

**Élaboration du Plan régional de prévention et de gestion des déchets
et du plan d'actions pour l'économie circulaire**
Groupe de travail sur la filière VHU (Véhicules hors d'usage)
5 octobre 2017 – Hôtel de Région

Compte rendu

Participants

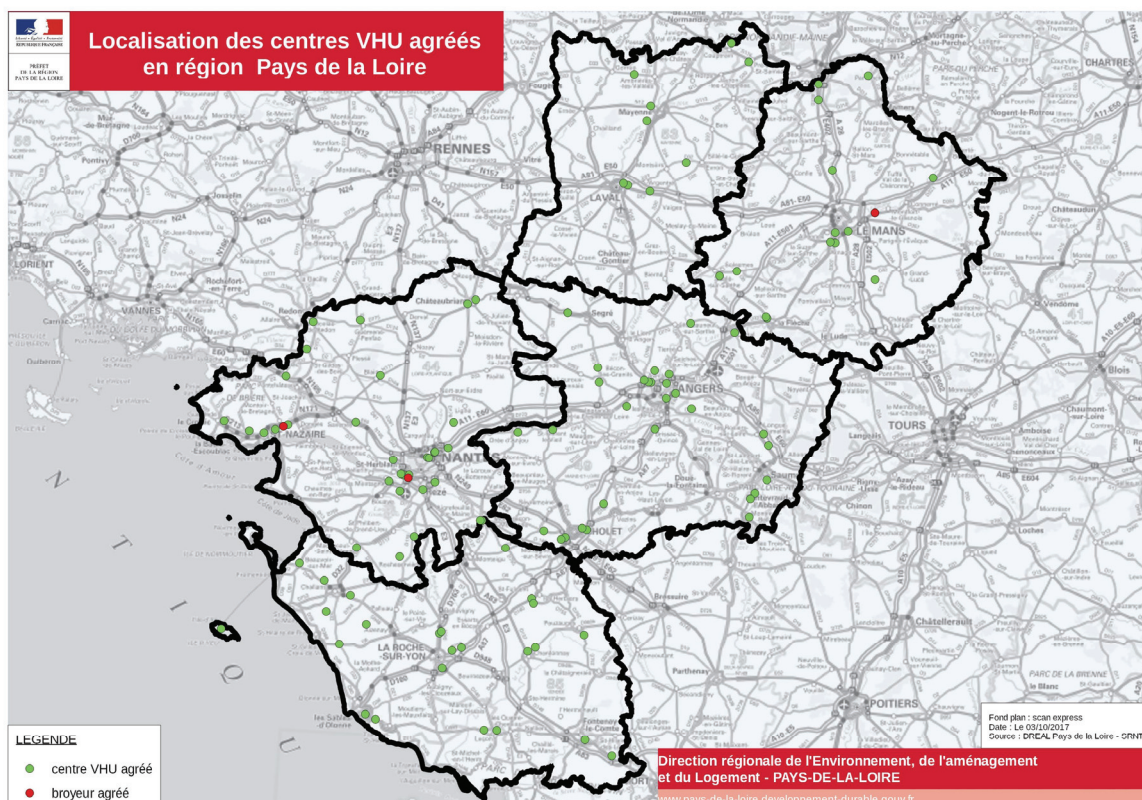
- Gérard AUBRON, Région des Pays de la Loire
- Anne-Claire BEUCHER, Federec
- Pascal BRETOME, président régional du Conseil national des professions de l'automobile (CNPA)
- Jean-Michel BUF, conseiller régional en charge du Plan déchets
- Hélène FORTIN, CNPA
- Jean-Christophe GAVALLET, France nature environnement (FNE)
- Loïc GONZALES, Federec
- Noémie Joly, groupe GDE
- Raphaël PHILHAUT, groupe GDE
- Nathalie SIEFRIDT, DREAL

Rédacteur : Gérard AURON

Petite discussion sur les chiffres de centres agréés de démantèlement de VHU présentés par Nathalie SIEFRIDT (DREAL), le CNPA en ayant 17 en Sarthe au lieu de 15, et 30 en Maine-et-Loire au lieu de 29.

Chiffres DREAL :

- 111 centres VHU agréés dont la répartition est : 34 en Loire-Atlantique, 29 en Maine-et-Loire, 9 en Mayenne, 15 en Sarthe et 24 en Vendée ;
- 3 broyeurs agréés dont la répartition est : 2 en Loire-Atlantique et 1 en Sarthe qui sont également centres VHU agréés.



L'Ademe dénombre 54 sites sauvages de démantèlement en Pays de la Loire.

Il y a des centres qui ne sont pas agréés mais qui démantèlent des VHU. Pourtant, sur 5 ans, la DREAL a réalisé environ 150 inspections dans ce type d'entreprises avec parfois à la clé des injonctions.

Au préalable, Pascal BRETHERMÉ (CNPA) indique un problème au sujet des pneumatiques. FRP et Aliapur récupèrent les pneus dans les centres VHU, mais n'arrivent pas à atteindre leur quota. Par ailleurs, les déchèteries n'acceptent pas toujours les pneus.

Il est souligné par les participants professionnels (garage et traiteurs de VHU) qu'au niveau français, il y aurait environ un véhicule sur deux qui ne serait pas traité dans un centre agréé et qui ne serait pas détruit légalement (absence de carte grise par exemple).

Normalement, l'enlèvement d'un VHU chez le garagiste ne coûte rien voire peut être rémunéré.

En effet, il peut y avoir cession d'un véhicule sans qu'une nouvelle carte grise ne soit émise. Cela pose problème ensuite pour les démantelateurs qui ne peuvent pas prendre le véhicule car aucune traçabilité. Cela correspondrait à 30 à 40 % des véhicules anciens.

Il est constaté aussi une exportation vers l'Espagne de véhicules entiers ainsi qu'en Belgique où les véhicules peuvent être réparés avec un retour en France alors qu'il ne pourrait pas l'être en France. Par ailleurs, on note l'exportation, via le port, de pièces détachées sans aucun suivi tout comme la vente de pièces détachées sur internet par des entités qui ne sont pas habilitées à le faire et pour lesquelles nous n'avons aucune information sur la provenance des pièces.

Trois actions de sensibilisation semblent nécessaires :

- **en direction des particuliers,**
- **en direction des garagistes,**
- **en direction des collectivités pour avoir dans les bennes ferrailles des déchèteries des pièces qui n'ont rien à y faire.**

Une rencontre de sensibilisation entre les présidents des maires de chaque département et les organisations professionnelles (recycleurs et garages) au sujet de ces VHU, au titre des déchets mais aussi au titre de la police de l'environnement pour les abandons, est proposée.

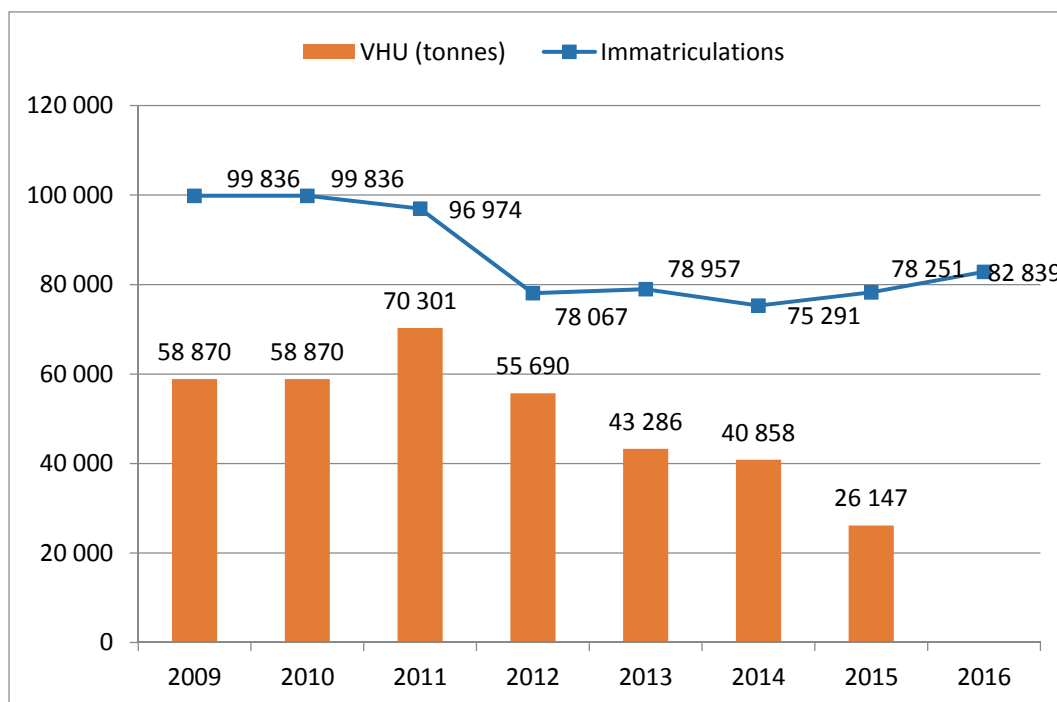
Si 38 % des garages des Pays de la Loire sont adhérents au CNPA, ce n'est pas le cas de ceux où il n'y a que le patron ou un seul apprenti. Ceux-ci ne savent pas toujours comment évacuer leurs VHU.

Pascal BRETHERMÉ pense intéressant d'envisager, dans les communes, des points relais permettant aux particuliers de se défaire de leur VHU quand ils ne passent pas par un garagiste (VHU de fond de cour par exemple). En effet, il précise que si le véhicule est enlevé chez le particulier, cela coûte. Il faudrait alors prévoir une aide de la commune.

Jean-Michel BUF (Région) indique que c'est plutôt la communauté de communes qui est concernée, puisque c'est elle qui a la compétence collecte des déchets. Il pense qu'il est souhaitable de faire des actions coup de poing pour les VHU dans la nature ou les « fourrières sauvages » en lien avec les professionnels. Se pose alors le problème des stockages temporaires.

Nathalie SIEFRIDT (DREAL) attire l'attention qu'un point relais serait à considérer comme un centre de transit regroupement de déchets dangereux et donc une ICPE à partir de plus d'une tonne, soit environ le poids d'un VHU.

Une discussion s'ouvre au sujet des diagrammes présentant les tonnages de VHU déclarés dans Gerep et ceux que possèdent le CNPA via la base de données Sydirep de l'Ademe. Nathalie SIEFRIDT (DREAL) explique que tous les centres agréés ne déclarent pas dans Gerep (seulement un peu plus de 50 %), bien que ce soit une obligation. Il semblerait que la déclaration dans Sydirep, également obligatoire, soit plus systématique. Elle précise qu'il y a eu un temps une volonté de rapprocher ces deux systèmes de déclarations mais les difficultés techniques n'ont pas permis d'aboutir.



D'après Sydirep, ce sont 72 350 VHU (soit 76 555 tonnes) qui ont été collectés en 2015, ce qui au regard du nombre d'immatriculation est un bon résultat. En première approximation, si on considère un VHU pour chaque nouvelle immatriculation, cela ferait environ un taux de collecte de 92,5 %.

Recyclage

Jean-Christophe GAVALLET (FNE) souligne la problématique des résidus de broyage non valorisés. Ce sont actuellement 3 500 t qui sont ainsi enfouies. Dans le cadre du plan, il faudrait vérifier si les ISDND de la Région peuvent recevoir ce type de déchets des régions limitrophes.

Raphaël PHILBAUT (GDE) indique qu'ils arrivent sur leurs sites de démantèlement à une valorisation de 96 %, mais qu'il y a un problème sur la filière plastique à l'exportation qui est bloquée¹.

Il existe un espace de progrès sur les parebrises grâce à l'écoconception. Reste le problème des plastiques polymères qui, s'ils permettent d'abaisser le poids des véhicules, font partie des composites avec la difficulté de recyclage afférente.

Loïc GONZALES (Federec) attire l'attention sur les VHU électriques et leur démantèlement. Outre la question des batteries, qui peuvent être seulement louées et donc appartenir au constructeur, il faut un agrément particulier pour démanteler ces VHU. C'est également le cas pour les transporter souligne Pascal BRETHERMÉ (CNPA). **Il faut avoir une attention particulière pour cette filière des VHU électriques appelée à monter en puissance.**

À travers quelques exemples de centres VHU non agréés et illégaux, un accord se fait jour entre les associations de protection de l'environnement, les organisations professionnelles des démantelateurs-recycleurs et celle des garagistes pour qu'il puisse y avoir une action conjointe à l'encontre de ces fraudeurs ; et ceci afin de marquer le coup vis-à-vis de ceux qui ne suivent pas les procédures réglementaires.

¹ à titre de comparaison les taux de valorisation et de réutilisation en Pays de la Loire sont : 96 % en 44 - 95,9 % en 49 - 89,4 % en 53 - 88,6 en 72 et 96,4 % en 85 pour un objectif national de 95 %.