

Rapport public au Gouvernement

# **Accélérer la transition vers l'économie circulaire des départements, régions et collectivités d'Outre-mer**

*Première phase.*

**Étude des conditions de mise en place d'une économie circulaire pour la  
filière automobile : pour une optimisation du traitement des véhicules  
hors d'usage (VHU)**

**Serge LETCHIMY**

Député de la Martinique

Président du Conseil régional de la Martinique

## Table des matières

Introduction .....	4
1. Faire progresser le nombre de véhicules hors d'usage (VHU) traités par des centres agréés : un enjeu sanitaire, environnemental et économique. ....	6
1.1. Responsabiliser, aider et inciter les acteurs à s'inscrire dans le schéma légal de traitement des VHU. ....	7
Proposition 1 : Affirmer le rôle de la région dans la politique de prise en charge et de traitement des VHU .....	7
Proposition 2 : Permettre une meilleure estimation du nombre de VHU en tenant compte des exportations .....	7
Proposition 3 : Poursuivre les campagnes de communication .....	8
Proposition 4 : Sensibiliser les propriétaires de VHU potentiels en leur adressant une information personnalisée à partir du système d'immatriculation des véhicules (SIV)....	9
Proposition 5 : Rendre plus facile le traitement d'un véhicule en l'absence de carte grise	10
Proposition 6 : Instaurer une éco-contribution dans le cadre de la filière REP (solution 1).....	10
Proposition 7 : Mettre en place des systèmes de consignes pour les VHU et/ou les batteries (solution 2) .....	12
Proposition 8 : Instaurer une prime à tous les VHU apportés dans un centre agréé afin de résorber le stock de VHU. ....	14
1.2. Conforter les actions de police des collectivités publiques.....	14
Proposition 9 : Effectuer dans chaque département, région et collectivité d'outre-mer un inventaire des VHU en les localisant dans une base de donnée géographique ..	14
Proposition 10 : Encourager la création de fourrières pour y transférer les véhicules stationnant trop longtemps sur la voie publique .....	16
Proposition 11 : Mettre en œuvre, pour les véhicules en terrain privé, les possibilités introduites dans le projet de loi relatif à la transition énergétique .....	16
2. Optimiser la valorisation des pièces de réutilisation pour développer l'économie circulaire dans les départements, régions et collectivités d'outre-mer.....	18
2.1. Soutenir les centres agréés producteurs de pièces de réutilisation .....	18
Proposition 12 : Rediriger les véhicules déclarés irréparables et détenus par les assureurs vers les centres VHU agréés .....	18
Proposition 13 : Faciliter la fermeture des casses illégales en se concentrant sur les plus dommageables pour l'environnement.....	19
Proposition 14 : Améliorer la couverture du territoire par de nouveaux centres VHU agréés.....	20
2.2. Développer une activité de réparation automobile s'inscrivant dans la logique de l'économie circulaire .....	20
Proposition 15 : Créer un label « garage propre » ou « garage pour l'environnement » .	20
Proposition 16 : Développer l'entretien et la réparation des véhicules avec des pièces de réutilisation certifiées .....	21
Proposition 17 : Créer des filières VHU pour les autres véhicules hors automobiles	22
3. Recycler les VHU en adoptant un principe de proximité .....	23

3.1. Rechercher les possibilités locales du traitement des VHU ou celles qui correspondent à une coopération entre les départements, régions et collectivités d'outre-mer .....	23
Proposition 18 : Intégrer les coûts de transport et les aides à l'investissement dans l'analyse économique de la rentabilité des investissements .....	23
Proposition 19 : Encourager le recyclage local en lançant des appels à projets reposant sur des procédés innovants.....	23
Proposition 20 : Aider les transports locaux au même titre que les transports vers l'hexagone.....	24
Proposition 21 : Obliger les importateurs d'équipements à adhérer aux associations locales en cas d'absence de collecte et de traitement de leur part .....	25
Proposition 22 : Prévoir l'intervention des éco-organismes nationaux pour les pneus..	26
3.2. Favoriser les coopérations régionales.....	26
Proposition 23 : Développer une coopération régionale avec les pays voisins .....	26
Proposition 24 : Favoriser la sortie de statut de déchet .....	27
Proposition 25 : Laisser la possibilité de traiter en dehors de l'Union Européenne les déchets non dangereux issus des VHU .....	29
4. Enfin, utiliser la possibilité d'habilitation offerte par l'article 73-3 de la Constitution, aux collectivités régies par cet article, de fixer elles-mêmes les règles applicables sur leur territoire, dans le domaine du traitement des déchets. ....	31
Proposition 26 : Habilitier les collectivités d'outre-mer, régies par l'article 73 de la Constitution, à fixer les règles appropriées, relevant du domaine de la loi ou du règlement, à la situation singulière de leur territoire, en matière de déchets .....	31
Annexes .....	32
Annexe 1. Lettre de mission .....	34
Annexe 2. Liste des personnes rencontrées.....	37
Annexe 3. Monographies territoriales .....	43
La Guadeloupe .....	43
La Guyane.....	47
La Martinique.....	51
La Réunion .....	56
Sainte-Lucie.....	63
Annexe 4. Article 73 de la Constitution.....	66
Annexe 5. Un encadrement mondial, européen et national de la gestion des véhicules en fin de vie .....	67
Annexe 6 Transferts transfrontaliers des déchets .....	71
a) Principes encadrant les transferts transfrontaliers de déchets .....	71
b) Procédures applicables aux transferts autorisés.....	72
Annexe 6. Encadrement des déchets automobiles en droit européen. ....	75
Huiles.....	75
Batteries.....	75
Pneus .....	76
Liquides frigorigènes utilisés pour la climatisation.....	77
Annexe 7. Liste des acronymes utilisés.....	79

## Introduction

Le présent rapport conclut la première phase de la mission confiée par Mme Ségolène ROYAL, ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie au député Serge LETCHIMY.

Dans sa lettre de mission en date du 4 décembre 2014<sup>1</sup>, la ministre souligne l'importance du rôle que les départements, régions et collectivités d'outre-mer doivent jouer pour être à l'avant-garde de la transition énergétique pour la croissance verte, du nom de la loi que la ministre porte devant le Parlement. Elle estime que cette évolution constitue une opportunité pour faire des territoires d'outre-mer de véritables « laboratoires » de l'économie circulaire.

Or, l'émergence d'une économie circulaire est rendue difficile dans ces territoires, en raison de l'éloignement de l'hexagone, de l'insularité et de leur taille modeste au regard de certaines logiques industrielles de production.

La gestion et le traitement des véhicules hors d'usages (VHU) apparaissent, cependant, comme une des problématiques dominantes en matière de traitement des déchets dans l'ensemble des départements et régions d'outre-mer.

Ainsi, la ministre a-t-elle souhaité que soient étudiées, dans un premier temps, « les conditions de mise en place d'une économie circulaire pour la filière automobile » favorisant « l'émergence d'une filière locale de traitement des véhicules hors d'usage ».

Un second volet viendra compléter cette première étude et consistera à analyser les possibilités de transposition du modèle et des propositions qui auront présentées dans le premier volet pour les déchets de l'automobile à d'autres types de déchets.

S'atteler au problème du traitement des VHU dans les territoires d'outre-mer, revient à relever cinq défis clés susceptibles de transformer à court et moyen terme les pratiques.

### **Le défi sanitaire et environnemental**

La crise sanitaire des années passées a largement démontré que les véhicules abandonnés et l'eau, qui finit par y stagner, constituent des refuges appréciés pour le développement des larves de moustiques vecteurs de la dengue et du chikungunya. Ces mêmes véhicules portent aussi préjudice à l'environnement. Les fluides toxiques qu'ils contiennent se répandent dans les milieux naturels, les eaux de surface ou les nappes phréatiques. Leur abandon en bord de route, sur un terrain privé ou en pleine nature, constitue une atteinte aux paysages qui contribuent pour partie à l'attrait touristique des régions d'outre-mer.

### **Le défi du développement économique**

Au-delà des gains environnementaux et sanitaires, la mise en place d'une filière de recyclage des véhicules permettrait de créer de la richesse et de l'emploi dans les territoires ultramarins. Cette pratique existe déjà pour l'essentiel de manière informelle ou de manière partiellement structurée. Cependant, développer et structurer ces pratiques à l'échelle de chacun des territoires en une activité reconnue, avec les avantages correspondants liés à des pratiques déclarées et contrôlées, constitue une opportunité de réaliser, dans les outre-mer, une transition d'une économie non ou peu structurée vers une économie circulaire.

Il s'agit, dans le présent rapport, de formuler des propositions afin de progressivement

---

<sup>1</sup> Cf lettre de mission en annexe 1.

inverser la logique actuelle du ré-export des déchets issus de l'automobile vers l'hexagone.

### **Le défi de la responsabilité**

Les populations des pays d'outre-mer sont confrontées à de très nombreux cas d'abandons de VHU sur la voie publique, en pleine nature, dans des dépôts sauvages, sur des terrains privés. Elles pâtissent de ces pratiques qui non seulement enfreignent la réglementation en vigueur mais aussi portent atteinte à l'environnement et à la santé des personnes au travers des épidémies de dengue et de chikungunya qu'elles favorisent.

Il est donc nécessaire que les habitants et les acteurs économiques des outre-mer prennent l'habitude d'acheminer les véhicules hors d'usage vers les centres agréés au lieu de les conserver chez eux ou de les abandonner après les avoir partiellement démontés pour vendre leurs équipements.

Les collectivités territoriales ont pris des mesures fortes lors de l'épisode de la crise sanitaire du chikungunya pour tenter de résorber le stock de véhicules abandonnés. Cependant, force est de constater que ce stock de véhicules entassés dans des sites inappropriés tend à se renouveler. Il en va de la responsabilité de chacune des parties prenantes pour qu'il soit mis fin à cette situation. Ces parties prenantes, outre les collectivités publiques – État et Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), collectivités territoriales – sont nombreuses : importateurs automobiles ou de pièces détachées, concessionnaires, garagistes, assureurs, gestionnaires de centres agréés, exploitants de sites illégaux, particuliers etc.

### **Le défi de la coopération inter-régionale**

A ce jour, chaque territoire intervient de sa propre initiative avec ses propres moyens sans atteindre les économies d'échelle qui permettraient de rentabiliser la filière de traitement. L'économie circulaire peut être l'amorce d'une coopération inter-régionale en la matière, entre territoires domiens, mais aussi entre les collectivités d'outre-mer et les États voisins avec lesquels les relations économiques relèvent bien souvent des acteurs de l'économie informelle.

### **Le défi de l'adaptation de la législation à la spécificité des territoires**

Enfin, la réflexion sur le devenir des véhicules hors d'usage a été l'occasion de mettre en lumière la nécessité d'adapter la législation à la réalité des territoires ultramarins. L'éloignement de certains départements, régions ou collectivités modifie les bilans environnementaux à l'origine de choix codifiés par les règles de droit. Les exigences à avoir, sur des territoires ne bénéficiant pas du niveau d'équipement de la métropole, sont à adapter à la réalité des situations. Enfin, le contexte énergétique des collectivités et départements d'outre-mer peut conduire à des options différentes de celles adoptées dans l'hexagone. Ces raisons justifient que puisse être utilisée l'habilitation prévue à l'article 73-3 de la Constitution reconnaissant le droit aux départements et régions de Guyane, Guadeloupe, Martinique et Mayotte d'adapter certaines lois ou certains règlements dans leur domaine de compétence et de demander à pouvoir fixer eux-mêmes les règles applicables sur leur territoire, dans le domaine, par exemple, du traitement des déchets.

Les 26 propositions qui suivent s'efforcent de répondre à ces défis.

## 1. Faire progresser le nombre de véhicules hors d'usage (VHU) traités par des centres agréés : un enjeu sanitaire, environnemental et économique.

Les données documentaires confortées par les visites de terrain ont permis de constater que beaucoup de véhicules ne parviennent pas dans les centres VHU agréés. L'implication des collectivités territoriales ne suffit pas pour assurer la collecte des véhicules abandonnés sur la voie publique. Les taux de collecte sont loin d'être satisfaisants.

Les chiffres qui ont pu être reconstitués au cours de la mission sont les suivants :

	VHU - estimation des flux annuels	VHU traités en centres VHU (2012)	VHU – estimation des stocks non traités
Guadeloupe	12 000	10 000	Stock 7 500 à 10 000
Guyane	5 000	1 000	Stock 15 à 30 000
Martinique	12 000	7 500	Stock 20 000
Mayotte	2 000	1 100	Stock 2 500
Réunion	15 000	4 000	Stock 1500 à 2000

Source : étude « évaluation économique de la filière de traitement des véhicules hors d'usage » réalisée pour l'ADEME en mai 2015 par TERRA SA - DELOITTE - BIOIS. L'estimation du stock de véhicule à La Réunion résulte d'une estimation locale par les professionnels de la filière.

Ces chiffres sont entachés d'une incertitude importante. Le dernier rapport annuel de l'ADEME, portant sur la mise en œuvre des dispositions réglementaires relatives aux véhicules hors d'usage, comporte des chiffres inférieurs à ceux du tableau ci-dessus en ce qui concerne les véhicules traités en centre VHU. Par ailleurs, certains interlocuteurs ont estimé à 30 000 VHU le flux annuel pour la Réunion. L'imprécision de ces éléments chiffrés rend difficile la définition de politiques publiques pertinentes. Elle justifie ainsi un certain nombre de propositions présentées ci-après en matière de recensement des véhicules hors d'usage.

Cependant, tous ces chiffres permettent de parvenir au même constat : le pourcentage de VHU traités dans les centres agréés, par rapport aux flux annuels de VHU, est insuffisant.

L'absence de traitement dans les centres agréés de nombre de VHU a de multiples conséquences sanitaires et environnementales évoquées dans l'introduction de ce rapport. Le coût estimé des épidémies donne la mesure des enjeux correspondants. Ainsi, le coût de l'épidémie de chikungunya, ayant affecté un tiers des habitants de la Réunion entre 2005 et 2006, est estimé à 44M€<sup>2</sup>.

Afin de faire progresser le nombre des VHU dépollués, valorisés et recyclés dans des centres agréés, il est proposé, dans une première série de propositions, de responsabiliser, d'aider et d'inciter les acteurs à s'inscrire dans le schéma de traitement prévu, mais aussi, dans une seconde série de propositions, de conforter l'action de police des pouvoirs publics.

2 Soumahoro MK, Boelle PY, Gaüzere BA, Atsou K, Pelat C, Lambert B, La Ruche G, Gastellu-Etchegorry M, Renault P, Sarazin M, Yazdanpanah Y, Flahault A, Malvy D, Hanslik T. The Chikungunya Epidemic on La Réunion Island in 2005-2006: A Cost-of-Illness Study. PLoS Negl Trop Dis. 2011 Jun;5(6):e1197.

### **1.1. Responsabiliser, aider et inciter les acteurs à s'inscrire dans le schéma légal de traitement des VHU.**

- **Proposition 1 : Affirmer le rôle de la région dans la politique de prise en charge et de traitement des VHU**

#### **Contexte et problème constaté**

La Gouvernance et la répartition des compétences en matière de traitement des VHU ne sont pas suffisamment organisées. Les rôles sont répartis entre l'État (en incluant l'ADEME) et les collectivités territoriales. Cependant, faute de référent principal, les pratiques illégales perdurent.

#### **Principes de mise en œuvre de la proposition**

La région sera responsable, une fois votée le projet de loi portant *nouvelle organisation territoriale de la République* (loi dite NOTRe), de la planification de la prévention et de la gestion des déchets à l'échelle régionale.

Au sein de ce plan régional de gestion des déchets, le présent rapport préconise que les régions d'outre-mer se dotent d'un volet spécifique portant sur les VHU, cette adaptation pouvant se faire au titre de l'habilitation législative dont l'utilisation est recommandée dans la dernière proposition. Elle pourrait alternativement être proposée dans les décrets d'application de la loi NOTRe qui viendront préciser l'organisation de la planification des déchets.

Dans ce cadre, la région aura également la charge de diffuser à toutes les communes et intercommunalités un guide pratique présentant les règles à suivre pour procéder à l'enlèvement des véhicules abandonnés.

- **Proposition 2 : Permettre une meilleure estimation du nombre de VHU en tenant compte des exportations**

#### **Contexte et problème constaté**

Si le compte-rendu annuel auquel sont tenus les centres VHU permet d'avoir une bonne appréciation du nombre de véhicules démantelés dans ces centres, la mission a pu constater une forte imprécision des estimations concernant le nombre de véhicules devenant chaque année « hors d'usage ». Une amélioration de ces estimations s'avère pourtant indispensable pour apprécier les résultats de la politique de gestion des VHU et sensibiliser la population sur ces résultats décevants. En effet, les objectifs de réemploi, de recyclage et de valorisation devraient être exprimés par rapport au nombre de véhicules devenant hors d'usage. Cette vision complèterait utilement le rapport sur le traitement des VHU adressé à la Commission européenne dont les chiffres sont calculés conformément à la méthodologie officielle, c'est-à-dire à partir de la fraction des véhicules traités en centres

## Principes de mise en œuvre de la proposition

L'estimation du nombre de véhicules devenant VHU une année donnée est relativement simple à faire. En partant du stock de véhicules, appréhendé par les statistiques des douanes, et en appliquant des ratios de « mortalité » aux véhicules en fonction de leur âge, il est possible de reconstituer un chiffre théorique de VHU pour une année donnée. Il convient dans ce calcul de bien prendre en compte les véhicules quittant le territoire du département, de la région ou de la collectivité d'outre-mer, notamment, au travers de l'exportation de véhicules d'occasion. Ce nombre peut, en effet, être significatif : à La Réunion, sur la base d'un poids moyen de 1 tonne par véhicule, ce sont plus de 3 900 véhicules qui ont quitté l'île en 2014, dont plus de 2 600 pour une autre destination extérieure au territoire français.

L'Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie (ADEME), actuellement en charge d'établir un bilan annuel de la filière VHU<sup>3</sup>, pourrait être chargée d'affiner ses travaux en prenant notamment en compte les données douanières, pour estimer la production annuelle de VHU pour chaque départements, régions et collectivités d'outre-mer. Ces données seraient librement accessibles et figureraient dans ce bilan annuel.

### ■ Proposition 3 : Poursuivre les campagnes de communication

#### Contexte et problème constaté

Plusieurs raisons ont été avancées pour expliquer que tous les véhicules hors d'usage ne sont pas acheminés jusqu'aux centres VHU dont, notamment, une méconnaissance de la loi et de ses conditions d'application relatives aux peines encourues en cas d'abandon et à la gratuité de la prise en charge de véhicules comportant leurs équipements de base par les centres agréés.

Des campagnes d'information ont été récemment réalisées dans les départements, régions et collectivités d'outre-mer, des plaquettes ont été éditées et mises en ligne sur internet. Pour l'essentiel, ces supports<sup>4</sup> sont apparus comme étant de bonne qualité. Cependant, ces campagnes d'information sont à poursuivre afin de continuer à inciter les habitants à rapporter gratuitement leurs véhicules dans des centres VHU agréés et afin d'attirer leur attention sur les dangers liés à la prolifération de moustiques en cas d'abandon sur la voie publique ou de stockage sur leurs terrains. Enfin, ces campagnes permettent de rappeler à la population qu'elle peut être verbalisée.

#### Principes de mise en œuvre de la proposition

Ces campagnes méritent d'être prolongées dans la durée, en visant notamment la résorption du stock de VHU. Elles pourraient s'accompagner de quelques évaluations visant à appréhender si les principaux messages qu'elles comportent ont bien été assimilés et compris. Les garagistes, les concessionnaires, les mairies, les écoles pourraient être sollicités pour relayer ces campagnes.

3 Voir sur le site de l'Ademe le [Rapport annuel de la mise en œuvre des dispositions réglementaires relatives aux véhicules hors d'usage: situation en 2012](#)

4 Voir par exemple : [N'abandonnez plus votre véhicule en fin de vie dans la nature](#), brochure réalisée en Guadeloupe ou [Le traitement des véhicules hors d'usage \(VHU\) en Martinique](#)



Les documents supports sont, en outre, à actualiser pour tenir compte des évolutions à venir, par exemple, des amendements figurant dans la loi pour la transition énergétique, donnant aux maires de nouvelles obligations d'intervention (cf. *infra*). De même, si une consigne ou une éco-contribution accompagnée d'une prime aux véhicules apportés en centres agréés étaient mises en place, elles devraient y être mentionnées et expliquées.

Les régions pourraient être responsables de ces campagnes de communications, et réaliser les documents supports en s'appuyant sur les services de l'Ademe qui pourraient jouer un rôle d'assistant à maître d'ouvrage.

- **Proposition 4 : Sensibiliser les propriétaires de VHU potentiels en leur adressant une information personnalisée à partir du système d'immatriculation des véhicules (SIV)**

### Contexte et problème constaté

Avec toujours comme objectif l'augmentation du nombre de VHU acheminés vers les centres agréés, il est proposé de faire une meilleure utilisation des informations contenues dans le système d'immatriculation des véhicules (SIV). Ces données pourraient, en effet, permettre d'identifier les véhicules présumés hors d'usage. Un courrier personnalisé serait alors adressé au dernier propriétaire du véhicule ciblé en vue d'inciter ce dernier à amener son véhicule vers un centre agréé, si toutefois son véhicule s'avérait être effectivement devenu un VHU.

### Principes de mise en œuvre de la proposition

Pourraient ainsi être systématiquement interrogés les propriétaires pour lesquels il n'est pas fait mention, dans le SIV, d'un contrôle technique réalisé dans les délais requis et dont le véhicule a un certain âge<sup>5</sup>. L'absence de réponse à cette interrogation serait assortie de sanctions, correspondant par exemple aux amendes prévues pour défaut de réalisation du contrôle technique<sup>6</sup>. Cette relance serait une incitation à réaliser les contrôles techniques ou apporter les VHU dans les centres agréés, voire à actualiser le titre de propriété du véhicule (carte grise).

Le ministère de l'intérieur, responsable du système d'immatriculation des véhicules et, par ailleurs, de la sécurité routière, serait en charge de ces relances. Ces relances pourraient faire l'objet d'une expérimentation sur un territoire donné.

Cette démarche permettrait de rapprocher les dispositions du code de la route de celles du code de l'environnement relativement à la définition d'un véhicule hors d'usage. Le VHU serait identifié comme un véhicule n'étant plus amené à circuler et ce, de manière définitive. Les véhicules accidentés ou n'ayant pas passé le contrôle technique pourraient ainsi être qualifiés de véhicules temporairement hors d'usage ou véhicules présumés hors d'usage.

---

<sup>5</sup> Il serait, en effet, logique de commencer par les véhicules les plus vieux qui sont par ailleurs potentiellement les plus dangereux s'ils roulent encore sans avoir fait l'objet d'un contrôle technique. La mesure pourrait être d'application progressive en fonction de l'âge du véhicule et/ou du retard par rapport au contrôle technique.

<sup>6</sup> Contravention de quatrième classe (135€), cf. article [R323-1 du Code de la route](#)

A noter qu'une évolution allant dans ce sens se dessine déjà, puisqu'il est question de mieux suivre les véhicules économiquement irréparables au sein du SIV.

De manière complémentaire, le SIV pourrait aussi fournir une information en temps réel sur les coordonnées des centres agréés existants, qui pourrait être reprise dans les sites d'information à destination du public, notamment Service Public.fr

### ■ Proposition 5 : Rendre plus facile le traitement d'un véhicule en l'absence de carte grise

#### Contexte et problème constaté

Plusieurs centres VHU ont signalé l'impossibilité de prendre en charge certains véhicules apportés par des propriétaires n'ayant pas actualisé les données figurant sur la carte grise, celle-ci étant souvent au nom de l'ancien propriétaire dans le SIV. Les centres agréés de la Réunion estiment à 1 000 véhicules par an les refus de prise en charge pour cette raison.

#### Principes de mise en œuvre de la proposition

Il est suggéré d'autoriser les centres agréés à prendre en charge le véhicule même en cas de non concordance entre l'identité de l'apporteur du véhicule et celle figurant sur la carte grise sous réserve de l'accord écrit du propriétaire de la carte grise ou de son absence d'opposition dans un délai donné. Pour cela, il serait nécessaire de modifier l'article [R 322-9 du Code de la route](#).

D'autres mesures de nature à encourager l'actualisation des données figurant dans le SIV pour refléter la propriété effective des véhicules peuvent être envisagées :

- baisse des droits à acquitter lors d'un changement de propriétaire pour les véhicules d'un certain âge. À noter que cette décision relève de la compétence régionale.
- contrôles plus fréquents. Cela suppose une instruction du ministre de l'intérieur aux préfets concernés.

### ■ Proposition 6 : Instaurer une éco-contribution dans le cadre de la filière REP (solution 1)

#### Contexte et problème constaté

La filière VHU est une filière à responsabilité élargie du producteur (REP) mais non dotée d'un éco-organisme agréé. Jusqu'à présent, il n'a pas été jugé opportun de créer une éco-contribution ni un éco-organisme, la filière étant censée s'équilibrer économiquement sans apport financier spécifique.

Toutefois, une instance **d'évaluation de l'équilibre économique de la filière des véhicules hors d'usage a été prévue à l'article R. 543-157-1 du code de l'environnement et mise en place par arrêté publié le 2 septembre 2013**. Elle est notamment penchée sur la situation des entreprises de broyage et des centres agréés de VHU.

Dans ce cadre, une évaluation économique de la filière de traitement des VHU<sup>7</sup> a été effectuée sur un échantillon de 17 centres VHU agréés dans les départements, régions et collectivités d'outre-mer. Elle a été confiée dans le cadre d'un marché public à des consultants qui se sont appuyés sur les comptes 2012 pour établir leur diagnostic. Les résultats de cette étude sont les suivants :

- Martinique : aucun des quatre centres audités ne présente un résultat d'exploitation positif sans aide au fret et un seul est bénéficiaire après l'inclusion de ces aides.
- Guadeloupe : le résultat moyen des trois centres visités est positif avec ou sans aides au fret.
- Guyane : le centre a été agréé trop récemment pour pouvoir effectuer un audit complet.
- La Réunion : les centres dégagent un résultat positif.

L'équilibre économique des centres dans les départements, régions et collectivités d'outre-mer est donc fragile et inégal d'un territoire à l'autre.

Or, l'augmentation des performances de collecte des VHU dans ces territoires pourrait passer par une prime à l'apport des véhicules dans les centres agréés, pour maîtriser les tendances constatées à passer par des filières illégales ou démonter soi-même son véhicule en pièces détachées vendues via internet. Malgré les efforts qui ont été accomplis pour fermer les casses illégales, il semble illusoire de penser que cette économie parallèle puisse être éradiquée par des actions de police.

L'hypothèse dans laquelle cette prime serait à la charge des centres VHU agréés, conduirait à rompre l'équilibre économique actuel de ces centres et se traduirait vraisemblablement par des déficits des comptes de résultats.

En revanche, la perception d'éco-contributions, assises sur les ventes de véhicules neufs et d'occasion importés, dont le produit servirait à encourager l'apport des VHU dans les centres agréés, permettrait de mettre en place ce système d'incitations n'affectant pas l'équilibre économique de ces centres.

### **Principes de mise en œuvre de la proposition**

La contribution à l'entrée prendrait la forme d'une éco-contribution, dans le cadre de la filière de responsabilité élargie des producteurs (REP) d'automobile, analogue dans son mécanisme à celle mise en place pour d'autres produits comme les emballages ou les déchets d'équipements électriques et électroniques.

Bien que cela ne soit pas juridiquement obligatoire, le précédent des dernières REP mises en place et l'importance politique et financière de cette éco-contribution invite à ce qu'elle soit initiée par une disposition d'ordre législatif.

Le législateur devrait choisir entre deux hypothèses : instaurer une éco-contribution nationale dans le cadre de la REP existante, ou établir des éco-contributions locales.

Dans la première hypothèse, il resterait à déterminer si l'éco-contribution est calculée

---

<sup>7</sup> L'article R. 543-165 du Code de l'environnement confie à une instance composée de l'administration et des opérateurs économiques, le soin d'évaluer chaque année l'équilibre économique de la filière. Les données indiquées proviennent du rapport provisoire présenté à cette instance en mai 2015.

uniformément ou s'il doit être tenu compte du taux de collecte de VHU de chaque territoire. Cette option induirait sans doute une complexité dans le dispositif.

Dans la seconde hypothèse, les REP seraient mises en œuvre à l'échelle de chaque département, région et collectivité d'outre-mer, considérant que chaque territoire est responsable du bon acheminement de ses VHU dans des centres agréés. Le montant de l'éco-contribution et sa gestion seraient donc fixées au niveau de chaque territoire.

Dans les deux hypothèses, il serait souhaitable que constructeurs et metteurs sur le marché contribuent au financement de l'écocontribution.

Les REP s'accompagnent généralement soit de la création d'un éco-organisme, soit d'une plus grande prise en charge des objectifs de recyclage par les metteurs sur le marché agissant de manière indépendante. On peut imaginer trois dynamiques :

- un éco-organisme de type financier, collectant et reversant la prime via les centres VHU agréés ;
- un éco-organisme mutualisé, impliqué dans le suivi des performances des centres VHU ;
- des logiques par constructeurs, ayant tendance à contrôler les performances des centres VHU agréés avec qui ils seraient en relations contractuelles.

Les sommes ainsi collectées auraient essentiellement pour but d'inciter à amener les VHU dans les centres agréés en rendant une telle destination plus intéressante financièrement que les pratiques consistant à vendre des pièces détachées et à créer des épaves laissées sur la voie publique ou en terrains privés.

L'introduction d'une telle éco-contribution supposerait une modification du code de l'environnement, pour introduire dans la partie traitant des VHU (articles [R543-153](#) et suivants) des articles analogues aux articles [R543-181](#) et suivants pris pour les déchets d'équipements électriques et électroniques.

Ce mécanisme permettrait, plus facilement que le dispositif de la consigne, de participer à la résorption du stock existant (cf proposition 7 ci-dessous). Un mécanisme de consigne doit conserver de quoi rembourser les sommes collectées ; il ne peut que marginalement financer d'autres actions, en y affectant une partie des produits financiers générés par la gestion du fonds évoqué ci-dessus. Un système de filière REP fondé sur des éco-contributions aurait de ce point de vue plus de latitude.

Au vu de l'ampleur des stocks, il est toutefois difficile d'imaginer que, dans certains départements, régions et collectivités d'outre-mer, leur résorption puisse être totalement financée par les éco-contributions, sauf à percevoir des sommes très élevées sous cette forme. Cela suppose qu'un programme spécial soit mis en place parallèlement pour résorber le stock historique de VHU.

- **Proposition 7 : Mettre en place des systèmes de consignes pour les VHU et/ou les batteries (solution 2)**

De nombreux VHU ne sont pas remis aux centres agréés car les propriétaires préfèrent les dépouiller des éléments valorisables tels que les batteries, les pneumatiques, les pièces détachées ou encore les pots catalytiques, afin de les revendre par leurs propres moyens.

Ne restent ainsi bien souvent à l'abandon que des carcasses dépourvues de leurs éléments essentiels. L'idée est donc de susciter chez les détenteurs de VHU, par la mise en place d'une consigne, un intérêt à les apporter à un centre agréé plutôt que de les démanteler eux-mêmes.

### **Principes de mise en œuvre de la proposition**

Le principe de la consigne est simple : elle est acquittée par le premier propriétaire du véhicule et récupérée par son dernier détenteur moyennant le fait d'apporter son véhicule dans un centre agréé. Suivant son montant, ce dispositif peut être une forte incitation pécuniaire à respecter la réglementation.

Chaque véhicule acheté neuf ou importé d'occasion sur les territoires concernés ferait ainsi l'objet d'une consigne d'un montant suffisamment incitatif pour éviter le démantèlement des véhicules avant leur acheminement en centre agréé. Elle serait restituée au dernier détenteur uniquement par un centre agréé.

Afin de tenir compte de la pratique consistant à revendre une partie des pièces sous forme de pièces détachées, il peut être imaginé deux tarifs de remboursement : l'un pour le véhicule complet, l'autre pour le véhicule incomplet.

Si le niveau de la consigne est fixé à un montant suffisamment élevé, supérieur à celui de rachat des filières parallèles, le dernier détenteur a tout intérêt à apporter son véhicule à un centre agréé. Le montant pourrait être fixé, après expertise de l'ADEME, autour de 300€. Il devrait faire périodiquement l'objet d'une actualisation.

La consigne serait affectée à un fonds dédié géré par un organisme à même de garantir le financement des demandes de remboursement plusieurs années après l'achat du véhicule. L'organisme retenu devrait être mis en place par les producteurs et metteurs sur le marché de la filière.

Un gestionnaire sur chaque territoire ultramarin pourrait être désigné après appel d'offres instruit conjointement par les services de l'État et l'ADEME. Le cahier des charges serait établi en concertation avec les régions concernées.

La difficulté principale de la mise en place d'un tel système de consigne appliquée aux véhicules est liée à la durée de vie importante des véhicules et aux tentations d'utiliser dans l'intervalle les sommes collectées.

A noter, corrélativement, qu'une consigne appliquée aux seules batteries pour encourager leur recyclage dans des filières légales traitant convenablement ces déchets dangereux serait plus facile à gérer, considérant la durée de vie moindre des batteries.

Aussi, compte tenu des éléments d'analyse qui précèdent, il est préférable de privilégier l'instauration d'une éco-contribution pour les VHU et d'une consigne pour les batteries.

- **Proposition 8 : Instaurer une prime à tous les VHU apportés**

## dans un centre agréé afin de résorber le stock de VHU.

### Contexte et problème constaté

Les stocks de VHU sont importants. Ils représentent jusqu'à six fois le flux de VHU annuel. Aussi, s'il est souhaitable de généraliser les primes à tous les VHU amenés en centre agréés, en y rendant éligibles les vieux VHU qui constituent aujourd'hui les stocks, il faut trouver des financements à la hauteur des besoins. A titre d'exemple, pour une prime de 200 €, c'est un programme d'environ 3 M€ pour 15 000 VHU qu'il faut pouvoir financer en Martinique.

Lors des opérations de lutte contre les épidémies de dengue en 2009, de tels programmes ont été cofinancés en Martinique par le FEDER (50 %), l'ADEME (23,5 %) et le Conseil régional (23,5 %).

### Principes de mise en œuvre de la proposition

État et collectivités régionales pourraient décider, par exemple, dans le cadre des contrats État-région, de poursuivre la résorption des stocks de VHU en accordant une prime pour l'apport d'un véhicule en centre agréé. Les mécanismes d'éco-contribution ou de consigne évoqués ci-dessus, s'ils étaient retenus, pourraient également participer au financement de la résorption de ce stock, dans la mesure où les ressources collectées seraient suffisantes.

#### *1.2. Conforter les actions de police des collectivités publiques*

Les actions d'information et d'incitation ne suffisant pas toujours à obtenir les résultats souhaités, il est suggéré de conforter les actions de police initiées en profitant des nouvelles possibilités introduites, notamment, dans la loi de transition énergétique pour la croissance verte.

- **Proposition 9 : Effectuer dans chaque département, région et collectivité d'outre-mer un inventaire des VHU en les localisant dans une base de donnée géographique**

### Contexte et problème constaté

Corrélativement avec une mauvaise appréciation du flux annuel de VHU, le stock de VHU existant est très mal connu : en Guyane, par exemple, l'estimation de ce stock varie entre 15 000 et 30 000 véhicules.

Une appréciation plus fiable des stocks est nécessaire pour évaluer les résultats des politiques de résorption des stocks de VHU. Une localisation des VHU serait par ailleurs utile aux acteurs intéressés de manière opérationnelle à leur enlèvement pour traitement.

### Principes de mise en œuvre de la proposition

L'évaluation et le recensement du stock de VHU seraient grandement facilités et fiabilisés en faisant appel aux photos aériennes et aux bases de données géographiques.

Plusieurs recensements de VHU ont été réalisés, sont en cours, ou sont envisagés. Ainsi, le

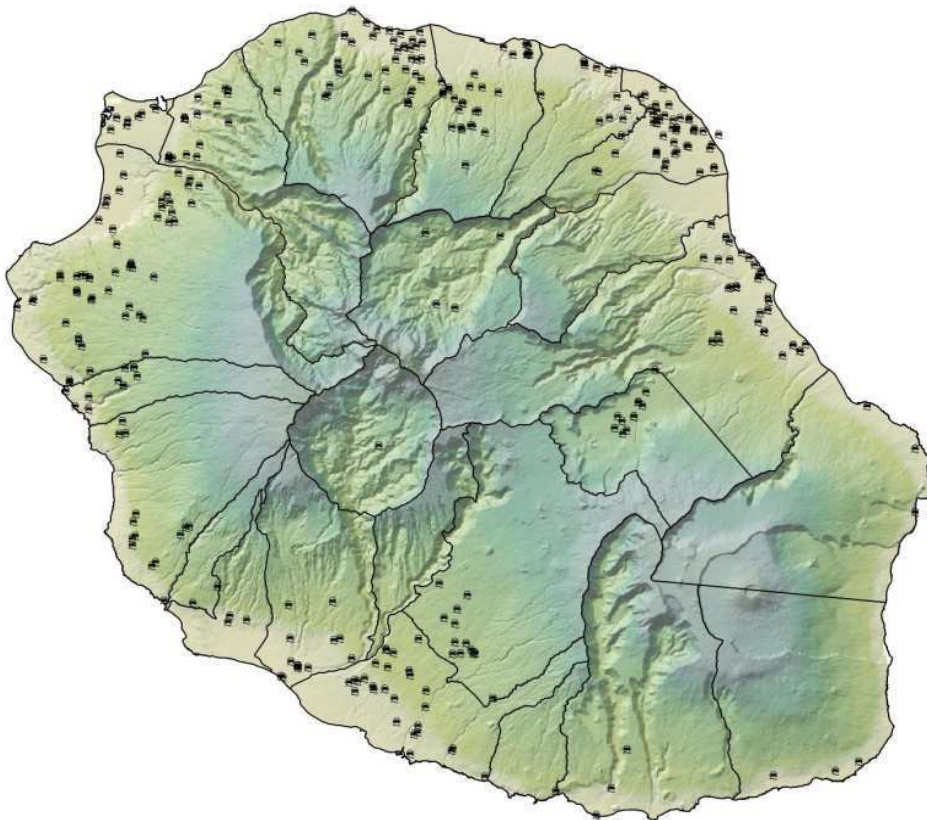


service de lutte anti-vectorielle de la Réunion a produit des cartes recensant les VHU.

Il est suggéré que soit établit une base de données géo-localisées qui soit en libre consultation et puisse être utilisée par les services impliqués dans la gestion des VHU (Agence régionale de santé, services des collectivités territoriales en charge de la verbalisation et de la collecte des VHU, DEAL en charge du repérage des casses illégales).

Cette base de données serait alimentée à partir de traitements automatisés d'images. Il est probable qu'un véhicule après quelques heures au soleil émet un rayonnement infrarouge permettant de le distinguer de son voisinage s'il est disséminé en pleine nature. Une telle base pourrait également être alimentée grâce au signalement des « épaves » par les habitants (base de données participative). L'emploi de drones pourrait également être envisagé.

La réalisation d'une telle base de donnée nécessite la désignation d'un service pilote qui en assure la maîtrise d'ouvrage. L'ADEME pourrait être désignée pour lancer un appel d'offre en s'appuyant sur les compétences de l'Institut géographique national (IGN).



*Situations de VHU en attente de traitement signalées par le service de lutte anti vectorielle*

- **Proposition 10 : Encourager la création de fourrières pour y transférer les véhicules stationnant trop longtemps sur la voie publique**

#### **Contexte et problème constaté**

Il a été constaté que les collectivités souhaitant procéder à l'enlèvement de véhicules stationnant de manière abusive sur la voie publique se trouvaient dans l'incapacité d'agir faute de fourrières pour les stocker.

Or, les collectivités territoriales ont un rôle à jouer pour collecter les véhicules abandonnés et d'une manière plus générale les véhicules dont on peut constater qu'ils ne sont plus en état de circuler. Elles détiennent, en effet, un pouvoir de police que n'ont pas les autres acteurs de la filière, exception faite des représentants de l'État.

#### **Principes de mise en œuvre de la proposition**

Pour s'engager efficacement dans la collecte des véhicules abandonnés, les collectivités territoriales ont intérêt à mettre en place des fourrières qui constituent de points de rassemblement des VHU présumés. Les véhicules peuvent y être transférés lorsque l'on constate des durées excessives de stationnement, pour peu qu'aient été pris des arrêtés limitant la durée de stationnement sur la voie publique. Cette durée peut être fixée à une semaine, par exemple.

Le mécanisme de fourrière permet de se retourner vers le propriétaire en cas d'identification pour recouvrer tout ou partie des frais engagés. L'accès des collectivités territoriales et des gestionnaires de fourrières au SIV pour identification des propriétaires devrait être facilité.

À défaut de possibilités d'identification, ce qui semble être le cas dans 50 % des abandons, les frais engagés par les collectivités seraient partiellement supportés par les primes versées pour apport d'un VHU en centre agréé (voir proposition 8 ci-dessus).

- **Proposition 11 : Mettre en œuvre, pour les véhicules en terrain privé, les possibilités introduites dans le projet de loi relatif à la transition énergétique**

#### **Contexte et problème constaté**

Les véhicules abandonnés sur des terrains privés peuvent également contribuer à la dégradation de l'environnement et constituer une atteinte à la salubrité publique.

L'article L541-21-4 du code de l'environnement introduit dans le projet de loi relatif la transition énergétique vise à donner aux maires les possibilités d'intervenir pour faire enlever un véhicule situé en terrain privé qui présenterait de telles caractéristiques.

#### **Principes de mise en œuvre de la proposition**

Les principes de mise en œuvre sont explicités dans le projet de loi :

« Le maire met en demeure le maître des lieux de faire cesser l'atteinte à l'environnement, à la



santé ou à la salubrité publiques, ce qui peut être fait notamment en remettant le véhicule à un centre de véhicules hors d'usage agréé, dans un délai qui ne peut être inférieur à quinze jours, sauf cas d'urgence.

« Au terme de cette procédure, si la personne concernée n'a pas obtempéré à cette injonction dans le délai imparti par la mise en demeure, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est considéré comme ayant l'intention de se défaire de son véhicule et le maire peut avoir recours aux sanctions prévues à l'article L. 541-3 pour faire enlever et traiter ledit véhicule aux frais du maître des lieux. »

La mise en œuvre d'une telle procédure suppose le déploiement d'efforts de la part des collectivités territoriales pour agir, en missionnant, par exemple, les équipes de police municipale pour recenser les véhicules, identifier les propriétaires des terrains sur lesquels ils se situent, et initier les procédures en leur adressant un courrier les informant de la situation et les invitant à se conformer à la législation.

Ces démarches de mise en œuvre seraient facilitées par la formation des personnels destinés à utiliser ces nouvelles procédures et par l'échange d'expériences. Le centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT) pourrait ainsi prendre l'initiative d'organiser une formation sur ce thème. De plus, les brochures décrivant les procédures déjà existantes devront être actualisées<sup>8</sup>.

---

8 Voir par exemple [Le traitement des véhicules hors d'usage \(VHU\) en Martinique](#) déjà cité.

## 2. Optimiser la valorisation des pièces de réutilisation pour développer l'économie circulaire dans les départements, régions et collectivités d'outre-mer

À l'issue des visites de terrain et des échanges avec les différents acteurs, il apparaît clairement que l'essentiel de l'activité qui pourrait être développée dans ces territoires dans une logique d'économie circulaire est, pour une grande part, liée à une meilleure valorisation du VHU. Il s'agirait de mettre l'accent sur la récupération de pièces de réutilisation qui elles-mêmes permettraient de développer une économie officielle de la réparation automobile à moindre coût. Pour cela, il faut tout d'abord soutenir les centres agréés producteurs de pièces de réutilisation puis développer une économie automobile utilisant ces pièces.

### 2.1. Soutenir les centres agréés producteurs de pièces de réutilisation

- **Proposition 12 : Rediriger les véhicules déclarés irréparables et détenus par les assureurs vers les centres VHU agréés**

#### Contexte et problème constaté

Les assureurs voient passer chaque année un nombre significatif de véhicules potentiellement hors d'usage, techniquement irréparables ou économiquement irréparables sans que tous soient redirigés vers des centres VHU.

À La Réunion, les assureurs ont ainsi indiqué traiter 4 000 cas de véhicules accidentés jugés économiquement irréparables par an, dont seulement 10 % sont revendus à des professionnels de l'automobile, le reste étant pris en charge par les centres VHU.

Les assureurs réunionnais ont indiqué qu'ils n'auraient pas de problèmes s'ils devaient céder tous leurs véhicules accidentés à des centres VHU autorisés. La situation n'est pas du tout la même en Guyane, où le maillage des centres VHU est certes encore insuffisant, mais où le seul centre agréé n'accueille aucun VHU en provenance des compagnies d'assurance.

La généralisation d'un engagement des assureurs, moyennant une couverture suffisante du territoire considéré, de ne traiter qu'avec les centres VHU agréés serait effectivement de nature à accroître le nombre de véhicules passant dans les centres VHU agréés et à conforter l'activité de ces derniers.

#### Principes de mise en œuvre de la proposition

L'engagement évoqué ci-dessus pourrait prendre la forme d'un accord-cadre entre les assureurs (par exemple par le Comité caribéen des assurances pour la Guyane et les Antilles), l'État et les Conseils régionaux.

Il est à noter que les centres VHU, comme les assureurs, ont la possibilité de revendre ces véhicules lorsqu'ils sont qualifiés par l'expert d'« économiquement irréparables ». Cette possibilité est à maintenir, mais avec un meilleur suivi. Les véhicules ne devraient être vendus que pour être effectivement réparés, et cette réparation devrait être attestée par un contrôle

technique indépendant<sup>9</sup>. En cette absence, les véhicules devraient être retournés au centre VHU.

▪ **Proposition 13 : Faciliter la fermeture des casses illégales en se concentrant sur les plus dommageables pour l'environnement**

**Contexte et problème constaté**

La lutte contre les filières illégales est importante pour, d'une part, favoriser les filières légales et, d'autre part, lutter contre des atteintes à l'environnement et la fraude fiscale. Les pouvoirs publics ont affiché cette action comme l'une des priorités de l'inspection des installations classées pour la protection de l'environnement<sup>10</sup>.

Cependant, la lenteur des procédures administratives et réglementaires constitue un véritable obstacle à la régularisation ou fermeture des casses illégales. La procédure peut durer trois ans. En Guyane, par exemple, la direction régionale des finances publiques (DRFIP) ne peut dédier qu'un agent au volet consignation, étape indispensable du processus légal de régularisation. Ce délai, faute de moyens, est pénalisant pour les centres agréés qui voient perdurer des sites qui les concurrencent déloyalement. De même qu'il est décourageant, pour les agents publics, de constater l'impasse dans laquelle se trouvent maints dossiers.

Par ailleurs, les moyens en personnel des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), aidées par les forces de l'ordre, pour agir vis-à-vis des filières illégales sont beaucoup trop limités.

**Principes de mise en œuvre de la proposition**

L'enjeu est de cibler les filières illégales de manière plus efficace grâce à des procédures plus rapides et de renforcer les moyens des acteurs intervenants.

Au vu de l'ampleur de ces filières illégales, des priorités d'action sont également à définir pour se concentrer sur les plus dommageables tout en portant une appréciation en opportunité afin de donner un délai aux opérateurs dont l'activité de casse illégale est la seule source de revenu. Il paraît en particulier utile de repérer, sanctionner par des amendes et transférer devant la justice :

- les entreprises qui ne respectent pas le droit en matière d'exportation de déchets dangereux ;
- les structures qui abandonnent des véhicules sur la voie publique ;
- les structures les plus importantes qui ne dépolluent pas les véhicules.

<sup>9</sup> Ce qui est imposé au particulier (impossibilité de céder un VHU à un garage pour destruction) doit à fortiori l'être pour un centre VHU

<sup>10</sup> Voir par exemple l'instruction du gouvernement du 12 mars 2014, publiée sur Légifrance, définissant les priorités de l'inspection des installations classées pour l'année 2014

## ▪ **Proposition 14 : Améliorer la couverture du territoire par de nouveaux centres VHU agréés**

### **Contexte et problème constaté**

L'éloignement des centres agréés est souvent dissuasif : un propriétaire de VHU ne déboursa pas 600 € (chiffre donné lors du déplacement en Guyane) pour transporter un VHU de St-Laurent-du-Maroni à Cayenne.

En l'état actuel de la réglementation, le fonctionnement d'installations mobiles sur des sites n'ayant pas fait l'objet d'une procédure d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) est interdit (annexe de la directive européenne sur les VHU). Il convient donc d'accélérer l'instruction de l'agrément des centres agréés dans les territoires isolés.

### **Principes de mise en œuvre de la proposition**

Il s'agit de créer les conditions, pour l'installation de centres agréés, offrant une meilleure couverture du territoire. Ces centres n'effectueraient qu'une partie du traitement des VHU, le reste (dépollution, compactage) étant réalisé par d'autres installations agréées. Ainsi, en Guyane, il serait souhaitable que soient agréés des centres dans au moins trois lieux différents : Cayenne, Kourou et Saint-Laurent-du-Maroni.

L'équilibre économique de tels centres isolés qui ne traiteront qu'un volume limité de VHU devra être suivi de très près. Ils devront bénéficier, le cas échéant d'un soutien économique dans le cadre de l'éco-contribution ou de la consigne.

## ***2.2. Développer une activité de réparation automobile s'inscrivant dans la logique de l'économie circulaire***

## ▪ **Proposition 15 : Créer un label « garage propre » ou « garage pour l'environnement »**

### **Contexte et problème constaté**

Comme cela a été souligné, un certain nombre de garages ne respectent pas la législation en matière de VHU. Après « désossage » des véhicules pour revente des éléments valorisables, ces véhicules sont abandonnés sans autre traitement et bien souvent sans avoir été dépollués.

Il est proposé de créer une qualification des garages s'engageant à respecter certaines règles, de façon à améliorer les pratiques.

### **Principes de mise en œuvre de la proposition**

Il est proposé de s'appuyer sur un label du type « garage propre » ou équivalent, qui serait géré par la Chambre des métiers sur la base d'un cahier des charges défini par l'ADEME. Le référentiel correspondant à ce label comprendrait, parmi les engagements du garagiste :

- celui de ne pas abandonner de véhicules « cannibalisés » sur la voie publique,

- celui de ne pas pratiquer d'exportations illégales,
- celui d'exporter uniquement des véhicules en état de marche ayant passé le contrôle technique,
- celui de passer une convention avec un centre VHU,
- celui de conserver une trace du devenir des véhicules dont ils sont à un moment propriétaires.

### ■ **Proposition 16 : Développer l'entretien et la réparation des véhicules avec des pièces de réutilisation certifiées**

#### **Contexte et problème constaté**

Lorsqu'un véhicule est accidenté, l'expert désigné par les assurances estime le coût des réparations en considérant que les éléments à remplacer doivent l'être par des pièces détachées neuves. Or, celles-ci sont toutes importées et coûtent bien souvent beaucoup plus cher (souvent le double) que les mêmes pièces détachées neuves dans l'hexagone.

Ainsi, les véhicules accidentés sont-ils très souvent déclarés économiquement irréparables dans les territoires d'outremer. Ils peuvent dès lors être repris par leur propriétaire, ou conservés par la compagnie d'assurance qui peut soit les céder à un garage lequel peut les réparer et les revendre à un particulier après nouvelle expertise, soit les traiter en VHU.

Cependant, si les pièces de remplacement considérées par l'expert désigné étaient des pièces d'occasion en bon état, ne présentant, à dire d'expert, aucun risque pour la sécurité, nombre de véhicules accidentés pourraient être déclarés économiquement réparables et dûment réparés.

Il en résulterait une plus grande activité dans les départements, régions et collectivités d'outre-mer autour de la réparation automobile.

La proposition de loi sur la transition énergétique amorce une évolution dans ce sens. L'article 19 quater VI 4° prévoit que « Art. L. 121-117. – Tout professionnel qui commercialise des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles permet aux consommateurs d'opter pour l'utilisation, pour certaines catégories de pièces de rechange, de pièces issues de l'économie circulaire à la place de pièces neuves ». Ce texte ne s'applique cependant pas dans sa rédaction actuelle aux experts d'assurance.

#### **Principes de mise en œuvre de la proposition**

Les assurances rencontrées au cours des déplacements se sont montrées favorables à une utilisation plus fréquente des pièces détachées d'occasion pour réparer les véhicules accidentés.

La création d'un marché de la pièce de réutilisation certifiée passe par le référencement des pièces certifiées sur un site partagé, à l'image de certaines initiatives développées en

métropole<sup>11</sup>.

L'utilisation généralisée des pièces de réutilisation certifiées aurait pour effet de :

- favoriser une assurance auto moins chère dans la mesure où les assurés accepteraient des réparations avec ces pièces de réemploi certifiées ;
- favoriser la production de ces pièces par les centres VHU agréés ;
- développer une réparation automobile moins chère ;
- favoriser la production de véhicules d'occasion certifiés pour l'exportation.

### ■ Proposition 17 : Créer des filières VHU pour les autres véhicules hors automobiles

#### Contexte

Le recours à des centres agréés pour dépolluer et démanteler les engins de travaux publics (ETP) et les poids-lourds (PL) hors d'usage n'est pas obligatoire, ce qui fait qu'il n'est pas pratiqué. Pour autant, les ETP et PL hors d'usage ont les mêmes effets d'atteinte à l'environnement et d'atteinte à la salubrité publique que les VHU.

Il est suggéré d'encourager leur démantèlement par des centres agréés.

#### Principes de mise en œuvre de la proposition

Pour encourager ce démantèlement, il est suggéré :

- que des textes spécifiques relatifs aux départements, régions et collectivités d'outre-mer soient pris, compte tenu notamment des risques liés aux épidémies de dengue et de chikungunya ;
- que les marchés publics demandent un traitement adéquat des véhicules après chantier ou des véhicules de transport en fin de vie ;
- que les accords sur les dossiers de défiscalisation mentionnent que l'importation d'un engin doit être accompagnée par le traitement d'un engin existant.

---

<sup>11</sup> Voir par exemple les sites Caréco ou A7 auto pièces

### 3. Recycler les VHU en adoptant un principe de proximité

Le principe de proximité du traitement des déchets est inscrit, notamment, dans la directive européenne n°2008/98/CE sur les déchets. Selon ce principe, les possibilités locales de traitement et de recyclage des déchets doivent être privilégiées, puis celles offertes dans un environnement proche, via une coopération interrégionale. Enfin, les possibilités de recyclage et de traitement passant par une exportation ou un déplacement du déchet à grande échelle ne sont à considérer qu'en dernier lieu.

#### 3.1. *Rechercher les possibilités locales du traitement des VHU ou celles qui correspondent à une coopération entre les départements, régions et collectivités d'outre-mer*

- **Proposition 18 : Intégrer les coûts de transport et les aides à l'investissement dans l'analyse économique de la rentabilité des investissements**

#### Contexte et problème constaté

Les départements, régions et collectivités d'outre-mer sont globalement pénalisés du fait des dimensions de leur territoire qui ne permettent pas toujours une implantation économiquement viable d'une activité de recyclage. Aucun territoire ne dispose, par exemple, de verrerie ou d'aciérie permettant de recycler facilement les déchets constitués de verre et d'acier.

Pour autant, le calcul de l'intérêt économique des installations de recyclage devrait se faire en prenant en compte les gains de transport qu'elles procureraient si celles-ci étaient implantées localement. Les économies de transport, combinées aux aides à l'investissement dont bénéficient les régions périphériques justifient ainsi l'implantation d'une unité de traitement des déchets des équipements électriques et électroniques (D3E) à La Réunion. Le traitement sur le site de broyage situé en Guadeloupe des pneus usagés produits en Guyane et à la Martinique mérite d'être également étudié.

#### Principes de mise en œuvre de la proposition

Un calcul de ce type est à réaliser sous l'égide de l'ADEME, pour apprécier notamment l'intérêt :

- d'unités de broyage et de séparations de métaux ;
- d'unités de recyclage des plastiques ;
- d'unités de traitement des pneus.

- **Proposition 19 : Encourager le recyclage local en lançant des appels à projets reposant sur des procédés innovants**

#### Contexte et problème constaté

Un autre moyen de favoriser le recyclage local est d'encourager les innovations pour s'affranchir du modèle de la grosse unité de recyclage.

Ces innovations peuvent prendre plusieurs formes :

- Celles de procédés ou de technologies permettant de rentabiliser des unités de taille plus petite.

Ainsi, le recyclage des plastiques peut être conçu différemment en triant les pièces plastiques lors du démontage des VHU.

Une unité de retraitement des huiles, utilisant la technologie de l'oxydation hydrothermale en milieu supercritique, est annoncée pour 2015 par les sociétés Inter'val et Innoveox<sup>12</sup> à la Réunion, généralisable en cas de succès à d'autres territoires.

De même, la désulfatation des batteries pourrait un jour partiellement se substituer à leur recyclage

- Celles d'une utilisation différentes des déchets :

Ainsi les bouteilles de verre provenant d'une grande brasserie à la Réunion sont réutilisées pour l'embouteillage de la bière.

Des valorisations énergétiques paraissent plus acceptables localement que dans l'hexagone compte tenu du contexte énergétique des départements, régions et collectivités d'outre-mer.

### Principes de mise en œuvre de la proposition

Pour encourager ces innovations, le lancement d'appels à projets incitant au développement de projets proposant des solutions innovantes de recyclage ou d'utilisation des déchets paraît pertinent. Leurs financements proviendraient, entre autres, du Fonds européen de développement économique et régional (FEDER), des programmes d'investissements d'avenir ou des contributions de professionnels impliqués dans des filières REP.

### ■ Proposition 20 : Aider les transports locaux au même titre que les transports vers l'hexagone

#### Contexte et problème constaté

Le transport maritime est aidé et en partie financé par les fonds structurels européens et, notamment, par le FEDER. Ces aides européennes sont affectées aux produits faisant l'objet d'une valorisation ainsi qu'au transport de déchets dangereux. Cependant, ces aides ne sont accordées qu'en faveur du transport de fret vers le continent européen. Il est paradoxal de constater que cette aide ne peut être accordée pour les transferts entre les territoires d'outre-mer.

#### Principes de mise en œuvre de la proposition

Il est proposé d'étendre les aides au transport aux échanges inter-domiens. Cette décision

---

<sup>12</sup> [Voir le rapport de gestion INNOVEOX, accessible sur internet.](#)



dépend essentiellement du Gouvernement français, selon les représentants du ministère des Outre-mer audités dans le cadre de la mission.

Toutefois, s'agissant des déchets, il n'est pas certain que le FEDER soit la source de financement la plus appropriée pour financer le transport des déchets. Il semble, en effet, plus pertinent de réserver l'utilisation du FEDER pour aider l'investissement local dans des installations de traitement des déchets économiquement viables.

En l'absence d'aide du FEDER, deux cas seraient à considérer :

- pour les filières dont les recettes couvrent les dépenses (batteries, carcasses de véhicules), il n'y aurait pas d'aide aux transports ;
- pour les filières qui ne sont pas à l'équilibre (pneus, huiles), il serait fait appel à la solidarité nationale via les filières REP (cas des pneus traités ci-dessous dans la proposition 22) ou via l'ADEME (cas des huiles dont le traitement donne lieu à la taxe sur les activités polluantes).

**■ Proposition 21 : Obliger les importateurs d'équipements à adhérer aux associations locales en cas d'absence de collecte et de traitement de leur part**

### Contexte et problème constaté

Dans la plupart des départements, régions et collectivités d'outre-mer, les importateurs se sont regroupés et ont créé des associations chargées de promouvoir la collecte et le traitement des équipements liés à l'automobile (batteries, huiles, pneus...). Ces importateurs ont, en effet, l'obligation d'assurer la collecte et le traitement des produits qu'ils mettent sur le marché lorsqu'ils arrivent en fin de vie.

Les associations ainsi créées n'ont toutefois pas le statut d'éco-organisme et n'ont pas en particulier d'obligation de résultats<sup>13</sup>.

Enfin, si elles regroupent la majorité des metteurs sur le marché, un cinquième environ des importateurs échappe de fait à toute obligation. Cette situation n'est pas satisfaisante.

### Principes de mise en œuvre de la proposition

Il est préconisé :

- de demander aux metteurs sur le marché qui ne font pas partie d'associations, de produire un bilan des efforts de collecte et de traitement qu'ils mettent en œuvre ;
- en l'absence d'action ou de résultat satisfaisant de leur part, de les obliger à adhérer à l'association existante. Cette mesure passe par une modification de chaque décret instaurant les filières REP des produits en question (lubrifiants, pneumatiques, batteries) ;
- de permettre à ces associations d'être agréées en tant qu'éco-organismes, cet agrément

---

<sup>13</sup> On notera cependant que pour les huiles, qui font l'objet d'aides de l'Ademe, des obligations de résultats sont imposées aux collecteurs agréés.

étant assorti d'objectifs de résultat qui leur seraient fixés ;

- d'obliger (solution alternative) l'éco-organisme national existant (cas des pneus, cf. ci-dessous), au travers de l'agrément dont il fait l'objet, à intervenir dans les départements, régions et collectivités d'outre-mer, ce qui permet de mettre en œuvre une solidarité nationale.

### ■ **Proposition 22 : Prévoir l'intervention des éco-organismes nationaux pour les pneus**

#### **Contexte et problème constaté**

En ce qui concerne la filière pneumatique, il est proposé de privilégier l'option de l'intervention d'éco-organismes nationaux et de faire appel à la solidarité nationale au travers de l'intervention des éco-organismes existants Aliapur et FRP. Cette option est justifiée par des coûts de traitement des pneumatiques qui ne sont pas équilibrés par les recettes obtenues par la valorisation des pneus. Le bilan est plus déséquilibré dans les territoires ultramarins que dans l'hexagone, du fait de l'impossibilité de valoriser énergétiquement les pneus en cimenterie sans un transport onéreux à laquelle s'ajoute la difficulté de trouver des débouchés locaux rémunérateurs pour les granulats et « chips » produits.

#### **Principes de mise en œuvre de la proposition**

L'intervention des éco-organismes nationaux dans le cadre de la filière REP existante passe par une négociation avec les parties prenantes pour préciser les modalités de cette intervention dans chacun des départements, régions et collectivités d'outre-mer. Les éco-organismes intervenant devraient travailler au départ en s'appuyant sur les associations existantes. Ces modalités d'interventions seraient reflétées dans l'agrément des éco-organismes.

L'intervention des éco-organismes s'accompagnerait de la généralisation de l'éco-contribution perçue dans l'hexagone.

### **3.2. Favoriser les coopérations régionales**

### ■ **Proposition 23 : Développer une coopération régionale avec les pays voisins**

#### **Contexte et problème constaté**

À ce stade, les échanges économiques en matière de traitement des déchets automobiles n'existent guère entre les départements, régions et collectivités d'outre-mer. Ils sont de plus soumis aux stipulations découlant de la convention de Bâle en matière de transferts transfrontaliers de déchets (cf présentation de ces mesures en annexes 5 et 6).

S'agissant des possibilités de coopération interrégionale, elles ont été explorées tout au long

des rencontres organisées au cours des déplacements de la mission.

La coopération interrégionale se heurte à plusieurs problèmes :

- les pays voisins des territoires français sont à un niveau de prise en compte de la gestion des déchets moins avancé que celui existant dans les départements, régions et collectivités d'outre-mer : ils ne sont pas forcément enclins à exporter leurs déchets et payer pour leur traitement ;
- leurs coûts de main d'œuvre sont plus faibles, ce qui signifie que pour des installations peu sophistiquées les risques d'un déplacement de l'activité de traitement vers ces pays est non négligeable ;
- la taille des bassins économiques de coopération interrégionale n'est souvent pas suffisante pour justifier des installations lourdes comme une aciérie, une cimenterie, ou une usine de pâte à papier.

### Principes de mise en œuvre de la proposition

Ces difficultés ne sauraient, cependant, masquer l'intérêt de développer les échanges transfrontaliers régionaux.

La France peut être partenaire de coopérations visant à améliorer le traitement des VHU dans les régions concernées. Des contacts ont été, notamment, établis avec le Gouvernement de Sainte-Lucie. Une coopération soutenue serait à envisager entre ce pays et l'Union européenne pour favoriser la dépollution des VHU qui, pour le moment, sont compactés dans des centres de traitement qui ne font l'objet à ce jour, ni d'autorisation ni de contrôles. Il est sans doute nécessaire de passer par une phase intermédiaire d'étude et d'expertise.

De même, afin de valoriser au mieux localement les VHU dépollués réduits à l'état de carcasse, il conviendrait d'étudier l'implantation d'un broyeur susceptible de pouvoir traiter l'ensemble des carcasses produites dans les départements, régions et collectivités d'outre-mer voisins et éventuellement celles en provenance de territoires voisins (Dominique, Sainte-Lucie dans le cas des Antilles). Le projet de broyeur en cours au Diamant en Martinique permettrait de répondre à cette préoccupation pour la zone Caraïbes.

Il existe aussi un projet, resté au stade des études préliminaires, consistant à mettre en place un réseau caribéen de recyclage des déchets en déplaçant des équipements mobiles de conditionnement et de dépollution sur chacune de la dizaine d'îles visées par le projet<sup>14</sup>. Il ne peut qu'être recommandé une expertise tenant compte de notre réglementation de ce projet qui nécessite un investissement préalable relativement conséquent, de l'ordre de 6 M€ selon les documents recueillis au cours de la mission.

### ■ Proposition 24 : Favoriser la sortie de statut de déchet

#### Problème constaté

Si certains composants issus du traitement d'un VHU pouvaient sortir du statut de déchet,

---

<sup>14</sup> Projet Eurocolombus présenté en 2006 par *Environment West Indies* et ciblant : Antigua & Barbuda, Barbade, Dominique, Grenade, Guadeloupe, Martinique, Saint Kitts & Nevis, Sainte Lucie, Saint-Vincent & Grenadines

leur exportation et par conséquent leur valorisation commerciale serait facilitée. En effet, les exportateurs n'auraient plus à monter les dossiers d'information relatifs aux transferts frontaliers de déchets non dangereux (cf annexe 6).

Les pièces détachées de réutilisation pourraient ainsi être exportées hors de l'Union européenne, au sein des bassins transfrontaliers régionaux des territoires d'outre-mer et leur permettre d'élargir leur marché.

### **Principes de mise en œuvre de la proposition**

La sortie du statut de déchet est prévue à l'article 6 de la directive 2008/98/UE du 19 novembre 2008, qui met notamment en avant les conditions permettant cette sortie :

- la substance ou l'objet est couramment utilisé à des fins spécifiques<sup>15</sup>,
- il existe une demande pour une telle substance,
- la substance respecte les exigences techniques, la législation et les normes applicables aux produits,
- son utilisation n'aura pas d'effets globaux nocifs pour la santé humaine ou pour l'environnement.

Concernant les VHU, la sortie du statut de déchet opérationnelle correspond aujourd'hui uniquement aux ferrailles issus de broyage correspondant à une certaine qualité (cf. règlement (UE) n° 333/2011 du Conseil du 31 mars 2011 établissant les critères permettant de déterminer à quel moment certains types de débris métalliques cessent d'être des déchets au sens de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil)<sup>16</sup>, ce qui constitue un véritable frein.

Or, l'extension d'une telle réglementation, au niveau français ou européen devraient être possible et ainsi permettre la sortie de ce statut de déchet à davantage de produits issus des filières VHU.

La proposition prendrait ainsi la forme de deux arrêtés<sup>17</sup> :

- Un arrêté formel de sortie de statut de déchet pour les déchets ayant fait l'objet d'une opération de préparation en vue de leur réutilisation complète pour un usage identique à l'usage initial.

Cet arrêté s'appliquerait aux opérations de préparation à la réutilisation de pièces qui font l'objet d'une intervention simple, ce qui est le cas, par exemple, de tout ce qui fait l'objet d'une procédure de démontage, de nettoyage et de vérification, sous réserve d'expertises complémentaires en lien avec la profession et les associations de protection de l'environnement. Cet arrêté concernerait les pièces détachées telles que : les ailes, les pare-chocs, les sièges, les pneumatiques ainsi que, le cas échéant, les blocs moteurs. En revanche, les batteries en demeureraient exclues ainsi que les pots catalytiques.

- Un arrêté de sortie de statut de déchet pour les déchets ayant fait l'objet d'une opération de régénération complète.

<sup>15</sup> La substance ou l'objet doit faire l'objet d'une utilisation ou d'une possibilité d'utilisation

<sup>16</sup> <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=FR&f=ST%2015453%202010%20INIT>

<sup>17</sup> La DGPR travaille actuellement à la prise d'arrêtés en ce sens

Certaines opérations de régénération, une fois effectuées, redonnent au produit les caractéristiques physiques et chimiques du produit initial. De tels traitements peuvent s'appliquer à certaines huiles usagées. Selon les termes de la directive-cadre, la régénération des huiles usagées consiste en une « opération de recyclage permettant de produire des huiles de base par un raffinage d'huiles usagées, impliquant, notamment, l'extraction des contaminants, des produits d'oxydation et des additifs contenus dans ces huiles ». Ce processus devrait conduire à considérer que les huiles résultant de ce traitement ne sont plus des déchets.

### ■ Proposition 25 : Laisser la possibilité de traiter en dehors de l'Union Européenne les déchets non dangereux issus des VHU

#### Contexte et problème constaté

L'exportation de déchets n'est possible que dans l'Union européenne pour les déchets de la filière automobile. Ce constat découle du choix fait par la France lors de la transposition que la France a fait de la directive européenne sur les VHU par décret 2011-153 du 4 février 2011 codifié dans l'article [R543-161](#) du Code de l'environnement (cf annexe 5).

S'agissant des déchets non dangereux de la filière automobile, cette réglementation ne paraît pas adaptée à la situation des régions ultrapériphériques que sont les départements, régions et collectivités d'outre-mer français. En effet, les transports qu'elle induit, vers le continent, sont générateurs de surcoûts et d'émissions de gaz à effet de serre. Les bénéfices associés à une telle règle sont, à contrario, limités : les plastiques, les métaux ferreux et non ferreux récupérés n'ont qu'un intérêt stratégique relatif.

Concernant l'île de la Réunion, les centres VHU et les broyeurs bénéficient d'une tolérance de la DGPR, matérialisée par un courrier électronique, afin de pouvoir exporter leurs déchets non dangereux en Inde, en Indonésie ou vers les marchés de la zone géographique, à des fins de valorisation. Cette dérogation consentie leur permet de faire un bénéfice sur la vente de ces matériaux. Un centre VHU de l'île fait état de recettes de 150 à plus de 200 €/t, transports déduits, suivant la qualité et les caractéristiques de la ferraille livrée. Si ce centre de traitement devait exporter ses ferrailles vers l'Europe, le bilan serait nettement moins favorable au regard des coûts de rachat de ferraille qui y sont moins élevés et des coûts de transport qui sont plus onéreux.

#### Principes de mise en œuvre de la proposition

Il est proposé d'étendre cette possibilité à l'ensemble des départements et régions d'outre-mer en permettant de déroger à la disposition obligeant au traitement des déchets émanant des VHU dans un pays de l'Union européenne (UE) pour les territoires des régions ultrapériphériques.

Pour ce faire, il est préconisé d'adapter sur ce point la transposition française de la directive européenne sur les VHU.

Toutefois pour s'assurer que le traitement des VHU aille le plus loin possible, il est nécessaire que les départements, régions et collectivités d'outre-mer soient pourvus des équipements

appropriés. Il reste à voir si, pour favoriser des traitements locaux, il conviendrait de subordonner ces exportations à un broyage (cas de la Réunion) ou à un découpage préalable des carcasses de voiture dépolluées avec des cisailles, ce qui semble préférable pour les Antilles-Guyane eu égard à la moindre ampleur du gisement.

#### **4. Enfin, utiliser la possibilité d’habilitation offerte par l’article 73-3 de la Constitution, aux collectivités régies par cet article, de fixer elles-mêmes les règles applicables sur leur territoire, dans le domaine du traitement des déchets.**

- **Proposition 26 : Habilitier les collectivités d’outre-mer, régies par l’article 73 de la Constitution, à fixer les règles appropriées, relevant du domaine de la loi ou du règlement, à la situation singulière de leur territoire, en matière de déchets**

#### **Contexte et problème constaté**

Au-delà des problématiques communes avec celles rencontrées dans l’hexagone, les départements et régions d’outre-mer présentent des spécificités, tenant à leur géographie, à leur richesse, à leur niveau d’équipement (cf monographies présentées en annexe 3). Une adaptation locale du droit doit pouvoir refléter ce contexte.

#### **Principes de mise en œuvre de la proposition**

Chaque collectivité présentant ses singularités, il s’avère opportun de laisser à chacune d’elle la possibilité d’adapter la législation et les réglementations en vigueur pour rendre plus efficiente la politique de traitement des VHU. Ce faisant, l’habilitation qui pourra être accordée devra être d’une portée suffisante pour que les collectivités puissent aussi intervenir de manière plus large en faveur de l’économie circulaire.

Il s’agit en l’occurrence de s’appuyer sur les facultés offertes par l’article 73-3 de la Constitution qui dispose (cf article complet en annexe 4) : « Par dérogation au premier alinéa et pour tenir compte de leurs spécificités, les collectivités régies par le présent article peuvent être habilitées, selon le cas, par la loi ou par le règlement, à fixer elles-mêmes les règles applicables sur leur territoire, dans un nombre limité de matières pouvant relever du domaine de la loi ou du règlement ».

La portée et le champ d’application de chaque législation locale serait fixée dans l’habilitation législative votée par le Parlement. À cet égard, il est tout à fait loisible d’envisager qu’une partie des propositions figurant dans le présent rapport soit mise en œuvre par une telle législation ultramarine.

Peuvent être cités à titre d’exemple :

- la réalisation de plans régionaux spécifiques aux VHU,
- la fermeture de casses illégales (à compléter)

A noter que cet alinéa de l’article 73 et donc cette proposition ne concernent pas le département et la région de la Réunion.

## **Annexes**

Ce premier rapport est le fruit de travail d'une équipe que je veux chaleureusement remercier :

- Muriel Oheix, ma collaboratrice parlementaire
- Lionel Arcier, contrôleur général économique et financier, Matthias de Jouvenel, administrateur civil hors classe, membres du Conseil général de l'économie
- Pascal Douard, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, Jean-Paul Le Divenah, inspecteur général de l'administration du développement durable, membres du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Serge Letchimy  
Député de la Martinique



## Annexe 1. Lettre de mission



SECRETARIAT DU PRÉSIDENT

Arrivée le : 09 DEC. 2014

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Président

La ministre



Paris, le 04 DEC. 2014

Monsieur le Député,

Accélérer la transition vers un nouveau modèle d'économie circulaire est un engagement fort du Gouvernement et une source majeure d'innovation, de compétitivité et d'emplois non délocalisables. Le projet de loi de transition énergétique pour la croissance verte, voté en première lecture le 14 octobre dernier, marque une étape importante dans la rupture avec le modèle actuel basé sur le triptyque : produire, consommer, jeter.

Les départements et les collectivités des Outre-mer doivent prendre toute leur place dans cette évolution. Si elle a pu apparaître comme un défi jusqu'ici, leur insularité doit désormais constituer une opportunité pour être à l'avant-garde de cette transition, et faire de ces territoires de véritables « laboratoires » de l'économie circulaire, en favorisant les circuits courts de réutilisation, réemploi et recyclage.

L'amélioration de la prévention et de la valorisation des déchets constitue un levier d'action essentiel. Sur ces territoires, certains flux de déchets bien identifiés peuvent néanmoins donner lieu à des difficultés de gestion particulières. Comme cela a été noté dans le cadre des discussions relatives au volet « économie circulaire » du projet de loi de transition énergétique pour la croissance verte, l'éloignement de ces territoires par rapport à la métropole, les coûts de transport, le respect des règles de transfert transfrontalier de déchets, les limitations des exutoires locaux pour le recyclage et la valorisation des déchets, l'insuffisance du gisement de déchets permettant la mise en place d'une industrie du recyclage à cet effet, sont autant de défis particuliers à relever.

Monsieur Serge LETCHIMY  
Député de la Martinique  
Président du Conseil Régional de Martinique  
Hôtel de région  
Rue Gaston Defferre CS 50601  
97261 Fort-de-France Cedex

Je souhaite, en accord avec le Premier Ministre, vous confier une mission afin

S'agissant d'un sujet particulièrement complexe, je vous invite à conduire votre mission en concertation avec l'ensemble des acteurs, à la fois au niveau national et local dans les départements et collectivités des Outre-mer concernés.

Vous pourrez vous appuyer sur les services de la Direction Générale de la Prévention des Risques et de l'ADEME. Vous aurez de plus à votre disposition un membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable et un membre du Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies.

Je vous remercie pour votre implication et sais pouvoir compter sur votre engagement pour faire de nos régions ultramarines des territoires à l'avant-garde de la transition énergétique.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Député, l'expression de ma considération distinguée.

*Amitiés*

*Ségo*  
Ségoène ROYAL

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
LEGAY	Baptiste	DGPR	Chef du département politique de gestion des déchets	06 février 2015
HERBELOT	Nathalie	DGPR	Adjointe de C. Henry bureau de la qualité écologique des produits	06 février 2015
BATAILLE	Sabine	DGPR	Chargée de mission outre-mer	06 février 2015
LECOINTRE	Eric	ADEME	Direction Économie Circulaire et Déchets – Coordinateur de secteur	12 février 2015
FABRE	Guy	ADEME	Directeur de l'action régionale sud et Outre-mer	12 février 2015
MARION	Roland	ADEME	Direction Économie Circulaire et Déchets – Chef de service adjoint	12 février 2015
LAVALLÉE	Caroline	DGPR	Chargée de mission (filiale automobile)	12 février 2015
JUIN-SEVIN	Denise	DGPR	Chargée de mission transfert transfrontaliers	20 février 2015
RENAUD	Amélie	DGOM - Cabinet	Conseillère développement durable et transition énergétique	02 mars 2015
LORET	Cédric	DGOM	Chef du bureau de l'écologie, du logement, du développement et de l'aménagement durables	02 mars 2015
LEFAURE	Laetitia	DGOM	Chargée de mission	02 mars 2015
MOUSSOUMI	Ibrahim	DGOM	Chef du bureau des politiques européennes	02 mars 2015
ARTHUR	Clémence	CNPA		15 mars 2015
DECROP	Dorothee	CNPA		15 mars 2015
CHALLE	Christine	CNPA		15 mars 2015
GAUDEAU	Olivier	FEDEREC	Administrateur de FEDEREC	16 mars 2015
TAVERNY	Daniel	Green Leaf	Consultant	17 mars 2015
De La SEIGLIERE	Estienne	Green Leaf	Consultant	17 mars 2015
BUGAUT	Michel	Green Leaf	Consultant	17 mars 2015
CAQUÉ	Simon	Ministère de l'Intérieur	Adjoint au chef du bureau des usagers de la route et de la réglementation des véhicules	16 mars 2015
AUDHUI	Jérôme	Ministère de l'Intérieur	Adjoint au sous-directeur de l'action interministérielle	16 mars 2015
MICHALIK	Caroline	SPDO	Présidente	17 avril 2015
CAPITAINE	Virginie	SPDO	Associée	17 avril 2015
POINCELOT	Vincent	SPDO	Directeur production	17 avril 2015

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
<b>Déplacement La Réunion</b>				
REILHES	Olivier	ARS		27 avril 2015
CURPIN	Stéphane	SOLYVAL		27 avril 2015
PROST-LAURENT	Emilie	SOLYVAL		27 avril 2015
LAW YEN	Johnny	SOLYVAL	Dirigeant	27 avril 2015
PINCEPOCHE	David	ATBR	Directeur d'Activités	27 avril 2015
DUFRESNES	Fabrice	STARDIS		27 avril 2015
MENARD	Yannick	BRGM		27 avril 2015
SOUBAYA	Paul	RVE		27 avril 2015
CARPAYE	David	SICR	Dirercteur Exploitation et Développement	27 avril 2015
BOURDAIS	Jean-François	ALBIOMA		27 avril 2015
HOAREAU	Yves-Claude	CCI	Premier Vice-Président	28 avril 2015
JEANNETTE	Sophie	CCI	Directeur des entreprises	28 avril 2015
HONORE	Patrick	CCI	Directeur général	28 avril 2015
LALLEMAND	Bernard	CCI	Pôle politique économique	28 avril 2015
FAUVRE	Daniel	DEAL	Directeur	28 avril 2015
MONCLAR	Michel	DEAL	Directeur adjoint	28 avril 2015
FOURCHE	Jessie	DEAL	Chef d'unité déchets	28 avril 2015
BEUTIN	Philippe	ADEME	Directeur	28 avril 2015
DUVAL	Roselyne	ADEME		28 avril 2015
FOUQUE	Frédéric	SICR	Président	28 avril 2015
ALBERT	Christiane	SICR	Directrice	28 avril 2015
MUSSARD	Florence	Centre VHU	Responsable d'exploitation	28 avril 2015
COIANIZ	Rodolphe	CUB AC CASSE	Co-gérant,	28 avril 2015
BADAT	Hosrman	Generall Autos	Directeur	28 avril 2015
BIENASSIS	Sébastien	Generall Autos	Responsable d'exploitation	28 avril 2015
BADAT	Sikander	Generall Autos	Responsable du site	28 avril 2015
JAVELLE	Eric	Metal Réunion	Directeur	28 avril 2015
WATANABE	Emilie	Metal Reunion	Responsable QSE, Métal Réunion	28 avril 2015
VEBER	Bernard	Groupama	Directeur général, Président du comité des assureurs	28 avril 2015
LE DANOIS	Francis	ANAE	Président du syndicat des Experts d'Assurance.	28 avril 2015
MOURGAMA	Camille	FNAA	Président	28 avril 2015
MROIMANA	Philippe	FNAA	Secrétaire général	28 avril 2015
OMARJEE	Rahimdu	FNAA		28 avril 2015
PICARDO	Bernard	Chambre des métiers et de l'artisanat	Président	28 avril 2015
PICHARD	Chloé	Chambre des métiers et de l'artisanat	Responsable environnement	28 avril 2015
AKBARALY	Akil	Chambre des métiers et de l'artisanat	Elu	28 avril 2015
MASSON	Michel	DEAL	Chef service	28 avril 2015
LAW PANG	Noël	CDAA	Directeur	29 avril 2015
MUSSARD	Florence	CDAA	Responsable exploitation	29 avril 2015
DINDAR	Nassimah	Conseil Général	Présidente du Conseil Départemental	29 avril 2015

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
GRONDIN	Claudette	Conseil Général	Vice-présidente à l'environnement	29 avril 2015
GONTHIER	Daniel	Conseil Général	Elu référent ancien président du parc régional, ancien vice-président à l'environnement	29 avril 2015
GUHUR	Frédéric	Conseil Général	Directeur de l'environnement, déchets et espaces naturels sensibles	29 avril 2015
BREUIL	Frédéric	Conseil Général		29 avril 2015
FOURNEL	Dominique	Conseil Régional	Vice-président	29 avril 2015
FUTHAZAR	Jean-Claude	Conseil Régional	Directeur général adjoint du développement durable	29 avril 2015
RADJASSEGARANNE	Soudjata	Conseil Régional	Directrice de l'énergie et de l'environnement	29 avril 2015
LEGRAS	Jean-Pierre	Conseil Régional	Directeur des affaires économiques	29 avril 2015
ANNETTE	Gilbert	Mairie St Denis	Maire de St Denis	29 avril 2015
MAILLOT	Gerald	Mairie St Denis	Adjoint, en charge des déchets et du syndicat CINOR	29 avril 2015
SORAIN	Dominique	Préfecture	Préfet	29 avril 2015
SINAPAYEL	Sandrine	SICR		30 avril 2015
VERNET	Patrice	Douanes Réunion	Directeur Régional	30 avril 2015
HEC	Vincent	Douanes Réunion	Chef du pôle orientation des contrôles	30 avril 2015
HOARAU	Marc-André	CYCLEA	Président	30 avril 2015
WAGNER	Olivier	CYCLEA	Directeur Général	30 avril 2015
NOEL	Nicolas	CYCLEA	Directeur affaires générales	30 avril 2015
<b>Déplacement Guyane</b>				
ALEXANDRE	Rodolphe	Conseil régional	Président du Conseil régional	04 mai 2015
SPITZ	Éric	Préfecture	Préfet de Région	04 mai 2015
PANCHOUT	Julien	Préfecture - SGAR	Chargé de mission	04 mai 2015
RINGUET	François	Commune de Kourou	Maire	04 mai 2015
CHONVILLE	Guylaine	Commune de Kourou	Directrice administration générale	04 mai 2015
SAUNIER	Anne	Commune de Kourou	Élue déléguée à l'environnement	04 mai 2015
STEPHENSON	Rudy	Commune de Kourou	Directeur de cabinet	04 mai 2015
FALGAYRETTES	Tatiana	Commune de Kourou	DGS par intérim de la CCDS	04 mai 2015
CATALANO	Sébastien	ADEME	Ingénieur environnement	04 mai 2015
PONS	Suzanne	ADEME	Directrice régionale	04 mai 2015
ARON	Roger	CACL	Vice-Président	04 mai 2015
HOUSSEIN Y	Ahmed	CACL	Directeur général adjoint	04 mai 2015
BILLARD	Aurélie	CCDS	Directrice de l'environnement	04 mai 2015
DORVILLE	Thierry	CCDS	Directeur de Cabinet	04 mai 2015
SAUNIER	Anne	CCDS	Elu	04 mai 2015
BOURGUIGNON	Guylaine	CCOG	Directrice générale des services	04 mai 2015
CANAVY	Fabien	Conseil Général	Elu représentant le département	04 mai 2015
SAGNE	Evelyne	Conseil Général	SERE/Plan déchets	04 mai 2015
FAOUCHER	Guy	DEAL	Chef de service	04 mai 2015
VALMA	Patrice	DEAL	Directeur adjoint	04 mai 2015

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
LAFONT	Stéphan	ENDEL	Directeur régional	04 mai 2015
LEBRAULT	Jean-Louis	ENDEL	Responsable activités déchets	04 mai 2015
FRANCOIS dit CHRISTOPHE	Gilles	Permanence parlementaire	Attaché parlementaire de Chantal Berthelot	04 mai 2015
CLOT	Fabrice	Préfecture de zone	Chef EMIZ	04 mai 2015
SIRDER	Hélène	Région Guyane	Vice-Présidente	04 mai 2015
NERON	Karine	Région Guyane		04 mai 2015
BELIZAIRE	Julner	Ville de Cayenne	Elu	04 mai 2015
<b>Déplacement Guadeloupe</b>				
LUREL	Victorin	Conseil Régional	Président du Conseil Régional	05 mai 2015
BRILLANT	Jacques	Préfecture	Préfet de région de la Guadeloupe	05 mai 2015
GALANTINE	Louis	Conseil régional	Vice-président environnement	05 mai 2015
CHENARD	Kina	Conseil régional	Cabinet, conseiller développement économique	05 mai 2015
DANCOISNE	Jérôme	ADEME	Coordinateur	05 mai 2015
VERMEIRE	Julien	ADEME	Ingénieur déchets	05 mai 2015
FIERS	Ludovic	AER/ECODEC	Directeur général	05 mai 2015
ALEXIS	Jean-Marc	Autocasse	Responsable développement	05 mai 2015
DELOUMEAUX	Olivier	Autocasse Plus	Gérant	05 mai 2015
DELOUMEAUX	Antonin	Autocasse Plus	Gérant	05 mai 2015
NEGRIT	Francine	CCA	Vice-Président	05 mai 2015
DELAVAL	Nicolas	CCMG	Agent de développement	05 mai 2015
MAES	Jean-Claude	CCMG	Elu	05 mai 2015
ERDAM	Nicole	Conseil départemental	Présidente commission environnement, DD, risques majeurs	05 mai 2015
SONOR	Raymond	Conseil départemental	Directeur affaires agricoles foncières et environnement	05 mai 2015
GIRARD	Audrey	Conseil départemental	Chargée du développement durable	05 mai 2015
FREDERIC	François	Conseil départemental	Planification déchets	05 mai 2015
FAZER	Erick	CSAARG	Président	05 mai 2015
MORICEAU	Sandrine	DEAL	Inspectrice ICPE déchets	05 mai 2015
RENARD	Didier	DEAL	Chef du service RED	05 mai 2015
SGAR	Chrystel	DEAL	Chef du service RED/RTD	05 mai 2015
COBANO-SANTUGE	Dominique	GOMBO/UHU	Gérant	05 mai 2015
NEBLAI	Yannick	MAIF (Assurance)	Gestionnaire sinistre référent auto	05 mai 2015
SONGEONS	Jean-Richard	MAIF (Assurance)	MCA	05 mai 2015
BANGOU	Jacques	Mairie de Pointe-à-Pitre	Maire	05 mai 2015
PONCET	David	Préfecture -SGAR	Chargé de mission	05 mai 2015
JULES-SORET	Céline	Région Guadeloupe	Directrice Environnement et cadre de vie	05 mai 2015
JOYAU	Marguerite	Région Guadeloupe	Chef du service environnement	05 mai 2015
MONTJEAN	Alain	SNR	Responsable	05 mai 2015
BIALES	Jean-Régis	SNR	Gérant	05 mai 2015
BOULOGNE	Vincent	TDA	Trésorier	05 mai 2015
FARIBAULT	Thierry	TDA	Secrétaire	05 mai 2015
JAMES	Christelle	TDA	Coordinatrice	05 mai 2015

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
ERBEIA	Ludovic	TDA/GDCAG	Vice-Président	05 mai 2015
MORIS	Myriane	URAG	Secrétaire	05 mai 2015
GUIOUGOU	René-Jean	URAG	Vice-Président	05 mai 2015
RISEC	Cyrille	URAG	Président	05 mai 2015
VANDERSTRAETEN	Miguel	Ville de Baiemahault	Responsable du service déchets	05 mai 2015
LEYDE	Antoine	Ville de Baiemahault - Police municipale	Chef du service Police Municipale	05 mai 2015
GOURDINE	Rosan	Ville de Baiemahault -Police municipale	Directeur adjoint	05 mai 2015
SOLVET	Franck	Ville de Pointe-à-Pitre	Directeur de Cabinet	05 mai 2015
NAPRIX	Guy	Ville de Pointe-à-Pitre	Directeur adjoint du service technique	05 mai 2015
CLERIL	Max	Ville de Pointe-A-PitrePolice municipale	C/S	05 mai 201
<b>Déplacement Martinique</b>				
LAGUERRE	Didier	Commune Fort-de-France	Maire de Fort-de-France	06 mai 2015
ZOBDA	David	Conseil départemental	Premier vice-président	06 mai 2015
PAMPHILE	Véronique	Conseil départemental		06 mai 2015
TOUCHAIN	Erwan	CCPR – Formule H	Directeur général	06 mai 2015
LACROIX	Benoît	ADEME	Chargé de mission	06 mai 2015
BORDAGE	Jean-Michel	ADEME	Directeur	06 mai 2015
FILIN	Gilles	ALIZE Environnement	Président	06 mai 2015
DE FREMINVILLE	Loup	AXA/Comité Carabéen Assurance	Président directeur général	06 mai 2015
OUENSANGA	Patrick	BLUE AUTOMOBILES	Directeur général	06 mai 2015
MORIN	Stéphane	Casse Auto Nouvelle Formule	Directeur général	06 mai 2015
LISE	Isabelle	CCI Martinique	Service environnement	06 mai 2015
COMTE	Cyril	CCIE-SODIVA	Président	06 mai 2015
ARCOLE	Rodrigue	Centrale CASS'AUTO		06 mai 2015
GALLONDE	Loren	Chambre de métiers et de l'artisanat	Responsable du service développement	06 mai 2015
de LEPINE	Inghan	CITRADEL	Gérant	06 mai 2015
GUYARD	Gilbert	DEAL	Directeur adjoint	06 mai 2015
DERVEAUX	Georges	DEAL	Chef du service Risques Energie Climat	06 mai 2015
BOURVEN	Patrick	DEAL	Directeur	06 mai 2015
BRICHANT	Martin	FISER	Directeur général	06 mai 2015
FIGUERES	Jacques- Charles	FISER		06 mai 2015
REYMOND	Fabrice	GBH/SOMAREC TDA PNEUS	Directeur général Président TDA	06 mai 2015
POTIRON	Mathias	GICRAM – Garage Potiron	Président	06 mai 2015
LOUISON	Nathalie	GROUPAMA - GAN /Comité Carabéen Assurance	Responsable indemnisation automobile	06 mai 2015
SAINT-PE	Denis	Groupe SEEN	Directeur industriel	06 mai 2015
BOURGADE	Leïla	Commune du Marin	Direction urbanisme	06 mai 2015
DACHIR	Christian	Commune du Marin	Adjoint au maire	06 mai 2015
SOUDES	Valérie	Commune du Marin	Responsable du service environnement	06 mai 2015

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
DORE	René	Métal CARAIB		06 mai 2015
FLAVIEN	Olivier	Métal DOM	Directeur	06 mai 2015
MARAJO-VIRAYIE	Odile	Préfecture de Martinique	Chargée mission aménagement et développement durable	06 mai 2015
MARGUERITE	Gwenaël	Région Martinique	Chargé de mission déchet	06 mai 2015
HARNAIS	Wiltord	Commune du Robert	Adjoint au maire	06 mai 2015
HIPPOCRATE	Gaëlle	Commune du Robert	Chargée de gestion VHU	06 mai 2015
CHARLES	Dominique	Commune du Robert	Police municipale	06 mai 2015
MEDLOCK	Christophe	TDA	Président	06 mai 2015
FRANCISCO	Sandrine	TDA Martinique TDA Batteries	Déléguée générale	06 mai 2015
DOLOIR	Ludovic	Commune du François	Responsable du service environnement	06 mai 2015
FELIOT	Lydia	Commune du François	Responsable adjoint – Police municipale	06 mai 2015
ROSACRE	Pascal	Commune du François	Directeur urbanisme et environnement	06 mai 2015
<b>Déplacement Sainte-Lucie</b>				
Dr KENNY	Anthony	Gouvernement de Ste Lucie	Premier Ministre	07 mai 2015
FLETCHER	James	Gouvernement de Ste Lucie	Sénateur, ministre du développement durable	07 mai 2015
WALCOTT	Yasmin	Consulat de Ste Lucie	Consul général de Ste Lucie à Fort-de-France	07 mai 2015
DUNLEY	Auguste	St Lucia Solid Waste Management Authority	Directeur général	07 mai 2015
DE LA MOUSSAYE	Eric	Ambassade	Ambassadeur de France auprès de l'OECD	07 mai 2015
LESALES	Murielle	Conseil régional de Martinique	Chargée de mission coopération	07 mai 2015
MURE	Jean-Luc	Ambassade	Conseiller régional de coopération et d'action culturelle	07 mai 2015
<b>Entretiens Assemblée Nationale</b>				
BAILLY	Marie-Hélène	ENVIE	Déléguée générale	02 juillet 2015
BEY-ROZET	Loïc	INDRA	Directeur général	03 juillet 2015
GAUDEAU	Olivier	INDRA	Directeur ingénierie	03 juillet 2015



## Annexe 3. Monographies territoriales

### La Guadeloupe

#### Présentation générale de la filière VHU

Flux annuel de VHU : environ 7 362 tonnes en 2013 et 12 880 tonnes en 2012 (soit en considérant qu'un VHU pèse de l'ordre de 910 kg en moyenne selon une étude de l'ADEME de 2008, respectivement 8 090 et 14 150 VHU). Le chiffre de 2012 est très élevé en raison des efforts de collecte consentis par les collectivités territoriales pour lutter contre l'épidémie de chikungunya.

Le flux annuel est estimé à 10 900 tonnes par an (soit 12 000 VHU).

Le stock représenterait 9 100 tonnes (de 7 500 à 10 000 VHU), estimation faite dans le prolongement d'une étude réalisée par Caraïbe Environnements pour le Conseil régional.

Selon les estimations de cette même étude, le nombre total de véhicules collectés est réparti comme suit :

- 3 700 t soit 4 065 VHU par le Conseil régional
- 4 100 t soit 4 500 VHU par les garagistes
- 2 700 t soit 3 000 VHU par les casses automobiles (centres agréés ou non)

Il semblerait, au vu de ces chiffres que la quasi totalité du flux de VHU soit acheminé vers un centre agréé, ce qui est contradictoire avec le nombre de sites accueillant illégalement des VHU (voir ci-dessous). La provenance des VHU acheminés dans les centres agréés se répartit comme suit :

	Particuliers	Assurances	VHU abandonnés	Concessions
2010	1 %	19 %	58 %	22 %
2011	5 %	20 %	71 %	4 %

En métropole, le taux d'acheminement des VHU provenant des particuliers est de 42 % en moyenne, ce qui signifie qu'en Guadeloupe, ce sont les collectivités qui se substituent aux particuliers pour apporter les VHU dans les centres agréés.

#### Les acteurs de la filière

*Centres agréés* : au 24 juillet 2014, 5 centres étaient agréés dont trois récemment lesquels doivent se mettre aux normes. Parmi on peut distinguer les principaux :

- *La Société Nouvelle de récupération (SNR)* : capacité de 16 000 t par an. Elle a traité 5 200 t en 2014 soit 6 500 VHU et compacte les véhicules dépollués et démontés provenant d'autres centres agréés. Il faut donc éviter les doubles comptes. La SNR traite les VHU en partenariat avec les communes (elle en assure l'enlèvement) et avec les acteurs économiques de l'automobile.

- *Antilles Environnement Recyclage (AER)* : capacité de 16 000 t par an. A traité 5 000 VHU en 2014, essentiellement des VHU abandonnés qu'elle traite dans le cadre d'un contrat passé avec la Région,
- *Autocasseplus* (cf photo ci-dessous) : ce centre agréé dispose d'une capacité de traitement de 2 200 t. Au moment de la visite de la mission, les travaux d'étanchéité étaient en cours. Le centre avait traité environ 3 000 véhicules en 2014 en effectuant les opérations suivantes : dépollution, démontage des pièces revendables et envoi des carcasses à la SNR pour compactage.

Au total, la capacité de traitement des sites agréés est très largement supérieure au gisement annuel de VHU.

*TDA (Traitement des déchets automobiles)* Guadeloupe : association composée de 87 adhérents, en majorité des professionnels de l'automobile créée en 1994 à l'initiative du MEDEF. Elle est en charge de trois filières de recyclage : pneumatiques usagés, batteries



et VHU. Les batteries (919t en 2010, 670t en 2011, 249t en 2012, 78t en 2013, 105 t en 2014) sont collectées par la SNR et expédiées en métropole pour valorisation. Mais ces chiffres ne recouvrent qu'une partie de la collecte puisqu'au total, en Guadeloupe en 2013, plus de 2 300t de batteries ont été réceptionnées, conditionnées et expédiées vers l'hexagone.

Les pneumatiques (2822 t en 2010, 2902t en 2011, 3152t en 2012, 3338t en 2013 et 3442t en 2014) sont déposés à l'usine Écodec (voir ci-dessous).

Les adhérents de TDA cotisent sur la base de la tonne traitée : 194 €/t pour la catégorie T1 (véhicules de tourisme, 4x4) et 396 €/t pour la catégorie T2 (poids lourds, tracteurs)

*ÉCODEC* : dispose d'un broyeur de pneus et valorise les pneus usagés en fabriquant en autres de la poudrette et des dalles de stabilisation. De telles dalles ont notamment équipées les parkings du Mémorial ACTe récemment inauguré. La société est à la recherche d'autres voies de recyclage.

La filière est financée par les adhérents dont font partie les importateurs de pneumatiques neufs et les concessionnaires. Cependant l'installation est sous-utilisée puisque la capacité de traitement est de 8 000 tonnes par an pour 3 000 tonnes traitées.

*Assurances* : elles acheminent les VHU économiquement (80%) et techniquement irréparables dans l'un des sites agréés (notamment Autocasseplus). Lorsqu'un centre agréé n'est pas intéressé, le véhicule est dirigé vers un garage pour traitement des pièces utilisables. L'expert estime le coût de la réparation sur la base du prix des pièces détachées neuves. Quelquefois, cette expertise se fonde sur le prix de pièces de réemploi, avec l'accord du client.

## Les pouvoirs publics

*Préfecture – DEAL* : Mise en œuvre des textes relatifs au contrôle et à la régularisation des casses automobiles illégales.

Sur 47 sites connus des services, 34 inspections VHU ont eu lieu, conjointement avec les la Gendarmerie nationale entre 2010 et 2013. Elles ont abouti à :

- l'agrément de 4 centres VHU supplémentaires, ceux-ci devant désormais se mettre en conformité,
- à l'arrêt de 28 centres illégaux, 4 autres sites étant encore en traitement.

Les actions liées à la réhabilitation des anciennes décharges ont permis de valoriser environ 500t de VHU récupérés sur ces sites.

La DEAL a entamé avec l'ADEME un recensement de tous les sites comprenant plus de 8 VHU en distinguant ceux qui ont une superficie supérieure à 100 m<sup>2</sup> et qui par conséquent, relèvent de la procédure ICPE. Leur nombre est estimé à 400 (dont les 47 déjà traités). Mais la DEAL manque de moyens pour tous les contrôler afin de les faire fermer ou leur imposer une mise aux normes.

*L'ADEME*. Elle assure un rôle d'accompagnement technique et financier auprès des collectivités et entreprises pour mener à bien les projets de collecte et de recyclage. L'ADEME a produit en octobre 2014, conjointement avec la DEAL, une brochure destinée au grand public pour le sensibiliser à la nécessité de confier les VHU aux centres agréés (cf ci-dessous).



En outre, l'ADEME assure le financement de la filière huiles usagées à hauteur de 475 k€ en 2014. Mais le taux de collecte n'est que de 60 %.

*La Région* : elle a lancé dès 2002 un marché de collecte et de traitement des VHU attribué actuellement à la société AER. Le budget affecté à cette opération est de 1,5 M€ par an sur 3

ans. Il se répartit comme suit : 1,1 M€ pour la collecte et 0,4 M€ pour le traitement. Lorsque le cours de la ferraille est suffisamment élevé, la Région reçoit en retour environ 40 % du prix de la revente soit près de 200 K€ en 2014.

*Le Département* : il n'intervient pas directement sur la prise en charge des VHU car ses compétences ne concernent que la planification de la prévention et de la gestion des déchets non dangereux . Il est néanmoins soucieux de pouvoir développer les liens entre économie circulaire et insertion par l'activité économique et est donc attentif aux propositions qui pourront être formulées pour les VHU.

*Les communes et les intercommunalités* : contribuent à la collecte des véhicules en lien avec la Région. Ainsi au cours du premier trimestre 2015, 63 VHU abandonnés ont été recensés et 35 collectés. Il faut compter un délai d'un mois et demi entre le constat et l'enlèvement, sachant que 50 % des véhicules abandonnés sont sans immatriculation. A noter qu'il existe en Guadeloupe 3 fourrières agréées depuis 2014. Dans la commune des Mahauts, 8 à 10 VHU sont collectés par semaine. Les VHU abandonnés font l'objet d'un procès verbal assorti d'une amende de 5<sup>e</sup> classe, soit 1 500 €.

### **Difficultés identifiées**

*Estimation du nombre de VHU traités par les centres agréés* : les centres agréés traitent un grand nombre de véhicules et semblent absorber la totalité du flux de VHU, mais les données recueillies par ailleurs montrent qu'il existe de nombreux sites illégaux qui recueillent aussi des VHU. Le recensement entrepris par les pouvoirs publics est donc indispensable.

*Délais de régularisation* : comme pour les autres départements, régions et collectivités d'outre-mer, la lenteur des procédures administratives et réglementaires constitue un réel obstacle à la régularisation des casses illégales. Là aussi, le délai est pénalisant pour les centres agréés qui voient les autres sites les concurrencer avantageusement.

*La réparation automobile* : le secteur informel de la réparation automobile est encouragé par le prix excessif des pièces détachées neuves ou d'occasion pratiqué par les garagistes ou concessionnaires.

*La politique régionale* : elle porte incontestablement ses fruits et les circonstances (nombre de véhicules abandonnés, épidémie du chikungunya) l'ont probablement rendue nécessaire, mais elle déresponsabilise les particuliers qui n'ont aucune incitation à conduire leur VHU dans un centre agréé. En outre, cette politique est coûteuse.

*Absence d'éco-organisme* : l'action de TDA est essentielle mais elle n'a aucune prise sur les entreprises du secteur non adhérentes.

*Huiles usagées* : taux de collecte insuffisant, mais l'ADEME, qui finance la filière, va déployer de nombreux outils pour améliorer les taux de collecte (les collecteurs sont d'ores et déjà « aidés » en fonction du taux de collecte atteint).

*Pneumatiques* : l'organisation de la collecte est confrontée à plusieurs freins : vandalisme des systèmes de récupération et de stockage, fragilité économique de la filière, dépendance d'un acteur dans le traitement, dépôts sauvages, absence d'autorité de TDA vis à vis des acteurs économiques qui ne sont pas adhérents de TDA.

*Absence de débouchés locaux* : les activités économiques susceptibles d'utiliser les matériaux récupérés issus de la déconstruction d'un VHU sont faibles même si on peut se féliciter de

l'emploi de pneumatiques dans certaines utilisations (Mémorial ACTe). En outre, le cours de la ferraille a sensiblement diminué ces dernières années.

*Situation de Marie-Galante* : il n'y a pas de centre agréé dans cette île et la communauté de communes de Marie-Galante assure à la fois la collecte et le financement de cette opération notamment le transport des pneus jusqu'à l'installation d'ÉCODEC.

*Bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU)* : il existerait 4 000 BPHU abandonnés, stock abondé de 200 nouvelles unités chaque année. Ce sujet commence à être prégnant et sera plutôt abordé dans le second rapport.

### **Préconisations possibles**

Les pistes à creuser à l'issue du passage en Guadeloupe sont les suivantes :

- simplification des procédures de fermetures des casses illégales,
- poursuivre les efforts de communication et de sensibilisation
- augmentation de la quantité de pneus traités par le broyeur d'ÉCODEC, le cas échéant en acheminant des pneus provenant d'autres DOM,
- étendre l'aide au frêt pour les transports entre les DOM,
- instaurer une consigne pour inciter les particuliers à apporter leurs véhicules complets dans un centre agréé
- instaurer une véritable filière REP pour les pneus dans les DOM,
- demander au CEREMA une expertise complémentaire sur les possibilités d'exploitation des déchets de pneumatiques (dalles de parking par exemple), étude allant au-delà de celle du CETE de Metz qui a entraîné un quasi blocage de toute valorisation.

## **La Guyane**

### **Présentation générale de la filière VHU**

Flux annuel de VHU : environ 4 000 VHU par an pour un stock de 15 000 VHU (source : Observatoire des déchets de Guyane 2011-2012). Mais le nombre de VHU produit par an est estimé à 60 % des importations auto soit 6 700 VHU.

Sur ce total, en 2012, seuls 1 400 VHU ont été traités dans le seul centre agréé (*Caraibbean Steel Recycling – CSR*) et seulement 900 VHU en 2013. Cela signifie que seulement 21 % des VHU collectés sont traités dans un centre agréé. Le reste est soit orienté vers une filière illégale, soit rejeté dans la nature.

Les raisons de ce faible taux sont classiques : ignorance d'une partie de la population de la reprise gratuite des VHU complets, souhait de valoriser les pièces en bon état (batteries, pneus, pots catalytiques...), présence de nombreux acteurs informels en relation avec les pays limitrophes (Surinam à l'est, Brésil à l'ouest et au sud).

### **Les acteurs de la filière**

*Centres agréés* : jusqu'en 2014, un seul centre agréé, CSR ; deux autres centres viennent d'être agréés mais n'ont pas commencé leur activité : l'un à Kourou, l'autre à ? Un quatrième, à St

Laurent du Maroni est en cours d'instruction.

*ENDEL* : ENDEL (filiale de GDR-Suez) s'est implantée à Kourou en 1964 avec l'arrivée du centre spatial. Son cœur de métier est la maintenance industrielle mais l'entreprise a été amenée à prendre en charge le traitement des déchets dangereux du centre spatial : rejets aqueux pollués (combustibles et carburants) et les rejets dangereux divers. Les déchets du centre spatial n'étant pas suffisants pour rentabiliser l'activité, elle a diversifié celle-ci en collectant les déchets dangereux (huiles, graisses, eaux mazoutées, batteries et aérosols) des entreprises présentes en Guyane. Elle a des contrats avec des éco-organismes (DEEE) et doit trouver des débouchés.

ENDEL pourrait se transformer en centre VHU mais estime que le seuil de rentabilité se situe à 5 000 VHU par an alors que le potentiel local est de 2 500 VHU seulement. ENDEL ne souhaite pas s'impliquer dans le traitement des pneus dont les exutoires sont insuffisants.

Les batteries sont récupérées (pour partie en partenariat avec l'ARDAG) dans des bacs étanches placés chez les garagistes, concessionnaires et stations-service. ENDEL a collecté 350t de batteries en 2014 (dont 110t avec l'ARDAG). A noter pour la Guyane : 568t (34 845 batteries) collectées en 2012. Toutefois ENDEL a fait part de son souhait d'abandonner cette activité en raison de sa faible rentabilité : les prix sont fixés lors de « mercuriales » à 520 € la tonne (sans le transport) alors que selon l'entreprise, l'équilibre se situe à 870 € la tonne de plomb. Il est à noter que c'est le seul endroit où un acteur s'est plaint du trop faible montant de la prise en charge des batteries, dont le recyclage est estimé comme suffisamment rentable par tous les autres acteurs rencontrés. Pour mémoire l'aide au fret n'existe pas pour les batteries car elle n'est versée que pour les produits transformés.

ENDEL participe aussi à la collecte d'huiles usagées (de même qu'un autre organisme GCC) : 400t d'huiles ont été collectées en 2012 (180t par ENDEL et 220t par GCC) soit moins de la moitié du gisement total estimé (810t). Au total, 60 % des déchets dangereux de Guyane sont traités par ENDEL.

*ARDAG* : association d'importateurs et de concessionnaires. La structure joue un rôle apparenté à celui d'un éco-organisme. Elle assure le financement et la collecte de différents produits (huiles, batteries) mais aussi des pneumatiques qui sont ensuite orientés vers la CSR pour traitement. Mais tous les opérateurs ne sont pas membres de l'ARDAG et l'un d'entre eux s'en est retiré après l'augmentation du coût de prise en charge unitaire d'un pneu par CSR (voir ci-après).

## Les pouvoirs publics

*La préfecture*. Dans le cadre de la lutte contre le chikungunya, un arrêté préfectoral a permis le prélèvement des carcasses de véhicules et de faire payer les intéressés. La communauté de communes de Cayenne facturait entre 100 à 140 € par VHU.

*La DEAL*. Elle mène depuis 2013 une action de contrôle des casses illégales (avec l'appui des forces de l'ordre). Malgré les manquements constatés, ces casses demeurent en activité. La DEAL estime qu'il faudra deux ans pour tout régulariser. Elle estime à 30 le nombre de casses d'une surface supérieure à 100 m<sup>2</sup> et qui relèvent donc de la réglementation ICPE (soit 20 à 25 véhicules par site). A ce stade, l'action a donné lieu à une régularisation (CSR), deux dossiers de régularisation en cours, suppression et consignation pour 4 établissements dont un sous scellé, suppression en cours pour 4 structures, évacuation en cours de 4 autres et une mise en

demeure sur l'ensemble des établissements.

*L'ADEME*. Elle conduit sur le territoire les missions et les actions décidées par les instances nationales : inventaires des stocks de VHU, analyse de l'équilibre économique de la filière, financement de la collecte des huiles, accompagnement à hauteur de 50 % des maîtres d'ouvrage pour la collecte de VHU. Parution d'un guide à usage des maires pour l'exercice de leur pouvoir de police en matière d'enlèvement des véhicules.

*Collectivités territoriales* : jusqu'à présent les communes semblaient peu impliquées dans la gestion de la collecte des VHU. Celle de Kourou a cependant pris en 2012 un arrêté relatif à l'enlèvement des véhicules hors d'usage stationnés abusivement sur la voie publique. Elle collecte ainsi 15 épaves par moi environ qui dans un premier temps sont stockés en fourrière en attendant le centre VHU (ARISTRAP). A noter que la commune a conservé la compétence VHU alors que les déchets relèvent de l'intercommunalité (dont le maire de Kourou est le président). La Communauté de commune de Cayenne (CACL) a aussi organisé des campagnes d'enlèvements.

*La Région* : elle a lancé un inventaire des VHU de Guyane qui devrait fournir des données pour tous les dépôts d'une superficie supérieure à 50 m<sup>2</sup>. La réunion de lancement est prévue le 12 mai.

## Difficultés rencontrées

*Délais de régularisation* : la lenteur des procédures administratives et réglementaires constitue un véritable obstacle à la régularisation des casses illégales. Elle peut durer 3 ans d'autant que la DRIFP ne peut mettre qu'un agent à disposition pour le volet consignation. Ce délai est pénalisant pour les centres agréés qui voient les autres sites les concurrencer avantageusement.

*Enlèvement des véhicules* : si les véhicules en bord de route ou près d'une habitation ont pu être enlevés suite au chikungunya, il reste tous les véhicules dispersés dans la nature et ceux qui sont traités dans les centres illégaux.

*Pneumatiques* : les pneumatiques sont collectés et traités par broyage sur le site de la société CSR depuis 2012 dans l'attente de l'amélioration de leur valorisation. Les débouchés routiers et BTP de manière générale étant limités et en l'absence de cimenterie, les pneus ne peuvent pas être valorisés sur place. En outre l'aide au frêt n'est valable qu'en vue du transfert en métropole et pas vers les autres DOM alors qu'une possibilité de prise en charge existe en Guadeloupe.

Données chiffrées : en 2012, 104 044 pneumatiques mis sur le marché (1 333t), 54 270 collectés (393t) soit 29,5 % du tonnage importé.

A ceci s'ajoute un problème d'équilibre économique de cette activité chez CSR : l'entreprise facturait la prise en charge des pneus à hauteur de 1,20 € l'unité à l'ARDAG. Une expertise financière a montré l'insuffisance de ce montant qui est passé à 2€ l'unité entraînant le retrait d'un adhérent de l'ARDAG à la participation de la collecte. Mais face à l'impossibilité de valoriser, CSR a stocké ces pneus après déchiquetage sous forme de « chips ». Il en résulte un amoncellement de 700 m<sup>3</sup> de pneus en majorité déchiquetés présentant un grand danger en cas d'incendie (cf photo ci-dessous).





La DEAL a demandé à CSR de cesser le déchetage et le stockage des pneus et d'expédier ceux-ci vers la métropole. La CSR n'a pas les moyens de financer ce transfert (même aidé dans le cadre de l'aide au frêt) et l'ARDAG refuse de payer considérant que ce qu'elle a déjà versé incluait le transport vers la métropole.

Enfin, la DEAL a fait valoir que la réglementation en vigueur l'empêchait de pouvoir homologuer les centres mobile de dépollution et de compactage des VHU (cf cliché de l'unité mobile de compactage ci-dessous) dès lors qu'ils n'étaient pas installés dans un ICPE.



*Attitude des assurances* : il se trouve qu'en Guyane, les assurances ne confient aucun VHU au centre agréé. Ce que la mission a compris : les assurances passent des appels d'offres et mettent directement en contact les garagistes retenus après la consultation avec les derniers détenteurs de véhicules mis aux enchères. Ainsi les assurances ne sont jamais propriétaires des VHU et les pouvoirs publics ne peuvent pas les contrôler pour les pénaliser pour des pratiques illégales. Une note de la DIECCTE transmise à la mission après sa visite conclut qu'il y a peu de véhicules techniquement irréparables, que les véhicules économiquement irréparables ne doivent pas être obligatoirement transmis à un centre VHU sauf s'il est destiné à la destruction. Elle se contente de suggérer un contrôle par sondage pour vérifier que les



véhicules techniquement irréparables sont bien transférés vers un centre VHU.

*Transferts transfrontaliers de déchets* : les carcasses dépolluées de voiture sont parfois expédiées vers le Brésil ou la Corée du Sud.

*Absence de débouchés locaux* : les activités économiques susceptibles d'utiliser les matériaux récupérés issus de la déconstruction d'un VHU sont pratiquement nulles faute notamment pour les pneumatiques d'une réutilisation en matériel drainant dans un cadre contrôlé.

*Problème général des déchets en Guyane*. La Guyane est confrontée à un problème global de traitement de ses déchets. Du fait de l'avis de la DGAC, le site du Galion qui était pressenti pour l'enfouissement des déchets doit être abandonné. De plus la France est menacée d'une pénalité européenne de 50 à 60 M€ pour ne pas avoir traité le problème des déchets à St Laurent du Maroni.

## La Martinique

### Présentation générale de la filière VHU

L'évaluation du stock des VHU en Martinique varie entre 30000 et 80000 VHU (source ADEME). Cette large (trop) fourchette s'explique par la difficulté de recenser les VHU situés en terrain privé.

Le nombre de VHU traités par an est estimé à environ 12 à 13000 par an (ADEME et DEAL)

### Les acteurs de la filière

*Centres agréés* : La filière VHU en Martinique s'appuie sur 5 centres agréés.

Métaldom : réalise uniquement une activité de dépollution et de compactage des VHU avant expédition

Casse Auto Nouvelle Formule : pièces détachées pour revente

Béral Auto : pièces détachées pour revente

Central Cass'Auto : pièces détachées pour revente

Metal Caraïbes : dépollution et broyage

Ces centres ont tous bénéficié, à l'exception de Béral Auto, d'un accompagnement technique et financements publics pour moderniser et mettre aux normes leurs installations. Ces financements, d'un coût total de plus de 9 millions d'euros, viennent de la région (1,6 millions d'euros), de l'ADEME (1,15 millions d'euros) et du FEDER (0,9 millions d'euros). (source ADEME)

Ces centres ont une capacité théorique de traitement d'environ 1800 VHU par an.

En complément des centres VHU, il existe deux associations actives dans le domaine des déchets liés à la filière automobile TDA (Traitement des Déchets Automobiles) Pneus et TDA Déchets batteries.

En ce qui concerne TDA pneus, cette association regroupe 33 importateurs adhérents soit 93% des « producteurs »

La collecte des pneumatiques usagés n'est pas mutualisée, et deux systèmes sont en place : la

sous-traitance de la collecte (via des sociétés agréées comme ALIZEE Environnement , EVEA, FISER ou METALDOM) ou la collecte individualisée.

Metaldom est le point de regroupement sur son site de Fort de France. Là, les pneus usagés collectés sont broyés et chargés dans des conteneurs de 40 pieds. Ces derniers sont ensuite acheminés par bateau vers des unités de valorisation de l'Hexagone. Au total, ce sont 4450 tonnes de pneus qui ont été importées en Martinique en 2014, dont 4075 tonnes par les adhérents de TDA Pneus. Ces membres de l'association ont atteint un taux de collecte de 83% (source TDA). Le coût de revalorisation de la tonne de pneus est évalué à 220 euros. (Source TDA)

Pour les batteries usagées, l'association TDA Déchets batteries regroupe 26 entreprises des secteurs de l'automobile, de la moto et du véhicule industriel.

Le réseau de collecte est constitué de 80 points, équipés de bacs étanches. Le prestataire de TDA, E-compagnie, procède à l'enlèvement des bacs lors de tournées de collecte, ou encore, à la demande. Les batteries sont ensuite regroupées dans centre de E-compagnie ( classé ICPE), et préparées pour leur envoi vers l'Hexagone pour recyclage dans des conteneurs. Il est à noter que les points de collecte font régulièrement l'objet de « pillage » et que, de ce fait, les quantités de batteries récupérées dans les points de collecte chutent régulièrement, passant de 1100 tonnes en 2011 à 400 tonnes en 2014, au profit des filières parallèles. (source TDA Déchets batteries)

En ce qui concerne les huiles usagées un seul ramasseur est agréé, E-compagnie. Le ramassage se fait chez environ 400 détenteurs, qui sont :

- les garages, les concessionnaires, les stations de vidange
- Les transports routiers, maritimes ou aériens
- Les usines, ateliers et entreprises industrielles
- Les particuliers qui effectuent des vidanges de véhicules (dépôt dans des bornes de collecte)

E-compagnie a l'obligation d'enlever tout lot d'huiles usagées d'un volume de 200 litres dans un délai de quinze jours. Ces huiles sont stockées dans un centre classé ICPE pour export et traitement dans l'hexagone. Le taux de collecte en Martinique est faible (40% environ) comparé à ceux atteints généralement (plus de 90%).

La production annuelle d'huiles usagées est estimée à environ 2300 tonnes annuelles. (source ADEME).

Les déchetteries sont équipées de conteneurs destinés à recueillir les huiles usagées et toutes les nouvelles installations seront également équipées de bornes de collecte.



### **Centre VHU**

#### **Les pouvoirs publics**

Pour structurer l'action publique dans le fonctionnement de la filière, la région Martinique et l'ADEME ont lancé début 2009 un schéma directeur de la filière VHU. Ce schéma a été développé alors même qu'une épidémie de dengue sévissait de l'ami-2009 à début 2010. Suite à cette épidémie deux opérations de résorption ont été conduites :

La première, sous maîtrise d'ouvrage ADEME, suite à la mise en œuvre d'un arrêté préfectoral et après dotation ministérielle, a consisté à prendre en charge à 100% la collecte et le traitement de sites de stockage de VHU préalablement identifiés par les communes. Cette opération a permis de résorber les VHU de 110 sites soit près de 2000 VHU pour un budget alloué de 435000 euros.

La seconde, sous maîtrise d'ouvrage communale, a permis de traiter certains sites qui n'étaient pas pris en compte par l'arrêté préfectoral. Les VHU concernés étaient ceux à la charge des communes, c'est à dire les VHU non identifiés, abandonnés sur le domaine public. Un plan de financement, combinant 50% de FEDER, 23,5% d'ADEME et 23,5% de Région a été proposé aux communes. Près de 2650 VHU ont été traités pour un coût total de l'ordre de 490000 euros.

Une nouvelle opération de résorption, suite à l'épidémie de chikungunya de 2014 se développe sur une base différente. L'opération est menée sous maîtrise d'ouvrage région, avec le soutien technique de la DEAL et en appui financier l'ADEME (convention de financement avec la région notifiée en décembre 2014).

L'ADEME considère que 2014 constitue un tournant dans la gestion des VHU en Martinique. Alors que les collectivités et les pouvoirs publics avaient financé le fonctionnement de la filière VHU, en particulier au travers des opérations de résorption, la volonté est aujourd'hui de responsabiliser les détenteurs de VHU (particuliers et communes) pour mettre en œuvre le fonctionnement normal de la filière.

Pour sensibiliser les acteurs de la filière VHU, la région, la Préfecture et l'ADEME ont mené diverses actions de communication :

- un guide VHU, à l'attention de maires et des détenteurs de VHU, a été publié et

envoyés aux communes en février 2014. Il rappelle le rôle du maire et de ses services, donne l'ensemble des informations nécessaires sur la valorisation des VHU, les actions à mettre en œuvre dans la commune. Ce guide a été réédité début 2015.

- un marché de communication grand public (télé, radio, presse) a été engagé en juillet 2014 qui a abouti à la mise en œuvre d'une campagne de communication du 5 au 10 janvier 2015

- un guide à l'attention des garagistes est en cour d'élaboration et devrait être publié courant 2015, avec pour objectif d'inciter ces entreprises à ne plus avoir d'activité de casse illégale. Cette action viendra en complément de la relance de l'opération « garage propre » réalisée en lien avec la Chambre des Métiers de la Martinique.

Enfin, 7 sessions de formation des personnels communaux (police, CCAS, services environnement) se sont déroulées, avec pour objectifs de mieux maîtriser la réglementation, de partager les bonnes pratiques opérationnelles. Au total, 70 personnes ont bénéficié de ces formations.

### **Difficultés identifiées**

*Estimation du nombre de VHU traités par les centres agréés* : les centres agréés traitent un grand nombre de véhicules et semblent absorber la totalité du flux de VHU, mais les données recueillies par ailleurs montrent qu'il existe de nombreux sites illégaux qui recueillent aussi des VHU. Le recensement, pas encore entrepris par les pouvoirs publics, est donc indispensable.

*Délais de régularisation* : comme pour les autres départements, régions et collectivités d'outre-mer, la lenteur des procédures administratives et réglementaires constitue un réel obstacle à la régularisation des casses illégales. Là aussi, le délai est pénalisant pour les centres agréés qui voient les autres sites les concurrencer avantageusement.

*La réparation automobile* : le secteur informel de la réparation automobile est encouragé par le prix excessif des pièces détachées neuves ou d'occasion pratiqué par les garagistes ou concessionnaires.

*La politique régionale* : elle porte ses fruits et les circonstances (nombre de véhicules abandonnés, épidémie du chikungunya) l'ont probablement rendue nécessaire, mais elle déresponsabilise les particuliers qui n'ont aucune incitation à conduire leur VHU dans un centre agréé. En outre, cette politique est coûteuse.

*Absence d'éco-organisme* : l'action de TDA est essentielle mais elle n'a aucune prise sur les entreprises du secteur non adhérentes.

*Huiles usagées* : taux de collecte insuffisant.

*Pneumatiques* : l'organisation de la collecte est confrontée à plusieurs freins : fragilité économique de la filière, dépendance d'un acteur dans le traitement, dépôts sauvages, absence d'autorité de TDA vis à vis des acteurs économiques qui ne sont pas adhérents de TDA.

*Absence de débouchés locaux* : les activités économiques susceptibles d'utiliser les matériaux récupérés issus de la déconstruction d'un VHU sont faibles (voire inexistantes). En outre, le cours de la ferraille a sensiblement diminué ces dernières années.

*Bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU)* : il existerait 4 000 BPHU abandonnés, stock abondé de 200 nouvelles unités chaque année. Ce sujet sera plutôt abordé dans le second

rapport.

### **Préconisations possibles**

Les pistes à creuser à l'issue du passage en Martinique sont les suivantes :

- simplification des procédures de fermetures des casses illégales,
- poursuivre les efforts de communication et de sensibilisation
- étendre l'aide au frêt pour les transports entre les DOM,
- instaurer une consigne pour inciter les particuliers à apporter leurs véhicules complets dans un centre agréé
- instaurer une véritable filière REP pour les pneus dans les DOM,
- examiner les possibilités permettant de contraindre les assurances à acheminer les VHU vers les centres agréés



**Avant compactage**



### Après compactage

## La Réunion

### Le contexte délicat des déchets non dangereux

La Réunion est dotée de peu d'installations de valorisation et d'élimination de déchets. La maîtrise des déchets non dangereux est encore insuffisante, on compte seulement deux installations de stockage où terminent des déchets qui ne sont pas « ultimes ». En outre, ces installations sont proches de la saturation.

### La filière VHU

Le parc automobile est estimé à environ un véhicule pour deux habitants, en 2011 on compte 400000 véhicules pour 828000 habitants. Ce stock continue de croître et pourrait atteindre jusque 500000 véhicules à horizon 2020. En 2012, 19980 voitures neuves et 2807 voitures d'occasion ont été importées, au total environ 3500 voitures ont été exportées.

Le gisement des VHU peut être estimé à au moins 8000 VHU (estimation basse au vu des déclarations) et au plus 30000 VHU (estimation excessive au regard des immatriculations). Les estimations ne sont pas fiables et la filière illégale est sans doute au moins aussi importante que la filière légale. Pour la filière légale, les déclarations font état d'un peu plus de 4000 VHU et 3786 tonnes traitées en 2013 par les six centres agréés (on compte sept centres agréés en 2015).

Pour la filière VHU, l'éloignement géographique de l'île de la Réunion de l'hexagone, mais aussi des pays limitrophes et des pays de l'OCDE, est lourd au regard des contraintes européennes et des engagements internationaux de la France. C'est pourquoi les déchets issus de VHU dépollués sont majoritairement expédiés vers l'Asie. Si cette situation ne pouvait perdurer, les flux devraient passer par le broyeur, ou le nouveau broyeur autorisé début 2015.

### Les centres VHU agréés

On compte sept centres VHU et un broyeur. Des efforts de professionnalisation sont encore nécessaires, mais la mise en conformité est d'autant plus difficile que les filières sont mal ou



pas structurées, les débouchés locaux absents et les coûts de transports vers l'Union européenne exorbitants au regard de l'intérêt de la revente des matières. Les casses sauvages se comptent sans doute en dizaines.

Les sept centres VHU agréés (toutes les déclarations ne sont pas complètes) :

- Generall Autos St Denis : 441 VHU traités en 2013
- Generall Autos St Louis et broyeur agréé : 1056 VHU traités en 2013
- CUB AC Casse (et récemment autorisé le broyeur de CUB Industrie) : 823 VHU traités en 2013
- CDAA : 848 VHU traités en 2014, 1070 en 2012.
- Métal Réunion : 578 VHU en 2013
- Samarapaty : 129 VHU en 2013
- Casse de la source (environ 150 VHU pris en charge par an)

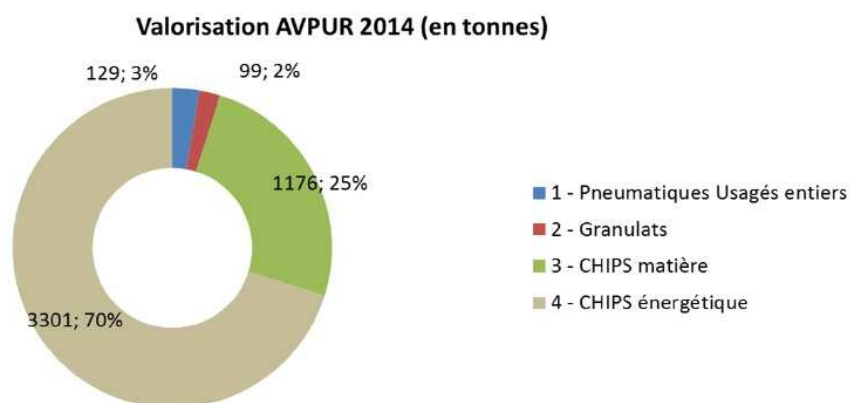
Au total, GENERALL AUTOS a traité 8829 tonnes en 2014 (7887 tonnes en 2013). Les contrats avec les collectivités locales et les déchetteries ont contribué à la hausse des volumes (seulement 3212 et 3400 tonnes en 2011 et 2012). Les assurances procurent environ 900 VHU et les collectivités territoriales 500. La capacité de traitement est très loin d'être atteinte (10000 unités).



Installation de broyage de GENERALL AUTOS

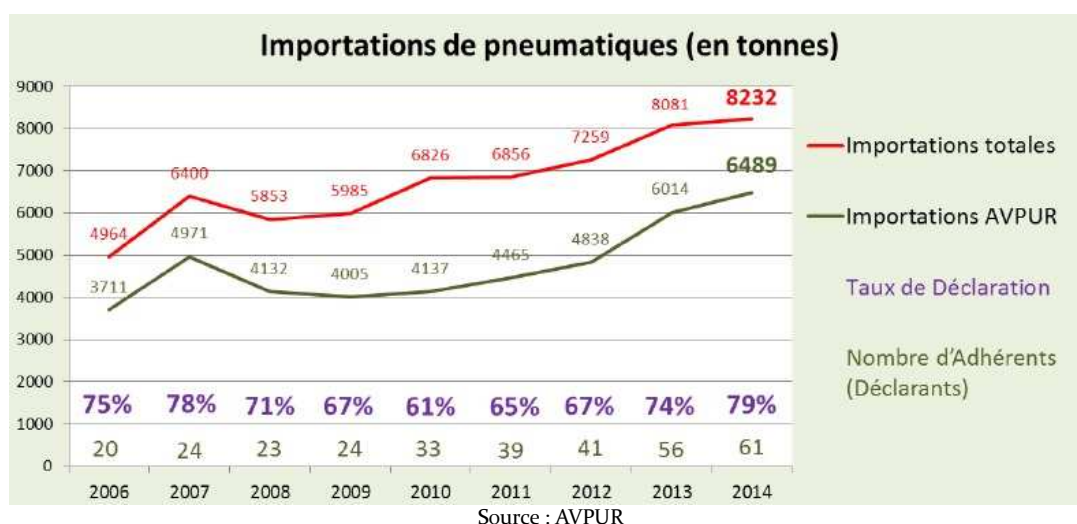
## Les pneus

L'Association pour la Valorisation des Pneumatiques Usagés de la Réunion (AVPUR) a été créée en 2003 pour organiser et financer la filière à la Réunion. Les cotisations des adhérents permettent de rémunérer des prestataires pour la collecte (RUN ENVIRONNEMENT), la préparation et la valorisation des déchets de pneumatiques. SOLYVAL effectue le broyage pour produire des chips et des granulats.



Source AVPUR

Du fait de l'incendie de l'unité de production de granulats en 2011, la majeure partie des pneumatiques réceptionnés par SOLYVAL est exportée (environ 5 200 tonnes en 2013) contre 3 630 tonnes en 2012 et 510 tonnes en 2011), principalement en Indonésie pour valorisation énergétique. Un projet de nouveau broyeur plus performant est envisagé, qui permettrait de faciliter le traitement des pneus issus du génie civil.



Source : AVPUR

En 2013, les 56 adhérents ont mis sur le marché 6014 tonnes de pneumatiques (15 adhérents supplémentaires par rapport à 2012), sur un total de 8082 tonnes importées (1394 tonnes en première monte et 6688 tonnes pour la seconde monte). En 2013, 4630 tonnes de pneumatiques usagés ont été traitées (dont 4418 tonnes pour l'AVPUR). En 2014, 8232 tonnes ont été importées, 6489 tonnes ont été déclarées par les adhérents (soit un taux de déclaration de 79% contre 74% en 2013).

Il n'y a pas de four de cimenterie sur l'île de la Réunion, et donc cet exutoire classique n'est pas disponible. Afin de privilégier le recyclage à la valorisation énergétique, AVPUR et SOLYVAL souhaitent développer la valorisation matière à La Réunion et notamment sous forme de granulats. AVPUR et SOLYVAL vont organiser des réunions d'information et de travail avec les parties prenantes : bureaux d'études, entreprises du BTP, maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre avec comme objectif de faire connaître les applications possibles et d'identifier les freins et leviers au développement de la valorisation matière locale.

La lutte contre la filière illégale a abouti à environ 140 tonnes saisies en 2013 et 2014. Les saisies sont traitées par SOLYVAL.



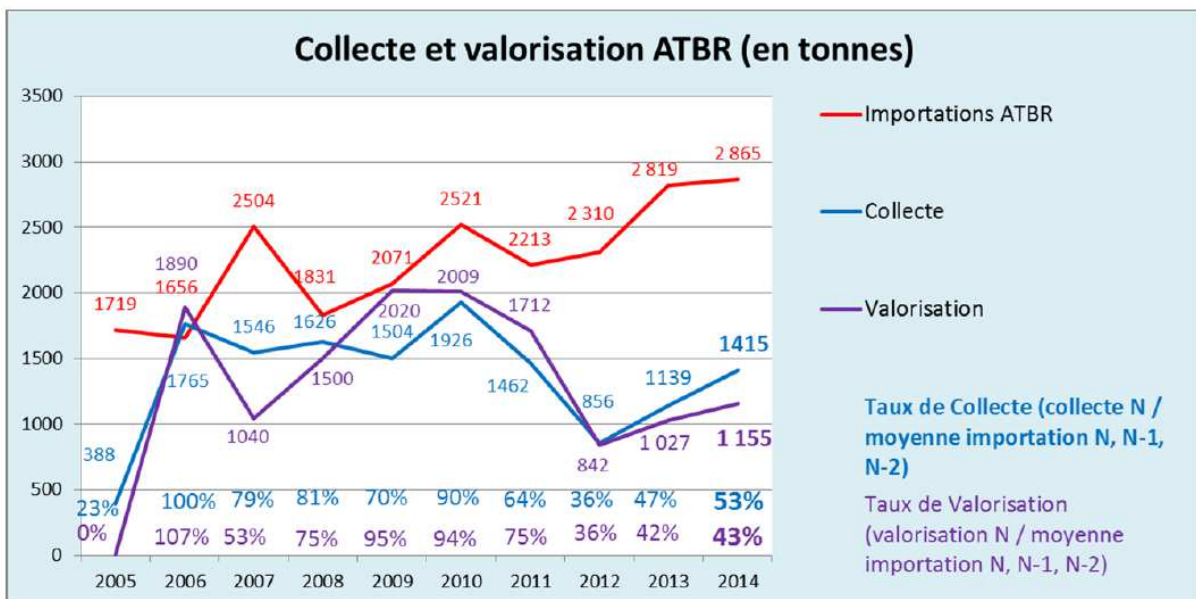


## Les batteries

Les batteries sont gérées par deux entités : une association, l'ATBR, qui fédère des importateurs locaux et qui assure la collecte et l'expédition vers la métropole via la société STARDIS et l'entreprise CRMM qui effectue l'expédition vers la métropole également via la plateforme de regroupement CDAA (également centre VHU agréé).

Jusqu'en 2012, les importateurs percevaient 3 euros par batterie neuve. Ils ne perçoivent plus rien depuis, la filière se finance avec les recettes de la valorisation qui doivent équilibrer les coûts de collecte, de stockage et de transport.

Pour ATBR, un transporteur agréé effectue le regroupement des 270 points de collecte (professionnels, déchetteries) sur une plate-forme, puis les batteries sont envoyées en métropole pour être recyclées chez GDE et RECYLEX.



Source : Association de Traitement des Batteries de la Réunion

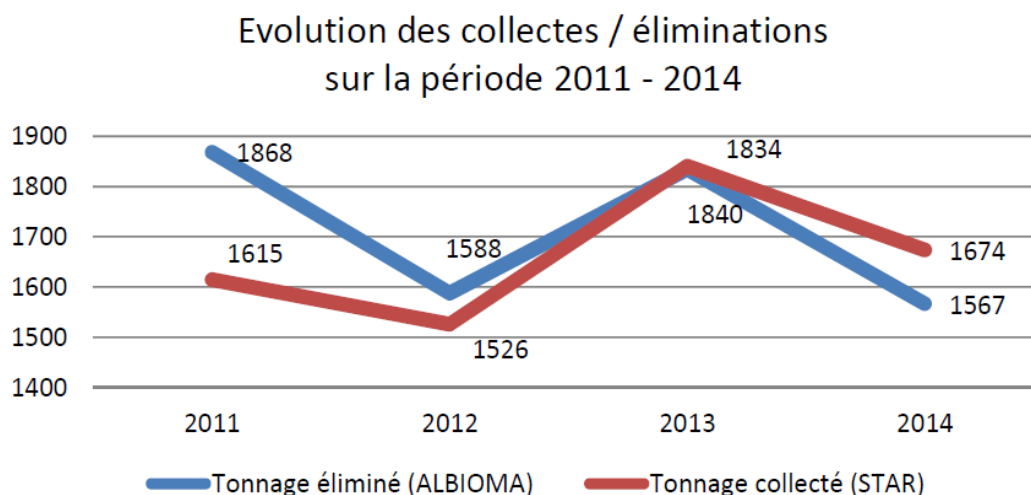
Les filières illégales, souvent vers Madagascar, représentent un volume équivalent à la filière légale. La lutte contre les filières illégales a abouti à la mise en cause de deux transitaires et treize déclarants en 2014. La hausse du cours du plomb renforce l'appétit de ces filières

illégales. La DGDDI a saisi environ 300 tonnes en 2013 et 2014, dont 100 tonnes en une seule fois en 2014. Les batteries saisies suivent alors une des deux filières légales de l'île.

### Les huiles minérales usagées

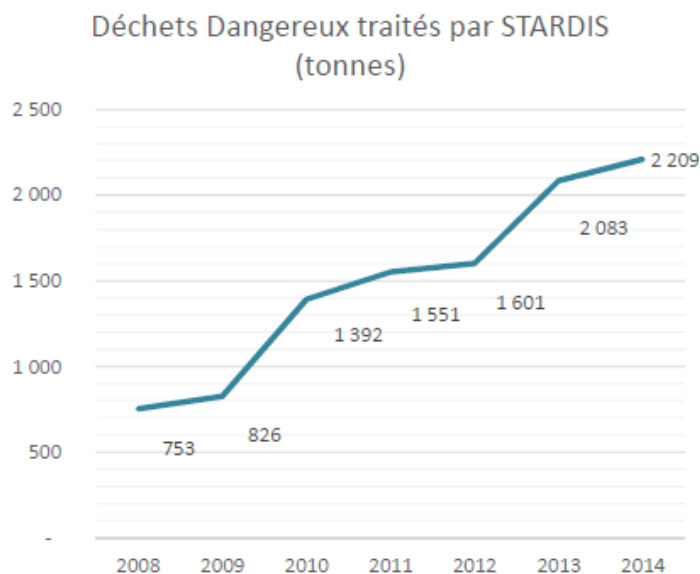
La filière huiles minérales fait l'objet d'une convention d'objectif entre l'ADEME et STAR SOVIDENGE pour la collecte et le service rendu sur la période courant jusqu'en 2018. La filière est entièrement financée par l'ADEME. La collecte est gratuite (sous conditions), l'élimination est opérée par la CTBR (COMPAGNIE THERMIQUE BOIS ROUGE exploitée par ALBIOMA). Les boues d'hydrocarbures sont exportées vers la métropole pour traitement en tant que déchet dangereux.

En 2014, 1 674 tonnes ont été collectées, soit environ 34 % des mises en marché estimées à environ 5000 tonnes. Augmenter la capacité de traitements d'ALBIOMA suppose des investissements, ce qui permettrait éventuellement d'intégrer les flux de Mayotte (environ 300 tonnes).



### Les fluides dangereux

La plateforme STARDIS de regroupement et de pré-traitement accueille l'ensemble des Déchets Dangereux / Toxiques du département, les conditionne et les exporte pour traitement en métropole. Les volumes en augmentation n'atteignent de loin pas les mises sur le marché.



Source STARDIS

### **La lutte de l'ARS contre le Chikungunya**

L'épidémie de Chikungunya en 2006 a provoqué la mort de 250 personnes pour 300000 personnes infectées. Une étude a évalué le coût sanitaire et économique global de l'épidémie à 300 millions d'euros. Or le pneu en eau est un des gîtes larvaires les plus prolifères.

Le groupement d'intérêt public de lutte anti-vectorielle (GIP-LAV) est une structure de coordination qui s'appuie sur les effectifs et les moyens permanents du service de lutte anti vectorielle de l'ARS-OI. Les équipes opérationnelles de l'ARS sont composées de près de 150 agents. Ces agents procèdent à la visite d'environ 60000 maisons par an, ils ont ainsi découvert 10000 pneus en eau en 4 ans. Les consommateurs achètent des pneus sans le montage et se retrouvent avec leurs anciens pneus démontés sur les bras. Depuis 2010, ce sont 1000 nouveaux VHU dont 400 cas n'ont toujours pas été résolus. En effet, la police administrative est complexe à assurer (L. 2212-2 du code général des collectivités) surtout pour les petites communes. En outre, l'accès à un terrain privé n'est pas prévu en dehors d'une procédure judiciaire.

Il existe un partenariat avec l'AVPUR, pour un nombre limité de pneus. Il ne s'agit pas non plus de faciliter le travail des importateurs qui ne respectent pas leurs obligations.

### **La DEAL**

Le nombre de dossiers de transferts transfrontaliers de déchets augmente (70 dossiers instruits en 2013 à La Réunion), la complexité de chaque dossier augmente notamment avec la multiplication des routes pour une même notification, l'application systématique de la convention de Bâle, et du fait la situation géographique de l'île de la Réunion, au minimum quatre pays de transit (jusqu'à treize autorités concernées, incluant les trois autorités égyptiennes).

La lutte contre les transferts transfrontaliers de déchets illicites est rendue plus difficile par la proximité de Madagascar et de l'Asie du sud-est, de nombreux déchets sont concernés (VHU, DEEE, batteries, pneumatiques, etc.). Les opérations de contrôles en collaboration avec la

DGDDI ont été renforcée en 2014 (10 contrôles en 2013, 10 contrôles sur le premier semestre de l'année 2014).

### L'enjeu régional

Les membres de la Commission de l'Océan Indien font preuve d'une volonté commune forte, malgré les importantes disparités (population, PIB, réglementation, structuration des filières, professionnalisation, etc.). Dans la zone, le secteur informel est important et fait vivre une part significative de la population. Le coût des transports sont à un frein à la mutualisation envisageable pour certains types de déchets. Les différentes réglementations compliquent les échanges (convention de Bamako, convention de Bâle...).

### Difficultés rencontrées

Parmi les difficultés rencontrées on trouve :

- Le flou sur les chiffres, la connaissance insuffisante des gisements et des flux ne permet pas de bâtir des modèles et des scénarii fiables
- Les surcoûts de rapatriement vers l'Union Européenne par rapport aux transports vers l'Asie et notamment l'Inde sont considérables
- L'absence de filières de recyclages pour une partie des matières issues du démantèlement des VHU (plastique, mousse, textile, caoutchouc,...)
- La rentabilité de la filière illégale des VHU est telle que les volumes et les valeurs sont considérables ; les voitures suffisamment en état de marche sont envoyés notamment vers Madagascar, les VHU ni dépollués ni démontés (compactés sans traitement préalable) vers l'Asie pour les matières rachetées à bon prix.



Stockage à Sainte-Marie, GENERALL AUTOS

- Le foncier rare alors que l'activité traitement de VHU est gourmande en espace en particulier pour le stockage
- La culture de revente des véhicules sans modification de la carte grise (pour pièces) et comme suite l'abandon du véhicule voire le trafic de carte grise (pour les véhicules volés) ou l'arnaque à l'assurance (avec un véhicule qui n'existe même plus).

## Préconisations possibles

Les pistes à creuser à l'issue du passage à la Réunion sont les suivantes :

- instaurer une consigne pour inciter les particuliers à apporter leurs véhicules complets dans un centre agréé
- instaurer une consigne pour les batteries pour inciter les particuliers à rapporter leurs batteries hors d'usage dans le réseau de collecte
- favoriser la filière légale de la pièce de réemploi
- rendre obligatoire l'adhésion à une filière collective aux importateurs de pneus qui ne mettent pas en place de système individuel de collecte et de valorisation
- renforcer les contrôles sur déclarations et les importations de de voitures, de batteries, de pneus...
- renforcer la lutte contre les filières illégales

## Sainte-Lucie

### Présentation générale de la filière déchets

La filière déchets à Saint Lucie s'est largement améliorée depuis la promulgation du « Waste management Act » en 2004, avec la création du dépôt de Deglos (opérationnel depuis 2003) et la réhabilitation de celui de Vieux Fort.

La collecte des déchets est organisée sur les 11 districts par des contractants privés, sélectionnés sur appels d'offres. Il n'existe pas de collecte sélective. Ces contractants utilisent leurs propres matériels, sites et opérateurs. Au-delà des déchets en général, ils sont censés récupérer les véhicules abandonnés sur la voie publique.

### VHU, Batteries, huiles et pneus

La SLSWMA a établi un programme qui vise à identifier et l'enlèvement des véhicules abandonnés (VHU) sur la voie publique, sans avoir un grand succès, du fait d'un manque de sensibilisation du public et de moyens financiers suffisants. Le principe retenu pour la gestion de ces VHU est :

- -l'identification préalable des véhicules concernés et de leurs propriétaires
- -le marquage et la photographie des véhicules
- -la notification directe aux propriétaires ou sur le véhicule
- - l'enlèvement en l'absence de réaction dans les 7 jours suivant la notification
- -envoi en décharge

En ce qui concerne les batteries au plomb, selon les informations recueillies, elles sont récupérées pour l'essentiel dans les sites qui les commercialisent et envoyées pour recyclage à l'étranger (?).

Les huiles sont, selon SLSWMA, récupérées dans des conteneurs dédiés (WOSC, Waste Oil Storage Containers) disposés dans des endroits « stratégiques » (stations-services , garages, stations de police) . Lorsqu'ils sont pleins, des camions citernes viennent les vider(?). L'utilisation qui en est faite semble être en combustible complémentaire par des sociétés privées.

La SLSWMA entend, lorsqu'elle en aura les moyens sensibiliser la population sur le danger



que représentent ces huiles.

Les pneus ne font pas pour l'instant l'objet d'un recyclage, et sont stockés directement dans les dépôts. Un déchiqueteur existe, mais n'est pas pour l'instant opérationnel, faute de financement pour assurer l'alimentation électrique. En attendant les pneus sont déposés sur les deux sites de Deglos et de Vieux Fort.



**Site de Deglos, pneus**



**Site de Deglos, enfouissage**

**Difficultés rencontrées**

*Enlèvement des véhicules* : si les véhicules en bord de route ou près d'une habitation sont fréquemment enlevés, il reste tous les véhicules dispersés dans la nature et ceux qui sont situés sur des terrains privés. (environ 132 tonnes de véhicules traités en 2011-12)

*Pneumatiques* : les pneumatiques sont collectés dans l'attente de l'amélioration de leur valorisation.

Données chiffrées : en 2011-12, 700 tonnes de pneumatiques sont partis en dépôt.

*Transferts transfrontaliers de déchets* : les carcasses non dépolluées de voiture sont expédiées vers l'étranger de manière incontrôlée : sans bordereau de suivi et absence de lisibilité sur les conditions de traitement des déchets.

*Absence de débouchés locaux* : les activités économiques susceptibles d'utiliser les matériaux récupérés issus de la déconstruction d'un VHU sont pratiquement nulles, faute notamment pour les pneumatiques d'une réutilisation en matériel drainant dans un cadre contrôlé.

**Préconisations possibles**

Les pistes à creuser à l'issue du passage à Sainte Lucie sont les suivantes :

- étendre l'aide au fret pour les transports entre les DOM et les autres îles
- instaurer une tolérance pour le regroupement des déchets entre les îles
- aider au financement et à la mise aux normes de la gestion des déchets

#### ***Annexe 4. Article 73 de la Constitution***

« Dans les départements et les régions d'outre-mer, les lois et règlements sont applicables de plein droit. Ils peuvent faire l'objet d'adaptations tenant aux caractéristiques et contraintes particulières de ces collectivités.

Ces adaptations peuvent être décidées par ces collectivités dans les matières où s'exercent leurs compétences et si elles y ont été habilitées, selon le cas, par la loi ou par le règlement.

Par dérogation au premier alinéa et pour tenir compte de leurs spécificités, les collectivités régies par le présent article peuvent être habilitées, selon le cas, par la loi ou par le règlement, à fixer elles-mêmes les règles applicables sur leur territoire, dans un nombre limité de matières pouvant relever du domaine de la loi ou du règlement.

Ces règles ne peuvent porter sur la nationalité, les droits civiques, les garanties des libertés publiques, l'état et la capacité des personnes, l'organisation de la justice, le droit pénal, la procédure pénale, la politique étrangère, la défense, la sécurité et l'ordre publics, la monnaie, le crédit et les changes ainsi que le droit électoral. Cette énumération pourra être précisée et complétée par une loi organique.

La disposition prévue aux deux précédents alinéas n'est pas applicable au département et à la région de La Réunion.

Les habilitations prévues au deuxième et troisième alinéas sont décidées, à la demande de la collectivité concernée, dans les conditions et sous réserves prévues par une loi organique. Elles ne peuvent intervenir lorsque sont en cause les conditions essentielles d'exercice d'une liberté publique ou d'un droit constitutionnellement garanti.

La création par la loi d'une collectivité se substituant à un département et une région d'outre-mer ou l'institution d'une assemblée délibérante unique pour ces deux collectivités ne peut intervenir sans qu'ait été recueilli, selon les formes prévues au second alinéa de l'article 72-4, le consentement des électeurs inscrits dans le ressort de ces collectivités. »



## ***Annexe 5. Un encadrement mondial, européen et national de la gestion des véhicules en fin de vie***

### **La directive n° 2008/98/CE du 19 novembre 2008 relative aux déchets**

La directive du 19 novembre 2008 relative aux déchets introduit plusieurs notions importantes à prendre en compte dans la gestion des VHU. Elle établit notamment une hiérarchie des modes de gestion des déchets, avec l'ordre suivant :

- la prévention des déchets est préférée ;
- vient ensuite le réemploi ;
- puis le recyclage matière ;
- suivi par les autres formes de valorisation, notamment énergétique ;
- enfin l'élimination est la forme la moins satisfaisante de traitement.

Elle impose que les déchets dangereux soient stockés dans des conditions à même d'assurer la protection de l'environnement et de la santé.

Elle prévoit une autorisation des installations de traitement des déchets.

Elle demande la réalisation par les autorités compétentes d'une planification de la gestion des déchets.

Enfin, elle précise les modalités d'une sortie du statut de déchet.

### **La Convention de Bâle**

La clef de voûte sur laquelle repose l'édifice juridique relatif aux transferts transfrontaliers de déchets est la Convention de Bâle du 22 mars 1989. Cet instrument international porte *sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*. Il a été adopté après le tollé général suscité par la découverte, dans les années 80, en Afrique et dans d'autres régions du monde de dépôts de déchets toxiques importés de l'étranger qui mettaient en danger la santé des populations et l'environnement. Les négociations portant sur cette Convention ont donc été lancées avec l'idée de réduire la circulation des déchets dangereux des pays développés vers les pays en développement (PED).

Après de longues discussions, souvent tendues, entre d'une part, les pays industrialisés du Nord et d'autre part les pays en développement du Sud, ces derniers étant soutenus par les organisations non gouvernementales, la Convention a été ouverte à la signature le 22 mars 1989. Elle est entrée en vigueur le 5 mai 1992. Cent quatre-vingt trois Etats sont parties à la Convention de Bâle. Si Haïti et les États-Unis ont signé la Convention, ils ne l'ont pas encore ratifiée.

Les dispositions de la Convention s'organisent autour de trois grands objectifs :

- réduire la production de déchets dangereux et promouvoir une gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux quel que soit le lieu où ils sont éliminés ;
- afin de protéger la santé humaine et l'environnement, réduire le volume des échanges transfrontières de déchets dangereux, hormis lorsqu'ils sont jugés conformes aux

principes de gestion écologiquement rationnelle ;

- instaurer un système de contrôle des mouvements transfrontières quand ils sont autorisés.

Pour atteindre ces objectifs, la Convention de Bâle comporte tout d'abord une définition des déchets dangereux en distinguant :

- les déchets appartenant à une catégorie décrite précisément (en annexe I de la convention) et comportant des caractéristiques de dangerosité (présentées en annexe III) ;
- les déchets qualifiés de dangereux par la législation du pays exportateur, importateur ou de transit.

Sur le fondement de cette définition, les États ayant ratifié la convention sont tenus de respecter plusieurs obligations dont notamment :

- l'interdiction d'exporter des déchets dangereux dans l'Antarctique, dans un pays qui n'est pas partie à la Convention ainsi que vers les États qui interdisent l'importation de déchets dangereux ;
- l'interdiction d'exporter des déchets, quels qu'ils soient si le pays d'importation n'a pas donné par écrit son accord spécifique pour l'importation de ces déchets. ;
- l'obligation de communiquer, aux États concernés, au moyen d'un formulaire de notification, les renseignements sur les mouvements transfrontières proposés afin qu'ils puissent évaluer les conséquences pour la santé humaine et l'environnement des mouvements envisagés.

Lors de la troisième conférence des parties de la Convention de Bâle en 1995, les pays du G 77 obtinrent l'adoption de la décision III/1 qui interdit aux États désignés en annexe VII de la Convention (pour simplifier, l'Union européenne et les autres membres de l'organisation de coopération et de développement économiques – OCDE ainsi que le Liechtenstein) d'exporter des déchets dangereux vers les pays qui ne figurent pas dans cette liste (c'est-à-dire les pays non membres de l'OCDE). Cet amendement portant interdiction (en anglais le « *Ban Amendment* ») n'est pas encore entré en vigueur. Mais d'ores et déjà appliqué par l'Union européenne, il emporte des conséquences importantes pour les départements, régions et collectivités d'outre-mer, comme on le verra plus loin.

### **La législation européenne en matière de transports transfrontaliers de déchets**

En complément de la Convention de Bâle, l'Union européenne (UE) dispose d'un régime spécifique de procédures et de contrôles applicables aux transferts transfrontaliers de déchets. Ce dispositif renvoie au règlement (CE) n° 1013/2006 concernant les transferts de déchets<sup>18</sup> qui couvre l'ensemble des déchets faisant l'objet d'un transfert transfrontalier pour élimination ou valorisation. Le Règlement (CE) n° 1013/2006 intègre les dispositions de la Convention de Bâle et de la décision de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) C(2001)107 final<sup>19</sup>. Il introduit un système de surveillance et de contrôle des

---

18

Règlement (CE) n°1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets

19 Décision C(2001) 107/final du Conseil de l'OCDE concernant la révision de la décision C(92) 39/final sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets destinés à des opérations de valorisation (décision de l'OCDE).

mouvements de déchets et repose sur trois principes :

- la proximité,
- l'autosuffisance communautaire et nationale,
- la priorité à la valorisation.

Les déchets sont codifiés et répartis entre deux listes :

- *les déchets non dangereux dits de la **liste verte*** : cette liste comporte des déchets issus de l'annexe IX de la Convention de Bâle. Ces déchets sont considérés comme ayant peu ou pas d'impact sur l'environnement ;
- *les déchets dangereux, dits de la **liste orange*** : cette liste comporte des déchets issus des annexes II et VIII de la Convention de Bâle. En général ces déchets présentent une réelle dangerosité et un risque non négligeable pour la santé humaine et l'environnement.

Le transfert d'un déchet peut être autorisé s'il répond à un certain nombre de critères précis fixé dans le règlement européen. Ces modalités sont détaillées en annexe 5 du présent rapport.

### La directive européenne sur les VHU

La [directive européenne 2000/53/CE du 18 septembre 2000](#) a pour objectifs de limiter la production de déchets provenant des véhicules et d'intensifier la réutilisation, le recyclage et les autres formes de valorisation des véhicules et de leurs composants.

Elle encourage les constructeurs à concevoir et construire des véhicules qui facilitent la réutilisation et le recyclage, leur demande de limiter l'utilisation de substances dangereuses, et vise à développer l'utilisation de matériaux recyclés.

Les VHU doivent être traitées dans des installations agréées sans frais pour le dernier détenteur qui y apporte un véhicule complet. Les centres VHU agréés procèdent aux opérations suivantes, conformément à l'annexe I de la directive :

- retrait des batteries ;
- neutralisation des air-bags ;
- retrait des fluides (carburants, huiles usagées, liquides de frein, liquides de refroidissement, liquide lave-glace, liquides frigorigènes) ;
- retrait des catalyseurs ;
- retrait des matériaux contenant du cuivre, du magnésium, de l'aluminium si ces métaux ne sont pas séparés au cours du broyage,
- retrait des pneumatiques et plastiques volumineux si ces matériaux ne sont pas séparés au cours du broyage ;
- retrait du verre.

La directive fixe par ailleurs des objectifs chiffrés à atteindre au plus tard le 1er janvier 2015 :

- un taux minimum de réutilisation et de recyclage de 85 % en masse du VHU ;
- un taux minimum de réutilisation et de valorisation y compris énergétique de 95 % en masse du VHU.

### La transposition en droit français de la directive VHU

Les dispositions réglementaires transposant les directives européennes correspondent aux

articles R 543-153 à R 543-171 du code de l'environnement et à l'arrêté du 2 mai 2012, explicité par une circulaire du 27 août 2012, relatif à l'agrément des centres VHU et unités de broyage.

La circulaire rappelle que l'article R 543-161 implique que les véhicules hors d'usage et les déchets dont ils sont issus doivent être traités en France par un opérateur agréé ou dans une installation autorisée d'un autre État membre de l'Union européenne. Le traitement des véhicules et des déchets qui en sont issus n'est donc pas possible en dehors de l'Union européenne.

Un bilan de la filière est réalisée chaque année par l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie<sup>20</sup> :

- en 2012, la filière avait pris en charge 1,2 millions de VHU, pour un chiffre de mise sur le marché estimé à 2,1 millions ;
- les taux de recyclage communiqués en 2011 à la commission ont été de 80,8 % pour le recyclage et la réutilisation, et de 84,8 % pour le recyclage et la valorisation ;
- il existe aujourd'hui 1700 centres VHU et 59 Broyeurs agréés sur l'ensemble du territoire français<sup>21</sup>

La gestion des autres déchets automobiles est également encadrée, il en est effectué une présentation en annexe 6.

---

<sup>20</sup> [http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/90336\\_7905-automobiles-donnees-2012.pdf](http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/90336_7905-automobiles-donnees-2012.pdf)

<sup>21</sup> Source : étude Ademe évaluation économique de la filière de traitement des véhicules hors d'usage

## ***Annexe 6 Transferts transfrontaliers des déchets***

### **a) Principes encadrant les transferts transfrontaliers de déchets**

Lorsque le produit est bien identifié comme étant un déchet au sens de la directive communautaire, pour déterminer si le transfert de ce déchet est possible, chaque transfert doit faire l'objet d'une analyse selon les critères suivants :

- origine du déchet – destination – transit par des pays tiers
- type et dangerosité du déchet
- traitement envisagé

#### Origine du déchet

Si le pays de destination est Partie à la Convention de Bâle, il s'agit de déterminer si celui-ci est :

- un autre membre de l'UE,
- un pays membre de l'AELE,
- un pays de la zone OCDE,
- un pays uniquement partie à la Convention de Bâle.

Dans les trois premiers cas, les procédures de transferts renvoient à des articles bien précis du Règlement européen.

Dans le dernier cas :

- les exportations de déchets de la liste verte pour valorisation vers les pays non OCDE parties à la Convention de Bâle sont possibles selon les modalités du Règlement (CE) n°1418/2007<sup>22</sup> qui précise les déchets autorisés et les procédures applicables,
- les exportations vers ces mêmes pays de déchets destinés à être éliminés et des déchets dangereux y compris à des fins de valorisation sont interdites.

#### Type et dangerosité des déchets

Il est attribué un code déchet au déchet faisant l'objet d'un transfert en fonction de sa nature et des substances dangereuses potentielles qu'il conteint.

#### Traitement envisagé du déchet

Le Règlement distingue les opérations d'élimination des déchets par la lettre D (pour « *Disposal* ») des opérations de valorisation des déchets par la lettre R (pour « *Recovery* »). La définition de l'opération de valorisation n'est pas tout à fait identique selon que l'on consulte la Convention de Bâle, le règlement européen ou la décision de l'OCDE. La qualification d'une opération de traitement de déchet entre élimination et valorisation doit donc se faire au cas par cas.

La responsabilité porte sur le producteur de déchets qui doit être à même de justifier la filière de traitement retenue (via la traçabilité des déchets) et ce y compris en cas d'exportation de

---

<sup>22</sup> Règlement (CE) n° 1418/2007 de la Commission du 29 novembre 2007 concernant l'exportation de certains déchets destinés à être valorisés, énumérés à l'annexe III ou IIIA du règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil vers certains pays auxquels la décision de l'OCDE sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets ne s'applique pas.

déchets liste verte vers des pays non OCDE soumis à notification.

## **b) Procédures applicables aux transferts autorisés**

Il existe deux procédures : une procédure d'information et une procédure de notification et de consentement écrit préalable. Toutefois, par exception, les déchets de la liste verte destinés à être valorisés exportés dans une quantité inférieure à 20 kg ne sont pas soumis à une procédure particulière.

- Procédure d'information

Les déchets de la liste verte d'un poids supérieur à 20 kg destinés à être valorisés doivent suivre la procédure d'information. Lors du transfert, ils doivent être accompagnés de certaines informations portant notamment sur les acteurs (la personne qui organise le transfert, l'importateur ou le destinataire, le producteur des déchets, ...) et la destination des déchets (l'installation de valorisation).

La procédure prévoit également un contrat entre la personne qui organise le transfert et le destinataire. Elle permet ainsi d'assurer la traçabilité des mouvements de déchets sans imposer d'autorisation préalable de la part des autorités administratives.

- Procédure de notification et de consentements écrits préalables

Un déchet de la liste verte destiné à être éliminé et un déchet de la liste orange qu'il soit destiné à être valorisé ou à être éliminé doivent suivre une procédure de notification. Il s'agit par ce processus, de fournir aux autorités compétentes concernées des informations détaillées afin qu'elles soient en mesure de juger de l'opération de traitement, de sa faisabilité technique. La procédure exige de fournir plusieurs documents : un document de notification, un document de mouvement et un contrat entre le notifiant et le destinataire. Une garantie financière est également requise afin de couvrir les frais en cas de transfert ne pouvant être mené à son terme ou de transfert illicite. Il s'agit là de l'application du principe pollueur/payeur.

S'agissant d'un consentement à un transfert, pour les exportations autorisées vers les pays de l'AELE (article 35.2.b. du règlement) ou vers les pays non OCDE parties à la Convention de Bâle (article 37.1.b du règlement), l'autorité compétente d'expédition ne prend la décision de consentir au transfert qu'après avoir obtenu le consentement écrit de l'autorité compétente de destination. Pour les exportations autorisées vers les pays de l'OCDE (article 38 du règlement), l'autorité compétente de destination peut donner soit un consentement écrit, soit un consentement tacite.

Par ailleurs, lorsqu'un transfert ne peut être mené à son terme ou si ce transfert est illicite, la personne organisant le transfert est tenue de reprendre ses déchets. En cas de défaut, la garantie financière peut jouer.

A noter aussi que certaines installations de valorisation peuvent bénéficier d'un consentement préalable, ce qui simplifie et réduit le délai de traitement des dossiers.

En cas de transit (c'est-à-dire escale dans un port) par un pays partie à la Convention de Bâle, l'autorité compétente de transit indique si elle souhaite envoyer son consentement écrit au transfert envisagé dans un délai de 60 jours.

Le cas des déchets de Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte et La Réunion transférés en

métropole, lorsqu'il n'y a pas transit par un autre pays est considéré comme un transfert franco-français. Le Règlement n'est pas applicable et la traçabilité doit être assurée par le bordereau de suivi des déchets dangereux, le cas échéant

- **Synthèse des autorisations et procédures associées aux transferts de déchets pour les exportations de l'Union européenne**

Destination	Élimination		Valorisation	
	Liste verte	Liste orange et hors liste	Liste verte	Liste orange et hors liste
UE (tire I et III)	AUTORISÉ procédure de notification		AUTORISÉ procédure d'information	AUTORISÉ procédure de notification
Pays AELE Partie à la Convention de Bâle (articles 34 et 35)	AUTORISÉ procédure de notification et conditions 2 et 3 de l'article 35		AUTORISÉ procédure d'information	AUTORISÉ procédure de notification
Pays OCDE (article 38)	INTERDIT		AUTORISÉ procédure d'information pour les déchets de l'annexe III. Procédure de notification pour les déchets annexe III B (mélange déchets) (article 38)	AUTORISÉ procédure de notification et conditions 2 et 3 de l'article 38
Pays non OCDE Partie à la Convention de Bâle (articles 36 et 37)	INTERDIT		Règlement n°1418/2007 en fonction du pays	INTERDIT
Antarctique (article 39)	INTERDIT			
Pays non Partie à la Convention de Bâle	INTERDIT			



## ***Annexe 6. Encadrement des déchets automobiles en droit européen.***

### **Huiles**

En droit européen, les déchets d'huiles usagées relèvent de l'article 21 de la directive n°2008/98/CE précitée. Cet article prévoit en particulier que les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que :

- les huiles usagées soient collectées séparément, lorsque cela est techniquement faisable ;
- les huiles usagées soient traitées conformément aux articles 4 (établissant une hiérarchie dans la gestion des déchets et privilégiant la régénération par rapport à la valorisation énergétique) et 13 (absence d'impact du traitement des déchets sur la santé humaine et l'environnement) ;
- lorsque cela est techniquement faisable et économiquement viable, les huiles usagées dotées de caractéristiques différentes ne soient pas mélangées entre elles ni les huiles usagées avec d'autres déchets ou substances, si un tel mélange empêche leur traitement.

Cet article indique également que les États membres peuvent donner priorité à la régénération des huiles usagées.

Le cadre réglementaire français prévoit que les détenteurs qui génèrent des huiles usagées en raison de leur activité professionnelle doivent les stocker dans des conditions satisfaisantes et les remettre soit à des collecteurs agréés qui les reprennent gratuitement soit à des exploitants d'installations de traitement agréées.

Une cinquantaine d'entreprises sont agréées pour la collecte, dont 6 dans les départements d'outre-mer : un collecteur est agréé en Martinique, en Guadeloupe, à la Réunion et à Mayotte, deux le sont en Guyane.

Les exploitants agréés d'installations de traitement totalisent une capacité annuelle totale agréée de près de 580 000 tonnes, supérieur à la masse des huiles collectées. Dans les départements d'outre-mer, la seule installation agréée est située à La Réunion (cf. infra).

Depuis le 1er janvier 2011, l'Ademe ne verse plus d'indemnités aux ramasseurs métropolitains. Dans les départements, régions et collectivités d'outre-mer, un dispositif d'aide perdure pour compenser en particulier les coûts élevés du transport maritime des huiles usagées régénérées en métropole. Le nouveau dispositif, entré en vigueur en novembre 2012 pour une durée de six ans prévoit un taux d'indemnisation variant entre 400 et 1 400 euro HT la tonne en fonction du traitement local ou métropolitain des huiles.

L'application automobile représente de l'ordre de 73 % du gisement des huiles usagées. Les garages représentent la catégorie la plus importante de détenteurs d'huiles usagées.

### **Batteries**

En droit européen, la directive 2006/66/CE fixe le cadre selon lequel sont organisés la collecte séparée et le traitement des déchets de piles et accumulateurs (PA) et prévoit deux types d'objectifs :

- Des objectifs de taux de collecte par État membre ;
- Des objectifs de rendement de recyclage par technologie en poids moyen des déchets de piles et accumulateurs : 65 % pour la technologie plomb-acide, 75 % pour la technologie nickel-cadmium et 50 % pour les autres technologies de piles et accumulateurs, en septembre 2011.

La transposition de cette directive en droit français précise en outre qu'il est interdit d'éliminer par mise en décharge les accumulateurs automobiles et industriels usagés. Leur incinération n'est possible que si les matériaux issus de ce traitement thermique font l'objet d'une récupération pour recyclage. Dans tous les cas, le traitement des piles et accumulateurs usagés doit être effectué par un opérateur de traitement possédant un arrêté l'autorisant à les traiter et doit tenir compte des meilleures techniques disponibles.

La filière des piles et accumulateurs s'organise autour des acteurs de la mise sur le marché (122 pour les accumulateurs automobiles), de la collecte (assurée par 2 éco-organismes n'œuvrant pas dans le domaine automobile ou par les producteurs) et du traitement (13 recycleurs sur 15 sites de traitement) des piles et accumulateurs.

À ce jour, la collecte des accumulateurs automobiles se fait par un circuit autofinancé en France métropolitaine, du fait de la valeur marchande du plomb. Dans les départements, régions et collectivités d'outre-mer, des associations de metteurs sur le marché se sont établies depuis plusieurs années pour la gestion de la collecte et de l'expédition des piles et accumulateurs usagés en métropole :

- TDA (Traitement des Déchets Automobile) en Guadeloupe et à la Martinique ;
- ARDAG (Association pour le Recyclage des Déchets d'Accumulateurs de Guyane) en Guyane ;
- ATBM (Association pour le Traitement des Batteries de Mayotte) à Mayotte ;
- ATBR à la Réunion (Association pour le Traitement des Batteries de la Réunion).

## **Pneus**

Les déchets de pneumatiques relèvent de la directive n°2008/98/CE du 19 novembre 2008 relative aux déchets. La directive n°99/31/CE du 26 avril 1999 relative à la mise en décharge des déchets, précise qu'aucun pneumatique usagé n'est admis en décharge depuis le 16 juillet 2007, hormis les pneus de bicyclette et ceux de diamètre extérieur supérieur à 1 400 mm.

La législation française donne aux producteurs de pneus neufs la responsabilité technique et financière de la collecte et du traitement des déchets de pneumatiques. Les collecteurs et les exploitants d'installations de traitement des déchets de pneumatiques doivent être agréés par les préfets de départements.

Les producteurs sont tenus de collecter ou de faire collecter les déchets de pneumatiques que les distributeurs et détenteurs mettent à leur disposition. La majorité (en part de marché) des producteurs a confié à des organismes collectifs le soin de remplir leurs obligations en matière de traitement des déchets de pneumatiques.

Les distributeurs ont l'obligation d'assurer la reprise gratuite des déchets de pneumatiques aux consommateurs et détenteurs. Les distributeurs doivent remettre leurs déchets de pneumatiques soit à des collecteurs agréés, soit directement aux exploitants d'installations de traitement agréées ou utilisant les pneus pour des travaux publics, des travaux de

remblaiement, de génie civil ou pour l'ensilage.

Les collecteurs ont l'obligation d'être agréés sur la base d'un cahier des charges défini dans l'arrêté du 8 décembre 2003 relatif à la collecte des déchets de pneumatiques et de respecter la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour leur centre d'entreposage.

Les opérations de traitement des déchets de pneumatiques, à l'exception de leur réemploi, de leur utilisation pour des travaux publics, des travaux de remblaiement, de génie civil et l'ensilage, doivent être effectuées dans des installations exploitées conformément à la réglementation sur les ICPE ou dans toute autre installation de traitement autorisée à cet effet dans un autre État membre de la Communauté européenne, dès lors que le transfert transfrontalier des déchets de pneumatiques s'est effectué dans le respect de la réglementation. Les exploitants d'installations de traitement doivent être agréés.

En France Métropolitaine, on dénombre deux organismes collectifs : ALIAPUR (le plus important) et FRP. Dans les départements d'outre-mer, on dénombre quatre organismes collectifs : TDA (Guadeloupe), l'ARDAG (Guyane), TDA PUNR (Martinique) et l'AVPUR (la Réunion). Une réforme du dispositif réglementaire est en cours.

## **Liquides frigorigènes utilisés pour la climatisation**

Le protocole de Montréal, ratifié par tous les pays du monde depuis le 16 septembre 2009, prévoit un calendrier de réduction de la production et de la consommation pour 8 catégories de substances, dont les chlorofluorocarbures (CFC) et les hydrochlorofluorocarbures (HCFC). Ce calendrier est renforcé par les dispositions prévues par le règlement européen n°1005/2009/CE du 16 septembre 2009.

Ce règlement impose aux États membres les dispositions suivantes :

- sauf dérogation, la production et la mise sur le marché des 8 types de substances appauvrissant la couche d'ozone listés par le protocole de Montréal, ainsi que la mise sur le marché d'équipements qui contiennent ces substances ou qui en sont tributaires sont interdites ;
- la mise sur le marché de HCFC vierges est interdite, tout comme la mise sur le marché de HCFC recyclés. La mise sur le marché de HCFC régénérés à des fins de maintenance et d'entretien des équipements était autorisée jusqu'à fin 2014 ;
- les États membres doivent définir un niveau minimum de formation du personnel d'entretien des équipements contenant des substances réglementées afin d'éviter et de réduire au minimum les fuites et émissions ;
- les substances contenues dans des équipements doivent être récupérées avant le démontage de ces équipements, en vue de leur recyclage, régénération ou destruction ;
- les substances doivent être mises sur le marché dans des récipients réutilisables.

Le protocole de Kyoto prévoit par ailleurs que les pays développés réduisent le total de leurs émissions de six types de gaz à effet de serre, dont les hydrofluorocarbures (HFC) et les perfluorocarbures (PFC), d'au moins 5 % en moyenne par rapport au niveau de 1990 entre 2008 et 2012.

Le règlement européen n° 842/2006/CE du 17 mai 2006 a pour objet de confiner, de prévenir et de réduire les émissions de gaz à effet de serre fluorés visés par le protocole de Kyoto. Ce

règlement impose notamment dans tous les États membres de l'Union européenne :

- l'amélioration du confinement et de la surveillance de ces gaz ;
- un encadrement de leur commercialisation et de leur utilisation.

Les articles R. 543-75 à R. 543-123 du Code de l'environnement réglementent les conditions de mise sur le marché, d'utilisation, de récupération et de destruction des CFC, HCFC, HFC et PFC lorsqu'ils sont utilisés ou destinés à être utilisés en tant que fluides frigorigènes dans des équipements frigorifiques ou climatiques. Ces articles prévoient notamment les dispositions suivantes pour chacun des acteurs de la filière :

- les producteurs sont tenus de récupérer sans frais supplémentaires chaque année les fluides repris par les distributeurs (ou opérateurs). Ils doivent traiter ou faire traiter sous leur responsabilité ces fluides afin de permettre leur réutilisation lorsqu'elle est autorisée ou afin de les détruire lorsque la réutilisation est interdite ou impossible ;
- les distributeurs ne peuvent céder des fluides qu'aux opérateurs disposant de l'attestation de capacité ainsi qu'aux établissements produisant des équipements préchargés dans des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Ils assurent la traçabilité de ces cessions. Ils sont tenus de reprendre sans frais supplémentaires chaque année les fluides qui leur sont rapportés par leurs clients ;
- les opérateurs doivent détenir une attestation de capacité délivrée par un organisme agréé afin de pouvoir manipuler des fluides. Ils sont responsables de la récupération des fluides et ont l'obligation de remettre aux distributeurs (ou de faire traiter sous leur responsabilité) les fluides récupérés qui ne peuvent être réintroduits dans des équipements.
- les opérateurs récupérant des fluides frigorigènes sur des VHU doivent effectuer une déclaration annuelle auprès des organismes agréés leur ayant délivré leur attestation de capacité. Tout flux de substance fluorée doit faire l'objet d'une déclaration dès lors qu'elle est utilisée en tant que fluide frigorigène, qu'elle se présente isolément ou dans un mélange, qu'elle soit vierge, récupérée, recyclée ou régénérée. Les catégories de fluides concernées sont les CFC, HCFC, HFC (dont HFO) et les PFC.

**Annexe 7. Liste des acronymes utilisés**

<b>Acronyme</b>	<b>Signification</b>
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AELE	Association européenne de libre échange
AER	Antilles environnement recyclage
AVPUR	Association pour la valorisation des pneumatiques de la Réunion
ARS	Agence régionale de santé
ARDAG	Association pour le recyclage des déchets d'accumulateurs de Guyane
ATBM	Association pour le traitement des batteries de Mayotte
ATBR	Association pour le traitement des batteries de la Réunion
BPHU	Bateaux de plaisance hors d'usage
BRGM	Bureau de recherche géologique et minière
BTP	Bâtiment et travaux publics
CACL	Communauté d'agglomération du centre littoral (Guyane)
CCDS	Communauté de communes des savanes (Guyane)
CCOG	Communauté de communes de l'ouest guyanais
CDAА	Centre de déconstruction automobile Ah-Kane
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CCMG	Communauté de communes de Marie-Galante
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques
CETE	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
CFC	Chlorofluorocarbures
CMA	Chambre des métiers et de l'artisanat
CNPA	Conseil national de sprofessions de l'automobile
CNFPT	Centre national de la fonction publique territoriale
CRMM	Centre récupération des métaux de la mare
CSAARG	Chambre syndicale des artisans autoobiles de la région Guadeloupe
CSR	Caraibbean Steel Recycling
CTBR	Compagnie Thermique Bois Rouge
DEAL	Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DEEE ou D3E	Déchets de équipements électriques et électroniques

<b>Acronyme</b>	<b>Signification</b>
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DGDDI	Direction générale des douanes et des droits indirects
DGPR	Direction générale de la prévention des risques
DGOM	Direction générale de l'outre-mer
DIECCTE	Direction des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
DOM	Département d'outre-mer
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DRIFP	Direction régionale des finances publiques
ETP	Engins de travaux publics
FEDER	Fonds européen de développement régional
FEDEREC	Fédération des entreprises du recyclage
FISER	Figuères services
FNAA	Fédération nationale de l'artisanat automobile
FRP	France recyclage pneumatiques
GIP-LAV	Le groupement d'intérêt public de lutte anti-vectorielle
HCFC	hydrochlorofluorocarbures
HFC	hydrofluorocarbures
IGN	Institut géographie national
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
MAIF	Mutuelle d'assurance des instituteurs de France
MEDEF	Mouvement des entreprises de France
NOTRe	Nouvelle organisation territoriale de la République (loi)
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
PED	Pays en développement
PFC	Perfluorocarbures
PIB	Produit intérieur brut
PL	Poids lourds
REP	Responsabilité élargie des producteurs
SICR	Syndicat de l'importation et le commerce de La Réunion
SIV	Système d'immatriculation des véhicules
SNR	Société nouvelle de récupération

<b>Acronyme</b>	<b>Signification</b>
SPDO	Société pièces détachées occasion
TDA	Traitement des déchets automobiles
UE	Union européenne
URAG	Union des régions Antilles-Guyane
VHU	Véhicule hors d'usage