

DÉCHETS PROVENANT DU DÉMONTAGE DE VHU



Douze millions de véhicules sont mis au rebut chaque année en Europe. Afin de limiter la production de déchets, une directive européenne a fixé des objectifs contraignants en matière de réutilisation, recyclage et valorisation des véhicules hors d'usage. La réglementation française s'est récemment renforcée et implique aujourd'hui une collaboration entre différents acteurs afin d'atteindre ces objectifs environnementaux.

La réglementation des véhicules hors d'usage (VHU) concerne les voitures des particuliers et les utilitaires de moins de 3,5 tonnes à partir du moment où ils deviennent des déchets, c'est-à-dire des objets dont le détenteur se défait ou dont il a l'obligation de se débarrasser. Les VHU sont classés comme déchets dangereux au niveau européen en raison des liquides et composants qu'ils contiennent (déc. comm. CE n° 2001/119, 22 janvier 2001 ; JOCE du 16 février, n° L 4). Si ceux-ci sont convenablement retirés, le véhicule est dépollué et peut donc perdre la qualification de déchet dangereux.

Le texte principal de la réglementation des VHU est la directive européenne 2000/53/CE du 18 septembre 2000 (JOCE L 269, 21 octobre 2000), qui impose aux États membres de l'Union européenne des objectifs contraignants en matière de réutilisation, recyclage et valorisation des matériaux issus des VHU (lire le tableau ci-dessous).

La transposition de la directive réalisée par la France à partir de 2003 ayant été jugée insuffisante par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE, 15 avril 2010, aff. C-64/09 ; JOUE du 18 avril 2010, C 90/16), la France a récemment modifié sa réglementation par un décret du 4 février 2011 (D. n° 2011-153, 4 février 2011 ; JO du 6 février 2011). Les nouvelles règles renforcent l'implication en amont des producteurs de véhicules et le contrôle des installations de traitement, ainsi que les échanges d'informations entre les différents acteurs afin de permettre un fonctionnement performant de la filière.

Une commission nationale de suivi composée de représentants de l'administration et des opérateurs économiques du secteur est chargée de veiller au bon fonctionnement de la filière de traitement des VHU (arr. du 13 mai 2005, NOR : DEVP0540192A, JO du 31 mai 2005). Une instance d'évaluation de l'équilibre économique de la filière des VHU, instituée par le décret de 2011, a pour mission d'évaluer chaque année cet équilibre ainsi que l'atteinte des objectifs fixés par la directive.

En cas de difficulté constatée par cette instance, les ministres chargés de l'Environnement et de l'Industrie seront habilités à imposer aux producteurs de contribuer à l'atteinte des objectifs, en réutilisant ou valorisant directement des pièces et matériaux issus des installations de traitement ou encore en versant à ces dernières un soutien financier. Cette instance n'est cependant pas encore mise en place, un arrêté ministériel non encore paru devant en préciser les modalités de fonctionnement.

Les exigences environnementales propres à la fin de vie des véhicules, doivent être intégrées par les constructeurs dans une approche préventive d'écoconception qui doit être encouragée par les États membres de l'Union européenne en application de la directive 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux VHU.

La responsabilité des producteurs de véhicules

Dans le nouveau système de gestion des VHU, les constructeurs automobiles se voient attribuer une responsabilité accrue. Les exigences réglementaires imposées aux constructeurs établis en France sont d'ailleurs également applicables aux importateurs qui introduisent en France des véhicules neufs.

Les exigences d'écoconception

Les exigences environnementales propres à la fin de vie des véhicules, doivent être intégrées par les constructeurs dans une approche préventive d'écoconception qui doit être encouragée par les États membres de l'Union européenne en application de la directive 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux VHU.

D'abord, l'utilisation de substances dangereuses doit être limitée et réduite autant que possible. Notamment, les véhicules, leurs composants et leurs équipements ne doivent pas contenir de plomb, mercure, cadmium ou chrome hexavalent, sous réserve de certaines exceptions strictement délimitées (voir Dir. 2000/53/CE, précit., annexe II).

Les véhicules doivent également être construits de façon à faciliter leur démontage et leur dépollution lors de leur destruction ultérieure, ainsi que la réutilisation, la valorisation et le recyclage de leurs composants et matériaux (arr. du 9 mars 2012, NOR : DEVR1207410A ; JO du 17 mars 2012). L'exigence d'écoconception est forte puisque les véhicules doivent être réutilisables et/ou recyclables au minimum à 85% en masse, et réutilisables et/ou valorisables au minimum à 95%. Le respect de ces exigences est contrôlé lors de la réception par types des véhicules, c'est-à-dire leur homologation (Dir. 2005/64/CE du 26 octobre 2005, modif. ; JOCE L 310, 25 novembre 2005).

L'échange d'informations dans les filières de VHU

En raison de cette réglementation, tout constructeur doit donc être capable de connaître l'ensemble des composants du véhicule final et leurs propriétés, ce qui implique un travail important de dialogue avec les fournisseurs, pouvant faire l'objet d'une contractualisation.

Les producteurs ont en outre six mois, à compter de la réception par type, pour fournir aux centres VHU les informations concernant le démontage et la dépollution du véhicule. Ces informations sont établies en liaison avec les fabricants de matériaux et de composants et ces derniers doivent également tenir à disposition des centres VHU les informations concernant les composants qui peuvent être réutilisés.

Les réseaux de centres VHU agréés

Enfin, les producteurs sont tenus de mettre en place un réseau de centres VHU agréés et peuvent se regrouper pour satisfaire collectivement à cette obligation. Les conventions types passées par le groupement avec les différents centres VHU doivent garantir le principe de reprise obligatoire et gratuite de tout VHU et ne peuvent empêcher un centre VHU d'appartenir à d'autres réseaux, ni lui imposer de travailler en aval avec un opérateur économique donné.

Afin de garantir l'accessibilité à un centre VHU agréé en tout point du territoire, les réseaux doivent disposer dans chaque département d'un nombre minimal de centres VHU, défini par arrêté ministériel en fonction de la densité des départements (arr. du 27 juin 2011, NOR : DEVP 1117968A, art. 1 ; JO du 26 juillet 2011).

Les réseaux sont approuvés par le ministre chargé de l'Environnement pour une durée de quatre ans. Ils doivent établir chaque année, à l'intention du ministère et de la commission nationale de suivi (lire plus haut dans cet article), un rapport d'activité détaillant notamment les tonnages traités ainsi que les taux de réutilisation, de valorisation et de recyclage atteints par les centres VHU du réseau.

Les emplacements d'entreposage des VHU doivent être aménagés de façon à empêcher toute pénétration dans le sol des liquides, qui doivent être collectés et traités avant rejet. Les exploitants doivent pouvoir justifier de l'atteinte de certains taux minimaux de réutilisation, de recyclage et de valorisation.

Les centres VHU et les broyeurs

Le traitement des VHU mobilise deux types d'acteurs, qui voient se renforcer les exigences environnementales à leur égard. La dépollution et le démontage sont réalisés par un démolisseur, aujourd'hui dénommé « centre VHU », qui retire du véhicule les liquides et composants dangereux ainsi que les pièces réutilisables ou recyclables. La carcasse est ensuite confiée à un broyeur, qui va séparer les métaux ferreux et les autres matières en vue du tri et de la réutilisation de ces matières.

La réglementation ICPE applicable

Le traitement des VHU engendre depuis l'invention de l'automobile des risques d'atteinte à la santé, à l'environnement ainsi qu'à la commodité du voisinage et a donc vocation à être régi par la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) (lire l'article « La réglementation environnementale des sites industriels automobiles » dans le présent dossier).

Les centres VHU et broyeurs étaient traditionnellement classés sous les rubriques visant le stockage de déchets métalliques, de pneumatiques ou le traitement de déchets. Une nouvelle rubrique spécifique 2712 a été créée par le décret n° 2010-369 du 13 avril 2010, soumettant à autorisation toute installation de dépollution, démontage ou broyage de VHU de surface supérieure à 50 m².

Cette rubrique a ensuite été modifiée par un nouveau décret du 26 novembre 2012 (D. n° 2012-1304 du 26 novembre 2012 ; JO du 28 novembre 2012), aux termes duquel le seuil de classement est rehaussé à 100 m², le régime applicable étant alors celui de l'enregistrement, plus souple et plus rapide à obtenir que l'autorisation, laquelle n'est requise qu'au-delà de 30 000 m².

En outre, la rubrique 2712 vise désormais uniquement les centres VHU. Les installations de broyage restent soumises à classement ICPE au titre du stockage des déchets métalliques (avant broyage), du travail mécanique des métaux et du traitement de déchets. Le stockage de pneumatiques reste en outre classable dans toute installation si les seuils de la rubrique 2663 sont dépassés.

Les arrêtés d'enregistrement ou d'autorisation sont délivrés par le préfet et imposent le cas échéant des prescriptions spéciales adaptées à l'installation concernée. Les ICPE doivent en outre se conformer à des prescriptions générales de rubrique définies par des arrêtés ministériels. Les prescriptions générales applicables aux centres VHU soumis à enregistrement ont ainsi été fixées par un arrêté en date du 26 novembre 2012 (NOR : DEVP1238447A ; JO du 28 novembre 2012).

Elles seront applicables à compter du 1er juillet 2013, les installations existantes bénéficiant toutefois de certaines exemptions, notamment concernant l'implantation des bâtiments. Cette nouvelle réglementation est cependant examinée par le Conseil d'État dans le cadre d'un recours en annulation (lire l'encadré ci-contre).

Une action nationale de contrôle des centres VHU

Le gouvernement a annoncé, en novembre 2012, une action de contrôle renforcée d'ampleur nationale en 2013 afin de lutter contre les activités illégales des centres VHU non agréés.

Enfin, depuis le 1er juillet 2012, la réglementation ICPE soumet de nombreuses installations de transit ou de traitement de déchets à l'obligation de constituer des garanties financières afin d'assurer la mise en œuvre des mesures de sécurité et, le cas échéant, de dépollution des sols. Les centres VHU devront ainsi constituer ces garanties si leur installation excède 1 hectare, avec un étalement dans le temps possible pour les installations existantes avant le 1er juillet 2012 (arr. du 31 mai 2012, NOR : DEVP1223491A ; JO du 23 juin 2012).

L'agrément préfectoral

Outre le régime ICPE applicable, tout exploitant d'un centre VHU ou d'une installation de broyage doit en outre être agréé à cet effet. Une circulaire récente du ministère de l'Écologie a rappelé que l'agrément est délivré à l'exploitant, personne physique ou morale, et que le changement d'exploitant sur une même installation doit donc donner lieu à un nouvel agrément (Circ. du 27 août 2012, NOR : DEVP1232541C ; BO MEDDE MEDDE - METL n° 2012/18 du 10 octobre 2012) (lire l'encadré ci-contre). L'agrément délivré par le préfet est accompagné d'un cahier des charges qui précise les dispositions techniques applicables conformément à la réglementation des VHU, lesquelles s'appliquent en plus de la réglementation des ICPE.

Les centres VHU et broyeurs doivent faire procéder chaque année à un audit par un organisme tiers accrédité afin de certifier leur conformité aux cahiers des charges. Ces derniers ont été substantiellement renforcés dans le cadre de la nouvelle réglementation (arr. du 2 mai 2012, NOR : DEVP1206435A ; JO du 10 mai 2012). Les emplacements affectés à l'entreposage des VHU doivent être aménagés de façon à empêcher toute pénétration dans le sol des liquides, ces derniers devant être collectés et traités avant rejet.

Par ailleurs, les exploitants doivent pouvoir justifier, lors de leur demande d'agrément, de l'atteinte de certains taux minimaux de réutilisation, de recyclage et de valorisation. Les taux effectivement atteints devront figurer dans la déclaration annuelle adressée sous forme électronique au préfet et à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Adema).

L'arrêté ministériel du 2 mai 2012 qui a institué ces nouvelles exigences fait cependant lui aussi l'objet d'un recours en annulation actuellement examiné par le Conseil d'État (lire l'encadré page précédente).

Les détenteurs de véhicules en fin de vie

Enfin, les détenteurs de véhicules sont eux aussi soumis à la réglementation puisqu'il leur est interdit de remettre leurs VHU à d'autres personnes qu'à des centres VHU agréés, ces derniers étant pour leur part tenus de reprendre les VHU sans frais sous peine d'amende.

Dès la remise du véhicule par son détenteur, le centre VHU agréé délivre à ce dernier un certificat de destruction. Le détenteur doit adresser sous quinze jours en préfecture une déclaration de cession pour destruction, dont il lui est délivré récépissé. De son côté, le centre VHU adresse à la préfecture une déclaration d'intention de destruction qui a pour effet d'interdire la circulation du véhicule et de déclencher la procédure d'annulation de l'immatriculation.

Tous les acteurs participent donc à un système de gestion des VHU dans lequel les informations sont centralisées et devraient permettre un pilotage par les autorités publiques prenant en compte l'équilibre économique de la filière, sous réserve de la mise en place future de l'instance prévue à cette fin.

