plastique recyclé et l'élément composite des plastiques utilisées dans les véhicules – les plastiques composites sont plus difficiles à recycler en raison des différents types de plastiques qu'ils contiennent.

5.0 RÉSUMÉ DES EXIGENCES LÉGALES ET AUTRES

Les entreprises de recyclage de véhicules qui participent au Programme national de mise à la ferraille de véhicules doivent respecter le présent code de pratique. Bien que le code lui-même ne soit pas prescrit par une loi ou un règlement donné, il tient compte d'une vaste gamme de politiques, de lois, de règlements et d'exigences.

Toute entreprise de recyclage de véhicules qui ne se conforme pas aux lois et règlements fédéraux, provinciaux, territoriaux ou locaux pourrait être tenue financièrement responsable de ses activités et pourrait s'exposer à des accusations fédérales en vertu de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses (1992),* de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* et de ses règlements connexes ou de la Loi sur les pêches.

C'est pourquoi il est important que les entreprises de recyclage de véhicules connaissent et comprennent les lois et les règlements qui gouvernent ce domaine d'activités et qu'ils respectent ce code de pratique.

5.1 Lois fédérales

Plusieurs lois fédérales ont une incidence sur le recyclage des véhicules :

- *Loi sur le transport des marchandises dangereuses (1992);*
- *Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999* (LCPE);
- *Loi sur les pêches*.

Dans le cadre de la LCPE, il existe quatre règlements qui touchent les entreprises de recyclage de véhicules :

- *Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone (1998)*;
- *Règlement fédéral sur les halocarbures (2003)*;
- *Règlement sur les mouvements interprovinciaux des déchets dan gereux* (2002);
- *Règlements sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dan gereuses* (2005).

De plus, le 29 décembre 2007, le ministre de l'Environnement a publié dans la *Gazette du Canada* un avis en vertu de la LCPE visant à obliger les fabricants automobiles et les aciéries à élaborer et à mettre en œuvre des plans de prévention de la pollution pour faire face aux rejets de mercure provenant des interrupteurs au mercure dans les véhicules en fin de vie utile traités par les aciéries. L'accent sera mis sur la récupération des interrupteurs au mercure des lumières d'appoint situées sous le capot et dans le coifre arrière des voitures ainsi que des systèmes de freinage antiblocage.

En plus des lois et règlements ci-dessus, les entreprises de recyclage de véhicules situées dans des réserves assujetties à la *Loi sur les Indiens* doivent respecter le *Règlement sur la destruction des déchets dans les réserves indiennes.* Ce règlement exige qu'un permis d'entreposage de déchets soit émis par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (ou par le conseil de bande, s'il a l'autorisation du ministre). Enfin, les entreprises de recyclage de véhicules situées dans des réserves assujetties à la *Loi sur les Indiens*

doivent respecter la politique sur la gestion des sites contaminés d'Affaires indiennes et du Nord Canada.

L'annexe comprend une explication plus détaillée des lois fédérales en matière d'environnement qui sont intégrées dans le présent code de pratique national.

5.2 Lois provinciales et territoriales

Toutes les provinces et tous les territoires gèrent les substances résiduelles dangereuses. Ce qui suit est un résumé des principales lois des provinces et des territoires :

Colombie-Britannique :	*Environmental Management Act*
Alberta :	*Environmental Protection and Enhancement Act*
Saskatchewan :	*Environmental Management and Protection Act, 2002*
Manitoba :	*Loi sur la manutention et le transport des marchandises dangereuses*
Ontario :	*Loi sur la protection de l'environnement*
Québec :	*Loi sur la qualité de l'environnement*
Nouveau-Brunswick :	*Loi sur l'assainissement de l'environnement*
Nouvelle-Écosse :	*Environment Act*
Île-du-Prince-Édouard :	*Environmental Protection Act*
Terre-Neuve-et-Labrador :	*Environmental Protection Act*
Yukon :	*Loi sur l'environnement*
Territoires du Nord-Ouest :	*Loi sur la protection de l'environnement*
Nunavut :	*Loi sur la protection de l'environnement*

De plus, quatre provinces exigent que les entreprises de recyclage de véhicules s'inscrivent auprès du gouvernement ou obtiennent un permis d'exploitation.

- À l'Île-du-Prince-Édouard, les entreprises de recyclage de véhicules sont régies par *la Automobile Junk Yards Act*.
- Au Québec, les entreprises de recyclage de véhicules qui ont démarré après le 2 décembre 1993, doivent obtenir un certificat d'autorisation émis par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en vertu de l'article 22 de *la Loi sur la qualité de l'environnement*. La même règle s'applique à toutes les entreprises qui décident de modifier leurs activités courantes. Le gouvernement du Québec a publié un guide pour aider les entreprises de recyclage de véhicules à obtenir les approbations réglementaires requises.
- En Colombie-Britannique, les entreprises de recyclage de véhicules et d'acier sont régies par *le Vehicle Dismantling and Recycling Industry Environmental Planning Regulation*. Le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique a publié un guide pour aider les entreprises de recyclage de véhicules à obtenir les approbations réglementaires requises. Pour obtenir de plus amples renseignements sur ce guide, consultez le site www.env.gov.bc.ca/epd/industrial/regs/vehicle/index.htm#1.
- En Nouvelle-Écosse, les parcs de récupération commerciaux d'une superficie de 0,25 hectare ou plus doivent obtenir une approbation du ministère de l'Environnement de la province.

La plupart des provinces et des territoires ne considèrent pas les entreprises de recyclage de véhicules comme des installations de gestion des déchets et n'exigent pas qu'ils obtiennent un numéro d'identification de consignateur ni une approbation d'exploitation. Ces exemptions s'expliquent principalement par le fait que la quantité de matières dangereuses récupérée par ces entreprises pendant une période de 30 jours se situe sous le seuil d'enregistrement fixé par chaque province ou territoire.

Enfin, la plupart des provinces et territoires gèrent les substances résiduelles dangereuses de façon semblable. L'ensemble des provinces et des territoires partagent la même approche sur les points suivants :

- Les liquides dangereux doivent être stockés de façon sûre et sécuritaire, transportés vers les installations de recyclage par des entreprises détenant un permis et faire l'objet d'un manifeste. Tout déversement au-delà des seuils précisés par chaque province ou territoire doit être signalé au programme d'urgence provincial ou territorial. Les matériaux récupérés doivent être recyclés ou raffinés par des entreprises de traitement des déchets pour créer de nouveaux produits.
- Les réfrigérants doivent être testés et retirés par un technicien qualifié.
- Les solides dangereux comme les sols contaminés et les produits contenant du plomb doivent faire l'objet d'un manifeste et être transportés par des entreprises détenant un permis. Les sols contaminés peuvent être soit éliminés dans un site d'enfouissement sécuritaire, soit récupérés en utilisant divers processus de décontamination. Les produits contenant du plomb doivent être recyclés pour créer de nouveaux produits.
- Les pneus usagés doivent être recyclés dans le cadre des programmes d'intendance provinciale. L'acier récupéré doit être recyclé et le caoutchouc récupéré doit être transformé en nouveaux produits.
- Les eaux de ruissellement ou les rejets dans l'environnement provenant des entreprises de recyclage de véhicules ou d'acier ne doivent avoir aucun impact sur les milieux aquatiques. Les niveaux des rejets sont généralement fixés par chaque province et territoire.

5.3 Programmes environnementaux pour l'industrie

Pour favoriser la conformité aux lois provinciales, plusieurs associations industrielles provinciales ont élaboré des codes de pratique, des programmes d'accréditation ou des pratiques de gestion exemplaires. Les pratiques de gestion exemplaires et les programmes d'accréditation ont été intégrés au Code de pratique national du Programme national de mise à la ferraille de véhicules pour assurer sa compatibilité avec les codes de pratique au niveau provincial.

Ce qui suit est un résumé des programmes des associations provinciales.

5.3.1 Québec

Le Québec a été une des premières provinces à exiger que les entreprises de recyclage de véhicules automobiles soient certifiées. Au Québec, les entreprises de recyclage qui ont démarré après le 2 décembre 1993 doivent obtenir un Certificat d'autorisation émis par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, conformément à l'article 22 de la *Loi sur la*

qualité de l'environnement. La même règle s'applique à toutes les entreprises qui décident de modifier leurs activités courantes.

Les entreprises qui font une demande de Certificat d'autorisation conformément à la *Loi sur la qualité de l'environnement* doivent aussi obtenir un certificat auprès du registraire ou du secrétaire trésorier de la municipalité où se trouve le site. Dans le cas d'un territoire non érigé en municipalité, le demandeur doit obtenir un certificat de la municipalité régionale de comté qui confirme que le projet respecte tous les règlements municipaux. De plus, pour pouvoir faire le commerce de véhicules routiers mis à la ferraille et de pièces détachées provenant de ces véhicules, l'entreprise doit détenir une License de commerçants-recycleurs émise par la Société de l'assurance automobile du Québec.

L'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions (ARPAC) est l'organisation la plus importante de la sorte au Québec avec 85 membres. Ces entreprises de recyclage de véhicules automobiles font l'objet d'une inspection annuelle. L'ARPAC se sert d'un guide détaillé intitulé *Guide de bonnes pratiques pour la gestion des véhicules hors d'usage* préparé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors des inspections pratiquées chezles entreprises de recyclage de véhicules automobiles.

L'inspection de l'ARPAC se concentre sur le prélèvement, l'entreposage et la gestion des matières dangereuses suivantes:

- les huiles usées
- les carburants
- l'antigel
- le liquide lave-glace
- les accumulateurs au plomb
- les filtres à huile
- les composantes renfermant du mercure
- le réfrigérant des systèmes d'air climatisé
- les coussins gonflables non déployés
- les solvants usés
- les absorbants contaminés
- les résidus de sablage au jet de sable
- les boues des systèmes de traitement des eaux huileuses
- les pesées de roue et connecteurs de batterie;
- les pneus
- les vieux moteurs et les pièces contaminées par des hydrocarbures
- les réservoirs de carburant vides

5.3.2 Ontario

La Ontario Automotive Recyclers Association a mis en œuvre un programme pour ses membres, O-CAR: the Ontario Certified Auto Recycler, lequel est appuyé par un code de pratique basé sur les lois de la province en matière d'environnement.

Le code de pratique ontarien aborde toutes les matières résiduelles dangereuses répertoriées dans le Programme national de recyclage de véhicules.

On peut obtenir plus de renseignements sur le programme OCAR à l'adresse suivante : http://oara.com/ocar.php.

5.3.3 Alberta

L'Automotive Recyclers and Dismantlers Association de l'Alberta a élaboré un guide exhaustif pour aider les entreprises de recyclage et de démontage de véhicules.

Ce guide propose des pratiques exemplaires pour gérer :

- le carburant (gazoline, diesel, propane);
- l'huile pour moteur;
- le liquide de transmission;
- le liquide de frein;
- le liquide de servodirection;
- l'antigel;
- le liquide du système de climatisation;
- les batteries;
- les pneus;
- les interventions et l'équipement en cas de déversement.

5.3.4 Colombie-Britannique

L'Automotive Recyclers' Environmental Association (AREA) a élaboré et mis en œuvre un code de pratique pour les entreprises de recyclage de véhicules qui tient compte de toutes les exigences réglementaires fédérales et provinciales.

En vertu du règlement *Vehicle Dismantling and Recycling Industry Environmental Planning Regulation* de la Colombie-Britannique, les entreprises de recyclage de véhicules doivent élaborer un plan de gestion environnementale qui :

- écrit la façon dont les matières dangereuses répertoriées à l'article 5 sont stockées, traitées, recyclées ou éliminées, conformément à l'*Environmental Management Act* et aux règlements applicables;
- définit les processus de gestion pour minimiser ou éliminer les rejets de déchets dans l'environnement et comprend un plan précisant les procédures à suivre en cas d'urgence;
- a été examiné et approuvé par un professionnel qualiflé.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le programme environnemental de l'AREA en Colombie-Britannique, consultez le site Web www.area-bc.ca.

5.4 Administrations locales

En plus des lois fédérales, provinciales et territoriales, il existe une gamme de règlements promulgués par les administrations locales pour satisfaire à leurs exigences en matière de planification de la gestion des déchets solides. Les entreprises de recyclage doivent connaître et respecter les règlements qui visent leurs activités. Les règlements administratifs en matière d'environnement sont en général axés sur :

- les matières non dangereuses comme le carton, le papier et les broussailles;
- les niveaux des rejets vers les égouts pluviaux ou les réseaux d'égouts;
- les exigences en matière d'esthétique ou de bruit.

6.0 CODE DE PRATIQUE

Le Code de pratique du Programme national de mise à la ferraille de véhicules est structuré par matière dangereuse, puis par aire de traitement.

6.1 Réutilisation et revente

Les entreprises de démontage et de recyclage de véhicules participant au Programme Adieu Bazou/Retire Your Ride devraient réutiliser les pneus, les batteries et les pièces de haute qualité lorsqu'il est économiquement possible de le faire.

Cependant, étant donné que le Programme national de recyclage de véhicules est conçu pour réduire les émissions nocives des vieux moteurs en retirant de façon permanente les vieux véhicules de la circulation, les entreprises de démontage et de recyclage de véhicules qui participent au programme ne doivent en aucun cas revendre :

- *les véhicules de l'année 1995 ou des années antérieures;*
- *les moteurs de véhicules de l'année 1995 ou des années antérieures;*
- *les pièces de moteurs de véhicules de l'année 1995 ou des années antérieures.*

De plus, le statut du numéro d'identification du véhicule (NIV) doit être modifié à « Irréparable, pièces seulement » ou à un statut semblable dans les délais prescrits par le ministère responsable des transports dans la province ou le territoire.

6.2 Administration

6.2.1 Registres

Les registres relatifs au transport de l'huile usée, de l'antigel usé et des accumulateurs au plomb ainsi qu'à l'établissement de manifestes à leur égard doivent être conservés sur place pendant deux ans.

Une copie du permis de l'entreprise de transport pour le transport d'huile usée, d'antigel, d'accumulateurs, de boues et de sols contaminés doit être conservée sur place.

Pour les provinces qui exigent le recours à des techniciens qualifiés en élimination de réfrigérants, les dossiers de ces techniciens doivent être conservés sur place pour un minimum de deux ou trois ans, selon la province.

6.2.2 Formation

Toutes les entreprises de recyclage de véhicules qui participent au Programme national de mise à la ferraille de véhicules doivent suivre le programme de formation offert dans le cadre du programme, soit en ligne, soit en personne. Ce programme de formation résume les exigences légales et opérationnelles du Programme national de mise à la ferraille de véhicules et propose des pratiques de gestion exemplaires pour aider les participants à améliorer constamment leur fonctionnement.

6.2.3 Conformité

Les entreprises de recyclage de véhicules qui participent au Programme national de mise à la ferraille de véhicules doivent obtenir l'autorisation des gestionnaires du programme avant d'accepter des véhicules à recycler et feront l'objet d'une vérification pour s'assurer qu'ils appliquent bien les pratiques établies par le code.

Les entreprises de recyclage autorisées doivent respecter les exigences particulières du Programme national de mise à la ferraille de véhicules et doivent s'engager à améliorer de façon constante leur performance environnementale.

6.3 Déversements

Dans le cadre des activités quotidiennes qui ont lieu dans leur cour, toutes les entreprises de recyclage de véhicules expérimentent des fuites et des déversements. Ces entreprises doivent toutefois prendre les mesures nécessaires pour prévenir les fuites et les déversements en formant leur personnel et en adaptant leurs activités. Le nettoyage des fuites et des déversements ainsi que l'élimination des sols contaminés et des matières absorbantes prennent du temps. La prévention des fuites et des déversements permet d'économiser du temps et de l'argent!

6.3.1 Fuites

Les fuites doivent être nettoyées de façon régulière et fréquente. Si la fuite se produit sur une surface imperméable, des matières absorbantes doivent être utilisées pour récupérer les liquides dangereux. Si la fuite se produit sur une surface perméable, il faut creuser le sol contaminé à l'aide d'une pelle.

Une entreprise de gestion des déchets détenant un permis de la province ou du territoire doit éliminer les matières absorbantes et les sols contaminés en les traitant en tant que déchets dangereux.

6.3.2 Déversements mineurs

Un déversement mineur est défini comme étant un petit volume de liquide dangereux qu'il n'est pas nécessaire de signaler aux autorités provinciales. Les déversements mineurs doivent être nettoyés immédiatement. Si le déversement mineur se produit sur une surface imperméable, des matières absorbantes doivent être utilisées pour contenir et récupérer les liquides dangereux. Si le déversement se produit sur une surface perméable, il faut creuser le sol contaminé à l'aide d'une pelle.

Il faut faire appel à une entreprise de gestion des déchets détenant un permis de la province ou du territoire pour éliminer les matières absorbantes et les sols contaminés en les traitant en tant que déchets dangereux.

Les employés doivent recevoir l'instruction d'aviser le propriétaire ou le gestionnaire s'ils découvrent ou causent un déversement mineur.

Les propriétaires et les gestionnaires doivent revoir l'efficacité de leurs procédures d'exploitation et de leurs procédures en cas d'urgence après chaque déversement.

6.3.3 Déversements majeurs

Les déversements majeurs (plus de 100 litres) doivent être signalés aux autorités provinciales ou territoriales et municipales. Si un déversement se produit dans un cours d'eau où vivent des poissons ou s'il cause des dommages à l'habitat des poissons, il doit également être signalé aux autorités fédérales.

Tous les efforts possibles doivent être faits pour contenir les déversements majeurs et éviter que des liquides dangereux ne s'échappent de l'établissement et pénètrent dans l'environnement. L'utilisation de bermes ou de systèmes de confinement secondaire constitue la meilleure méthode pour éviter que des déversements majeurs ne se répandent à l'extérieur du site.

Si un déversement majeur se produit sur une surface étanche, des matières absorbantes doivent être utilisées pour récupérer les liquides dangereux. Si le déversement se produit sur une surface perméable, il faut éliminer le sol contaminé d'une manière appropriée.

Il faut faire appel à une entreprise de gestion des déchets détenant un permis de la province ou du territoire pour éliminer les matières absorbantes et les sols contaminés en les traitant en tant que déchets dangereux.

Les employés doivent recevoir la formation nécessaire pour réagir à tout déversement et doivent avoir accès à de l'équipement de protection adéquat.

Les numéros de téléphone des ministères de l'Environnement de la province ou du territoire et les numéros de téléphone d'urgence de la municipalité doivent être affichés bien en vue et être facilement accessibles en cas d'urgence.

6.4 Matières Dangereuses

6.4.1 Huile usée

Un véhicule moyen contient environ 4 litres d'huile usée. La plupart des provinces et des territoires ont un programme de gestion de l'huile usée pour aider les entreprises de recyclage de véhicules à transporter et à recycler l'huile en toute sécurité.

- Tout déversement d'huile usée doit être nettoyé.
- Les envois d'huile usée doivent faire l'objet d'un manifeste (de même que d'un dossier de recyclage) si les quantités excèdent les seuils fixés par la province ou le territoire.
- L'huile usée doit être recyclée ou brûlée pour récupérer l'énergie dans une installation provinciale ou territoriale approuvée.
- Les registres relatifs au transport et à l'établissement de manifestes pour l'huile usée doivent être conservés sur place pendant deux ans.

- Les déversements majeurs doivent être signalés aux autorités provinciales/territoriales ou fédérales, selon les seuils de déclaration établis.
- L'huile usée dans les eaux de ruissellement ou les rejets d'un séparateur huile-eau doivent respecter les limites et les normes fixées par les autorités provinciales/territoriales/locales.

6.4.2 Antigel usé

L'antigel qui peut être revendu ou réutilisé n'est pas considéré comme un déchet et n'est pas assujetti aux articles du Code en matière d'établissement de manifestes et de tenue de registres.

- Tout déversement d'antigel usé doit être nettoyé.
- Les envois d'antigel usé doivent faire l'objet d'un manifeste (de même que d'un dossier de recyclage) si les quantités excèdent les seuils fixés par la province ou le territoire.
- Les registres relatifs au transport et à l'établissement de manifestes pour l'antigel usé doivent être conservés sur place pendant deux ans.
- Les déversements majeurs doivent être signalés au centre des urgences de la province ou du territoire.

6.4.3 Réfrigérants

Tous les véhicules en fin de vie utile munis d'un système de climatisation doivent être examinés pour déterminer la présence de réfrigérants et tous les réfrigérants doivent être retirés, conformément aux règlements provinciaux ou territoriaux qui s'appliquent à l'installation.

6.4.4 Autres liquides

Il existe plusieurs autres liquides (notamment le liquide de frein, le liquide de transmission, le liquide de servodirection, le liquide lave-glace) qui doivent être récupérés et recyclés.

- Le liquide lave-glace qui peut être revendu ou réutilisé n'est pas considéré comme un déchet et n'est pas assujetti aux exigences du Code en matière d'établissement de manifestes et de tenue de registres.
- Tous les liquides doivent être vidés dans l'aire de démontage.
- Le liquide lave-glace doit être retiré et devrait être proposé aux employés et aux clients, pour qu'ils s'en servent dans leurs véhicules.
- Les liquides de frein, de transmission et de servodirection doivent être retirés et mélangés à l'huile usée.

6.4.5 Plomb et accumulateurs au plomb usés

Les accumulateurs au plomb, les poids en plomb dans les pneus et les connecteurs de câbles d'accumulateurs sont les principales sources de plomb dans les véhicules en fin de vie utile.

- Les accumulateurs au plomb réutilisables devraient être revendus et réutilisés dans la mesure du possible.
- Il faut faire appel à une entreprise de transport autorisée pour les envois

d'accumulateurs au plomb usés et établir un manifeste (ou un dossier de recyclage ou son équivalent) si les autorités provinciales l'exigent.

- Les câbles d'accumulateurs au plomb doivent être retirés avant d'écraser la carcasse et ils doivent être recyclés.
- Les poids en plomb dans les pneus doivent être retirés avant d'écraser la carcasse et ils doivent être recyclés.
- Tous les produits contenant du plomb doivent être stockés dans des contenants primaires couverts. Ils peuvent être stockés à l'intérieur ou à l'extérieur.

6.4.6 Pneus

Il existe des pneus de différentes formes et de différentes tailles et ils peuvent être revendus s'ils ne sont pas trop usés.

- On ne doit jamais stocker plus de 1 000 pneus en pile à un moment donné.
- Les pneus usés doivent être retirés avant de déchiqueter la carcasse.
- Les pneus usés doivent être acheminés à une installation de recyclage adéquate pour y être traités
- Les poids en plomb doivent être retirés des jantes.
- Les pneus miniatures et les pneus de rechange doivent être traités de la même façon que les pneus.

6.4.7 Mercure

On retrouve souvent des interrupteurs au mercure dans les lumières d'appoint situées sous le capot et dans le coffre arrière des voitures, de même que dans certains systèmes de freinage antiblocage.

Les fabricants d'automobiles importées et nord-américaines ont arrêté d'utiliser des interrupteurs au mercure au milieu des années 90 et en 2003, respectivement.

Les entreprises de recyclage de véhicules doivent être inscrites au programme ÉlimiMercure ou à un programme équivalent.

6.4.8 Sols, boues et matières absorbantes contaminés

Toutes les entreprises de recyclage de véhicules accumulent un assortiment de matières contaminées par de l'huile, des lubrifiants ou de l'antigel.

- Les boues, les sols contaminés et les matières absorbantes (y compris les chiffons) qui sont saturés d'huile, d'antigel ou d'autres liquides dangereux doivent être stockés dans des contenants primaires couverts et bien étiquetés.
- Les boues, les matières absorbantes et les sols contaminés peuvent être stockés ensemble si la réglementation provincial le permet.
- Il faut faire appel à une entreprise de transport autorisée pour se débarrasser des boues, des matières absorbantes et des sols contaminés.

6.4.9 Batteries hybrides

Même si on ne retrouve pas de batteries hybrides dans les véhicules de l'année 1995 ou des années antérieures, les entreprises de recyclage de véhicules devraient vendre les batteries hybrides ou les retourner au concessionnaire local et recevoir un dépôt de reprise pour les métaux précieux que ces batteries contiennent. Le concessionnaire local fournira également de l'information de sécurité importante sur le débranchement et le retrait des batteries hybrides.

6.5 Aires de traitement des entreprises de recyclage de véhicules

Cette section présente le Code de pratique basé sur les différentes aires de traitement d'une entreprise de recyclage de véhicules typique. Puisque certaines entreprises de recyclage de véhicules n'écrasent pas les carcasses ou ne les stockent pas sur place, les articles du Code de pratique à ce sujet ne s'appliquent pas à elles.

6.5.1 Aire de réception

L'aire de réception est l'endroit où les véhicules sont stationnés en attendant d'être acheminés à l'aire de démontage pour y être traités.

- Toute fuite ou déversement doit être nettoyé et les sols contaminés doivent être éliminés en tant que déchets dangereux.
- Les matières absorbantes et les sols contaminés par une fuite d'huile doivent être éliminés en tant que déchets dangereux.
- Les eaux de ruissellement de l'aire de réception ne doivent pas être contaminées.
- La surface ne doit pas obligatoirement être pavée – elle peut être perméable.
- Il faut vérifier la présence de fuites dans tous les véhicules dès leur arrivée.

6.5.2 Aire de démontage

L'aire de démontagne est l'endroit où les liquides et les pièces humides sont retirés.

- Cette aire doit avoir une surface imperméable (en général en béton).
- Cette aire doit être couverte pour éviter que les précipitations se mêlent aux déversements et aux fuites.
- Cette aire doit être suffisamment élevée pour éviter d'être inondée lors de précipitations normales.
- Les matières absorbantes et les chiffons contaminés par de l'huile doivent être éliminés en tant que déchets dangereux.

L'essence peut être éliminée à l'extérieur de l'aire de démontage pour éviter tout risque d'incendie. Le carburant doit être retiré dans une aire bien ventilée et tout déversement de carburant doit être nettoyé. Le propane qui ne peut pas être réutilisé doit être brûlé à l'extérieur de l'aire de démontage.

6.5.3 Aire d'entreposage des carcasses

Une fois que les matières dangereuses ont été retirées dans l'aire de démontage, la carcasse est écrasée ou, si certaines pièces ou com posants peuvent être revendus, stockée dans l'aire d'entreposage des carcasses.

- Les matières dangereuses suivantes doivent être retirées de la carcasse avant de la stocker dans l'aire d'entreposage :
  - huile;
  - liquide de transmission;
  - liquide de frein;
  - huile du différentiel si le différentiel fuit;
  - antigel;
  - interrupteurs au mercure;
  - liquide lave-glace.
- Tout déversement doit être nettoyé.
- Les eaux de ruissellement de l'aire d'entreposage des carcasses ne doivent pas être contaminées par de l'huile, de l'antigel ou d'autres liquides.

6.5.4 Aire d'écrasement

Lorsque l'entreprise de recyclage de véhicules n'a plus besoin de la carcasse, elle est vendue à des entreprises de recyclage de métal qui récupèrent les métaux ferreux et non ferreux et les acheminent aux aciéries pour y être refondus. La plupart des entreprises de recyclage de véhicules importantes ont un broyeur ou un endroit où faire fonctionner des broyeurs mobiles. Les plus petites entreprises de recyclage de véhicules transportent simplement les carcasses de véhicules aux entreprises de recyclage de métal sans les écraser.

- Toutes les matières résiduelles dangereuses suivantes doivent être retirées des carcasses avant de les écraser :
  - réfrigérants;
  - huile et autres liquides lubrifiants;
  - antigel;
  - liquide de frein et liquide lave-glace;
  - produits contenant du plomb (poids dans les pneus, câbles d'accumulateurs et accumulateurs au plomb);
  - batteries au nickel-métal-hydrure (le cas échéant);
  - pneus usés;
  - interrupteurs au mercure.
- Tout déversement de liquide dans l'aire d'écrasement doit être nettoyé.
- Les eaux de ruissellement de l'aire d'écrasement ne doivent pas être contaminées par de l'huile, de l'antigel ou d'autres liquides.

6.5.5 Aire d'entreposage des pièces humides

Les pièces humides sont les pièces qui ont contenu des liquides dangereux, comme des radiateurs, des transmissions et des mécanismes de servodirection. Les pièces sèches comprennent les différentiels et les amortisseurs.

Veuillez noter que les différentiels qui fuient doivent être traités comme des pièces humides et que les pièces humides vidées peuvent être laissées sur les carcasses dans l'aire d'entreposage des carcasses.

- Tout déversement au sol doit être nettoyé.

6.5.6 Aire d'entreposage des liquides dangereux

Le stockage de liquides dangereux est une des principales préoccupations des entreprises de recyclage de véhicules en raison du risque de déversements majeurs.

L'essence est particulièrement préoccupante en raison de son inflammabilité. Les précautions spéciales dictées par le commissaire des incendies doivent avoir la priorité.

Le Code de pratique prévoit ce qui suit pour le stockage de liquides dangereux :

- Les déversements dans les aires d'entreposage de matières dangereuses doivent être nettoyés.
- Un confinement secondaire doit être effectué s'il est requis par la réglementation provinciale.

6.6 Équipement et infrastructure

6.6.1 Trousses d'intervention en cas de déversement

Les entreprises de recyclage de véhicules doivent avoir une trousse d'intervention en cas de déversement dans les aires de démontage et d'attente afin de faire face à toute fuite ou déversement potentiel.

Il faut faire appel à une entreprise de transport autorisée pour se débarrasser des tampons absorbants contaminés.

6.6.2 Séparateurs huile-eau

Plusieurs entreprises de recyclage de véhicules disposent de séparateurs huile-eau sur place. En général, les séparateurs huile-eau doivent être utilisés pour intercepter les eaux de ruissellement d'un site, pour séparer l'huile et permettre aux solides de se déposer. Les séparateurs huile-eau ne devraient pas être utilisés pour contrôler les déversements ou pour traiter les eaux de ruissellement de l'aire de démontage ou des nettoyeurs à pression. Ils ne sont pas conçus pour traiter l'eau et l'eau ne passera pas les tests de qualité si un séparateur est utilisé à cette fin.

- Les débris et la boue doivent être retirés au besoin et acheminés à une installation d'élimination par une entreprise de transport autorisée.
- Les rejets devraient être inspectés visuellement par le propriétaire au moins une fois par année pour s'assurer que le séparateur huileeau fonctionne correctement.
- Les rejets d'un séparateur huile-eau doivent se situer sous les seuils fixés par la province ou le territoire pour la qualité de l'eau.

6.6.3 Réservoirs à solvants

De nombreuses entreprises de recyclage de véhicules ont des réservoirs remplis de solvants pour nettoyer les pièces avant leur expédition.

- Tout déversement doit être nettoyé.

6.6.4 Nettoyeurs à pression

De nombreuses entreprises de recyclage de véhicules utilisent des nettoyeurs à pression pour nettoyer les pièces avant leur expédition.

- L'huile et la graisse provenant des éclaboussures doivent être nettoyées et éliminées en tant que sols contaminés.

6.6.5 Équipement

Toutes les entreprises de recyclage de véhicules disposent d'équipement comme des chargeuses ou des chariots élévateurs à fourche pour charger et déplacer les véhicules et les carcasses dans la cour. Les chariots élévateurs et les chargeuses peuvent perdre de l'huile, de l'antigel et des fluides hydrauliques.

- Les fuites et les déversements de l'équipement doivent être nettoyés et les sols et les matières contaminés doivent être éliminés en tant que sols contaminés.
- Les chariots élévateurs, les chargeuses et les autres pièces d'équipement doivent être entretenus adéquatement afin de prévenir les fuites.

6.7 Eaux de ruissellement

La gestion de la pluie et de la neige sont des considérations importantes pour les entreprises de recyclage de véhicules. Les précipitations fortes, l'accumulation de neige et les activités de lutte contre les incendies peuvent causer du ruissellement de surface qui entraîne les matières dangereuses et les substances nocives vers le réseau d'égouts ou dans l'environnement.

En ce qui concerne la neige, les entreprises de recyclage de véhicules doivent s'assurer que la neige contaminée par des matières dangereuses est nettoyée immédiatement. Les eaux de ruissellement contaminées devraient être traitées avant leur déversement vers le réseau d'égouts ou dans l'environnement. La filtration des eaux de ruissellement à travers des tampons absorbants ou des séparateurs huile-eau est jugée adéquate.

En ce qui concerne la pluie, les entreprises de recyclage de véhicules doivent s'assurer que les eaux de ruissellement ne contiennent pas de matières dangereuses ou de substances nocives. Les contaminants doivent être filtrées par un système de traitement, un séparateur huile-eau ou des tampons absorbants pour prévenir la diffusion hors site de matières dangereuses.

En ce qui concerne les activités de lutte contre les incendies (par ex., le ruissellement résultant de l'arrosage d'un incendie de pneus), les entreprises de recyclage de véhicules doivent collaborer avec les fonctionnaires municipaux, provinciaux, territoriaux et fédéraux pour minimiser la quantité de matières nocives qui sortent du site et pénètrent dans l'environnement.

6.8 Entreprises de recyclage de métal

Les entreprises de recyclage de métal recueillent des carcasses de véhicules auprès des entreprises de recyclage de véhicules et des entreprises de traitement des déchets, puis déchiquettent les pièces en morceaux de la taille d'un poing. À la sortie de la déchiqueteuse, on retrouve du métal ferreux, du métal non ferreux (notamment du cuivre et de l'aluminium) et des résidus de déchiquetage. Les résidus de déchiquetage d'automobiles comprennent du verre, du bois, du caoutchouc et du plastique (y compris de la mousse).

Les entreprises de recyclage de véhicules doivent vendre les carcasses de véhicules uniquement aux entreprises de recyclage de métal approuvées par l'Automotive Recyclers of Canada.

Les entreprises de recyclage de métal approuvées doivent :

- respecter toutes les lois et les règlements des gouvernements fédéraux, provinciaux, territoriaux et locaux;
- s'assurer que tous les véhicules, peu importe leur source, ne contiennent aucun déchet tel que défini dans le présent code;
- se débarrasser de manière appropriée des résidus de déchiquetage d'automobiles;
- avoir des programmes en place pour minimiser les résidus de déchiquetage d'automobiles.

7.0 BÉNÉFICES DU CODE DE PRATIQUE NATIONAL

Le Code de pratique national offre une variété d'avantages. Les cinq principaux avantages sont décrits ci-dessous. En résumé, de bonnes pratiques environnementales et la prévention de la pollution sont bénéfiques pour les affaires!

7.1 Réglementation

Le Code de pratique national est un outil inestimable pour traduire en langage simple les exigences légales des gouvernements fédéral et provinciaux associées au retrait, au stockage et au transport de matières dangereuses.

Le langage simple utilisé dans le Code de pratique national fournit une compréhension commune des exigences réglementaires pour les entreprises de recyclage de véhicules et les autorités réglementaires. Cette compréhension commune permettra de garantir une application cohérente et juste du code.

7.2 Réduction des coûts d'exploitation

Le Code de pratique national intègre les concepts de prévention de la pollution. Pour les entreprises de recyclage de véhicules, la plus importante mesure de prévention de la pollution est la prévention des fuites et des déversements.

L'utilisation de bacs de récupération pour les aires de réception, le recours à un confinement secondaire pour les fluides usés et l'enlèvement des fluides des aires de démontage couvertes sont des mesures simples qui peuvent être mises en œuvre pour prévenir les fuites et les déversements dans l'environnement.

La mise en œuvre de stratégies de prévention de la pollution peut réduire les coûts environnementaux d'une entreprise et éliminer des frais élevés de nettoyage.

7.3 Finance

Il y a plusieurs années, l'Association des banquiers canadiens et le Bureau d'assurance du Canada ont conclu que les entreprises montrant une meilleure performance environnementale représentent un risque moins élevé, ce qui signifie que ces entreprises devraient profiter de taux d'intérêt et d'assurance moins élevés. Par conséquent, les entreprises de recyclage de véhicules qui suivent le Code de pratique national représentent un risque moins élevé et pourraient profiter de taux d'intérêt et d'assurance moins élevés.

7.4 Diminution des responsabilités environnementales

Chaque province possède des règlements sur les sites contaminés qui exigent des propriétaires et des détenteurs de concession qu'ils soient responsables de toute contamination sur leur site. La contamination des sols et d'eau souterraine survient lorsque les fuites et les déversements ne sont pas nettoyés.

Malheureusement, les fuites et les déversements font partie des activités quotidiennes des entreprises de recyclage de véhicules. La source principale de ces fuites est souvent la machinerie (p. ex., les chargeuses et les chariots à fourche), et non pas nécessairement les véhicules en fin de vie utile.

La mise en œuvre de pratique de prévention de la pollution à l'installation et le nettoyage régulier des fuites et des déversements permettront de diminuer les responsabilités environnementales de l'installation. La plupart des entreprises de recyclage de véhicules sont propriétaires de leur installation et la préservation de la valeur de cette installation est une priorité pour eux.

7.5 Soutien continu

L'Automotive Recyclers of Canada (ARC) s'engage à aider les entreprises de recyclage de véhicules à comprendre les exigences légales de l'ensemble des provinces. Les membres de l'ARC et les participants au Programme Adieu Bazou/Retire Your Ride peuvent recevoir un soutien continu de l'ARC sur les questions environnementales.

ANNEXE : LOIS ET RÈGLEMENTS FÉDÉRAUX SUR L'ENVIRONNEMENT

Introduction

Le Code de pratique pour les entreprises de recyclage de véhicules comprend diverses exigences législatives et politiques fédérales que ces entreprises doivent respecter.

Les lois fédérales ayant une incidence sur les activités des entreprises de recyclage de véhicules sont les suivantes :

- *Loi sur le transport des marchandises dangereuses (1992);*
- *Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999* (LCPE);
- *Loi sur les Indiens;*
- *Loi sur les pêches.*

En vertu de la LCPE, plusieurs règlements pourraient avoir une incidence sur les activités des entreprises de recyclage de véhicules. Les règlements applicables en vertu de la LCPE sont les suivants :

- *Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone (1998);*
- *Règlement fédéral sur les halocarbures (2003);*
- *Règlement sur les mouvements interprovinciaux des déchets dangereux (2002);*
- *Règlements sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses (2005);*
- *Règlement sur les urgences environnementales (2003).*

De plus, les entreprises de recyclage de véhicules situées sur des terres appartenant au gouvernement fédéral (y compris des réserves mises de côté à l'usage et au profit d'une bande en vertu de la *Loi sur les Indiens* et des terres concédées par traité) sont assujetties à la politique du Conseil du Trésor sur les inventaires des sites contaminés fédéraux et des décharges de déchets solides fédéraux. Les entreprises de recyclage de véhicules situées dans des réserves assujetties à la *Loi sur les Indiens* doivent respecter la politique sur les sites contaminés d'Affaires indiennes et du Nord Canada.

Application

Le texte suivant cite plusieurs politiques, lois et règlements fédéraux qui pourraient avoir une incidence sur les activités des entreprises de recyclage de véhicules. La plupart des entreprises de recyclage de véhicules sont situées sur des terres provinciales; toutefois, certaines sont situées sur des terres fédérales, notamment dans des réserves assujetties à la *Loi sur les Indiens.* Le tableau suivant résume les politiques et les lois fédérales qui s'appliquent, selon l'emplacement de l'établissement.

Applicabilité des politiques, des lois et des règlements fédéraux

ADMINISTRATION	POLITIQUES FÉDÉRALES	LOIS FÉDÉRALES	RÈGLEMENTS FÉDÉRAUX
Terres provinciales ou territoriales	Ne s'appliquent pas	S'appliquent	S'appliquent
Terres fédérales au nord du 60e parallèle (y compris les réserves assujetties à la *Loi sur les Indiens*)	Politique du Conseil du Trésor sur les sites contaminés fédéraux; Politique sur la gestion des sites contaminés d'Affaires indiennes et du Nord Canada	S'appliquent	S'appliquent
Terres concédées par traité	Ne s'appliquent pas	S'appliquent	S'appliquent

Selon le tableau ci-dessus, les entreprises de recyclage de véhicules situées sur des terres provinciales ou territoriales ou sur des terres fédérales doivent respecter les lois et les règlements fédéraux. De plus, les entreprises de recyclage de véhicules situées sur des terres fédérales au nord du 60e parallèle doivent respecter la politique du Conseil du Trésor sur les sites contaminés et la politique sur la gestion des sites contaminés d'Affaires indiennes et du Nord Canada (s'il y a lieu).

Politiques fédérales

Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada

La politique du Conseil du Trésor sur les inventaires des sites contaminés fédéraux et des décharges de déchets solides fédéraux est la seule politique environnementale qui touche les entreprises de recyclage de véhicules situées sur des terres fédérales.

Cette politique exige que les ministères responsables établissent et maintiennent une base de données des sites contaminés situés sur leurs terres. Ces renseignements sont fournis au Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, qui les intègre à son inventaire des sites contaminés fédéraux.

Affaires indiennes et du Nord Canada

La politique sur la gestion des sites contaminés d'Affaires indiennes et du Nord Canada (AINC) fournit l'orientation nécessaire pour satisfaire aux exigences du Conseil du Trésor tout en appuyant les principes de la stratégie de développement durable du Ministère.

Cette politique vise à fournir des directives sur la gestion des sites contaminés situés dans des réserves, sur des terres fédérales au nord du 60e parallèle et sur toute autre terre dont AINC a la garde. Le Ministère est déterminé à gérer les sites contaminés de façon efficace et cohérente afin de réduire et d'éliminer, dans la mesure du possible, les risques pour la santé humaine et l'environnement et les cas de responsabilité associés à ces sites.

Les entreprises de recyclage de véhicules situées dans des réserves assujetties à la *Loi sur les Indiens* doivent respecter cette politique et les autres politiques connexes du Ministère.

Législation fédérale

Loi sur le transport des marchandises dangereuses (1992)

Au Canada, quiconque se livre à la manutention, à la demande de transport, au transport ou à l'importation de marchandises dangereuses doit satisfaire aux conditions suivantes :

a. les règles de sécurité applicables prévues par règlement doivent être observées;
b. les documents applicables prévus par règlement doivent y être joints;
c. les contenants et les moyens de transport doivent être conformes aux normes de sécurité réglementaires applicables et porter les indications de danger réglementaires applicables.

Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* fédéral défi nit des exigences particulières pour les entreprises de recyclage de véhicules (ou leurs entrepreneurs) qui transportent de l'huile, du mercure ou des accumulateurs au plomb. L'huile usée est une marchandise dangereuse de classe 3, alors que le mercure et les accumulateurs au plomb

sont des marchandises dangereuses de classe 8. Ces trois substances sont catégorisées comme faisant partie du groupe d'emballage 3, ce qui signifie que bien que leur niveau de danger soit faible, le transporteur autorisé doit prendre des précautions adéquates (telles que définies dans le présent code de pratique).

La Loi sur le transport des marchandises dangereuses (1992) est une mesure législative importante; toutefois, il existe assez peu de routes fédérales au Canada. La route Transcanadienne est le meilleur exemple d'une route fédérale. La plupart des autres routes sont de compétence provinciale; il existe des lois équivalentes au niveau des provinces et des territoires.

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement(1999)* (LCPE) comprend plusieurs articles et règlements connexes qui s'appliquent aux activités des entreprises de recyclage de véhicules.

La LCPE stipule que la protection de l'environnement est essentielle au bien-être des Canadiens et son objectif principal est de favoriser le développement durable par la prévention de la pollution. La prévention de la pollution comprend la gestion adéquate des produits toxiques utilisés par les entreprises de recyclage de véhicules et des substances toxiques qui doivent être retirées des véhicules en fin de vie utile.

L'Annexe 1 de la LCPE répertorie toutes les substances qui ont été désignées toxiques en vertu de la loi. L'Annexe 1 comprend les composés suivants qui peuvent être associés au recyclage de véhicules :

- chlorofluorocarbures (par ex. CFC-1 2);
- solvants de tétrachlorure de carbone;
- plomb;
- mercure;
- composés organiques volatils, notamment le méthane et le HFC-1 34a.

La LCPE comprend des clauses sur la gestion des substances toxiques. Ces clauses précisent le pouvoir de créer des règlements et d'appliquer des mesures de gestion non réglementaires comme la planification de la prévention de la pollution (Partie 4) et la planification des urgences environnementales (Partie 8).

Le 29 décembre 2007, le ministre de l'Environnement a émis dans la *Gazette du Canada* un avis visant à obliger les fabricants automobiles et les aciéries à élaborer et à mettre en œuvre des plans de prévention de la pollution pour faire face aux rejets de mercure provenant des interrupteurs au mercure dans les véhicules en fin de vie utile traités par les aciéries. L'accent sera mis sur la récupération des interrupteurs au mercure des lumières d'appoint situées sous le capot et dans le coifre arrière des voitures ainsi que des systèmes de freinage antiblocage.

En plus de l'avis récent concernant le mercure, il existe quatre règlements en vertu de la LCPE qui régissent la gestion des matières dangereuses par les entreprises de recyclage de véhicules. Ces quatre règlements sont :

- Règlement fédéral sur les halocarbures (2003);
- Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone (1998);
- Règlement sur les mouvements interprovinciaux des déchets dangereux;
- Règlements sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses.

Règlement fédéral sur les halocarbures (2003)

Le *Règlement fédéral sur les halocarbures (2003)* s'applique seulement aux systèmes de récupération appartenant à la Couronne ou situés sur des terres fédérales ou des terres assujetties à la *Loi sur les Indiens*. Ce règlement fixe les modalités selon lesquelles les entreprises de recyclage de véhicules situées sur des terres fédérales ou des terres assujetties à la *Loi sur les Indiens* peuvent récupérer des réfrigérants dans les véhicules en fin de vie utile.

Ce règlement stipule qu'il est interdit de rejeter, de permettre ou de causer le rejet d'un halocarbure à moins que ce rejet ne provienne du système à vidange et que les émissions soient inférieures à 0,1 kg d'halocarbure par kilogramme d'air vidangé dans l'environnement.

Le règlement couvre aussi bien le CFC-1 2 que le HFC-1 34a.

Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone (1998)

Le *Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone (1998)* est le principal mécanisme utilisé pour mettre en œuvre les dispositions du *Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.* Ce règlement contrôle l'importation et l'exportation de réfrigérants en provenance du Canada; il s'applique au CFC-1 2 mais pas au HFC-1 34a.

Ce règlement stipule qu'il est interdit :

- d'importer une substance contrôlée (par ex., le CFC-12) en provenance d'un pays ou d'exporter une substance contrôlée vers un pays qui n'a pas signé le Protocole de Montréal;
- d'importer sans permis (émis en vertu du paragraphe 33(1)(*a*) du même règlement) une substance contrôlée qui a été récupérée, recyclée, utilisée ou qui est destinée à être détruite;
- d'exporter une substance contrôlée sans permis (émis en vertu du paragraphe 33(1)(*b*) du même règlement).

Les entreprises de recyclage de véhicules doivent s'assurer de respecter les clauses générales du *Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone (1998)* lorsqu'ils retirent du CFC-1 2 de véhicules en fin de vie utile (ou que leurs entrepreneurs le font). Cela comprend la détermination du devenir du CFC-1 2 une fois qu'il est retiré du véhicule.

Heureusement, l'utilisation du CFC-1 2 a été interdite en 1995 et on le retrouve uniquement dans les véhicules fabriqués avant cette date. Par conséquent, les véhicules contenant du CFC-1 2 sont de plus en plus rares et, avec le temps, ces clauses du règlement ne s'appliqueront plus aux entreprises de recyclage de véhicules.

Règlement sur les mouvements interprovinciaux des déchets dangereux

Le *Règlement sur les mouvements interprovinciaux des déchets dangereux* s'applique au transport de déchets dangereux à l'intérieur du Canada. Le règlement s'applique entre autres au transport interprovincial de 5 litres ou plus d'huile usée ou de 5 kilogrammes ou plus de mercure ou d'accumulateurs au plomb *(Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (1992), Classe 8)*.

Le règlement interdit le transport des quantités précisées ci-dessus d'huile usée, de mercure ou d'accumulateurs au plomb à l'intérieur du Canada, à moins que ces déchets ne soient accompagnés d'un manifeste, conformément au règlement.

La très grande majorité des entreprises de recyclage de véhicules confient le transport et l'élimination des substances dangereuses à des entrepreneurs spécialisés en gestion des déchets. Il est possible que ces entrepreneurs transportent des matières dangereuses au-delà des frontières provinciales. Pour cette raison, les entreprises de recyclage de véhicules doivent connaître le devenir des matières dangereuses qu'ils génèrent sur place et s'assurer que les entrepreneurs en gestion des déchets respectent les clauses du *Règlement sur les mouvements interprovinciaux des déchets dangereux* si ces matières doivent traverser des frontières provinciales.

Règlements sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses

L'objectif des *Règlements sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses* est de protéger l'environnement du Canada et la santé des Canadiens contre les risques présentés par le mouvement transfrontalier des déchets dangereux et des matières recyclables dangereuses par l'entremise de l'exportation et de l'importation au Canada et de satisfaire aux obligations internationales contractées par le Canada. Ce règlement remplace le *Règlement sur l'exportation et l'importation des déchets dangereux* adopté en 1992, en vertu de l'ancienne *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* de 1988.

Les entreprises de recyclage de véhicules confient en général la gestion et l'élimination de leurs matières dangereuses à des entreprises de gestion des déchets. Il est possible que ces entreprises exportent des substances dangereuses en leur faisant traverser des frontières internationales.

Pour cette raison, les entreprises de recyclage de véhicules doivent connaître le devenir des matières dangereuses qu'elles génèrent sur place et s'assurer que les entrepreneurs en gestion des déchets respectent les clauses des *Règlements sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses* si ces matières doivent traverser des frontières internationales.

Loi sur les Indiens

La *Loi sur les Indiens* constitue le principal instrument de gestion des affaires dans les réserves. La *Loi sur les Indiens* autorise le gouvernement à adopter des règlements concernant certains aspects de la protection de l'environnement.

Règlement sur la destruction des déchets dans les réserves indiennes

La destruction des déchets dans les réserves est actuellement régie par le *Règlement sur la destruction des déchets dans les réserves indiennes,* lequel exige qu'une personne soit titulaire d'un permis délivré par Affaires indiennes et du Nord Canada ou le conseil de bande pour exploiter une décharge, utiliser un site d'enfouissement à des fins d'élimination ou d'entreposage de déchets ou incinérer des déchets dans les réserves.

Les entreprises de recyclage de véhicules qui ont l'intention de mettre sur pied des installations d'élimination ou de stockage des déchets dans des réserves assujetties à la *Loi sur les Indien*s doivent obtenir un tel permis.

Loi sur les pêches

La *Loi sur les pêches* assure la protection des poissons et de leur habitat au Canada. Cette loi est la loi fédérale qui a le plus d'incidence sur les activités des entreprises de recyclage de véhicules puisqu'elle interdit normalement le dépôt dans des eaux où vivent des poissons de substances nocives pour les poissons ou qui leurs sont nuisibles.

De plus, le paragraphe 38(4) exige que les entreprises de recyclage de véhicules signalent tout

déversement ayant causé un dépôt de substances délétères dans les eaux où vivent des poissons et tout déversement ayant causé des dommages à l'habitat des poissons. Les déversements doivent être signalés à un inspecteur ou à une autorité appropriée.

Les entreprises de recyclage de véhicules doivent connaître les clauses de la *Loi sur les pêches* et savoir que la plupart des matières dangereuses utilisées dans le cadre de leurs activités ou récupérées à partir des véhicules en fin de vie utile sont nocives pour les poissons. Une règle simple à suivre veut que si l'étiquette du produit porte ou a déjà porté le symbole « poison » du Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT), le produit est délétère et nocif pour les poissons.

Les entreprises de recyclage de véhicules doivent savoir que pratiquement tous les cours d'eau, affluents et fossés sont considérés comme cours d'eau où vivent des poissons par Pêches et Océans Canada. Le ruissellement de produits dangereux vers des fossés, des collecteurs d'eaux pluviales et des petits cours d'eau aboutit tôt ou tard dans des eaux où vivent des poissons; l'entreprise de recyclage de véhicules responsable du rejet de ces produits dangereux contrevient donc à la *Loi sur les pêches*.