

Chapitre 2

Ministère de l'Environnement

Programme de recyclage de pneus du Nouveau-Brunswick

Contenu

Contexte	13
Étendue	16
Résumé des résultats	16
Objectif 1 - Planification et mise en oeuvre	17
Objectif 2 - Rôle de supervision du ministère de l'Environnement	21
Objectif 3 - Protection du public	30

Ministère de l'Environnement

Programme de recyclage de pneus du Nouveau-Brunswick

Contexte

2.1 L'incendie qui a eu lieu au dépotoir de pneus de Hagersville, en Ontario, en février 1990 a attiré l'attention sur les risques pour l'environnement que posent les déchets de pneus. On a immédiatement compris que l'entreposage de déchets de pneus en grande quantité représente un risque d'incendie potentiellement catastrophique. Outre le risque d'incendie, l'eau qui s'accumule dans les pneus devient un lieu de reproduction pour les insectes; de plus, lorsque les pneus sont enfouis entiers, l'action du gel les ramène à la surface, ce qui entraîne des problèmes de gestion des décharges. Le coût de la gestion responsable d'un pneu usé (c.-à-d. la récupération et le recyclage du pneu) excède généralement la valeur du matériau recyclable. En conséquence, les pneus usés se retrouvent dans les dépotoirs et les décharges ou sont accumulés dans l'espoir qu'ils deviennent profitables un jour. Leur enfouissement, entiers ou déchiquetés, prend de la place et raccourcit la durée de vie de la décharge. Les pneus usés ne se décomposent pas.

2.2 En 1992, le gouvernement provincial accorde des fonds, par l'entremise du Fonds en fiducie pour l'Environnement, à la Fredericton Region Solid Waste Commission en vue de l'achat d'une déchiqueteuse de pneus mobile. La déchiqueteuse sera mise à la disposition des autres commissions régionales de gestion des matières usées solides selon un système de recouvrement des coûts. Bien que la déchiqueteuse semble résoudre le problème immédiat des risques pour l'environnement, elle ne règle pas la question plus large de la gestion environnementale à long terme des pneus usés. Le ministère de l'Environnement considère la déchiqueteuse comme une mesure provisoire visant à résoudre les dangers immédiats. De plus, le déchiquetage des pneus est une étape nécessaire dans la plupart des formes de recyclage des pneus usés. La déchiqueteuse s'insère donc dans une stratégie de gestion des pneus plus globale.

2.3 La nécessité d'un programme de recyclage des pneus est également soulignée dans le rapport de 1993 de l'Atlantic Provinces Special Wastes (APSW) Committee, comité sur les déchets spéciaux mis

sur pied par les ministres de l'Environnement des provinces de l'Atlantique. Le président du comité est un employé du ministère de l'Environnement. Le comité considère les pneus comme des déchets spéciaux nécessitant une gestion appropriée. On reconnaît aussi que le secteur privé n'assurera pas la gestion des pneus sans incitatifs financiers, car le coût de la collecte et du recyclage excède la valeur du matériau recyclable des pneus usés.

2.4 Le principe de base mis de l'avant pour la gestion des pneus usés est celui d'« intendance ». Le comité estime que l'industrie qui produit les pneus devrait assumer la responsabilité de leur gestion tout au long de leur cycle de vie. Le coût de la gestion des pneus est alors « internalisé » (c.-à-d. le coût engendré par la gestion des déchets est considéré au même titre que le coût des matières premières, de la main-d'œuvre et des investissements qui entrent dans la fabrication des pneus). Les coûts sont assumés par l'industrie qui, à son tour, les refile aux consommateurs des pneus. Avec l'internalisation des coûts, l'utilisateur assume le plein coût du produit.

2.5 Plusieurs autres secteurs industriels reconnaissent leur responsabilité à l'égard de l'intendance de leurs produits et ont commencé à agir en conséquence. Les fabricants de produits chimiques ont été parmi les premiers à le faire; plus récemment, les fabricants de produits d'alimentation ont commencé à assumer la responsabilité de leurs emballages. La *Loi sur les récipients à boisson* est un exemple d'intendance par l'industrie en cours dans la province. L'intendance concrétise le concept généralement accepté du pollueur-payeur.

2.6 Le comité APSW élabore donc une proposition fondée sur le principe de l'intendance par l'industrie et invite les intervenants de l'industrie à participer à l'élaboration du programme. En novembre 1994, le comité lance une demande de manifestations d'intérêt à l'égard de la gestion des pneus usés dans la région de l'Atlantique. La réponse à cette demande permet de déterminer qu'il est possible de trouver un transformateur-recycleur. Toutefois, au bout de quelques mois, le Nouveau-Brunswick décide que la coopération régionale n'avance pas assez vite. Le ministère de l'Environnement décide de concentrer ses efforts sur une initiative provinciale.

2.7 Le comité recommande un programme de recyclage coordonné, fondé sur le modèle d'intendance, pour assurer une gestion convenable. La Commission d'intendance de pneus du Nouveau-Brunswick (la commission) est établie pour administrer le programme d'intendance des pneus au Nouveau-Brunswick à compter du 1^{er} octobre 1996.

2.8 La Commission d'intendance de pneus du Nouveau-Brunswick est une organisation à but non lucratif dont l'activité principale est la supervision de la collecte et du recyclage des pneus usés pour le compte du ministre de l'Environnement du Nouveau-Brunswick. Le Nouveau-

Brunswick a été la sixième province au Canada à instaurer un programme d'intendance des pneus.

2.9 Le principal objectif du programme est, comme l'a déclaré le ministère de l'Environnement, de veiller à ce que les pneus usés produits dans la province soient éliminés d'une manière qui ne nuise pas à l'environnement. Un objectif secondaire est de stimuler l'activité économique grâce à la gestion des pneus usés en optimisant la valeur des matériaux des pneus.

Pneus visés par le programme

2.10 Le programme vise tous les pneus neufs d'automobiles, les pneus des camions poids légers et poids moyens (transport routier), ainsi que les pneus de motocyclettes, de véhicules de plaisance, des remorques et d'équipement agricole. Les pneus de tous ces véhicules sont visés par le programme, qu'il s'agisse des pneus originaux sur un véhicule neuf ou de pneus de rechange.

2.11 La grande majorité des pneus font l'objet d'un droit de 3,00 \$ au moment de leur achat¹. Le droit est fractionné en trois montants distincts. La commission conserve 0,50 \$ pour couvrir les coûts de l'administration du programme. Elle remet ensuite 1,25 \$ au recycleur pour chaque pneu usé récupéré. Le recycleur perçoit aussi un autre 1,25 \$ au moment de la vente des produits contenant les matières recyclées.

Fonctionnement de la commission

2.12 L'énoncé de mission de la commission est le suivant :

La mission est de gérer avec qualité et soin un programme de recyclage des pneus conformément à la Loi sur l'assainissement de l'Environnement.

2.13 La commission est chargée d'exploiter le programme de façon à atteindre le seuil de rentabilité d'une année à l'autre. Le droit perçu doit produire des recettes suffisantes pour couvrir les coûts de la gestion des pneus vendus après le 1^{er} octobre 1996 et pour supporter les frais d'administration du programme. De plus, la commission a l'intention de nettoyer une partie du moins des pneus accumulés avant le lancement du programme, dans la mesure où les ressources financières le permettent.

2.14 Les responsabilités permanentes de la commission sont, entre autres, la détermination et l'immatriculation des détaillants, des fournisseurs et des fabricants de pneus, et la surveillance des chiffres relatifs à la vente de pneus neufs. La commission estime travailler en partenariat avec le recycleur de pneus sous contrat dans le but d'assurer l'efficacité et la réussite du programme.

1. Un droit de 9,00 \$ est ajouté au prix d'achat des pneus pour jantes de plus de 17 po et de moins de 24,5 po.

2.15 Sur le plan stratégique, la commission se voit jouer un rôle de soutien à l'égard de la production de produits à valeur ajoutée fabriqués à partir de pneus usés recyclés et de la stimulation de l'économie par la création d'emplois. La commission tient à demeurer responsable devant ses intervenants, tout en faisant connaître les programmes. Les intervenants sont aussi bien le public que les détaillants, l'industrie, les groupes de consommateurs et le gouvernement.

Recycleur de pneus usés

2.16 Le soumissionnaire retenu à la suite d'un appel d'offres visant le recyclage des pneus usés dans la province est la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC). Le contrat de la TRACC, signé avec la commission, expire le 31 décembre 2001. Le mandat de la TRACC au Nouveau-Brunswick est d'exploiter tous les aspects de la gestion des pneus usés : collecte et entreposage, déchiquetage, réduction en poudre et, enfin, fabrication de produits à valeur ajoutée. La TRACC a aussi sa propre mission interne, qui est de maximiser les possibilités d'emplois dans la région de Minto. Au 31 mars 1999, le nombre d'emplois à temps plein à Minto atteignait la cinquantaine environ. De plus, quelque 10 à 12 camionneurs sont employés dans la province pour la collecte des pneus.

Étendue

2.17 L'étendue de notre travail a englobé aussi bien la planification que la mise en œuvre du programme d'intendance des pneus ainsi que l'exploitation du programme jusqu'au 31 mars 1999. Outre un examen approfondi de la documentation, nous avons mené des entrevues avec plusieurs employés du ministère de l'Environnement, avec le personnel et le président de la commission et avec plusieurs employés du Bureau du prévôt des incendies. Nous avons aussi visité l'usine de la TRACC et interviewé son président-directeur général.

2.18 Dans le cadre de notre travail, nous avons élaboré les trois objectifs de vérification suivants :

- Déterminer si l'établissement du programme d'intendance des pneus a été bien planifié et s'est déroulé de manière opportune et coordonnée, conformément à l'orientation stratégique du ministère de l'Environnement.
- Déterminer si le ministère de l'Environnement assure la supervision de la gestion du programme d'intendance des pneus conformément à la loi et au règlement.
- Déterminer si le ministère de l'Environnement et tout autre organisme gouvernemental pertinent veillent à la protection du public contre le risque d'un incendie de pneus et à l'établissement de plans de mesures d'urgence convenables en cas de catastrophe.

Résumé des résultats

2.19 L'établissement du programme d'intendance des pneus a été bien planifié et s'est déroulé de manière opportune et coordonnée,

conformément à l'orientation stratégique du ministère de l'Environnement.

2.20 Nous avons constaté qu'il reste encore au moins deux importants dépôts de pneus dans la province. Nous avons recommandé au ministère de l'Environnement et à la commission de dresser un plan d'action assorti d'un échéancier pour nettoyer tous les dépôts de pneus restants.

2.21 Nous avons constaté qu'aucun plan de mesures d'urgence n'est établi pour veiller à la protection du public contre le risque d'un incendie de pneus. Nous avons recommandé au ministère de l'Environnement qu'il exige l'ajout d'un plan de mesures d'urgence aux obligations visant l'exploitation d'un parc d'entreposage de pneus usés.

2.22 Le passif de la commission au titre des frais de traitement courus continue d'augmenter. De plus, ce passif semble représenter un nombre de pneus beaucoup plus élevé que le nombre de pneus sur les lieux. Nous avons recommandé à la commission d'entreprendre une étude pour analyser les questions entourant le passif à la hausse au titre des frais de traitement courus.

2.23 Bien que le ministère de l'Environnement et le prévôt des incendies semblent avoir des responsabilités en matière de surveillance et d'inspection des installations de la TRACC, il n'existe aucun protocole d'entente ou autre mécanisme de coordination du genre entre les deux organisations gouvernementales. Notre souci est de nous assurer que les inspections sont coordonnées et que tous les principaux domaines de responsabilités sont couverts. En conséquence, nous avons formulé des recommandations sur la nécessité pour le ministère de l'Environnement et le prévôt des incendies d'améliorer la planification et la coordination des inspections.

2.24 Le plan de gestion et le rapport annuel ne sont pas conformes aux règlements.

2.25 Notre premier objectif était de « déterminer si l'établissement du programme d'intendance des pneus a été bien planifié et s'est déroulé de manière opportune et coordonnée, conformément à l'orientation stratégique du ministère de l'Environnement ».

2.26 L'objectif comporte trois critères de vérification. Le premier examine divers aspects du processus décisionnel suivi par le ministère de l'Environnement. Le voici :

Le processus décisionnel doit suivre les étapes suivantes.

Objectif 1

-Planification et mise en œuvre

- *Cerner les principales questions à étudier.*
- *Déterminer les orientations stratégiques du ministère et du gouvernement à l'égard de ces questions.*
- *Élaborer une proposition de solution à partir de différentes solutions de rechange raisonnables.*
- *Documenter et autoriser la décision de façon adéquate.*
- *Préparer un plan de mise en œuvre.*

Planification

2.27 Dans l'ensemble, nous avons trouvé que la planification du ministère de l'Environnement qui a mené à la création de la Commission d'intendance des pneus et au programme était adéquate. Nous avons eu le plaisir de constater que le processus semble bien documenté, ce qui nous a aidés à faire notre évaluation. Dans le contexte du présent chapitre, nous mentionnons que le ministère de l'Environnement a cerné la nécessité d'une initiative de recyclage des pneus dès 1992. Le comité APSW, alors présidé par un employé du ministère, définit quatre déchets pouvant potentiellement faire l'objet d'initiatives interprovinciales : batteries usées, déchets biomédicaux, huiles usagées et pneus usés. Le comité APSW décide de concentrer ses efforts sur les pneus usés en proposant une approche régionale.

2.28 Le comité décide alors qu'il se trouve des pneus usés à recycler partout. Il détermine aussi qu'un plan de gestion à long terme est nécessaire pour la bonne intendance du produit.

2.29 Le plan stratégique du ministère de l'Environnement en date du 16 septembre 1991 contient l'objectif stratégique suivant :

Veiller à ce que les règlements et les directives du gouvernement provincial exigent des promoteurs qu'ils assument la responsabilité des répercussions de leurs actions sur l'environnement durant tout le cycle de vie.

2.30 En 1992, la Table ronde du premier ministre sur l'environnement et l'économie divulgue un plan d'action comportant 38 recommandations visant le développement durable. Depuis, le gouvernement provincial continue toujours de surveiller les progrès du suivi des 38 recommandations, montrant ainsi l'importance stratégique du plan. L'une des recommandations aborde le concept de la gestion du cycle de vie en notant que la responsabilité des produits et de leurs emballages devrait couvrir la totalité du cycle, depuis le début de la production jusqu'à l'élimination en passant par le recyclage. Cette idée décrit bien l'approche adoptée par le ministère de l'Environnement au sujet de la commission. De plus, en 1993, le Comité des politiques et des priorités du Cabinet autorise le ministère à entreprendre des consultations auprès de l'industrie sur une stratégie de gestion à long terme fondée sur la bonne intendance du produit. Cette stratégie d'intendance par l'industrie est également conforme aux principes de

gestion des déchets de la *Loi sur les récipients à boisson*, sur laquelle nous avons fait rapport en 1994.

2.31 Nous avons constaté avec plaisir que le ministère de l'Environnement a élaboré une proposition de solution à partir de différentes solutions de rechange raisonnables. Un document daté d'août 1994 examine les programmes en place et élabore quatre questions de conception à partir de différents modèles d'instruments économiques visant les pneus usés. Le ministère de l'Environnement élabore donc un programme à partir de l'information contenue dans le document d'août 1994.

2.32 Nous avons examiné un résumé des procès-verbaux des différentes réunions du comité APSW. Ces procès-verbaux constituent un historique chronologique des activités qui ont mené au mémoire définitif présenté au Cabinet. De plus, nous avons examiné un document de planification détaillé préparé par le ministère de l'Environnement au printemps de 1996. L'examen de la documentation qui a mené au mémoire, ainsi que du règlement subséquent établissant la Commission d'intendance des pneus et son programme, montre clairement que la décision a été documentée et autorisée en bonne et due forme. Le ministère de l'Environnement nous a dit être avoir présenté son projet au Cabinet quatre ou cinq fois avant d'obtenir l'autorisation d'établir le programme.

2.33 Dans les paragraphes qui précèdent, nous montrons que le ministère de l'Environnement a préparé de façon méthodique la mise en place de la commission et son mandat. Par ailleurs, le ministère de l'Environnement et le ministère du Développement économique, du Tourisme et de la Culture ont suivi un processus de sélection pour choisir le recycleur-transformateur. Le contrat signé avec la TRACC est l'aboutissement de ce processus de sélection.

2.34 À notre avis, le ministère de l'Environnement satisfait au premier critère. Il a suivi un processus de planification complet et bien documenté.

Mise en œuvre

2.35 Notre deuxième critère est le suivant : *la mise en œuvre doit avoir lieu d'une manière opportune et coordonnée, conformément au plan approuvé.*

2.36 Dans une large mesure, nous estimons qu'il a été satisfait au critère, bien qu'il y ait eu des préoccupations concernant des retards dans la transformation. Nous avons traité du processus qui a mené à la présentation au Comité des politiques et des priorités du Cabinet. Le processus a abouti à la disposition habilitante intitulée *Règlement du Nouveau-Brunswick 96-82* établi en vertu de la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*.

2.37 La TRACC a commencé la collecte des pneus usés dans les délais prescrits par la loi et le règlement. Le recycleur a toutefois été pénalisé en mars 1997 en vertu de son contrat pour un retard dans le recyclage des pneus usés. Ce n'est qu'en avril 1998 que le recyclage démarre réellement. Dans l'ensemble, le recyclage est lent comparativement à l'intention de départ de la commission.

2.38 Étant donné le retard dans le recyclage, nous sommes d'avis que le ministère de l'Environnement n'a que partiellement satisfait au critère.

Évaluation

2.39 À notre avis, pour tout nouveau programme important, les résultats devraient faire l'objet d'une évaluation au bout d'une certaine période suivant la mise en œuvre, et les changements nécessaires devraient être apportés au programme. Ce principe est ainsi devenu notre troisième critère.

2.40 Nous sommes convaincus que le programme a été l'objet de discussion et d'observation continues. Toutefois, il est trop tôt pour effectuer une évaluation officielle du programme, de sorte que nous ne formulons aucune conclusion sur le troisième critère pour l'instant. Au 31 mars 1999, le programme fonctionnait depuis environ deux ans et demi.

2.41 Nous notons toutefois que le ministère de l'Environnement a apporté des changements mineurs au Règlement 96-82 en mars 1999. De plus, le contrat avec la TRACC a été réaffecté du ministère de l'Environnement à la commission en mars 1998. Très tôt après la mise sur pied de la commission, on a reconnu la nécessité de réorienter la conformité pour suivre le Code national de prévention des incendies du Canada plutôt que les lignes directrices du Conseil canadien des ministres de l'environnement. De tels facteurs démontrent une surveillance continue du programme et la volonté de modifier et d'améliorer le programme au besoin.

2.42 Au cours de notre travail, nous avons observé un point important que devrait probablement traiter un examen officiel du programme. Il s'agit du sort des dépôts de pneus empilés avant le début du programme le 1^{er} octobre 1996. Le ministère de l'Environnement nous a informés que la commission avait terminé le nettoyage de tous les pneus accumulés dans les décharges régionales. De plus, d'anciens dépotoirs dans un certain nombre de villages ont été débarrassés des pneus qui s'y trouvaient. Cependant, nous avons constaté qu'un dépôt privé de plus de 100 000 pneus existe toujours dans la province. Par ailleurs, le ministère de l'Environnement surveille un autre dépôt qui aurait 6 000 pneus.

Recommandation

2.43 Nous avons recommandé que le ministère de l'Environnement et la commission dressent un plan d'action assorti d'un échéancier pour nettoyer tous les dépôts de pneus restants.

Réponse du ministère

2.44 *Le ministère demandera à la commission de dresser avec sa collaboration un plan qui vise l'élimination des dépôts de pneus usés restants. Le plan, assorti d'un calendrier de mise en œuvre, sera élaboré d'ici le 3 janvier 2000. [Traduction]*

Objectif 2 – Rôle de supervision du ministère de l'Environnement

2.45 Notre deuxième objectif a trait au rôle de supervision permanent du ministère de l'Environnement en rapport avec le programme d'intendance des pneus. Cet objectif est le suivant :

Déterminer si le ministère de l'Environnement assure la supervision de la gestion du programme d'intendance des pneus conformément à la loi et au règlement.

2.46 Pour y parvenir, nous avons élaboré six critères. Ces critères prennent en compte les principaux aspects du règlement :

- nécessité d'un plan de gestion;
- nécessité de surveiller les progrès dans la réalisation du plan;
- immatriculation et inspection;
- surveillance du marché secondaire;
- rapport sur l'efficacité;
- analyse du barème des droits.

Nécessité d'un plan de gestion

2.47 Le paragraphe 12(1) du règlement précise que :

La Commission doit, avant le 1^{er} janvier 1997 et avant le premier jour du mois de janvier de chaque deuxième année suivant cette date

a) adopter un plan de gestion selon la forme et contenant les renseignements requis par le Ministre pour la mise en œuvre des responsabilités de la Commission en vertu de la Loi et du présent règlement pour la période de deux ans suivant le premier jour de l'exercice financier suivant son adoption, et

b) soumettre le plan de gestion au Ministre pour fins d'approbation.

2.48 Notre critère connexe est le suivant : le ministère de l'Environnement doit s'assurer que la Commission d'intendance a en place un plan de gestion adéquat.

2.49 Le plan de gestion initial de la commission est daté du 27 mars 1997. Le plan a constitué un excellent point de départ pour notre vérification. Selon le règlement, un autre plan devait être soumis le

1^{er} janvier 1999. On nous a affirmé que la commission travaille actuellement à ce deuxième plan. Il n'était toutefois pas achevé à la fin de notre travail sur place, vers la fin du mois de mai. En conséquence, nous avons conclu qu'il était partiellement satisfait au critère.

Recommandation

2.50 Nous avons recommandé au ministère de l'Environnement de s'assurer que la commission achève et soumette son plan le plus rapidement possible.

Réponse du ministère

2.51 *Le plan de gestion est prévu d'ici* [la première semaine d'octobre]. [Traduction]

Plan de surveillance

2.52 Le deuxième critère est directement relié au premier. Une fois un plan de gestion adéquat en place, il est important que le ministère de l'Environnement instaure des mécanismes visant à assurer sa réalisation. Dans une telle perspective, nous avons élaboré le critère suivant :

Le ministère de l'Environnement devrait s'assurer que la Commission d'intendance compare régulièrement les résultats obtenus par la TRACC avec le plan de gestion et qu'elle lui fasse rapport des résultats de la comparaison.

2.53 Nos discussions avec la commission nous ont appris que la commission est régulièrement en contact téléphonique avec le ministère de l'Environnement. La même situation prévaut entre la commission et la TRACC, notamment pour ce qui peut toucher l'interprétation de certaines clauses du contrat. La TRACC présente à la commission et au ministère une liste hebdomadaire de l'activité des dépôts de pneus. Nous avons relevé dans les procès-verbaux de la commission des points qui montrent aussi une surveillance régulière de la TRACC. Le président de la commission est un employé du ministère de l'Environnement, ce qui contribue à l'efficacité des communications. De façon globale, plusieurs indicateurs suggèrent que la surveillance de la TRACC et les communications avec le ministère de l'Environnement sont des activités régulières.

2.54 Le ministère de l'Environnement nous a souligné que le rapport annuel de la commission devrait jouer un rôle important dans la communication de la comparaison des résultats avec le plan de gestion. Au fur et à mesure que le programme prend de l'âge, le ministère de l'Environnement prévoit que le rapport annuel et le plan de gestion seront les clés de tout rôle de supervision qu'il pourrait avoir. Nous commentons plus en détail le plan de gestion et le rapport annuel ailleurs dans le chapitre.

2.55 D'après notre examen de la documentation de la commission, il est évident que le personnel ne consigne pas systématiquement tous les appels téléphoniques et toutes les visites qu'il fait aux installations de la

TRACC. Vu cette situation, il nous est impossible de vérifier le degré véritable de surveillance des résultats de la TRACC par rapport au plan de gestion. Nous avons conclu qu'il n'est que partiellement satisfait au critère.

2.56 Nous avons discuté de la question avec le ministère de l'Environnement et noté qu'il serait prudent pour la commission d'améliorer sa documentation dans le cadre de ses systèmes et méthodes habituels. Cela aiderait le ministère à surveiller de façon plus officielle la conformité à l'article 13 du Règlement 96-82. L'article précise que : « La Commission doit s'assurer qu'un plan de gestion original ou modifié, approuvé par le Ministre, est mis en œuvre tel que prévu. »

Recommandation

2.57 Par conséquent, nous avons recommandé que le ministère de l'Environnement explore la possibilité d'exiger de la commission qu'elle fournisse une documentation plus abondante sur la fonction de surveillance.

Réponse du ministère

2.58 *Le ministère est représenté à la commission, et le personnel de la commission tient régulièrement au courant l'employé du ministère des résultats de la surveillance du contrat entre la commission et la TRACC. Le ministère est convaincu que la commission s'acquitte de son mandat en ce qui concerne la TRACC, mais il informera la commission de votre recommandation et la pressera de tenir une documentation suffisante de sa surveillance. [Traduction]*

Immatriculation et inspection

2.59 Les articles 16 et 26 sont deux articles clés du règlement relatifs aux responsabilités de la commission. Afin de mettre l'accent sur les obligations au titre de ces articles, nous avons élaboré le critère suivant :

Le ministère de l'Environnement devrait s'assurer que la Commission d'intendance a en place un mécanisme assurant l'immatriculation de tous fournisseurs, comme l'exige l'article 16 du règlement, et la réalisation d'inspections appropriées en vertu de l'article 26 du règlement.

2.60 À notre avis, il a été satisfait au critère. Nous présentons nos constatations sur ces deux points dans des sections distinctes.

Immatriculation en vertu de l'article 16

2.61 Un système d'immatriculation des fournisseurs est en place. La commission demande aux grossistes en pneus de vendre des pneus aux seuls détaillants qui détiennent un numéro d'immatriculation de fournisseur valide. Les grossistes et les détaillants peuvent composer un numéro sans frais pour communiquer avec la commission et vérifier l'immatriculation ou toute autre question.

2.62 La commission nous a dit qu'elle retient les services de vérificateurs indépendants pour vérifier certaines procédures des grossistes. Il y a dans la province une soixantaine de grossistes et, au 31 mars 1999, sept d'entre eux avaient fait l'objet d'une vérification pour le compte de la commission. On nous a dit que les vérificateurs sont tenus d'examiner la conformité à certaines dispositions du Règlement 96-82. Comme procédure supplémentaire, il est demandé aux vérificateurs de voir si les grossistes consignent le numéro d'immatriculation du détaillant. La commission a déclaré qu'elle se fie en partie à ces vérifications pour s'assurer que les détaillants sont titulaires d'un numéro d'immatriculation valide. Par contre, la commission n'a pas établi pour les vérificateurs un cadre de référence décrivant les procédures de vérification et de conformité à respecter. À notre avis, il serait prudent que la commission élabore un cadre de référence type pour ces vérifications.

2.63 Bien que nous n'ayons aucun rapport hiérarchique avec la commission, nous avons fait part de nos constatations à son président. Il admet que les observations sont pertinentes et a constaté une ouverture pour ce qui est de porter les questions à l'attention de la commission dans son ensemble. Étant donné que le président est nommé par le ministre, nous avons formulé les recommandations suivantes :

Recommandations

2.64 Nous avons recommandé que le président informe la commission de l'importance de préparer un cadre de référence écrit pour les missions de vérification visant la vérification de la conformité à certains aspects du Règlement 96-82.

2.65 Nous avons aussi recommandé qu'une lettre de mission soit obtenue pour chacune des vérifications en question. La lettre de mission devrait préciser le fait que la commission se fie à la vérification pour s'assurer que tous les fournisseurs sont titulaires d'une immatriculation valide.

Réponse du ministère aux deux recommandations

2.66 *Le président a informé la commission et le personnel de la commission des deux recommandations. Les mesures recommandées seront suivies. [Traduction]*

Inspections en vertu de l'article 26

2.67 Le paragraphe 26(1) du règlement se lit ainsi :

Afin de vérifier si les dispositions de la Loi et du présent règlement ont été respectées, une personne désignée en tant qu'inspecteur en vertu de la Loi ou un agent désigné en vertu de l'article 25 peut, à tout moment raisonnable et sur présentation d'une preuve d'identification en la forme fournie par le Ministre ou la Commission, selon le cas,

a) entrer sur le terrain ou les lieux et inspecter le terrain, les lieux ou les biens personnels où, ou avec lesquels une personne distribue, fournit, emballe, étiquette, utilise, entrepose, collecte, transporte, recycle, transforme, dispose ou manutentionne de toute autre façon des pneus, et

b) inspecte tout registre dont la conservation ou la tenue est exigée en vertu du présent règlement.

2.68 Le ministère de l'Environnement nous a dit que l'article 26 est volontairement général afin de pouvoir couvrir une vaste gamme de questions liées à la conformité en vertu de la loi et du règlement. La principale activité jusqu'à présent a été la vérification de l'immatriculation en vertu de l'article 16, comme il est traité ci-dessus.

Surveillance du marché secondaire

2.69 L'un des principaux objectifs du programme dans son ensemble est la mise au point de produits recyclés fabriqués à partir des pneus usés. Le barème des droits est conçu de façon à directement appuyer cette activité, puisque le « deuxième » 1,25 \$ est versé au recycleur seulement après la vente des produits recyclés.

2.70 Étant donné cet objectif et l'importance du contrôle financier sur le versement du deuxième 1,25 \$, nous avons élaboré notre quatrième critère en rapport avec cet objectif. Le voici :

Le ministère de l'Environnement devrait veiller à que la Commission d'intendance des pneus usés surveille le marché secondaire du matériau résultant de la gestion des pneus usés afin de s'assurer que les matériaux sont correctement recyclés.

2.71 En ce qui concerne la surveillance du marché secondaire suivant la transformation des pneus, la commission a dit que la TRACC présente une facture mensuelle des équivalents passagers-pneus transformés (c.-à-d. pour le recyclage du caoutchouc). La commission soumet chaque facture mensuelle à des procédures de vérification. De plus, la commission choisit au hasard des factures pour la vente du produit recyclé et confirme par téléphone auprès de l'acheteur l'achat d'un produit donné de la TRACC à un certain prix. Nous avons observé que le dépôt de pneus usés dans la cour d'entreposage de la TRACC n'a pas augmenté au cours d'une période d'une année environ, ce qui confirme que des mesures sont prises en regard des pneus usés recueillis chaque jour.

2.72 À l'heure actuelle, il semble que le ministère de l'Environnement se fie surtout aux rapports verbaux de la commission pour s'assurer que celle-ci surveille le marché secondaire des matériaux recyclés. Encore une fois, comme le président de la commission est un cadre supérieur du ministère de l'Environnement, il semble que ces

rapports officiels constituent un moyen suffisant pour permettre au ministère de s'assurer que la commission surveille le marché secondaire des matériaux. En d'autres termes, le ministère de l'Environnement satisfait au critère.

2.73 Malgré notre conclusion, nous pensons qu'il y a place à l'amélioration sous cet aspect. Nous croyons que la commission pourrait peut-être retenir les services des vérificateurs de ses états financiers pour obtenir une assurance additionnelle de la conversion du caoutchouc en vue d'une utilisation secondaire. Cette assurance pourrait être communiquée au ministère de l'Environnement pour lui confirmer que les objectifs du recyclage sont atteints.

Rapport sur l'efficacité

2.74 L'article 13 de la *Loi sur le vérificateur général* établit les responsabilités de notre bureau en matière de rapport à l'Assemblée législative. Nous sommes tenus notamment de faire rapport sur les situations où « des procédures n'ont pas été établies pour mesurer l'efficacité des programmes et en faire rapport, lorsque, de l'opinion du vérificateur général, les procédures pourraient être utilisées de façon appropriée et raisonnable ».

2.75 Inversement, nous sommes également tenus de faire rapport lorsque « des procédures établies pour mesurer l'efficacité des programmes et en faire rapport n'étaient pas, de l'opinion du vérificateur général, satisfaisantes ».

2.76 Une telle perspective nous a incités à élaborer le critère suivant :

Le ministère de l'Environnement devrait faire rapport à l'Assemblée législative sur l'efficacité des initiatives de recyclage des pneus. Une méthode possible serait le dépôt du rapport annuel et des états financiers annuels de la Commission d'intendance.

2.77 Nous constatons avec plaisir que l'article 14 du Règlement 96-82 reconnaît l'importance de la reddition de comptes et du rapport sur l'efficacité du programme. L'article exige un rapport annuel public sur divers aspects du rendement. L'article se lit comme suit :

(1) Dans les meilleurs délais suivant la fin de chaque exercice financier de la Commission, et au plus tard dans les quatre-vingt-dix jours qui suivent la fin de chaque exercice, la Commission doit remettre au Ministre une copie de ses états financiers vérifiés pour cet exercice ainsi qu'un rapport annuel comprenant, pour cet exercice

a) le nombre de pneus fournis par tous les titulaires d'une immatriculation de fournisseur,

- b) le montant de droits remis à la Commission, y compris un rapport séparé du montant d'intérêt sur les droits impayés et du montant des pénalités,*
- c) le nombre de pneus usés recueillis,*
- d) le nombre de pneus usés transformés,*
- e) le coût de la collecte et de la transformation,*
- f) le résultat de toutes inspections complétées auprès de fournisseurs ou d'autres personnes en vertu du présent règlement,*
- g) une description de toutes les activités concernant l'application de la Loi,*
- h) une description des autres activités connexes de la Commission,*
- i) une description des nouvelles tendances dans le domaine de la gestion des pneus usés, et*
- j) tout autre renseignement requis par le Ministre.*

(2) Le Ministre doit présenter les états financiers vérifiés et le rapport annuel à la Législature chaque année.

2.78 Le rapport annuel et les états financiers de la commission pour décembre 1997 ont été déposés au bureau du greffier de l'Assemblée législative en juillet 1998, c'est-à-dire avec environ trois mois de retard. Le rapport annuel est assez complet et fournit une somme considérable de renseignements sur la commission et le programme. Le rapport et les états financiers qui l'accompagnent fournissent des informations sur un certain nombre de points décrits au paragraphe 14(1), y compris le montant des droits remis à la commission et le nombre de pneus usés recueillis.

2.79 Dans certains cas cependant, il semble que le rapport ne répond pas aux exigences du paragraphe 14(1). L'information n'est pas disponible ou est difficile à trouver en ce qui concerne les points suivants :

- a) le nombre de pneus fournis par tous les titulaires d'une immatriculation de fournisseur,*
- d) le nombre de pneus usés transformés,*
- e) le coût de la collecte et de la transformation,*

g) *une description de toutes les activités concernant l'application de la loi,*

h) *une description des autres activités connexes de la commission,*

i) *une description des nouvelles tendances dans le domaine de la gestion des pneus usés,*

j) *tout autre renseignement requis par le ministre.*

2.80 En ce qui concerne l'exigence d), le rapport annuel contient un bref énoncé :

la TRACC a connu des retards dans le traitement des pneus. En fait, le déchiquetage et la réduction en poudre des pneus ont atteint des niveaux de production en 1997; toutefois, les tapis de caoutchouc et autres produits semblables ont été produits à titre d'essai seulement vers la fin de l'année.

2.81 À notre avis, il aurait été utile de fournir des statistiques réelles sur les nombres transformés. Un énoncé semblable pourrait être formulé sur des aspects tels que « le coût de la transformation » et une « description de toutes les activités concernant l'application de la loi ».

2.82 À la fin de notre travail sur place (vers la fin du mois de mai 1999), la préparation du rapport annuel de 1998 n'était pas terminée. Nous avons eu des discussions avec le ministère de l'Environnement au sujet de l'article 14 et appris que la commission envisagerait d'inclure dans son prochain rapport annuel un résumé par province des activités de collecte et de recyclage des pneus usés, ce qui pourrait être considéré comme « une description des nouvelles tendances dans le domaine de la gestion des pneus usés ».

2.83 À notre avis, il n'est que partiellement satisfait au critère en raison du non-dépôt du rapport annuel de 1998, du retard dans le dépôt du rapport de 1997 et des éléments du paragraphe 14(1) au sujet desquels il n'a pas encore été fait rapport.

2.84 Les rédacteurs du rapport pourraient envisager, entre autres, d'inclure un tableau ou une liste de vérification qui énumère les exigences de l'article 14 ainsi que des indications sur la mesure dans laquelle le rapport rend compte de chacune.

Recommandation

2.85 Nous avons recommandé au ministère de l'Environnement de s'assurer que le rapport annuel de la commission pour 1998 et les exercices subséquents suivent les dispositions de l'article 14 du règlement.

Réponse du ministère

2.86 *Le ministère a examiné les vues du vérificateur général sur ce qui constitue le respect des obligations au titre des exigences de l'article 14 du règlement, est d'accord avec ces vues et a transmis les recommandations du vérificateur général à la commission. [Traduction]*

Analyse du barème des droits

2.87 Plusieurs articles du règlement traitent du droit et des activités financières de la commission. L'un de nos critères a directement trait au barème des droits. Le voici :

Le ministère de l'Environnement devrait mettre en œuvre une procédure qui vise l'analyse périodique du barème des droits pour s'assurer que ce barème contribue de façon adéquate à l'objectif de gestion des déchets.

2.88 De façon générale, il est encore trop tôt pour évaluer ce critère. La commission n'existe pas depuis assez longtemps pour permettre une évaluation adéquate du barème des droits. Toutefois, nous avons quand même des observations à formuler. En fait, ces observations aideront le lecteur à comprendre pourquoi nous ne sommes pas en mesure de tirer des conclusions sur la question.

2.89 La situation relative à la TVH pour le droit facturé par la TRACC soulève des préoccupations. La commission et ses vérificateurs travaillent activement avec Revenu Canada sur les exigences relatives à la TVH. Les résultats du travail sur la TVH pourraient avoir des répercussions sur le droit actuel.

2.90 Une deuxième question préoccupante est le passif à la hausse dans les états financiers de la commission. Ce passif est constitué des « frais de traitement courus ». Les frais de traitement courus représentent le montant à verser suivant la vente des produits contenant de la matière recyclée. Un programme de recyclage efficace verrait le solde demeurer constant ou, idéalement, baisser. Or, ce passif a grimpé, passant de 246 778 \$ au 31 décembre 1996 à 1 709 299 \$ au 31 décembre 1998.

2.91 L'aspect préoccupant est que la somme de 1 709 299 \$ équivaut à environ 1,4 million d'équivalents passagers-pneus¹ (EPP). Or, même si l'inventaire des EPP au parc d'entreposage de la TRACC n'est pas exact, il n'atteint pas 1,4 million de EPP. On nous a fourni comme estimation au 31 décembre 1998 le chiffre approximatif de 750 000 EPP. Il y a lieu de se demander ce qu'il est advenu des 600 000 à 700 000 EPP ramassés mais non entreposés dans le parc de la TRACC. Nous nous demandons aussi, de ce fait, pourquoi le passif des états financiers continue d'augmenter, alors que le nombre de pneus est demeuré assez constant depuis le milieu de 1998.

1. (1 709 299 \$ ÷ 1,25 \$ par EPP)

2.92 On nous a fourni plusieurs explications possibles de l'écart en question. Ainsi, avec l'approbation du ministère de l'Environnement, la TRACC a déchiqueté environ 175 000 EPP pour servir de filtreur d'eau dans le secteur privé. La TRACC n'a pas été remboursée pour la seconde « moitié » du droit pour ce projet, ce qui, aux fins de calcul, a donné lieu à un écart permanent. Nous n'avons pas vérifié les explications fournies, mais nous avons noté que le recycleur et la commission s'intéressent tous deux à la question.

Recommandation

2.93 Nous avons recommandé que la commission entreprenne une étude visant à analyser les questions entourant le passif à la hausse au titre des frais de traitement courus.

Réponse du ministère

2.94 *Le ministère est au courant de l'écart relevé par le vérificateur général et travaille avec la commission pour éclaircir la question.*
[Traduction] [D'après ce que nous comprenons, la commission a entrepris une étude visant à analyser les questions entourant le passif à la hausse au titre des frais de traitement courus.]

Objectif 3 – Protection du public

2.95 Nous avons commencé le chapitre par un bref renvoi à l'incendie de pneus qui a eu lieu à Hagersville, en Ontario, en 1990. Depuis, un autre incendie de pneus a éclaté à des installations de recyclage dans la province voisine, la Nouvelle-Écosse. Nous avons élaboré notre troisième objectif en tenant compte du risque potentiel constitué par le dépôt de pneus :

Déterminer si le ministère de l'Environnement et tout autre organisme gouvernemental pertinent veillent à la protection du public contre le risque d'un incendie de pneus et à l'établissement de plans de mesure d'urgences convenables en cas de catastrophe.

2.96 En pratique, nous avons limité le sens de l'expression « tout autre organisme gouvernemental pertinent » au Bureau du prévôt des incendies. Le prévôt des incendies est un employé du ministère des Municipalités et de l'Habitation.

2.97 Nous avons élaboré trois critères en rapport avec cet objectif. Le premier concerne directement la façon dont le ministère de l'Environnement et les autres organismes traitent le risque d'un incendie de pneus. Le voici :

Le ministère de l'Environnement et tout autre organisme gouvernemental pertinent devraient s'assurer que la TRACC a établi un plan adéquat de gestion des risques pour faire face à l'éventuelle menace d'un incendie de pneus.

2.98 Notre rapport sur ce critère commence par l'examen de l'agrément industriel initial accordé par le ministère de l'Environnement.

2.99 Le 25 septembre 1996, le ministère de l'Environnement délivre à la TRACC un certificat d'agrément de construction et d'exploitation d'un parc d'entreposage de pneus usés. Le certificat d'agrément renvoie à un document « A ». Le document « A » contient un renvoi à un plan de mesures d'urgence visant l'exploitation d'un parc d'entreposage de pneus et d'une usine de fabrication (le plan). Nous avons reçu une copie du plan, qualifié de « préliminaire ». Tout semble indiquer que le plan est une obligation au titre du certificat d'agrément de construction et d'exploitation.

2.100 Le plan, dressé par la TRACC, décrit les normes que la TRACC a suivi pour aménager des installations d'entreposage de pneus et de fabrication sécuritaires à Minto, au Nouveau-Brunswick.

2.101 Le plan contient les procédures à suivre en cas d'urgence environnementale, surtout un incendie de pneus. Il décrit également les services de soutien que la TRACC a intégré au plan à la suite de consultations et du soutien direct de divers organismes des gouvernements provincial et fédéral.

2.102 Le plan présente les procédures détaillées que se proposerait de suivre la TRACC pour faire face à une urgence environnementale telle qu'un incendie, l'entreposage extérieur de combustible, le confinement sur les lieux de l'eau qui résulterait de la lutte contre un incendie et l'entreposage sur les lieux de produits chimiques ignifuges.

2.103 Dans l'ensemble, le plan semble assez complet. Il prévoit un examen annuel et semble contenir de nombreux repères pour mesurer le rendement. Cependant, il semble que le plan soit resté sous forme préliminaire. En fait, un agrément d'exploitation délivré à la TRACC par le ministère de l'Environnement le 10 octobre 1998 ne fait aucune mention du plan.

2.104 À la suite de notre travail de vérification, nous croyons qu'il n'y a en place aucun plan de mesures d'urgence officiel pour bien protéger le public contre le danger d'un incendie de pneus. Nous avons posé la question à la TRACC, qui nous a renvoyés au ministère de l'Environnement. Nous avons également demandé des renseignements sur ces questions au Bureau du prévôt des incendies, qui lui aussi nous a renvoyés au ministère de l'Environnement.

2.105 En l'absence d'un plan de mesures d'urgence, un certain nombre de questions demeurent sans réponse. Ainsi, des questions fondamentales ayant trait à la participation du service des incendies de Minto seraient les suivantes :

- *Le service des incendies a-t-il un plan de la disposition des tas de pneus dans le parc d'entreposage?*
- *Le service des incendies a-t-il une clé de la porte principale?*
- *Le service des incendies a-t-il été appelé récemment aux installations de la TRACC pour déterminer le délai d'intervention?*
- *Le service des incendies a-t-il participé à un exercice d'incendie aux installations de la TRACC?*
- *Le service des incendies a-t-il accès ailleurs à une quantité suffisante de mousse de classe A pour combattre un incendie de pneus s'il est impossible, en raison de l'incendie, d'avoir accès à la mousse que la TRACC conserve sur les lieux?*
- *Le service des incendies estime-t-il que le public est suffisamment protégé contre le danger d'un incendie de pneus?*

2.106 À notre avis, voilà le genre de questions que doit aborder un plan de mesures d'urgence. Bien que nous ne soyons pas des experts en matière de protection contre les incendies et de questions connexes, l'idée de faire du plan de mesures d'urgence un élément du processus d'agrément est certainement valable. Nous avons discuté de la question assez longuement avec le ministère de l'Environnement et le prévôt des incendies. Étant donné nos préoccupations, nous avons conclu qu'il n'est pas satisfait au critère.

Recommandations

2.107 Nous avons recommandé que le ministère de l'Environnement ajoute la préparation d'un plan de mesures d'urgence (semblable au plan préliminaire mentionné ci-dessus) aux exigences à satisfaire pour exploiter un parc d'entreposage de pneus usés.

2.108 Étant donné que le prévôt des incendies possède des compétences spécialisées dans les domaines de la prévention des incendies et de la lutte contre les incendies, nous avons aussi recommandé que le ministère de l'Environnement et le prévôt des incendies collaborent pour évaluer la qualité du plan de mesures d'urgence.

Réponse du ministère

2.109 Le ministère est d'accord avec le vérificateur général sur l'utilité d'avoir un plan écrit pour faire face aux urgences environnementales potentielles au parc d'entreposage de la TRACC. Étant donné la proximité du bâtiment par rapport au parc d'entreposage et la possibilité qu'un incendie dans l'usine s'étende au parc, le plan devrait aussi traiter de la prévention des incendies et du délai d'intervention pour le

bâtiment. Le ministère collaborera avec le prévôt des incendies pour définir les caractéristiques pertinentes d'un tel plan et demandera à la TRACC de proposer un plan. Une fois le plan présenté, le ministère l'enverra au prévôt des incendies aux fins d'examen et d'approbation, et le plan fera partie de l'agrément d'exploitation en vertu du Règlement sur la qualité de l'eau. Le ministre exigera que la TRACC révise le plan tous les ans pour le tenir à jour et qu'elle documente la révision du plan.

2.110 En ce qui concerne les questions liées à la prévention des incendies et au délai d'intervention ainsi que les conséquences d'un incendie sur l'environnement, le ministère collaborera avec le prévôt des incendies, la TRACC, l'Organisation des mesures d'urgence et le village de Minto pour que, tous ensemble, nous assurions la sécurité des travailleurs, des résidents de Minto et de l'environnement. L'un des éléments du plan qu'exigera le ministère sera la planification des mesures d'urgence visant les conséquences d'un incendie pour l'environnement, par exemple la gestion de l'écoulement de l'eau et de la mousse utilisées pour éteindre l'incendie et la gestion des produits dérivés de la combustion.

2.111 Comme il est noté dans le rapport de vérification, la planification des mesures d'urgence peut couvrir une vaste gamme d'aspects. Certaines des mesures d'urgence sont mieux traitées ailleurs que dans un plan exigé par le ministère de l'Environnement. Il est préférable de confier des questions telles que l'évacuation ou les chemins d'évacuation à la municipalité. Certains points dans le plan préliminaire des mesures d'urgence traitent du fonctionnement normal du lieu de travail et n'ont pas leur place dans un plan exigé par le ministère, par exemple un approvisionnement en eau potable suffisant pour les travailleurs ou le port de casques de protection et de protecteurs d'oreille. [Traduction]

Inspections de la TRACC – Coordination nécessaire

2.112 Nos deux autres critères ont trait à la planification, à la coordination et au rapport des inspections des installations de la TRACC. Les deux critères sont les suivants :

Le ministère de l'Environnement et tout autre organisme gouvernemental pertinent doivent avoir un plan établi et coordonné pour l'inspection des installations de la TRACC conformément aux agréments industriels et aux lignes directrices du CCME et du Code national de prévention des incendies du Canada.

Les inspections du ministère de l'Environnement et de tout autre organisme gouvernemental pertinent doivent être réalisées selon un calendrier fixe, faire l'objet de rapports appropriés et donner lieu aux mesures correctrices nécessaires.

2.113 Étant donné le lien étroit entre les deux critères, nous les examinons ensemble.

2.114 À notre avis, aucun ministère ou organisme en particulier ne coordonne les diverses inspections. Des inspections ont lieu, mais il n'y a pas aucun plan établi et coordonné. Nous avons aussi conclu que la coordination de la réalisation des inspections et la communication des résultats des inspections ne suivent aucun calendrier fixe.

2.115 Des éléments probants suggèrent que les visites du ministère de l'Environnement et du prévôt des incendies aux installations de la TRACC sont nombreuses. Il semble que chaque ministère ou organisme effectue ces visites en prenant en considération différents points de conformité qui, parfois, se chevauchent. Nous avons également noté des échanges d'information entre le ministère de l'Environnement et le prévôt des incendies.

2.116 La Section des agréments industriels du ministère de l'Environnement surveille les installations de la TRACC. D'après ce que nous comprenons, la section est chargée uniquement de la surveillance des émissions atmosphériques et des eaux de ruissellement, le cas échéant. La Section des agréments industriels assume ses responsabilités en matière de protection de l'environnement en établissant les normes et les conditions d'agrément et des permis qui sont délivrés pour les activités commerciales et industrielles. C'est cette section qui a délivré le certificat d'agrément de construction et d'exploitation mentionné précédemment.

2.117 Il semble que le Bureau du prévôt des incendies a pris les devants pour ce qui est de l'inspection et de la surveillance de la conformité de la TRACC aux lignes directrices du Code national de prévention des incendies. D'après ce que nous comprenons, le prévôt des incendies s'est intéressé aux installations à la suite d'une demande de la TRACC. Par la suite, les visites aux installations de la TRACC ont été nombreuses.

2.118 Le prévôt des incendies a délivré au moins trois documents d'ordonnance à la TRACC. Les documents d'ordonnance soulignent des problèmes de conformité et fixent les dates auxquelles ces problèmes doivent être résolus. Le non-respect des ordonnances durant une période dépassant une année a abouti à une poursuite en justice contre la TRACC le 5 mai 1999. Deux points de non-conformité avaient trait à la hauteur et à la largeur excessives des tas de pneus. En raison de cet excès, le parc d'entreposage de la TRACC avait dépassé sa capacité d'environ 320 000 pneus. La TRACC a jusqu'en janvier 2000 pour se conformer à l'ordonnance du tribunal. On peut dire sans aucun doute que la poursuite en justice du 5 mai 1999 montre très clairement que le prévôt des incendies est tout à fait disposé à prendre les mesures correctrices qui s'imposent.

2.119 Nous avons entamé la présente section en affirmant que nous avons conclu à l'absence d'un plan d'inspection établi et coordonné. De plus, les inspections et les rapports connexes ne font l'objet d'aucune coordination officielle. Nous ne concluons pas nécessairement que la question de la coordination a mené à des lacunes dans les inspections mêmes. Par contre, nous prétendons que des améliorations peuvent être apportées afin que rien ne soit laissé au hasard.

2.120 L'une des suggestions que nous avons reçues au cours de notre travail est l'élaboration d'un protocole d'entente entre le ministère de l'Environnement et le Bureau du prévôt des incendies. Étant donné que le ministère a créé la commission, c'est peut-être lui qui devrait prendre les devants. Nous sommes d'avis que le ministère de l'Environnement devrait préciser, dans le règlement ou dans un protocole d'entente, à qui incombe la responsabilité des différents genres d'inspections.

Recommandations

2.121 Nous avons recommandé que le ministère de l'Environnement et le prévôt des incendies élaborent un plan complet qui attribue la responsabilité des inspections des installations de la TRACC en rapport avec les différentes exigences législatives et contractuelles.

2.122 De plus, nous avons recommandé que le ministère de l'Environnement et le prévôt des incendies collaborent en vue de coordonner le calendrier, la communication des résultats et les mesures correctrices ayant trait à toutes les inspections de la TRACC, au besoin.

Réponse du ministère

2.123 *Le ministère collaborera avec le prévôt des incendies pour coordonner les inspections visant à assurer la conformité aux exigences réglementaires liées à la prévention des incendies, au délai d'intervention et au respect de l'environnement. Les exigences contractuelles et autres exigences réglementaires non liées à des questions environnementales ne sont pas du ressort du ministère. Le niveau de risque est directement proportionnel au nombre de pneus entreposés dans le parc; le risque diminuera au fur et à mesure que les tas de pneus diminuent. Lorsque l'entreposage de vastes quantités de pneus entraînera un risque potentiel important pour l'environnement, le ministère de l'Environnement inspectera les installations au moins deux fois par année. Le prévôt des incendies procédera à l'inspection du site en rapport avec les questions de sécurité contre les incendies à la demande du ministère de l'Environnement au moment du renouvellement de l'agrément et en d'autres temps lorsque le nombre de pneus entreposés sera élevé.*

2.124 *Le ministère a appris qu'un examen indépendant de la sécurité contre les incendies est effectué annuellement. Le ministère collaborera avec la TRACC et le prévôt des incendies pour faire en sorte que la*

vérification réponde aux besoins de tous les intervenants et que le rapport soit distribué. [Traduction]