

REGION GUADELOUPE

« Petit Paris »

97100 BASSE TERRE



MISSION DE CONSEIL ET D'ASSISTANCE POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN REGIONAL D'ELIMINATION ET DE GESTION DES DECHETS DANGEREUX (PREGEDD)

**Phase1 : Mise à jour de l'état des lieux du PREGEDD
Rapport sur la filière VHU**





PREAMBULE

Les déchets dangereux, qu'ils proviennent d'activités industrielles (DIS ou DID), agricoles, des collectivités ou bien des ménages (DMD) font l'objet d'un plan régional d'élimination.

Visant à une plus grande maîtrise des déchets dangereux tant en termes de réduction à la source que de valorisation et de traitement conformément à la réglementation en vigueur, les plans régionaux prévoient une gestion de ces déchets à une échelle géo-socio-économique cohérente.

Pour la Guadeloupe, ce document a été baptisé « Plan Régional d'Élimination et de Gestion des Déchets Dangereux » ou PREGEDD et a été adopté par la commission permanente du Conseil Régional le 5 mars 2010.

La Région Guadeloupe, en partenariat avec l'ADEME, souhaite désormais soutenir la mise en œuvre des orientations définies dans le PREGEDD et l'installation de filières de prise en charge et de traitement des déchets dangereux.

Dans ce cadre, la Région Guadeloupe a missionné notre bureau d'études, CARAIBES ENVIRONNEMENT, afin de l'assister dans cette démarche.

Conformément au cahier des charges, notre mission se déroulera selon 5 phases :

- **Phase 1** : Mise à jour de l'état des lieux du PREGEDD,
- **Phase 2** : Analyse et synthèse des forces et faiblesses de chacune des filières, propositions d'actions,
- **Phase 3** : Définition, organisation et animation de groupes de travail,
- **Phase 4** : Organisation de réunions de coordination bi- à trimestrielle (tous les 2 à 3 mois) avec la Région et l'ADEME,
- **Phase 5** : Organisation d'un séminaire de restitution d'une demi-journée à la fin de la mission.

Sur la première année de cette mission, il a été défini, avec la Région Guadeloupe et l'ADEME, d'étudier en priorité les 3 déchets dangereux suivants :

- Les Déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux (**DASRI**),
- Les Véhicules Hors d'Usage (**VHU**),
- Les Déchets d'Équipements Électriques et Électroniques (**DEEE**).

Le présent document concerne la filière VHU. Il présente une synthèse de l'état des lieux de la filière, ainsi que l'analyse de ses forces et faiblesses et des propositions d'actions.



SOMMAIRE

1	Présentation du contexte réglementaire	6
1.1	Définition réglementaire des Véhicules Hors d'Usage (VHU)	6
1.2	Le cadre réglementaire en vigueur spécifique aux VHU.....	7
1.3	Le décret n°2011-153 : un encadrement globale de la filière VHU	10
1.4	L'arrêté du 02 mai 2012 relatif aux agréments des exploitants des installations VHU	16
1.5	Le stockage des VHU : une activité soumise à la réglementation Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).....	17
2	Etat des lieux du gisement de VHU en Guadeloupe	18
2.1	Le gisement de VHU estimé dans le PREGEDD.....	18
2.2	Estimation du gisement de VHU en 2011.....	19
2.3	Le gisement de VHU collectés et valorisés par la filière actuelle	22
2.4	Le gisement de VHU collecté par collectivité	29
2.5	Gisement de déchets automobiles collectés et valorisés en Guadeloupe	31
3	Etat des lieux de l'organisation de la filière VHU en Guadeloupe	34
3.1	Une filière qui se structure difficilement	34
3.2	L'organisation actuelle de la collecte des VHU.....	37
3.3	L'organisation actuelle de la collecte des déchets de l'automobile : l'association Traitement des Déchets Automobiles (TDA)	43
3.4	L'organisation actuelle du traitement des VHU	47
3.5	Synoptique globale de la gestion actuelle des VHU en Guadeloupe	59
4	Analyse financière de la filière VHU en Guadeloupe	61
4.1	Le financement de la filière VHU.....	61
4.2	Le financement de la filière « Huiles usagées ».....	62
4.3	Le financement des filières « Batteries et pneumatiques »	63
5	Communication autour de la filière VHU en Guadeloupe	64
5.1	Actions de communication menées au niveau national.....	64
5.2	Actions de communication menées au niveau local.....	65
6	Les atouts et faiblesses de la filière VHU en Guadeloupe	67
7	Propositions d'axes d'amélioration de la filière VHU en Guadeloupe	68
8	Références	75
9	Annexes	76



TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Les arrêtés d'application encadrant la filière VHU	9
Figure 2 : Distinctions des activités centre VHU et broyeur	11
Figure 3 : Tableau présentant le gisement de VHU en 2005, en Guadeloupe.....	18
Figure 4 : Immatriculation de véhicules neuf et d'occasion entre 2004 et 2009	19
Figure 5 : Tableau présentant le gisement de VHU estimé en 2011 en Guadeloupe	20
Figure 6 : Estimation qualitative du gisement de VHU	21
Figure 7 : Evolution du gisement de VHU collecté en Guadeloupe, entre 2008 et 2011, dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional (source : COPAME/AER, cf. annexe 10)	22
Figure 8 : Graphique présentant l'évolution du gisement de VHU collecté, entre 2008 et 2011, dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional	22
Figure 9 : Evolution du gisement de VHU collecté en Guadeloupe, entre 2009 et 2011, dans le cadre des opérations pilotées par les producteurs	23
Figure 10 : Proportion des différents collecteurs de VHU en 2010	24
Figure 11 : Proportion des différents collecteurs de VHU en 2011	24
Figure 12 : Origine des VHU pris en charge sur les installations agréées en Guadeloupe en 2010	25
Figure 13 : Origine des VHU pris en charge sur les installations agréées en Guadeloupe en 2011	25
Figure 14 : Origine moyenne des VHU pris en charge sur les centres VHU en France, en 2008	26
Figure 15 : Ecart constatés en Guadeloupe sur l'origine des VHU avec la situation nationale	26
Figure 16 : Tableau présentant la répartition des différentes sous-fractions de VHU collectées par la COPAME et prétraitées par AER, en 2010.....	27
Figure 17 : Graphique présentant la répartition des différentes sous-fractions de VHU collectées par la COPAME et prétraitées par AER, en 2010.....	27
Figure 18 : Objectifs de performance et résultats obtenus par la filière VHU en France en 2008	28
Figure 19 : Photo illustrant l'état caractéristique des VHU parvenant sur les installations en Guadeloupe	28
Figure 20 : Répartition du gisement de VHU collecté en 2008 dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional	29
Figure 21 : Répartition du gisement de VHU collecté en 2009 dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional	30
Figure 22 : Répartition du gisement de VHU collecté en 2010 dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional	30
Figure 23 : Les différents types de déchets issus des activités d'entretien des véhicules	31
Figure 24 : Gisement de batteries collecté en Guadeloupe, en 2007, 2008, 2009 et 2010.....	32
Figure 25 : Performance de collecte des batteries usagées en Guadeloupe entre 2007 et 2009	32
Figure 26 : Graphique présentant une comparaison du gisement de batteries importé, avec celui éliminé selon la filière TDA, en Guadeloupe, au cours des années 2007, 2008, et 2009.....	32
Figure 27 : Répartition du gisement d'huiles usagées collecté en 2010 dans le cadre des opérations pilotées par l'ADEME en Guadeloupe	33
Figure 28 : Un exemple de dépôt sauvage de VHU sur	34
Figure 29 : Synoptique schématique de l'organisation de la collecte des VHU dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional	38



Figure 30 : Photo présentant le stock de VHU regroupé sur l'île de Marie-Galante	39
Figure 31 : Photos illustrant l'unité mobile de compactage des VHU de la SNR	40
Figure 32 : Tableau recensant les casses-automobiles de Guadeloupe.....	41
Figure 33 : Photo illustrant un dépôt de VHU près d'un garage automobile en Guadeloupe	42
Figure 34 : Photos illustrant les bacs à batteries regroupées sur le site de SNR.....	44
Figure 35 : Photos illustrant le matériel dont dispose l'installation de SARP CARAIBES – 1. Camion – 2. 3 cuves de stockage	46
Figure 36 : Les autorisations et agréments d'AER	47
Figure 37 : Photos illustrant les étapes de dépollution des VHU effectuées sur le site d'AER :.....	48
Figure 38 : Photos illustrant les étapes de prétraitement des VHU effectuées sur le site d'AER :	49
Figure 39 : Les filières d'élimination suivies par les déchets extraits par AER.....	49
Figure 40 : Schéma synthétique des opérations réalisées sur le site d'AER.....	50
Figure 41 : Les autorisations et agréments de SNR.....	51
Figure 42 : Photos illustrant les étapes de dépollution des VHU effectuées sur le site de SNR :	51
Figure 43 : Les filières d'élimination suivies par les déchets extraits par SNR	52
Figure 44 : Schéma synthétique des opérations réalisées par SNR	53
Figure 45 : Schéma présentant les différentes filières vers lesquelles les sous-fractions de VHU sont dirigées	54
Figure 46 : Photos illustrant le matériel dont dispose l'installation de SARP CARAIBES :	55
Figure 47 : Vue aérienne de l'installation de GDE à Limay	56
Figure 48 : Les autorisations et agréments de GDE.....	57
Figure 49 : Chaîne de broyage des VHU mise en place à GDE.....	57
Figure 50 : Photos illustrant les installations de GDE à Limay.....	58
Figure 51 : Photos illustrant les installations de traitement des RBA par GDE	58
Figure 52 : Synoptique synthétique de la gestion actuelle des VHU en Guadeloupe	60
Figure 53 : Schéma du mode de financement des opérations menées par le GDCAG	61
Figure 54 : Photo illustrant une collecte de VHU dans la commune de Morne-à-l'Eau, réalisée par SNR	62



1 PRESENTATION DU CONTEXTE REGLEMENTAIRE

1.1 Définition réglementaire des Véhicules Hors d'Usage (VHU)

1.1.1 Approche terminologique de la notion de Véhicules Hors d'Usage

L'ADEME donne la définition du VHU suivante : « *Un véhicule hors d'usage (VHU) est un véhicule que son dernier détenteur destine à la destruction et qui est traité comme tel* ». (ADEME, 2011)

Cette définition correspond à la définition plus globale du terme « déchet » entendue par la Directive 2008/98/CE du 19 novembre 2008 (cf. annexe 1). Cette directive cadre définit donc un déchet comme « *toute substance ou tout objet dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire* ».

Par extension, un VHU **est donc considéré comme un déchet**.

Les véhicules seront « hors d'usage » pour les motifs suivants :

- Accidentés,
- Techniquement et/ou économiquement irréparables,
- Anciens et/ou trop usagés pour être revendus sur le marché de l'occasion.

Sont compris dans la dénomination Véhicules Hors d'Usage (VHU) :

- Tous les véhicules de la catégorie M1 (Véhicules affectés au transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum) ;
- Tous les véhicules de la catégorie N1 (Véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids maximal ne dépassant pas 3,5 tonnes) ;
- Et les véhicules à trois roues, à l'exclusion des tricycles à moteur.

1.1.2 Les Véhicules Hors d'Usage : un déchet dangereux

Les VHU qui contiennent des liquides ou composants dangereux sont, par définition, **des déchets dangereux**.

En effet, la Directive cadre 2008/98/CE définit comme « dangereux », « *un déchet qui présente une ou plusieurs propriétés dangereuses¹ : inflammable, corrosif, explosif, irritant, cancérogène...* ».

Les VHU contiennent des liquides et composants dangereux, tel que les exemples définis ci-dessous (liste non exhaustive) :

- **Liquides** : huiles usées, hydrocarbures, liquides de frein, fluides frigorigènes...
- **Composants** : batteries (acide, plomb), filtres à huile, pièces mécaniques souillées...

¹ Ces propriétés sont listées dans l'annexe III de la Directive cadre 2008/98/CE



L'annexe II, de l'article R.541-8 du Code de l'Environnement (cf. annexe 2), dresse une liste de déchets, dans une nomenclature à 6 chiffres, catégorisée par activité économique à l'origine de ces déchets. Les déchets dangereux y sont identifiés à l'aide d'un astérisque (*).

Les VHU y apparaissent dans le Chapitre 16 : « *Déchets non décrits ailleurs dans la liste* » et dans la section 01 : « *Véhicules hors d'usage de différents moyens de transport (y compris machines tout-terrain) et déchets provenant du démontage de véhicules hors d'usage et de l'entretien de véhicules (sauf chapitres 13, 14, et sections 16 06 et 16 08)* ».

Ils sont codifiés « **16 01 04 : Véhicules hors d'usage*** ».

En tant que déchets et plus spécifiquement de déchets dangereux, les VHU sont donc soumis à la réglementation générale sur les déchets.

En particulier, le décret n° 2005-635 du 30 mai 2005 fixe le cadre dans lequel s'effectue le contrôle des circuits de traitement des déchets (cf. annexe 3).

1.1.3 Un statut évolutif

Les VHU ayant suivi des opérations de dépollution (c'est à dire ceux dont les huiles, les liquides de freins, de lave-glace, de refroidissement, etc... ont été extraits) **ne sont plus classés comme déchets dangereux**.

Ils sont alors codifiés « **16 01 06 : Véhicules hors d'usage ne contenant ni liquides ni autres composants dangereux** ».

Les VHU sont alors soumis à la réglementation relative aux **déchets non dangereux**.

A noter qu'un VHU sera **qualifié de « complet »** s'il est bien pourvu de ses **composants essentiels**, notamment du groupe motopropulseur, du pot catalytique pour les véhicules qui en étaient équipés lors de leur mise sur le marché ou de la carrosserie. Il sera donc considéré comme « **incomplet** » s'il en est dépourvu.

1.2 Le cadre réglementaire en vigueur spécifique aux VHU

1.2.1 Le cadre européen : la Directive 2000/53/CE

La Directive 2000/53/CE du parlement européen et du Conseil, du 18 septembre 2000 (cf. annexe 4) constitue le cadre réglementaire à l'échelle de l'Union Européenne, relatif aux VHU.

Cette Directive a pour objectif de « *limiter la production de déchets provenant des véhicules et intensifier la réutilisation, le recyclage et d'autres formes de valorisation des véhicules hors d'usage et de leurs composants* ».

Elle définit donc un cadre global à la gestion des VHU depuis la prévention de la production du déchet, jusqu'à son élimination.

Ce paragraphe constitue une synthèse des principales portées de cette Directive.

Elle implique pour les Etats membres de :

- **Limiter la production de déchets** : diminuer la quantité de déchets en provenance des véhicules. Elle encourage ainsi les constructeurs ou importateurs de véhicules au sein de l'Union européenne à :



- limiter l'utilisation des substances dangereuses dans leurs nouveaux véhicules;
 - concevoir et construire des véhicules qui facilitent la réutilisation et le recyclage;
 - développer l'utilisation des matériaux recyclés.
 - ne pas utiliser de matériaux dangereux dans les composants des véhicules : mercure, chrome hexavalent, cadmium, plomb...
- **Organiser la collecte des déchets** : les États membres doivent mettre en place des systèmes de collecte des déchets provenant des véhicules. Ils garantissent par ailleurs le transfert des véhicules hors d'usage vers des installations de traitement autorisées. Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule hors d'usage reçoit un certificat de destruction au moment du transfert vers une installation de traitement autorisée. Il permet au propriétaire ou au détenteur d'annuler l'immatriculation de son véhicule auprès des autorités publiques. Les coûts ou une partie des coûts induits par le transfert du véhicule vers l'installation de traitement sont à la charge du constructeur.
 - **Organiser le traitement des déchets** : les installations de traitement autorisées doivent dépolluer les véhicules hors d'usage avant l'opération de traitement et récupérer tous les composants qui sont nocifs pour l'environnement.
 - **Privilégier la réutilisation et la valorisation des déchets** : la réutilisation et la valorisation (recyclage, récupération, régénération, etc.) des composants des véhicules doivent être privilégiées. L'objectif de la présente directive est d'augmenter le taux de réutilisation et de valorisation.
 - **Atteindre des objectifs** :

Le taux de réutilisation et de valorisation doit atteindre (en poids moyen par véhicule et par an) :

 - 85 % au plus tard le 1er janvier 2006 ;
 - 95 % au plus tard le 1er janvier 2015.
 - **Faciliter le démontage des VHU** : grâce aux informations sur les composants et les matériaux. Les États membres veillent que les producteurs utilisent des normes de codification des composants et des matériaux. Ces normes servent à identifier les différents composants et matériaux. Elles facilitent ainsi le démontage.

Les producteurs sont tenus de fournir des informations concernant le démontage pour chaque type de véhicule neuf mis sur le marché. Ces informations doivent être fournies dans les six mois qui suivent la mise sur le marché.
 - **Évaluer les progrès réalisés** : les opérateurs économiques (producteurs, distributeurs, démonteurs, etc.) doivent publier des informations relatives:
 - à la conception des véhicules et à leurs composants (capacité de valorisation et de recyclage) ;
 - au traitement des véhicules hors d'usage ;
 - au développement et à l'optimisation des méthodes de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules hors d'usage et de leurs composants ;
 - aux progrès réalisés dans le domaine de la valorisation et du recyclage.

1.2.2 Le cadre français

La transposition en France de la directive européenne 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage a été exécutée, dans un premier temps, par **le décret n°2003-727** du 1er août 2003, complété de sept arrêtés d'application.

Jugé incomplet par la Cour de justice de l'Union Européenne, dans son arrêt du 15 avril 2010 (C-64/09), ce décret a été abrogé et substitué par **le décret n°2011-153** du 04 février 2011 (cf. annexe 5), portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire en matière de gestion des véhicules hors d'usage et des déchets d'équipement électriques et électroniques, qui tient compte de ces griefs et de la Directive cadre 2008/11/CE du 16 décembre 2008.

Au jour de la rédaction de ce rapport, certains arrêtés parus au Journal Officiel, pour application du décret n°2003-727, étaient toujours applicables (non abrogés). D'autres ont été abrogés. Le tableau ci-dessous présente ces textes :

Texte	Précise ...
Arrêté du 9 mars 2012 concernant les dispositions relatives à la construction des véhicules, composants et équipements visant l'élimination des véhicules hors d'usage	notamment les conditions d'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les composants et matériaux des véhicules
Arrêté du 19 janvier 2005 relatif aux déclarations annuelles des producteurs de véhicules, des broyeurs agréés et des démolisseurs agréés de véhicules hors d'usage et ses annexes (annexe 1 et annexe 2).	la nature des informations que devront communiquer à l'ADEME les constructeurs et les acteurs de la filière VHU.
Arrêté du 19 janvier 2005 relatif au calcul des taux de réemploi, de recyclage et de valorisation des véhicules hors d'usage.	les méthodes de calcul pour l'atteinte des objectifs du décret
Arrêté du 02 mai 2012 relatif aux agréments des exploitants des installations VHU.	les conditions de délivrance des agréments aux centres VHU et aux broyeurs ainsi que le cahier des charges techniques à respecter par ces opérateurs
Arrêté du 6 avril 2005 fixant les règles d'établissement du récépissé de prise en charge pour destruction et du certificat de destruction d'un véhicule hors d'usage et son modèle.	
Arrêté du 13 mai 2005 : relatif à la composition et aux modalités de fonctionnement de la commission de suivi des filières de traitement des véhicules hors d'usage.	notamment le rôle de l'ADEME et les modalités d'intervention de la commission dans le règlement des différends opposant constructeurs et broyeurs quant à la compensation financière des broyeurs

Figure 1 : Les arrêtés d'application encadrant la filière VHU



1.3 Le décret n°2011-153 : un encadrement globale de la filière VHU

Le décret n°2011-153 du 4 février 2011 (cf. annexe 5), paru au Journal Officiel du 6 février, a tenu compte des griefs retenus par la Cour de justice et reprend les objectifs de la Directive 2000/53/CE. Parmi les insuffisances de transposition, la Cour avait en effet souligné que, le fait que les démolisseurs ayant accepté la prise en charge d'un VHU pour destruction étaient exclus du système de compensation des coûts de traitement, constituait une transposition incomplète de ladite directive.

Ce décret cherche donc à encadrer l'ensemble de la filière VHU en agissant sur les constructeurs automobiles, sur les installations de traitement et les détenteurs de VHU.

Au jour de la rédaction de ce rapport, seul un arrêté a été pris en application de ce décret : l'arrêté du 27 juin 2011. D'autres textes sont prévus en application de ce même décret, mais n'étaient pas encore en vigueur.

1.3.1 Des obligations pour les constructeurs automobiles

La directive 2000/53/CE, utilise le terme de « **producteur** » pour définir « *le constructeur d'un véhicule ou l'importateur professionnel d'un véhicule dans un État membre* ».

Le décret n°2003-727 abrogé par le décret 2011-153 précisait cette définition de **producteur** : « *Sont considérés comme producteur, les personnes qui construisent des véhicules en France et celles qui, titulaires d'un contrat avec un constructeur étranger, importent ou introduisent en France à titre professionnel des véhicules neufs* ».

Le décret n°2011-153 ne comporte pas de définition du terme, mais l'utilise pourtant en parallèle avec « constructeurs automobiles ». Le décret précise ainsi qu'ils doivent atteindre les objectifs suivants :

La constitution d'un réseau de « centres VHU » :

Le décret n°2011-153 oblige les « producteurs » à mettre en place des réseaux **de centres VHU agréés** ayant l'obligation de **reprendre gratuitement les VHU que leur apportent les détenteurs**.

L'atteinte d'objectifs élevés :

Le décret revient **sur les objectifs à atteindre** en matière de traitement des VHU et implique directement les constructeurs dans l'atteinte de ces résultats.

Le décret précise notamment que :

- **Dès 2011 :**
 - Le taux de réutilisation et de valorisation, calculé sur une base annuelle, doit atteindre un minimum de 85 % de la masse totale des véhicules traités ;
 - Le taux de réutilisation et de recyclage, calculé sur une base annuelle, doit atteindre un minimum de 80 % de la masse totale des véhicules traités.
- **Au plus tard le 1er janvier 2015 :**
 - Le taux de réutilisation et de valorisation, calculé sur une base annuelle, doit atteindre un minimum de 95 % de la masse totale des véhicules traités ;

- o Le taux de réutilisation et de recyclage, calculé sur une base annuelle, doit atteindre un minimum de 85 % de la masse totale des véhicules traités.

Les producteurs doivent en particulier fournir aux centres VHU, les informations concernant les conditions de dépollution et de démontage des véhicules qu'ils mettent sur le marché.

1.3.2 Des obligations pour les installations de traitement des VHU

Le décret distingue deux types d'activités et d'installations dans le traitement des VHU :

- **Les centres VHU, définis comme** « les personnes qui assurent la prise en charge, le stockage, la dépollution et le démontage des véhicules hors d'usage ».

La notion de « démolisseurs » du premier décret disparaît donc au profit d'un terme d'interprétation plus large et qui correspond mieux à la réalité du traitement des VHU qui sont réceptionnés par les casses autos mais aussi par un nombre significatif d'entreprises de récupération affiliées ou non aux entreprises spécialisées dans le broyage des VHU.

- **Les broyeurs :** « les personnes qui assurent la prise en charge, le stockage et le broyage de véhicules préalablement dépollués et démontés par un centre VHU sont considérées comme broyeurs. Est considérée comme une opération de broyage toute opération permettant à minima la séparation sur site des métaux ferreux des autres matériaux par l'utilisation d'un équipement de fragmentation et de tri des VHU ».

Le schéma ci-dessous permet de bien illustrer la distinction entre ces deux activités :

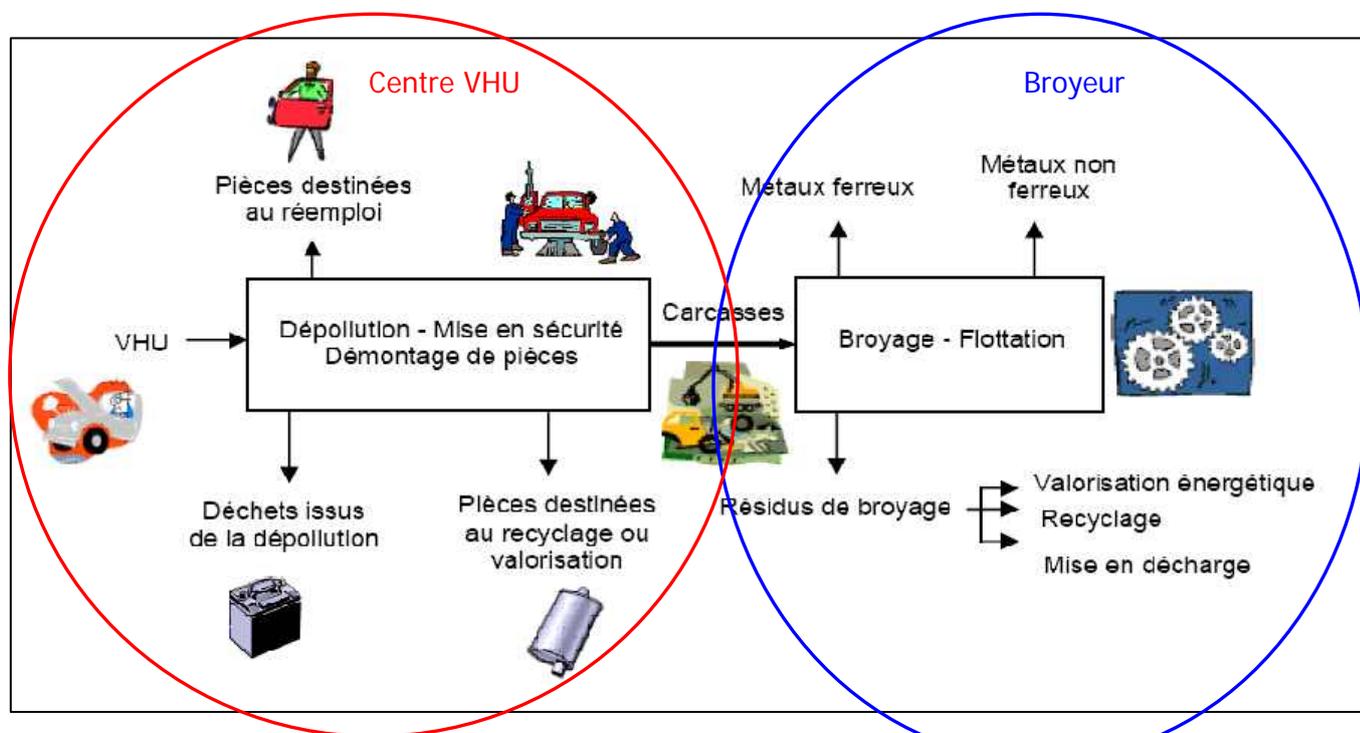


Figure 2 : Distinctions des activités centre VHU et broyeur (source : ADEME, recyclermavoiture.fr)



Des installations agréées :

Ces installations doivent obligatoirement être agréées. Cet agrément est délivré, dans le respect d'un cahier des charges qui fixe les obligations du bénéficiaire.

Ce cahier des charges est défini à l'article R. 543-164 pour les « centres VHU » et à l'article R. 543-165 pour les broyeurs.

• **Pour les centres VHU, le cahier des charges leur impose :**

- De procéder au traitement des VHU pris en charge dans un ordre déterminé, en commençant par la dépollution ;
- D'extraire certains matériaux et composants (cf. annexe 6 : arrêté du 15 mars 2005, relatif aux agréments des exploitants des installations de stockage, de dépollution, de démontage, de découpage ou de broyage des véhicules hors d'usage) :
 - les batteries et les réservoirs de gaz liquéfiés ;
 - les composants susceptibles d'exploser sont retirés ou neutralisés ;
 - les huiles de carters, les huiles de transmission, les huiles de boîtes de vitesse, les huiles hydrauliques, les liquides de refroidissement, antigels et de freins, les fluides de circuits d'air conditionné ainsi que tout autre fluide présent en quantité significative sont retirés à moins qu'ils ne soient nécessaires pour le réemploi des parties de véhicule concernées ;
 - les composants recensés comme contenant du mercure sont retirés dans la mesure du possible ;
 - pots catalytiques ;
 - composants métalliques contenant du cuivre, de l'aluminium, du magnésium ;
 - pneumatiques et composants volumineux en matière plastique (pare-chocs, tableau de bord, récipients de fluides, etc.) ;
 - verre.
- De contrôler l'état des composants démontés en vue de leur réutilisation et d'assurer, le cas échéant, leur traçabilité par l'apposition d'un marquage approprié, lorsqu'il est techniquement possible ;
- De ne remettre :
 - Les VHU traités qu'aux broyeurs agréés ou, sous leur responsabilité, à d'autres centres VHU agréés ;
 - Les déchets issus du traitement des VHU qu'à des installations autorisées ;
- De communiquer au ministre chargé de l'environnement :
 - Des informations sur les modalités juridiques et financières de prise en charge des VHU ainsi que sur les conditions techniques, juridiques, économiques et financières dans lesquelles les centres VHU agréés exercent leurs activités ;
 - Le nombre et le tonnage de véhicules pris en charge ;
 - Le nombre et le tonnage de VHU remis, directement ou via d'autres centres VHU agréés, aux broyeurs agréés ;
 - Le tonnage de produits ou déchets issus du traitement des véhicules hors d'usage remis à des tiers ;



- Les taux de réutilisation et recyclage et réutilisation et valorisation atteints par l'opérateur ;
 - De tenir à la disposition des opérateurs économiques avec lesquels ils collaborent leurs performances en matière de réutilisation et recyclage et de réutilisation et valorisation des VHU ;
 - De tenir à la disposition de l'instance les données comptables et financières lui permettant d'évaluer l'équilibre économique de la filière ;
 - De délivrer au détenteur du véhicule hors d'usage un certificat de destruction dans les conditions prévues à l'article R. 322-9 du code de la route (cf. annexe 7) ;
 - De se conformer aux dispositions relatives au stockage des véhicules et des fluides, matériaux ou composants extraits de ces véhicules ;
 - De justifier de l'atteinte d'un taux de réutilisation et de recyclage minimal et d'un taux de réutilisation et de valorisation minimal des véhicules hors d'usage ;
 - De se conformer aux prescriptions définies en vue de l'atteinte des objectifs fixés ;
 - De se conformer aux prescriptions imposées en matière de traçabilité des véhicules hors d'usage. »
- **Pour les broyeurs, le cahier des charges leur impose :**
 - « De ne prendre en charge que les VHU qui ont été préalablement traités par un centre VHU agréé ;
 - De broyer les véhicules hors d'usage ;
 - De ne remettre les déchets issus du broyage des VHU qu'à des installations autorisées ;
 - De communiquer au ministre chargé de l'environnement :
 - Des informations sur les modalités juridiques et financières de prise en charge des VHU ainsi que sur les conditions techniques, juridiques, économiques et financières dans lesquelles les centres VHU agréés exercent leurs activités ;
 - Le nombre et le tonnage de VHU pris en charge ;
 - Le tonnage de produits ou déchets issus du traitement des véhicules hors d'usage remis à des tiers ;
 - Les résultats de l'évaluation de performance.
 - De tenir à la disposition des opérateurs économiques avec lesquels ils collaborent leurs performances en matière de réutilisation et recyclage et de réutilisation et valorisation des VHU ;
 - De tenir à la disposition de l'instance les données comptables et financières lui permettant d'évaluer l'équilibre économique de la filière ;
 - De constituer, le cas échéant, une garantie financière, dans les conditions prévues ;
 - De se conformer aux dispositions relatives au stockage des véhicules et des matériaux issus du broyage de ces véhicules ;
 - De procéder, au moins tous les trois ans, à une évaluation de la performance de leur processus industriel de traitement des résidus de broyage issus de véhicules

hors d'usage, en distinguant, le cas échéant, les opérations réalisées en aval de leur installation ;

- De justifier de l'atteinte d'un taux de réutilisation et de recyclage minimal et d'un taux de réutilisation et de valorisation minimal des VHU en distinguant, le cas échéant, les opérations réalisées en aval de leur installation ;
- De se conformer aux prescriptions définies en vue de l'atteinte des objectifs fixés ;
- De se conformer aux prescriptions imposées en matière de traçabilité des VHU, et notamment de confirmer au centre VHU agréé ayant assuré la prise en charge initiale des véhicules hors d'usage la destruction effective des véhicules, dans un délai de quinze jours à compter de la date de leur broyage. »

Une reprise gratuite des VHU par les centres VHU

Les centres VHU agréés ne **peuvent facturer aucuns frais aux détenteurs** qui leur remettent un VHU à l'entrée de leurs installations « *à moins que le véhicule soit dépourvu de ses composants essentiels, notamment du groupe motopropulseur, du pot catalytique pour les véhicules qui en étaient équipés lors de leur mise sur le marché ou de la carrosserie, ou qu'il renferme des déchets ou des équipements non homologués qui lui ont été ajoutés et qui, par leur nature ou leur quantité, augmentent le coût de traitement des véhicules hors d'usage²* ».

En outre, le décret 2011-153 précise que le fait de ne pas procéder à cette reprise sans frais d'un VHU, conforme aux exigences détaillées dans l'article R. 543-157 du Code de l'environnement, est puni d'une contravention de quatrième classe.

1.3.3 La constitution d'un réseau de centres VHU

En application du décret 2011-153 (article 1er, point IV), **l'arrêté du 27 juin 2011**, relatif aux réseaux de centres VHU, fixe les conditions de mise en place de ces réseaux par les producteurs.

L'arrêté fixe en particulier une densité minimale de centre VHU par département : « *afin de permettre une disponibilité appropriée aux détenteurs, tout réseau de centres VHU agréés mis en place par un producteur ou un groupement de producteurs respecte les exigences suivantes en outre-mer : disposer **d'au moins un centre VHU agréé** dans les départements d'outre-mer, hors Réunion* ».

Ainsi, pour la Guadeloupe, l'arrêté impose aux producteurs automobiles de mettre en place, au moins un centre VHU.

1.3.4 Des obligations pour les détenteurs de VHU

Les détenteurs ont l'obligation de remettre leurs VHU qu'à des centres de VHU agréés par les préfets. Seuls ces opérateurs seront habilités à prendre en charge les VHU et à délivrer aux détenteurs les certificats de prise en charge et de destruction des VHU.

L'article L.541-46 du Code de l'environnement précise la sanction encourue : jusqu'à 2 ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende.

² Article R. 543-157 du code de l'environnement



La responsabilité du détenteur, en application de l'article L. 541-46 du Code de l'environnement, peut également être engagée si son véhicule, confié à une entreprise de démolition non agréée, engendre une pollution des sols ou des eaux. Indépendamment du décret 2011-153, **l'article R. 635-8** du code pénal sanctionne **le dépôt ou l'abandon** d'épave de véhicule, que ce soit dans un lieu public ou privé.

1.3.5 *La création d'une instance de contrôle de la filière VHU*

Le décret 2011-153, prévoit **la constitution d'une instance qui** doit évaluer l'équilibre économique de la filière.

Ainsi, le décret 2011-153 prévoit qu'en cas de constatation d'un déséquilibre, par cette instance, l'Etat pourra actionner des mécanismes compensatoires pour les centres VHU et les broyeurs agréés. Il pourrait ainsi imposer aux producteurs de :

- « *reprendre, ou de faire reprendre, au moins à prix nul, aux centres VHU et broyeurs agréés, des pièces, substances ou matériaux issus des VHU* ». Chaque producteur est alors chargé de « *réutiliser ou valoriser* » ces matériaux (art. 543-158, 1°, Code de l'Environnement).
- « *verser aux centres VHU et broyeurs agréés un soutien financier* » (art. 543-158, 2°, Code de l'Environnement).

1.3.6 *Une reprise gratuite des pneus usagés*

Les producteurs sont tenus de **reprendre gratuitement, puis de traiter, les pneumatiques usagés** que leur remettent les centres VHU agréés dans la limite des obligations qui leur incombent (dans la limite des tonnages et des types de pneumatiques qu'il a lui-même vendus l'année précédente).

« La quantité de pneumatiques usagés collectée puis traitée par chaque producteur est déduite de la quantité de pneumatiques qui se trouve retenue au titre des obligations prévues à la section précitée pour ce producteur. »

1.3.7 *Plusieurs arrêtés d'application en projet*

Le décret n°2011-153 présente une liste d'arrêtés qui doivent être pris en application de celui-ci. Les projets d'arrêtés évoqués dans le décret portent sur :

- **Les exigences auxquelles doivent répondre les réseaux** de centre VHU que doivent mettre en place les producteurs, notamment la maille minimale permettant une disponibilité appropriée aux détenteurs ;
- **Les modalités de fonctionnement de l'instance de contrôle** chargée d'évaluer chaque année l'équilibre économique de la filière des VHU. Cet arrêté devra aussi définir les modalités de reprise des produits extraits des VHU aux installations centres VHU et broyeurs agréés, en cas de constatation d'un déséquilibre économique ou un risque de non-atteinte des objectifs ;
- **Les modalités de calcul** du taux de réutilisation et de valorisation et du taux de réutilisation et de recyclage des VHU ;



- **Les conditions d'utilisation** du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les composants et matériaux des véhicules.

Au jour de la rédaction de ce rapport, seul un arrêté a été pris en application de ce décret : l'arrêté du 27 juin 2011, relatif aux exigences des réseaux de centre VHU (cf. paragraphe 1.3.3).

Un projet d'arrêté relatif aux agréments des exploitants de centres VHU et broyeurs agréés devait être vigueur le 01 avril 2012.

Enfin, un texte était en préparation à la date de rédaction de ce document : celui relatif au fonctionnement de l'instance de contrôle de la filière VHU.

1.4 L'arrêté du 02 mai 2012 relatif aux agréments des exploitants des installations VHU

Le décret n°2011-153 du 4 février 2011 modifie les articles du code de l'environnement relatifs à la gestion des véhicules hors d'usage (articles R543-153 et suivants).

L'article R543-162 du code de l'environnement dispose que « *tout exploitant d'une installation de stockage, de dépollution, de démontage, de découpage ou de broyage des véhicules hors d'usage doit (en outre) être agréé à cet effet* » et qu'est annexé à cet agrément un cahier des charges contenant les obligations fixées à l'article R543-164 lorsqu'il s'agit d'un centre VHU et à l'article R543-165 lorsqu'il s'agit d'un broyeur.

Cet arrêté a ainsi pour but d'expliciter les obligations contenues dans ces deux articles.

L'arrêté (cf. annexe 8) détaille :

- les pièces constitutives de la demande d'agrément ;
- la durée de l'agrément et les modalités de son renouvellement ;
- l'obligation d'afficher de façon visible à l'entrée de son installation le numéro de son agrément et sa date de fin de validité ;
- les prescriptions applicables aux centres VHU (annexe 1), avec comme objectif essentiel d'atteindre des taux de réutilisation et recyclage et de réutilisation et valorisation minimaux ;
- les prescriptions applicables aux broyeurs (annexe 2), avec comme objectif essentiel d'atteindre des taux de réutilisation et recyclage et de réutilisation et valorisation minimaux ;
- les modalités d'entrée en vigueur de l'arrêté.

Cet arrêté complète le précédent texte du 05 mars 2005, sur les points suivants :

- Il fournit une liste plus importante de pièces à extraire des VHU pour les centres VHU (éléments filtrants, condensateurs PCB...) ;
- Il détaille le contenu de la déclaration annuelle que doivent transmettre les installations au Préfet : le nombre et le tonnage de VHU pris en charge, répartition des véhicules pris en charge par marque et modèle, tonnage de produits et déchets issus du traitement des véhicules hors d'usage remis à des tiers ;



- Il insiste sur l'obligation de transparence de ces installations sur la diffusion des données ;
- Il définit des taux de valorisation des composants, en dehors des métaux, des batteries et des fluides issus des opérations de dépollution, dont doivent justifier les centres VHU (3,5 % de la masse moyenne des véhicules et 5 % en prenant en compte la valorisation énergétique) ;
- Il laisse aux DOM, la possibilité d'adapter ces taux de valorisation à leurs spécificités, jusqu'au 31 décembre 2013. Ces objectifs seront définis par voie d'arrêté préfectoral.

1.5 Le stockage des VHU : une activité soumise à la réglementation Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

L'exercice de toute activité de collecte, regroupement, tri, traitement, de déchets, au dessus d'un certain seuil, est soumis à des formalités particulières.

Selon les risques que l'activité représente en termes d'atteinte à l'environnement, une **déclaration** ou une **demande d'autorisation** doivent être déposées en préfecture, au titre de la réglementation sur les ICPE.

Les installations de stockage, dépollution, démontage, découpage ou broyage de véhicules hors d'usage **sont soumises à autorisation préfectorale au titre de la rubrique 2712**, si la **surface utilisée pour ces activités est supérieur à 50 m²** (cf. annexe 9).

Soit l'équivalent en surface de 6 à 7 véhicules.

A noter qu'à la date de rédaction de cet état des lieux, ce seuil doit prochainement être **relevé à 100 m²** (source : DEAL Guadeloupe).

Une attention particulière est portée au sol des aires de stockage ou de manipulation des VHU qui doivent **être étanche**, incombustible et équipé de façon à pouvoir recueillir les eaux de ruissellement et à les traiter avant leur rejet.

Les déchets dangereux extraits devront être stockés sur une plateforme étanche à l'abri des intempéries.

2 ETAT DES LIEUX DU GISEMENT DE VHU EN GUADELOUPE

2.1 Le gisement de VHU estimé dans le PREGEDD

2.1.1 Gisement estimé pour 2005

Dans le PREGEDD, deux types de gisements ont été distingués :

- **Le gisement historique**, constitué des stocks de carcasses de véhicules. Ce gisement dispersé, qui doit faire l'objet d'un recensement plus précis par les communes, a été évalué, en 2005, entre **7 500 et 10 000 unités d'épaves automobiles** ;
- **Le gisement de VHU qui sera à récupérer chaque année**, correspondant aux véhicules du parc automobile de l'île mis au rebut. En première approche, ce gisement a été estimé, en 2005, à près de **8 500 VHU par an**.

Ensuite, afin d'évaluer le gisement des différentes catégories de déchets susceptibles d'être présentes dans les VHU (pneus, batteries, pots catalytiques, ...), une extrapolation des ratios nationaux (sur la base du gisement retenu en première approche dans le PREGEDD) a été réalisée.

Sur la base de ces considérations, le **gisement de VHU, en 2005**, en Guadeloupe, estimé dans le PREGEDD, se décompose comme suit :

	Quantité moyenne	Tonnage pour la production annuelle de 8 500 VHU	Tonnage pour un stock historique de 10 000 VHU
VHU	1 035 kg	8 800 t	10 350 t
Carcasses métalliques *	680 kg	5 800 t	6 800 t
Pneus *	30 kg	250 t	300 t
Lubrifiants, huiles usagées	60 kg	500 t	600 t
Batteries	1 unité	8 500 unités	10 000 unités
Résidus de broyage automobile (RBA) *	250 kg	2 100 t	2 500 t
Déchets explosifs (airbags)	< 0,2 unité	1 500 unités	2 000 unités
Fluides de climatisation	0,5 kg	4 t	5 t
Pot catalytique	< 0,2 unité **	1 500 unités	2 000 unités

Figure 3 : Tableau présentant le gisement de VHU en 2005, en Guadeloupe (Source : PREGEDD)

* déchets non dangereux

** estimé à 1 pot catalytique pour 6 VHU et 1 pour 7 pour ceux appartenant au stock. En 2005, l'équipement en pot catalytique concerne la moitié du parc automobile français ; mêmes ratios utilisés pour l'équipement en airbags.

2.1.2 Gisement estimé pour 2011

Le PREGEDD prévoyait pour 2011 en Guadeloupe (îles du Nord comprises), **un gisement annuel de 14 000 tonnes de VHU**, en indiquant que l'augmentation du parc automobile, la durée de vie écourtée des véhicules, ainsi que l'augmentation du poids moyen des véhicules, permettaient d'envisager une légère augmentation du gisement de VHU, entre 2005 et 2011.

Le PREGEDD envisageait par ailleurs, une diminution du stock historique, passant ainsi de 10 000 VHU à 4 000 VHU en 2011.

2.2 Estimation du gisement de VHU en 2011

2.2.1 Estimation du gisement actuel de VHU

Il n'existe pas à ce jour de données fiables sur le gisement annuel de VHU en Guadeloupe.

Afin de l'estimer au plus près, nous nous baserons sur les données économiques disponibles.

Ainsi l'INSEE, fournit les chiffres suivants sur les immatriculations de véhicules neufs et d'occasion :

En nombre	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Véhicules neufs						
Voitures particulières et commerciales	13 926	14 359	13 562	15 539	14 295	14 084
dont marques étrangères (%)	49	49	52	56	57	59
dont diesel (%)	45	50	53	56	58	61
Motocycles, Tricycles, quadricycles à moteur	742	561	591	817	1 008	1 110
dont marques étrangères (%)	91	96	96	96	96	94
Camionnettes, camions, véhicules spéciaux	2 618	2 881	2 931	3 297	3 246	2 742
dont marques étrangères (%)	55	54	56	59	56	57
Tracteurs routiers	20	36	22	33	39	52
Cars et autobus	54	51	29	19	67	50
Remorques lourdes et semi remorques	27	27	23	44	39	68
Total	16 598	17 291	16 522	18 855	17 608	16 876
Véhicules d'occasion						
Voitures particulières et commerciales	20 268	20 022	20 673	22 235	22 069	19 410
dont : % de marques étrangères	45	44	44	44	45	46
Camionnettes, camions, véhicules spéciaux	3 079	3 025	3 268	3 527	3 329	2 898
dont : % de marques étrangères	51	51	49	52	52	50
Tracteurs routiers	48	41	36	54	57	36
Cars et autobus	152	117	47	123	182	67
Remorques lourdes et semi remorques	59	55	54	63	48	37
Total	23 499	23 164	23 988	25 885	25 580	22 375

Figure 4 : Immatriculation de véhicules neufs et d'occasion entre 2004 et 2009
(Source : INSEE Guadeloupe – Juin 2010)

Le marché de l'automobile en Guadeloupe « souffre » des crises économiques et enregistre donc un déclin des ventes, à la fois dans le neuf que dans l'occasion.

La crise économique « régionale » en 2009 s'est donc poursuivie par une crise plus globale, qui induit pour **l'année 2010 un recul des ventes de véhicules neufs à 16 006**.



On peut estimer que le marché se stabilisera autour **de 16 000 véhicules neufs vendus par an**.

Si l'on applique à ces chiffres les ratios nationaux moyens, la traduction en termes de **production annuelle de VHU en Guadeloupe serait de 12 000³**.

En terme qualitatif, le VHU « type » de 2008 doit probablement être le même en 2011.

Ainsi l'ADEME, dans une campagne d'étude sur les VHU, obtenait un poids moyen par VHU pris en charge en France en 2008, **de 910 kg**. Ce chiffre moyen correspond aux véhicules arrivés en fin de vie en 2008 (durée moyenne en France de 16 ans, source : ADEME).

Les véhicules mis aujourd'hui en circulation n'ont pas les mêmes caractéristiques : ainsi, selon une étude menée annuellement par « l'Argus », **le poids de la voiture moyenne en France est de 1 238 kg**.

Cette évolution influera donc directement sur le gisement de VHU à prendre en charge, dans les années à venir, particulièrement en Guadeloupe où la part des véhicules de la gamme 7-9 cv et au-delà, est plus importante qu'en moyenne nationale.

Concernant les composants unitaires, on s'attend à une **augmentation progressive en déchets dangereux** (airbags, climatiseurs et pots catalytiques) et à **une augmentation de la fraction plastique**.

Le stock « historique » reste difficile à estimer : aucune donnée chiffrée n'existe à ce jour, qui permettrait d'évaluer ce gisement avec exactitude. De plus, celui-ci est régulièrement alimenté (un VHU abandonné en 2005, constitue en 2011 le « stock historique »). Ce manque de données, souligne l'intérêt de réaliser sur ce gisement, **un inventaire**.

On évalue en 2011, cette fraction résiduelle entre **7 500 et 10 000 unités**.

Le tableau ci-dessous restitue ces analyses :

	VHU	Tonnes
Production annuelle de VHU	12 000 VHU/an	10 920 tonnes
Stock historique	7 500 – 10 000 VHU	9 100 tonnes
TOTAL en 2011	19 500 - 22 000 VHU	17 700 - 20 000 tonnes

Figure 5 : Tableau présentant le gisement de VHU estimé en 2011 en Guadeloupe

Le gisement de VHU en 2011 est estimé entre 17 700 et 20 000 tonnes, soit un écart de 2 700 à 5 000 tonnes avec les prévisions initiales du PREGEDD.

³ Source ADEME : Le nombre de véhicules mis annuellement sur le marché en France avoisine les 2 millions. La quantité de VHU produits ces dernières années varie autour de 1,5 millions.

2.2.2 Estimation qualitative des différentes fractions de déchets

On peut distinguer plusieurs grandes catégories de matériaux constituant un VHU.

On peut reprendre la catégorisation donnée dans le PREGEDD, en la complétant des précisions apportées dans l'étude ADEME « *Etat des lieux de la valorisation des matériaux issus du traitement des VHU* » (Septembre 2008).

On distinguera, en orange, les déchets non dangereux et en rouge, les déchets dangereux.

Type de déchets	Gisement annuel pour 19 500 VHU/an	Gisement annuel pour 22 000 VHU/an
VHU	17 700 tonnes	20 000 tonnes
Métaux ferreux	10 990 tonnes	12 400 tonnes
Métaux non ferreux	1 100 tonnes	1 200 tonnes
Pneus usagés	440 tonnes	500 tonnes
Plastiques (PP) (tableau de bord, pare-chocs...)	2 100 tonnes	2 400 tonnes
Polyuréthane (mousses ...)	390 tonnes	440 tonnes
Verre	510 tonnes	580 tonnes
Autre (textile, caoutchouc...)	690 tonnes	780 tonnes
Huiles usagées	90 tonnes	100 tonnes
Batteries	250 tonnes	280 tonnes
Liquides divers	20 tonnes	22 tonnes
Déchets explosifs (airbags)	3 900 unités	4 400 unités
Fluides de climatisation	9 tonnes	10 tonnes
Pot catalytique	3 500 unités	4 000 unités

Figure 6 : Estimation qualitative du gisement de VHU

Les métaux représentent, à eux seuls, **plus de 67 %** du poids total des VHU.

Les déchets non dangereux représentent **plus de 91 %**, en poids, du total.

2.3 Le gisement de VHU collectés et valorisés par la filière actuelle

En 2011, trois organisations coexistent dans la gestion actuelle des VHU en Guadeloupe. Ces opérations sont pilotées par différents acteurs :

- Le Conseil Régional de Guadeloupe ;
- Les concessionnaires automobiles de Guadeloupe ;
- Les casses automobiles.

Le paragraphe 3.2, ci-après, présente plus en détail cette organisation et les différents acteurs intervenants. L'objectif de ce point est de fournir une vision globale sur le gisement de VHU traités en Guadeloupe.

2.3.1 Gisement de VHU collectés dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional

Les données fournies par les prestataires de collecte et/ou de traitement des VHU récupérés dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional permettent d'estimer le gisement collecté entre 2008 et 2011.

	2008	2009	2010	2011
Gisement de VHU Conseil Régional	10 700 t	8 600 t (-22%)	8 000 t (-4,3%)	3 700 t ⁴ (- 54 %)

Figure 7 : Evolution du gisement de VHU collecté en Guadeloupe, entre 2008 et 2011, dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional (source : COPAME/AER, cf. annexe 10)

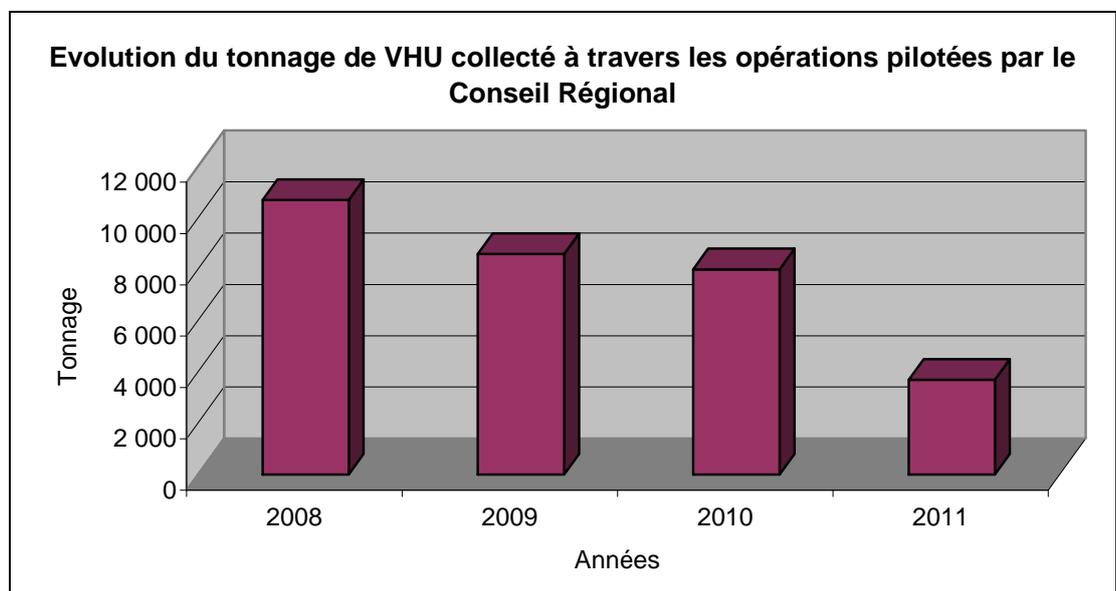


Figure 8 : Graphique présentant l'évolution du gisement de VHU collecté, entre 2008 et 2011, dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional (source : COPAME/AER)

Entre 2008 et 2011, 31 000 tonnes de VHU ont donc été collectées dans le cadre de ces opérations.

⁴ En 2011, la collecte des VHU s'est déroulait entre octobre et décembre.



2.3.2 Gisement de VHU collectés par les concessionnaires

Aucune donnée détaillée ne nous a été fournie par le prestataire opérant, pour le compte des concessionnaires, représentés par le **Groupement des Distributeurs - Concessionnaires Automobiles de Guadeloupe (GDCAG)** (voir les statuts en annexe 11). Les seuls chiffres dont nous disposons sont des chiffres globaux issus d'entretiens.

Ainsi, sur l'année 2010, **3 000 tonnes de VHU** auraient été collectées par cette filière. L'essentiel de ce stock provenait des concessions automobiles membres du CDCAG qui, à travers l'opération de « prime à la casse », ont collecté un nombre très important de véhicules destinés à la destruction.

En 2011, 4 100 tonnes, auraient été collecté par les producteurs.

	2009	2010	2011
Gisement de VHU GDCAG	-	3 000 t	4 100 t

Figure 9 : Evolution du gisement de VHU collecté en Guadeloupe, entre 2009 et 2011, dans le cadre des opérations pilotées par les producteurs (source : SNR-TDA)

La prime à la casse ayant disparu, les VHU collectés en concession ont fortement diminué, passant à **moins de 500 tonnes en 2011** (selon le prestataire).

L'essentiel du gisement collecté en 2011 provient de campagnes de collecte organisées en collaboration avec les communes. Ces opérations participent à la résorption des dépôts sauvages et du stock historique.

2.3.3 Gisement de VHU collectés par les casses automobiles

Aucune donnée n'a pu nous être fournie avec précision sur les gisements de VHU collectés par les casses-automobiles. Six casses automobiles ont été recensées sur le territoire guadeloupéen : trois en Grande-Terre et quatre en Basse-Terre.

Ces établissements recevaient en moyenne, **1 000 à 2 000 véhicules accidentés en 2010 et 2011**. Il s'agit essentiellement de véhicules apportés par les compagnies d'assurance.

Parmi ces véhicules, entre 200 et plus de 1 000, sont destinés à la destruction et envoyés vers les installations agréées pour compactage. Ceux-ci sont considérés comme des VHU, les autres étant vendu en l'état à des garagistes pour réparation et remise en circulation.

On retiendra une moyenne de 500 VHU/an par site, soit 3 000 VHU, soit une estimation moyenne annuelle de **2 700 tonnes**.

2.3.4 Gisement total de VHU collectés en 2010 et 2011

Le gisement total de VHU collecté par la filière en Guadeloupe est donc de :

Acteurs	2010	2011
Gisement de VHU Conseil Régional	8 000 t	3 700 t
GDCAG	3 000 t	4 100 t
Casses auto	2 700 t	2 700 t
TOTAL	13 700 t	10 500 t

Le diagramme ci-dessous représente la proportion des VHU collectés, par acteurs :

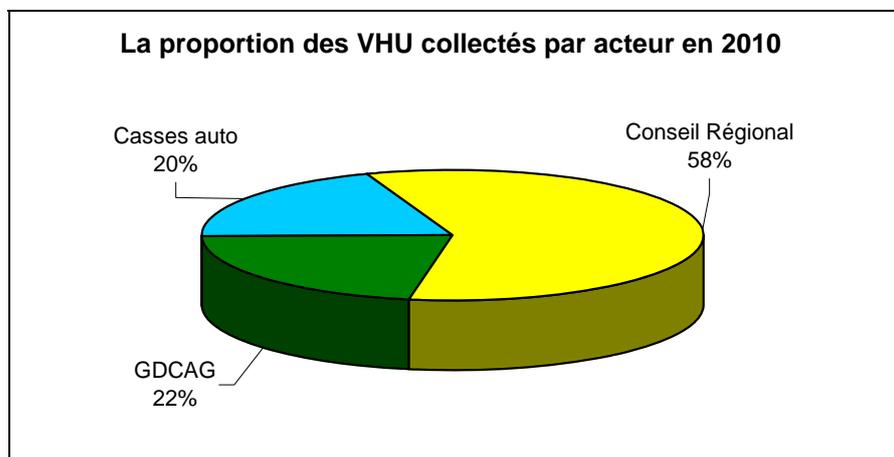


Figure 10 : Proportion des différents collecteurs de VHU en 2010

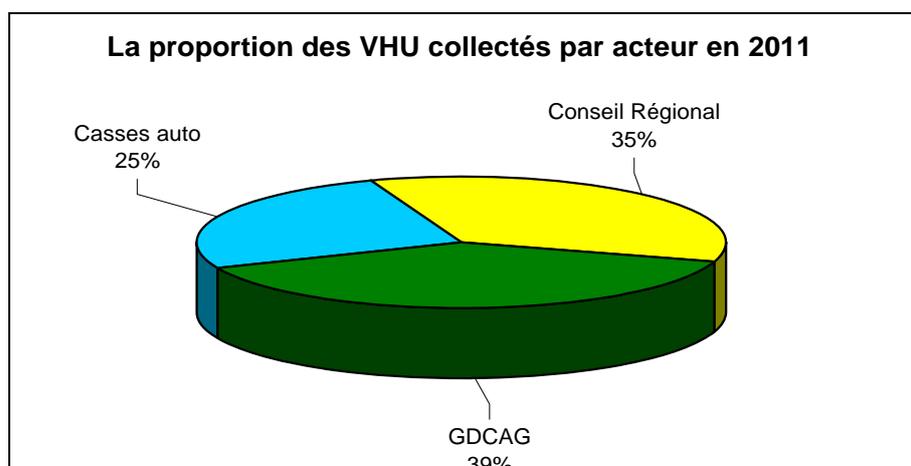


Figure 11 : Proportion des différents collecteurs de VHU en 2011

2.3.5 Origine du gisement collecté en 2010 et 2011

A partir des données fournies et estimées, le gisement de VHU collectés provient des origines suivantes :

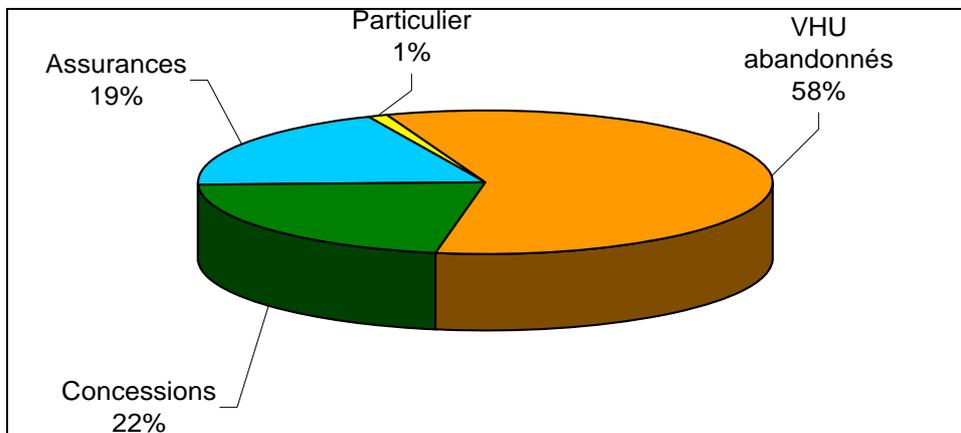


Figure 12 : Origine des VHU pris en charge sur les installations agréées en Guadeloupe en 2010

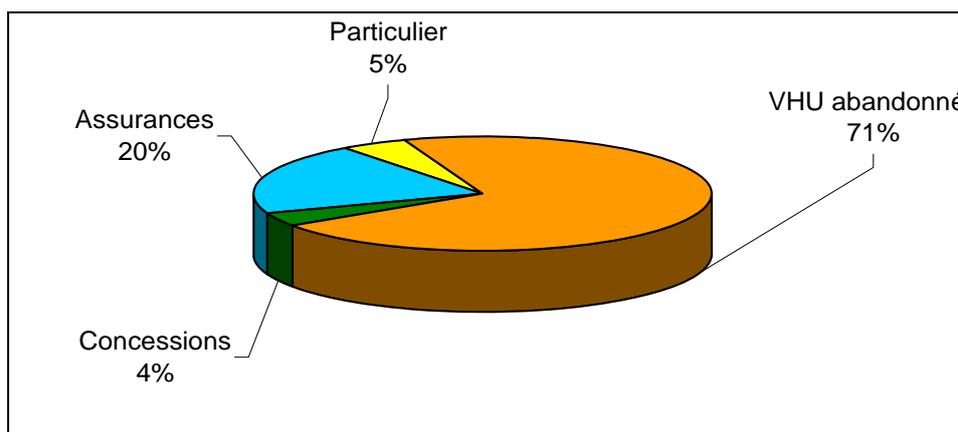


Figure 13 : Origine des VHU pris en charge sur les installations agréées en Guadeloupe en 2011

Les diagrammes ci-avant permettent d'observer les faits suivants :

- Les VHU arrivant sur les installations agréées en Guadeloupe, proviennent à 60 %, d'abandons sur la voie publique ou sur les terrains privés en 2010 ;
- Cette proportion s'élève en 2011 à plus de 70 % du gisement collecté (du fait de l'arrêt de la prime à la casse).
- En 2010, la part provenant des concessionnaires est élevée (22 %), du fait de la prime à la casse. En 2011, cette proportion se situe plus autour de 3 à 4 %.
- La part provenant des particuliers est très faible : entre 1 et 5 %.

Ces proportions ne sont pas représentatives de la moyenne nationale observée en 2008 par l'ADEME, comme le montre le diagramme ci-dessous :

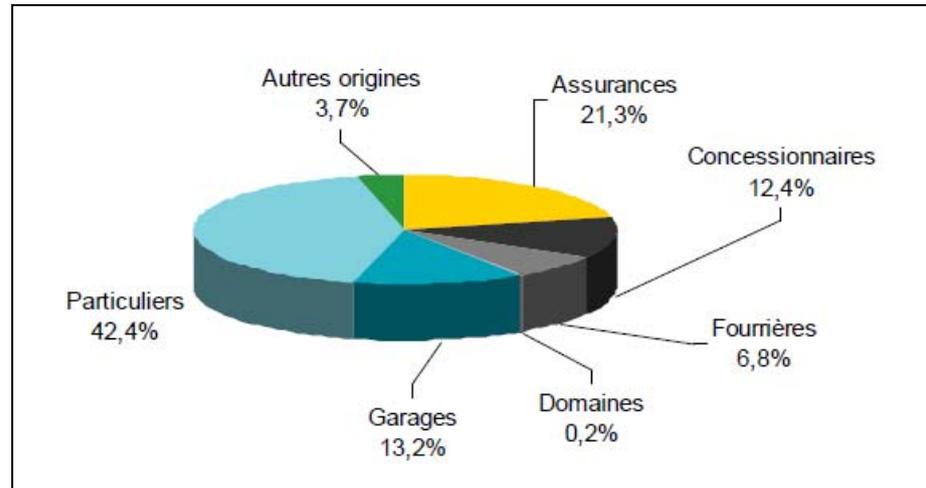


Figure 14 : Origine moyenne des VHU pris en charge sur les centres VHU en France, en 2008 (source : ADEME « Rapport annuel de la filière VHU en France – 2008 »)

Le tableau ci-après permet de mieux mettre en correspondance ces situations :

	Particuliers	Garages	Domaines	Fourrières	Concessions	Assurances	Autres
Moyenne nationale	42,4 %	13,2 %	0,2 %	6,8 %	12,4 %	21,3 %	3,7 %
Guadeloupe 2010	1 %	NC	NC	0%	22 %	19 %	NC
Ecarts	- 41,4 %	NC	NC	- 6,8 %	+ 10 %	- 2,3 %	NC
Guadeloupe 2011	5 %	NC	NC	0%	4%	20 %	NC
Ecarts	- 37,4 %	NC	NC	- 6,8 %	- 8,4 %	- 1,3 %	NC

Figure 15 : Ecarts constatés en Guadeloupe sur l'origine des VHU avec la situation nationale

Il est donc important de noter qu'en moyenne en France, **42 % des VHU proviennent d'apport de particuliers**. Ce chiffre est à associer à la part des fourrières (correspondant essentiellement aux VHU abandonnés) approvisionnant les sites à hauteur de 7 %.

🔗 **Dans le but d'optimiser la filière VHU en Guadeloupe les apports directs des particuliers sur les centres VHU devront fortement être augmentés au profit des abandons.**

2.3.6 Les différentes fractions de déchets générées

A l'issue des opérations de dépollution et de démontage des VHU, différentes fractions de déchets sont générées.

AER qui traite les VHU collectés dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional, a pu fournir des chiffres sur les différentes fractions de déchets obtenues.

Le tableau ci-après, synthétise ces résultats pour l'année 2010 :

Sous-fractions de VHU	Quantités collectées en 2010	Estimation du tonnage (tonnes)	Proportion (%)
Huiles et carburants	13 400 litres	13 tonnes	0,2 %
Liquide de frein, de direction assistée	Quantités négligeables	NE	NE
Batteries	12 tonnes	12 tonnes	0,2 %
Plastiques (pare-chocs)	Quantités non estimées	NE **	NE **
Métaux non ferreux	30 tonnes	30 tonnes	0,4 %
Pots catalytiques	1 000 pots	NE **	NE **
Verre	NE **	NE **	NE **
Pneumatiques	325 t	325 tonnes	4 %
Carcasses compactées	7 500 t	7 500 t	93 %
Déchets divers *	123 tonnes	123 tonnes	1,5 %
TOTAL	-	8 000 t	100 %

Figure 16 : Tableau présentant la répartition des différentes sous-fractions de VHU collectées par la COPAME et prétraitées par AER, en 2010 (Source : AER)

* Les « déchets divers » contiennent les résidus obtenus au compactage des VHU, les déchets divers trouvés dans les VHU (ordures ménagères)

** NE : Non Estimé

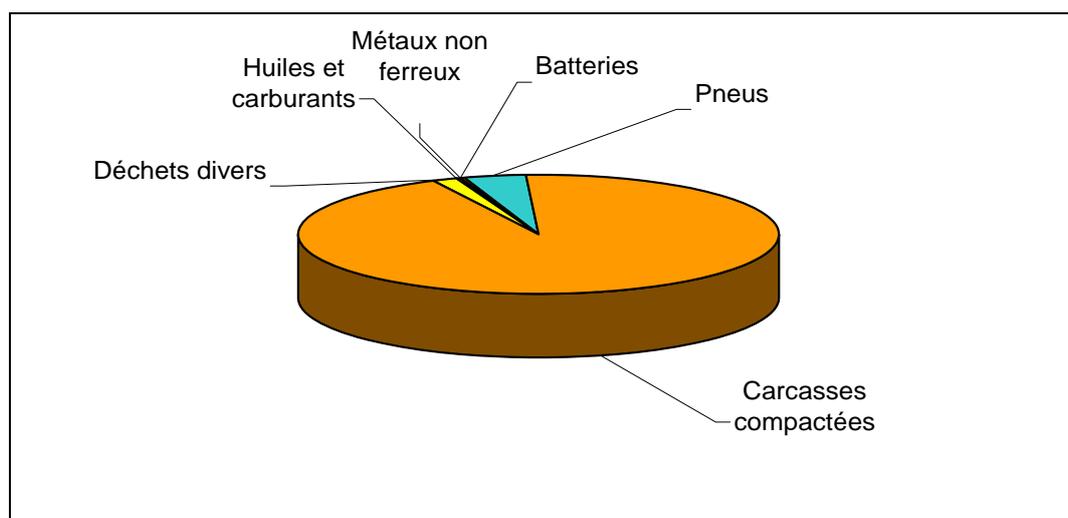


Figure 17 : Graphique présentant la répartition des différentes sous-fractions de VHU collectées par la COPAME et prétraitées par AER, en 2010 (Source : AER)

Pour les autres exploitations, aucun chiffre n'a pu être fourni.

2.3.7 Mesure de la performance de la filière VHU en Guadeloupe

Comme indiqué dans la première partie, la directive européenne 2000/53/CE, fixait des objectifs de valorisation des VHU à atteindre dès 2006. Ces objectifs ont été repris dans le décret 2011-153.

Le tableau ci-dessous synthétise ces objectifs et ceux atteints par la France en 2008 :

	Réglementation	Résultats France 2008	Ecart
Taux de réutilisation et de valorisation	Objectif 2006 : 85 % Objectifs 2015 : 95 %	81,4 %	2006 : - 3,6 % 2015 : - 13,6 %
Taux de réutilisation et de recyclage	Objectif 2006 : 80 % Objectifs 2015 : 85 %	79,9 %	2006 : - 0,1 % 2015 : - 5,1 %

Figure 18 : Objectifs de performance et résultats obtenus par la filière VHU en France en 2008
(Source : ADEME « Synthèse-Automobiles-Données 2009 »)

Au niveau national, les résultats montrent que si le taux de réutilisation et de recyclage est proche de l'objectif réglementaire, l'objectif de réutilisation et de valorisation, quant à lui n'est pas atteint.

En Guadeloupe, l'évaluation de ces performances n'est, à la date de rédaction du rapport, pas réalisable et ce pour deux raisons essentielles :

- Les installations agréées actuelles n'ont pas mis en place un système de suivi suffisamment abouti pour leur permettre de mesurer leurs performances réelles.
- Les taux de valorisation en aval de la Guadeloupe, n'ont pas pu nous être fournis.

La très grande majorité des VHU collectés **sont dans un état de dégradation très avancé** et dépourvus de leurs éléments essentiels (moteur, pots, pneus, batteries...) pouvant faire l'objet d'un démontage et d'une réutilisation, en tant que pièces détachées (cf. photo ci-contre).

Beaucoup d'entre eux sont dépourvus de batteries et ne contiennent souvent plus de fluides (l'huile est le type de fluide le plus collecté par les installations actuelle, les autres représentant un gisement très limité).



Figure 19 : Photo illustrant l'état caractéristique des VHU parvenant sur les installations en Guadeloupe
(Source : ADEME, 2010)

2.4 Le gisement de VHU collecté par collectivité

La donnée permettant de connaître la distribution géographique du gisement de VHU collecté, n'est disponible que pour ceux pris en charge à travers l'opération lancée par le Conseil Régional.

Même si cette donnée n'est donc pas entièrement représentative du gisement de VHU effectivement collectés en Guadeloupe, elle demeure intéressante à visualiser et à interpréter :

Ainsi, la répartition du gisement de VHU collectés dans ce cadre et par collectivité, pour les années 2008, 2009 et 2010 est présentée dans les cartographies ci-dessous :

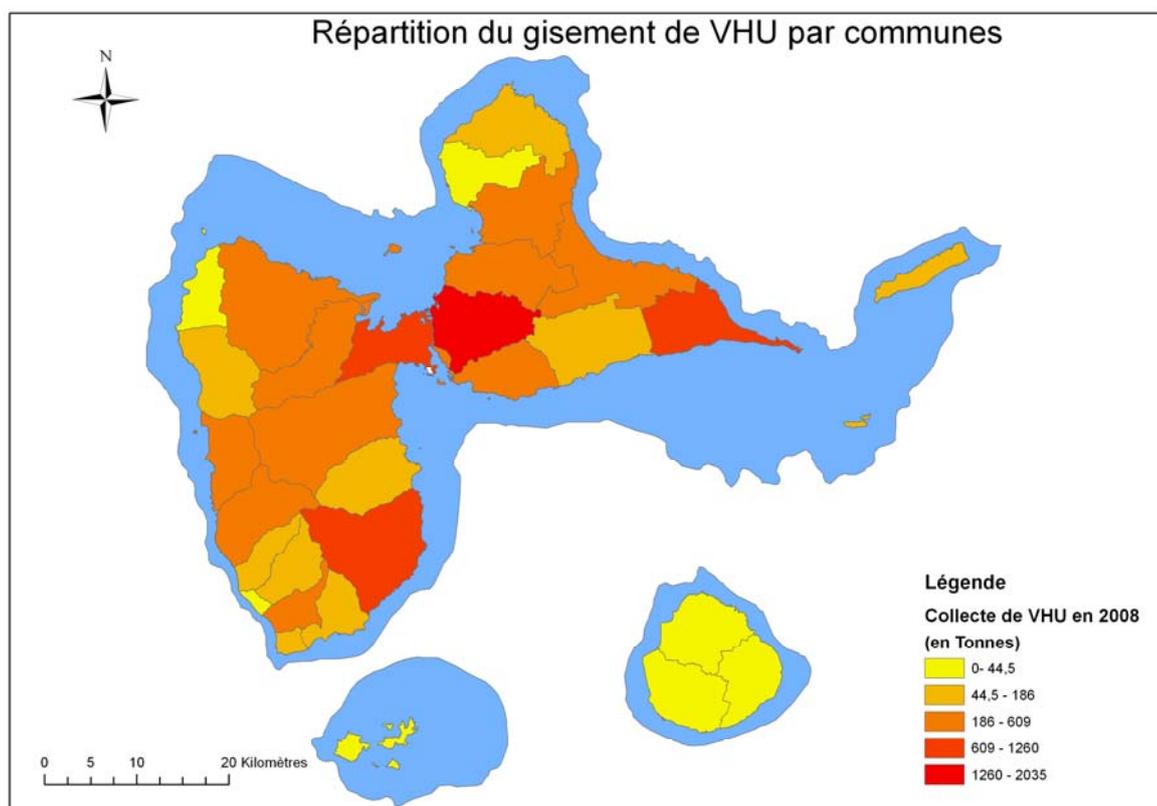


Figure 20 : Répartition du gisement de VHU collecté en 2008 dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional (source : COPAME)

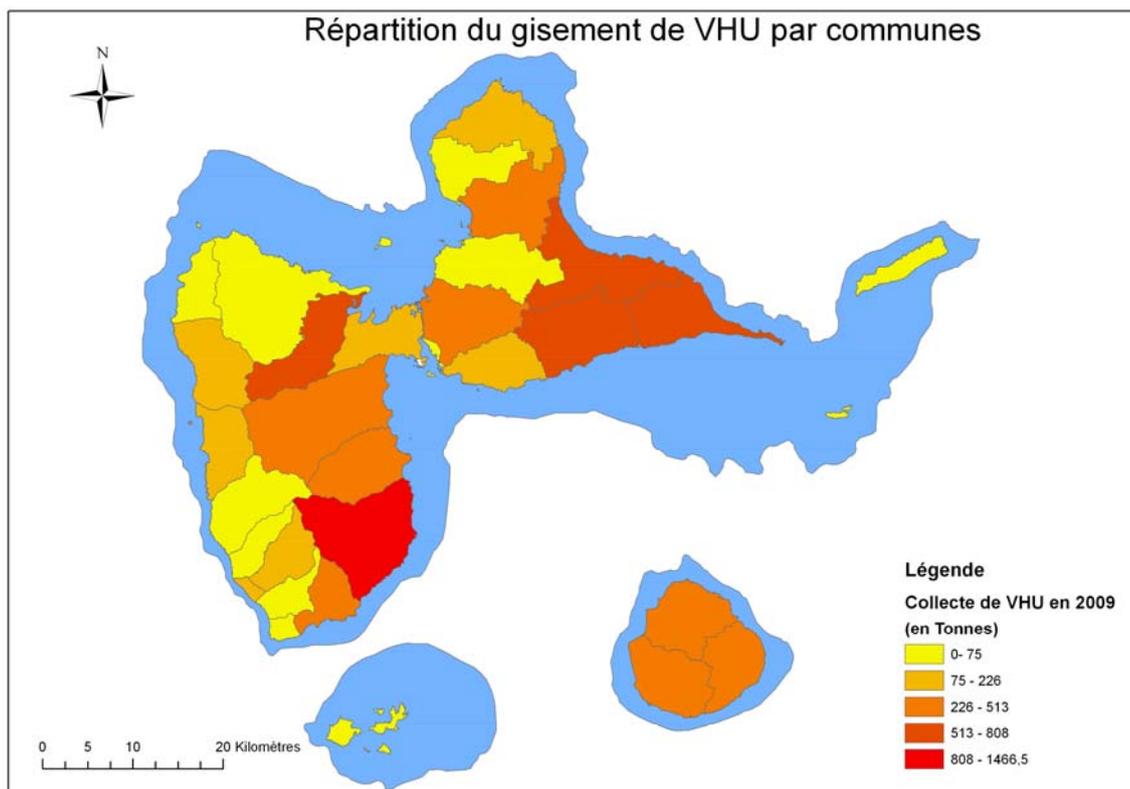


Figure 21 : Répartition du gisement de VHU collecté en 2009 dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional (source : COPAME)

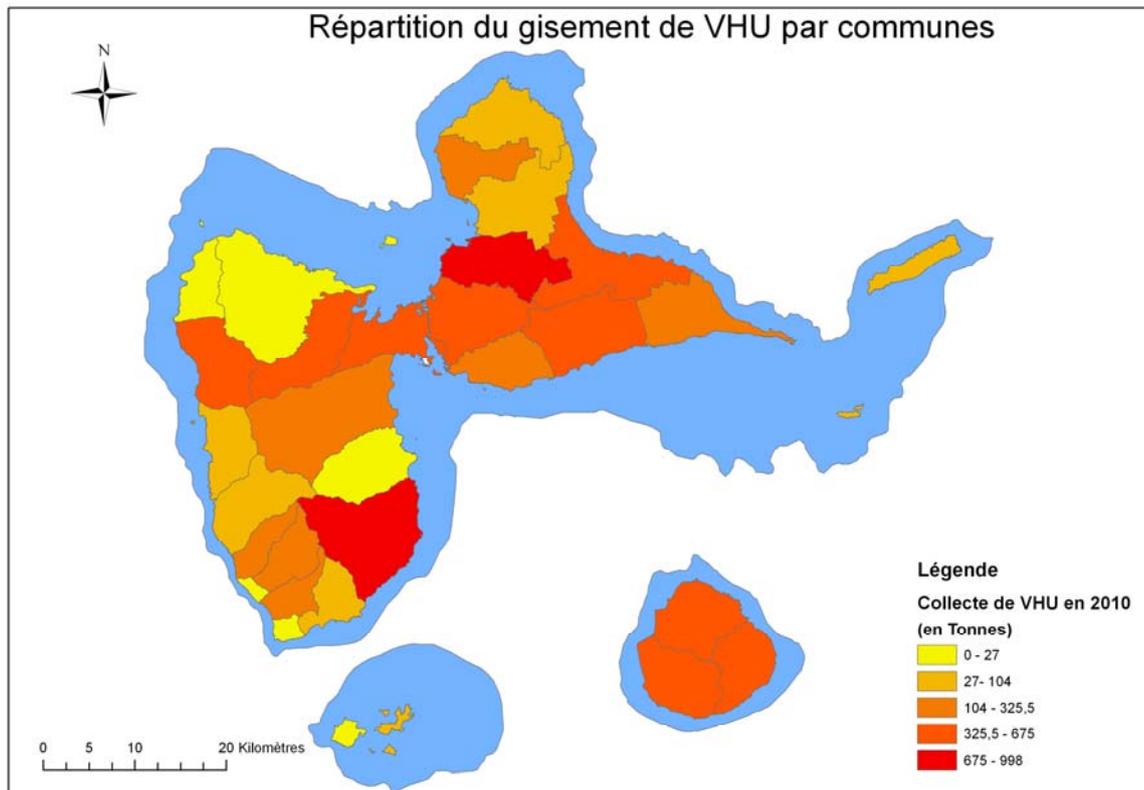


Figure 22 : Répartition du gisement de VHU collecté en 2010 dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional (source : COPAME)

Les opérations pilotées par le Conseil Régional portant essentiellement sur la résorption du stock historique ces cartographies, permettent de visualiser les communes sur lesquelles persiste un stock important.

Néanmoins, sur une période de trois années, l'ensemble des communes de Guadeloupe, ont pu bénéficier de ces opérations d'enlèvement et ainsi voir diminuer la présence de VHU abandonnés sur leur territoire. Toutefois, cette action nécessaire d'un point de vue sanitaire et environnemental, n'est toujours pas satisfaisante. Car ce mode de traitement induit de manière consubstantielle le dépôt sauvage de VHU.

2.5 Gisement de déchets automobiles collectés et valorisés en Guadeloupe

Les déchets de l'automobile sont liés à l'entretien et à la réparation des véhicules et produits par les garages et les ménages. Ils sont constitués **des déchets d'usage** qui se distinguent des VHU qui sont, par définition, dépourvu d'usage.

L'Observatoire National des Déchets de l'Automobile (ONDA) recense **28 déchets différents**, issus de l'activité de commerce, réparation et entretien automobile dont « **20 filières de déchets dangereux et 8 filières de déchets non dangereux**⁵ ».

Ces différents déchets sont présentés dans la figure ci-dessous :

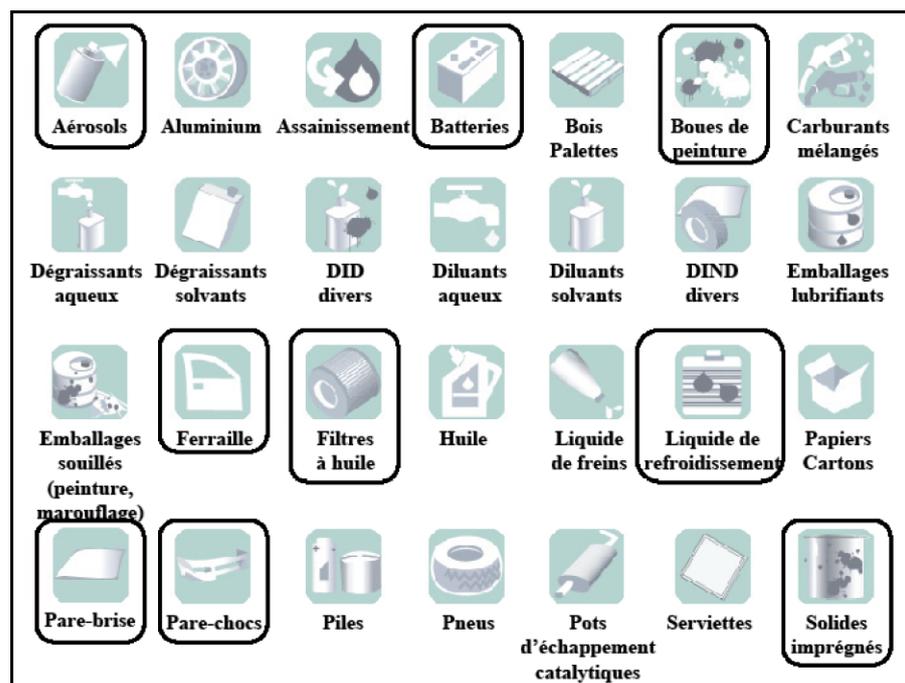


Figure 23 : Les différents types de déchets issus des activités d'entretien des véhicules (source : ONDA)

La frontière entre déchets automobiles « d'usage » et « hors d'usage » se confond. En effet, l'essentiel des déchets issus des opérations de démantèlement des VHU sont identiques à ceux produits lors d'opérations « d'usage ».

Pour la Guadeloupe, il n'existe pas de données disponibles pour l'ensemble de ces fractions. Seuls les gisements de batteries et de pneus usagés collectés font l'objet d'une traçabilité.

⁵ Observatoire National des Déchets de l'Automobile – Rapport d'activité 2009

2.5.1 Gisement de batteries collectées en Guadeloupe

D'après les données fournies par l'association TDA, le gisement de batteries collecté en Guadeloupe, au cours des années 2007, 2008, 2009 et 2010, est le suivant :

	2007	2008	2009	2010
Gisement de batteries collectées	772 t	938 t (+21,5%)	893,5 t (-5%)	1 012 t (+13%)

Figure 24 : Gisement de batteries collecté en Guadeloupe, en 2007, 2008, 2009 et 2010 (Source : TDA)

Si l'on compare le gisement de batteries éliminé, à celui importé sur la même période, on obtient les résultats présentés dans les figures suivantes :

	2007	2008	2009
Gisement de batteries importées	1 279 t	1 571 t	1 106 t
Gisement de batteries collecté	772 t	938 t	893,5 t
Performance de captage	60,4 %	59,7 %	80,8 %

Figure 25 : Performance de collecte des batteries usagées en Guadeloupe entre 2007 et 2009 (source : TDA)

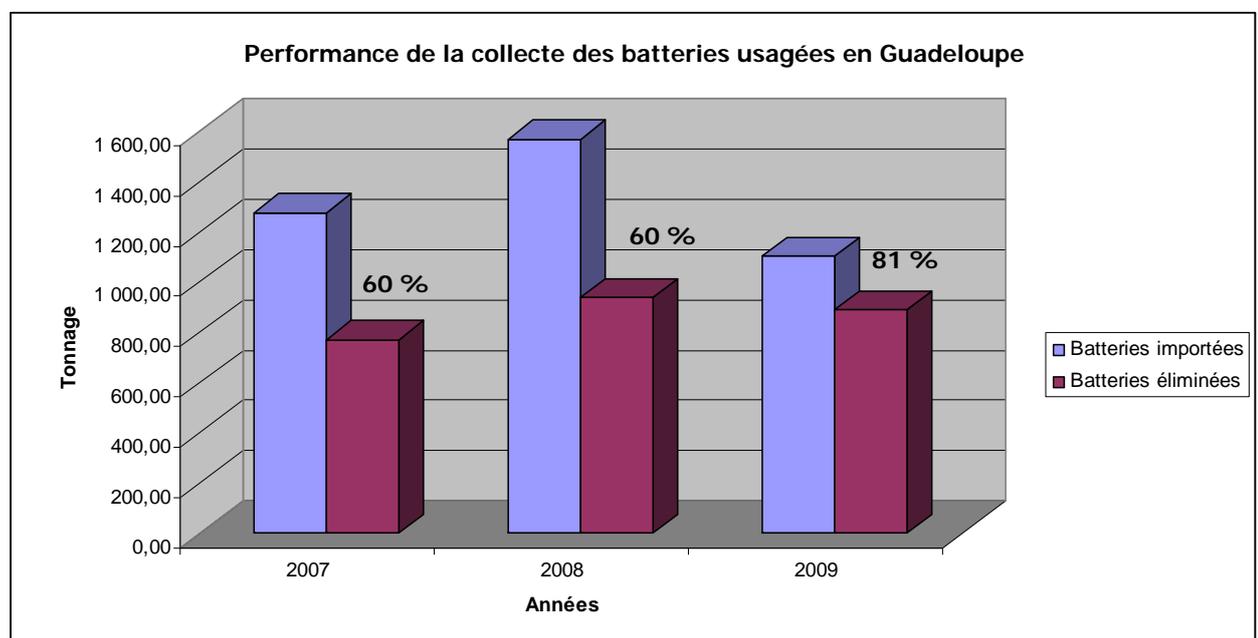


Figure 26 : Graphique présentant une comparaison du gisement de batteries importé, avec celui éliminé selon la filière TDA, en Guadeloupe, au cours des années 2007, 2008, et 2009 (Source : TDA)

En 2009, près de **81 %** du gisement de batteries importées était collecté.

Cette filière présente donc **des taux élevés de performance de captage**, liés à l'organisation mise en place par TDA et à l'intérêt économique des composants des batteries (en particulier le plomb).

2.5.2 Gisement de pneus usagés collectés en Guadeloupe

D'après les données fournies par l'association TDA, le gisement de pneus usagés collecté en Guadeloupe, en 2011, est de **2 900 tonnes**.

Les tonnages de pneus importés n'ont pas pu être fournis.

2.5.3 Gisement d'huiles usagées collectées

Les campagnes de collecte, pilotées par l'ADEME Guadeloupe, ont permis de collecter en 2010 **1 000 tonnes d'huiles usagées, soit 65 % du gisement total** (source : ADEME).

La carte ci-dessous présente la répartition par commune, de ce gisement collecté :

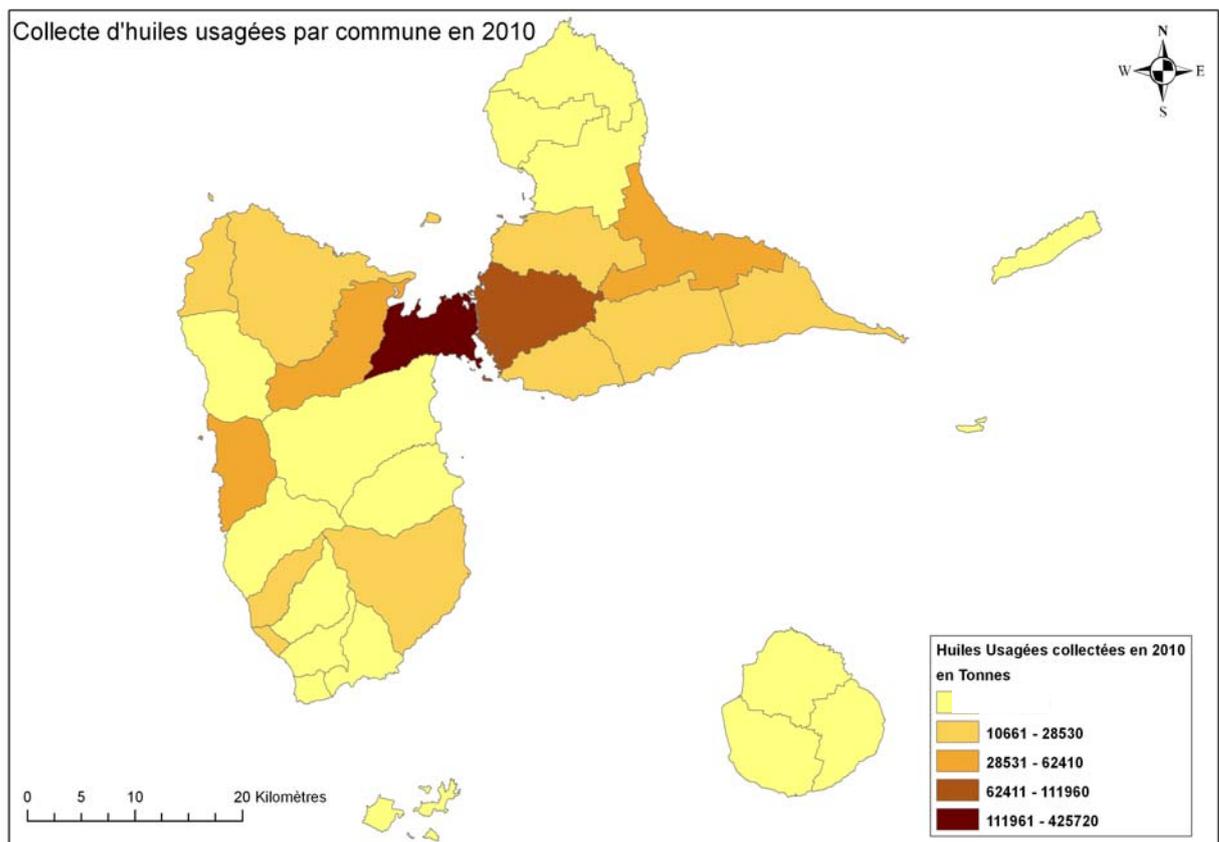


Figure 27 : Répartition du gisement d'huiles usagées collecté en 2010 dans le cadre des opérations pilotées par l'ADEME en Guadeloupe (source : Caraïbes Environnement - 2012)

Cette cartographie constitue un outil graphique intéressant qui permet de visualiser les territoires sur lesquels des améliorations devront être envisagées dans la collecte des huiles usagées.

3 ETAT DES LIEUX DE L'ORGANISATION DE LA FILIERE VHU EN GUADELOUPE

3.1 Une filière qui se structure difficilement

3.1.1 *La filière VHU en Guadeloupe : une intervention forte des institutions publiques*

La Directive 2000/53/CE, demande à ce que les opérateurs économiques (les producteurs, les distributeurs, les collecteurs, les compagnies d'assurances automobiles, les démonteurs, les broyeurs, les récupérateurs, les recycleurs de véhicule...) mettent en place des systèmes de collecte de tous les véhicules hors d'usage.

Elle exclue donc les institutions publiques de cette organisation.

En Guadeloupe, la situation d'urgence environnementale créée par **la multiplication de dépôts sauvages de VHU** sur l'ensemble du territoire, n'a pas pu être résolue par ces opérateurs économiques.

Face à cette crise et à la déficience des acteurs, les institutions publiques se sont mobilisées pour collecter les VHU disséminés dans les milieux naturels.

Depuis 2002, **le Conseil Régional de Guadeloupe** s'est attaqué à la résorption du gisement historique des VHU, en lançant une opération de repérage, recensement, collecte et traitement des VHU.



*Figure 28 : Un exemple de dépôt sauvage de VHU sur une commune guadeloupéenne
(Source : ADEME, 2010)*

La Région a donc lancé un marché pour réaliser les opérations de collecte et de traitement des VHU. Le recensement est réalisé par les communes, qui réalisent l'enlèvement des VHU de leur site initiale et les regroupent en un point sur leur territoire où ils seront collectés par le prestataire de transport (COPAME), avant d'être déposé sur l'installation de traitement agréée (AER).

Le marché de ramassage des VHU conclu par la Région porte sur 8 000 tonnes/an.

Des opérations d'enlèvements ponctuelles ont également été réalisées à l'initiative de la Préfecture de Guadeloupe, particulièrement dans le cadre d'opérations de lutte contre la dengue.

Cette opération a été financée sur une enveloppe spéciale de l'Etat de 30 000 euros allouée aux Antilles pour la lutte anti-vectorielle. Cette opération menée par l'ADEME a permis de collecter plus de 350 VHU sur l'ensemble du département (source : ADEME).

3.1.2 Des difficultés technico-économiques pour les installations

La Guadeloupe étant peu industrialisée, les débouchés locaux pour les produits issus du démantèlement des VHU sont limités.

Ainsi, en dehors des plastiques et des pneumatiques, qui peuvent faire l'objet d'une valorisation locale, l'ensemble des autres déchets doivent être expédiés vers des filières de traitement appropriées en métropole, ce qui se traduit par un surcoût élevé, limitant fortement l'intérêt des industriels pour ces activités.

La rentabilité de la filière VHU est en grande partie, basée sur les cours de l'indice E 40, qui correspond au cours des déchets métalliques.

Les coûts du transfert maritime (dépendant directement du prix du carburant) contribuent également beaucoup dans la rentabilité de la filière.

Le nombre d'acteurs agréés reste donc relativement faible en Guadeloupe (deux installations).

✚ ***En Guadeloupe, le nombre d'installation agréé, rapporté à la surface du territoire, reste deux fois moins important qu'en métropole⁶.***

3.1.3 Une part importante du secteur informel

Dans son étude sur le secteur automobile en Guadeloupe, l'Observatoire Régional Emploi Formation Guadeloupe parvenait à une estimation de 1 300 établissements d'entretien et réparation automobile en Guadeloupe en 2003, avec un effectif d'environ 2 500 personnes. Les fichiers SIRENE indiquaient 806 établissements pour un effectif salarial de 751 personnes. Ces chiffres montrent bien l'importance du secteur informel pour cette activité.

Les activités de récupération informelle de pièces détachées sont intenses et contribuent largement à entretenir la difficulté de structuration de la filière. Les conditions même de stockage des VHU et des pièces détachées dans ces installations ont des conséquences environnementales lourdes.

En effet, les VHU déposés dans ces centres non agréés (informel ou pas) sont démontés au fur et à mesure des besoins du garagiste. De manière générale, ces installations ne disposent pas de moyens suffisants pour limiter les impacts sur l'environnement (plateforme étanche, système de traitement des eaux pluviales...).

Une fois dépourvus d'intérêt, les VHU sont abandonnés et participent indirectement à la création de décharges sauvages, « le déchet appelant le déchet ».

Incomplets, ces VHU ne peuvent être repris gratuitement par les opérateurs économiques, qui aux vues des difficultés technico-économiques présentées plus haut, ne montrent pas d'intérêts à reprendre ces « carcasses ».

✚ ***La mise en place d'une filière pérenne en Guadeloupe passera inévitablement par la formalisation et l'encadrement de la filière.***

⁶ (0,1 unité/100 km² en Guadeloupe contre 0,2 unité/100 km²).



3.1.4 Des abandons de VHU encore peu sanctionnés

En vertu des pouvoirs de police qui lui sont confiés, le Maire est responsable de la salubrité publique sur son territoire.

Lorsque des VHU sont abandonnés, dans le cadre de son pouvoir de police, un maire peut, après avoir avisé le détenteur du VHU des faits qui lui sont reprochés ainsi que des sanctions qu'il encourt, le mettre en demeure d'effectuer les opérations nécessaires au respect de la réglementation. Après mise en demeure, le maire peut assurer d'office l'exécution des travaux nécessaires de dépollution aux frais du responsable.

Cette procédure reste encore peu mise en œuvre par les communes guadeloupéennes : les abandons de VHU ne sont ainsi pas condamnés. De plus, elle n'est pas maîtrisée par l'ensemble des communes de manière équivalente.

Une évolution positive a cependant été observée : plusieurs collectivités ont ainsi entrepris, via leur police municipale, des travaux de recensement, d'identification, de verbalisation puis de mise en demeure des détenteurs de VHU abandonnés.

Par ailleurs, malgré les moyens de reconnaissance disponibles (plaque d'immatriculation, numéro de série du véhicule), l'identification du dernier détenteur du VHU reste parfois difficile (changement de propriétaire parfois non effectuée lors de la vente du véhicule d'occasion).

Enfin, l'absence de fourrière constitue un frein au développement de ces procédures car les communes doivent attendre l'échéance de la mise en demeure avant de pouvoir procéder aux enlèvements.

3.1.5 Des « producteurs » qui se mettent en conformité

En Guadeloupe, les distributeurs et concessionnaires automobiles se sont volontairement constitués en groupement, responsable, en particulier, de la gestion « *des déchets automobiles type VHU*⁷ » à travers **le Groupement des Distributeurs Concessionnaires Automobiles de Guadeloupe** (GDCAG, association loi 1901).

Les « metteurs sur le marché » de véhicules neufs en Guadeloupe, se sont donc regroupés, répondant ainsi au rôle des « producteurs » de VHU, une notion importante dans le cadre des filières à Responsabilité Elargie du Producteur.

Le GDCAG a ainsi mandaté la Société Nouvelle de Récupération (cf. page 39), pour répondre à ses obligations réglementaires (vis-à-vis de l'arrêté du 27 juin 2011).

Les actions entreprises par l'association (cf. paragraphe 3.2 ci-après) vont même au-delà de ces obligations : les metteurs sur le marché acceptent de reprendre gratuitement les VHU même incomplets et financent une partie de la collecte des VHU abandonnés.

Pourtant, le constat de la situation actuelle en matière de VHU révèle une déficience dans cette organisation qui n'a pas permis d'enrayer **le problème des dépôts sauvages**.

⁷ Source : Statuts du GDCAG, Article 4.



3.2 L'organisation actuelle de la collecte des VHU

3.2.1 Les différents prestataires

En Guadeloupe, plusieurs prestataires participent à la collecte des VHU sur le territoire. Deux intervenants y contribuent directement. Il s'agit de :

- **La Coopérative des Professionnels de l'Automobile, des traitements des Métaux et de l'Environnement (COPAME)** : attributaire du marché de collecte des VHU lancé par la Région Guadeloupe. Elle collecte puis transporte les VHU jusqu'à l'installation de traitement agréée, AER, prestataire de la Région (cf. paragraphe 3.3). Les VHU collectés par la COPAME, sont en grande majorité issus du **stock historique**, dispersés « dans la nature » et dans des garages et casses automobiles exerçant, le plus souvent, sans autorisation préfectorale.
- **La Société Nouvelle de Récupération (SNR)** : a signé un partenariat avec le Groupement des Distributeurs Concessionnaires Automobiles de la Guadeloupe (CDCAG). Elle assure la collecte des VHU au sein des concessions et garages membres du groupement, soit 11 adhérents. En partenariat avec le CDCAG, SNR réalise également des campagnes de collecte gratuites sur certaines collectivités de Guadeloupe. Les VHU sont ensuite dirigés vers le site de SNR.
- **D'autres acteurs participent de manière moins directe à la collecte des VHU.** Il s'agit des casses-automobiles, des assureurs ou encore des garages automobiles.

3.2.2 La Coopérative des Professionnels de l'Automobile, des traitements des Métaux et de l'Environnement (COPAME)

La COPAME, située à Capesterre-Belle-Eau, est une entreprise spécialisée dans le domaine de la **collecte de déchets métalliques** (VHU, ferrailles, D3E, ...) et dans le **traitement des friches industrielles**, qui induit des travaux de découpe lourds (découpe au chalumeau, au plasma...). Elle assure également des prestations variées dans le domaine du BTP.

Elle réunit, sous forme de coopérative, l'ensemble des petits transporteurs de Guadeloupe, ce qui lui permet ainsi de couvrir par ses services, 70% du territoire guadeloupéen (y compris les îles du sud).

La fiche technique en annexe 12, présente les capacités de ce prestataire.

Schéma d'organisation mis en place :

La collecte des VHU se décompose en trois étapes essentielles, la Région y jouant un rôle central :

- **Les communes** collectent sur leur territoire les VHU disséminés et les rassemblent en un point de regroupement. Elles émettent alors une demande d'enlèvement à la Région.
- **La Région** centralise les demandes d'enlèvement et planifie le calendrier de collecte de la COPAME.
- **La COPAME**, avant chaque enlèvement, informe les services techniques des communes concernées, du jour de la collecte. Elle prend alors mieux connaissance du site d'enlèvement désigné et stock de VHU à enlever.

Ce qui lui permet de dimensionner les moyens matériels et humains nécessaires à la réalisation de cette prestation. Les VHU collectés sont ensuite dirigés vers la plateforme de traitement au Lamentin (AER).

Le synoptique ci-dessous synthétise cette organisation :

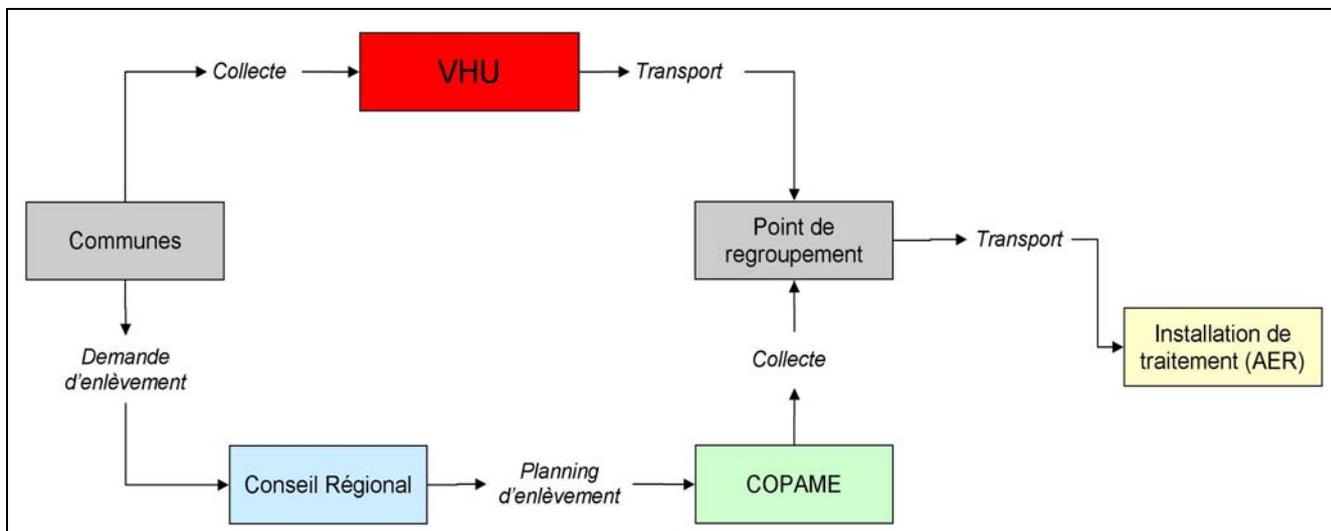


Figure 29 : Synoptique schématique de l'organisation de la collecte des VHU dans le cadre des opérations pilotées par le Conseil Régional

La durée de stockage des VHU sur ces points de regroupement se retrouve ainsi allongée, avec pour conséquence des impacts environnementaux directs (pollution des sols, des eaux et dégradation des paysages) et la création de dépôts sauvages. En effet, les lieux de stockage des VHU sur les communes ne sont ni clôturés, ni gardiennés, laissant libre cours aux dépôts en tout genre et au chiffonnage. Cette organisation, définie dans « l'urgence », n'a pas vocation à être pérennisée.

Des améliorations pourraient toutefois être envisagées dans le cadre du marché actuel :

- **Formalisation des demandes d'enlèvement** : un formulaire de demande d'enlèvement (sur la base du formulaire DEEE) pourrait être fourni aux collectivités. Il permettrait de rassembler l'ensemble des informations nécessaires : *identification de la commune demandeuse, localisation du site d'enlèvement, nombre de VHU, coordonnées du référent dans la collectivité...* Ce formulaire serait alors envoyé **par mail ou fax** au service dédié du Conseil Régional qui le fera suivre au prestataire de transport.
- **Définition d'un seuil d'enlèvement** : dans le but d'optimiser les prestations de transport, un seuil minimum de VHU devrait être défini afin de déclencher la procédure d'enlèvement. La COPAME a défini **un seuil de 24 VHU**. Ce nombre pourrait être conservé et diffusé aux collectivités.
- **Amélioration des conditions de regroupement dans les communes** : il est nécessaire que les points de regroupements communaux soient clôturés et gardiennés. Ils devront également disposer d'une plateforme étanche et d'un système de collecte et traitement des eaux ayant ruisselées sur le site. Dans le but de rechercher une synergie, ces points de regroupement pourraient être intégrés aux points de collecte des D3E.

Comme indiqué dans la partie réglementaire du présent rapport, l'activité de stockage des VHU est soumise à la réglementation ICPE. Si cette organisation était amenée à être pérennisée, ces sites de regroupement **devront se conformer** à cette nomenclature.

Le cas des îles du Sud :

La collecte des VHU dans les îles du Sud par la COPAME suit la même organisation. La principale différence réside dans la nécessité d'un transfert maritime, ces îles ne disposant d'aucune installation de traitement des VHU.

Cependant, les difficultés et défauts constatés plus haut y sont exacerbés :

- Enlèvements irréguliers et non maîtrisés ;
- Des VHU concentrés en grand nombre, induisant une intensification de la capacité polluante du stock ;
- Des points de regroupement non contrôlés évoluant en dépôts sauvages (*cf. photo ci-contre*).



Figure 30 : Photo présentant le stock de VHU regroupé sur l'île de Marie-Galante
(Source : Caraïbes Environnement)

3.2.3 La Société Nouvelle de Récupération (SNR)

SNR, localisée à Baie-Mahault, au sein la zone industrielle de Jarry, est une entreprise spécialisée dans la collecte et le traitement de déchets métalliques, électriques, électroniques, électroménagers, et VHU.

Elle exerce également une activité de négoce et courtage de métaux et assure le regroupement et le transit de batteries hors d'usage. La fiche technique en annexe 11, présente les capacités de ce prestataire.

SNR est le prestataire désigné par le Groupement des Distributeurs et Concessionnaires Automobiles de Guadeloupe (GCCAG) pour assurer la collecte et le traitement des VHU en Guadeloupe. En collaboration avec les concessionnaires, SNR a mis en place deux modes de collecte :

- **VHU collectés au sein des concessions** : les concessions qui ont collecté des VHU dans leurs locaux émettent une demande d'enlèvement. Les VHU sont collectés par SNR « en l'état » puis transportés vers l'installation à Jarry.

Ces VHU possèdent un **pouvoir de valorisation à part entière**. En effet, compte tenu de leur provenance (concessions et garages autorisés), ces derniers sont généralement collectés « entiers », c'est-à-dire comportant l'ensemble des composants à valeur marchande.

- **VHU collectés dans les collectivités** : comme indiqué précédemment, le GDCAG participe financièrement à l'enlèvement de VHU regroupés par les collectivités. SNR réalise ces prestations.

Sur ce stock, SNR utilise un compacteur mobile afin d'optimiser le transport. Après avoir retiré les pneus et les batteries, SNR procède à la compaction du VHU.



*Figure 31 : Photos illustrant l'unité mobile de compactage des VHU de la SNR
(Source : CARAIBES ENVIRONNEMENT)*

La presse utilisée dispose d'un système de récupération des fluides contenus dans le VHU. Les fluides sont recueillis en mélange en fût étanche. Par ailleurs, afin de limiter les infiltrations de substances dangereuses dans le sol lors de ces opérations, SNR dispose au sol, un film « polyane » et place les VHU compactés sur palette. Les « cubes » sont alors transportés vers l'installation à Jarry, où ils seront conditionnés en container en l'état.

A noter que cette utilisation d'un compacteur mobile n'est pas conforme à la réglementation. Elle n'est en effet pas conforme au cahier des charges pour l'exploitation d'un centre VHU.

3.2.4 Les casses automobiles et sociétés de dépannage

Comme indiqué précédemment, **les casses automobiles** participent également à la collecte des VHU sur le territoire. Ces VHU sont pour l'essentiel des véhicules accidentés, acheminés sur ces installations par des sociétés de dépannage, elles-mêmes diligentées par les compagnies d'assurance auxquelles avaient souscrits le propriétaire du véhicule.

Les compagnies d'assurance passent des conventions avec ces établissements pour formaliser leur partenariat.

Ces installations peuvent également être classifiées sous l'appellation **d'épavistes** (terme plus fréquemment utilisé dans le domaine des assurances).

Six casses automobiles ont été recensées sur le territoire « continental » de Guadeloupe.

Grande-Terre	Basse-Terre
Loca Auto Casse « Pages » - Les Abymes	Auto-casse « Jarry » - Baie-Mahault
Auto-Casse + « Boisripeaux » - Les Abymes	Auto Leader « Jarry » - Baie-Mahault
	Gombo « ZAC de Valkanaers » - Gourbeyre
	Patrice Facorat « Plessis Blanchet » - Baillif

Figure 32 : Tableau recensant les casses-automobiles de Guadeloupe

A noter qu'aucune « casse-auto » n'est référencée dans les îles du Sud.

Les VHU collectés par ces installations font l'objet d'une récupération des pièces d'occasion et d'une dépollution plus ou moins avancées (retrait des fluides et batteries). Les pièces détachées ne sont actuellement pas répertoriés et aucune traçabilité n'est assurée.

Les VHU sont ensuite acheminés vers AER ou SNR pour compactage.

Cette organisation n'est **toutefois pas conforme avec la réglementation**, qui précise que les détenteurs de VHU (les assureurs compris) ont l'obligation de remettre leur VHU à **un centre VHU agréé : aucune des sept casses-auto ne dispose d'agrément pour ces activités.**

De manière générale en effet, les conditions de stockage des VHU et des fluides dangereux mises en place dans ces installations, ne sont pas conformes avec la réglementation relative aux ICPE.

L'inspection des installations classées de Guadeloupe a ainsi pris plusieurs arrêtés mettant ces casses en demeure. Certaines ont entamé des démarches de mise en conformité.

3.2.5 Les garages indépendants

Les garages indépendants constituent un acteur central et représentatif du système actuel de la « collecte » des VHU en Guadeloupe.

Leur nombre élevé (1 300 établissements en Guadeloupe selon l'Observatoire Régional Emploi Formation Guadeloupe) et leur densité sur le territoire, leur confèrent un rôle « de service de proximité ».

Les particuliers sont ainsi plus facilement amenés à céder, voir abandonner, leur VHU à ces garages « de quartier », qu'à une structure plus éloignée, qu'ils n'identifient par ailleurs pas.

De plus, les garagistes peuvent, dans certains cas, proposer aux propriétaires de leur **rémunérer leur VHU**, afin d'y récupérer des pièces d'occasion recherchées, ce qui rentre en concurrence directe avec le fonctionnement d'un centre VHU (qui propose la reprise gratuite). Une fois dépourvus de leurs pièces et éléments valorisables, ces VHU sont fréquemment abandonnés sur la voie publique ou laissés sur un terrain privé, voisin de l'établissement.

Les garagistes relèvent également des abandons de VHU par les particuliers qui, parfois, ne peuvent supporter les frais de remise en état de leurs véhicules.



Figure 33 : Photo illustrant un dépôt de VHU près d'un garage automobile en Guadeloupe
(Source : ADEME)

Ces installations ne sont, pour la grande majorité, pas conformes avec la réglementation relatives aux ICPE. Elles ne disposent pour la plupart d'aucun dispositif pour le stockage des VHU et des déchets dangereux.

Il doit cependant être noté une certaine amélioration des conditions de collecte des déchets automobiles dans ces garages, où un tri sélectif est de plus en plus pratiqué : huiles, pneus, batteries sont collectés et dirigés vers les filières de traitement agréées.

Mais les conditions dans lesquelles sont stockés ces déchets restent à améliorer : *conditionnement en contenant étanche, pas de mélange de déchets dangereux, sur rétention, à l'abri des intempéries...*



3.2.6 Les fourrières

A noter qu'en 2011, **il n'existe pas de fourrière agréée en Guadeloupe**. Et ce malgré un appel à candidature lancé par la Préfecture de Guadeloupe en juillet 2010.

Une entreprise, « DRA Laurent » (société de remorquage) avait répondu à cet appel à projet, mais ne souhaite pas continuer cette activité, aux vues des difficultés qu'elle rencontre :

- Difficultés pour se mettre en conformité ;
- Foncier nécessaire important ;
- Perception lente des montants dus (procédure administrative longue...).

Les fourrières constituent pourtant, un « équipement » essentiel dans le but d'améliorer la gestion des VHU sur un territoire. En effet, elles permettent aux services municipaux d'y rassembler des véhicules abandonnés sur la voie publique et de sanctionner les propriétaires qui auraient abandonné leurs véhicules sur le domaine public.

Comme le précise l'article L 325-1 du Code de la Route, « *sont réputés abandonnés les véhicules laissés en fourrière à l'expiration d'un délai de trente jours à compter de la mise en demeure faite au propriétaire d'avoir à retirer son véhicule (...). Les frais d'enlèvement, de garde en fourrière, d'expertise et de vente ou de destruction du véhicule sont à la charge du propriétaire* ».

↳ **Une optimisation de la filière VHU en Guadeloupe passera nécessairement par la constitution d'un « réseau » de fourrières agréées.**

3.3 L'organisation actuelle de la collecte des déchets de l'automobile : l'association Traitement des Déchets Automobiles (TDA)

L'éco-organisme « Traitement des Déchets Automobiles » (TDA), est chargé en Guadeloupe de l'organisation et du financement des filières « Batteries » et « Pneumatiques ».

Cet éco-organisme a volontairement été créée à l'initiative des importateurs de ces matériaux, en 1994.

Ainsi, sur la base des cotisations de ses adhérents (24 pour les batteries et 73 pour les pneumatiques en 2009), la collecte de ces déchets est assurée comme suit (voir la liste des adhérents à TDA en annexe 13).

3.3.1 La collecte des batteries

Des bacs de collecte sont mis à disposition gratuitement par TDA, sur le territoire guadeloupéen, dans des stations-service, des déchèteries, des centres automobiles qui vendent des batteries et dans certains garages (voir la liste des bacs de collecte de batteries en annexe 14).

Les batteries ainsi récupérées sont ensuite collectées par la société SNR, qui se charge du conditionnement de ces dernières (mise en caisses puis empotage) et de leur export vers l'installation de traitement des batteries de « Guy Dauphin Environnement » (GDE) en métropole.

L'empotage des batteries hors d'usage dans un conteneur maritime se fait directement sur la plateforme de SNR, après remise d'un rapport de l'expert aux avaries et matières

dangereuses de la compagnie maritime, qui vérifie la conformité du chargement par rapport aux normes ONU en vigueur pour ce type d'activité.

Pour ce qui est des batteries issues du démantèlement des VHU opéré par AER, ces dernières sont expédiées directement en métropole, sur l'installation de traitement des batteries de GDE. Elles ne passent donc pas par le point de regroupement SNR.

Ainsi, en 2009, ce sont environ 1 106 tonnes de batteries qui ont été expédiées sur l'installation de traitement de GDE, soit près de 81% des batteries importées en Guadeloupe, par les membres de TDA.

Ces performances révèlent un niveau satisfaisant de collecte des batteries.



Figure 34 : Photos illustrant les bacs à batteries regroupées sur le site de SNR
(Source : Caraïbes Environnement)

Toutefois, un certain nombre d'importateurs de batteries ne sont pas membres de l'association TDA, et ne participent donc pas au fonctionnement de la filière.

Des efforts devront donc être produits à ce niveau, afin d'augmenter le nombre d'adhérents à TDA, en sensibilisant les importateurs de batteries sur leurs obligations réglementaires.

3.3.2 La collecte des déchets de pneumatiques

TDA joue également le rôle de l'éco-organisme chargé d'organiser la collecte et le traitement des déchets de pneumatiques sur le territoire guadeloupéen. Ses prérogatives ne concernent néanmoins que la fraction de ses adhérents, soit l'équivalent de 70 % du gisement de pneus mis sur le marché.

Les déchets de pneumatiques sont essentiellement collectés par les distributeurs (centre de montage de pneus, garagistes), dans le cadre de la reprise « un pour un ».

Le transport vers l'installation de traitement est à la charge du détenteur. **Ce qui n'est pas conforme avec l'article R. 543-144 du Code de l'Environnement** qui précise que « *les producteurs sont tenus de collecter ou de faire collecter, chaque année, à leurs frais (...) les déchets de pneumatiques que les distributeurs ou détenteurs tiennent à leur disposition* ».

A noter que ces obligations valent également pour les déchets de pneumatiques collectés par les centres VHU agréés (décret n°2011-153).



Les adhérents à TDA bénéficient **d'une gratuité de traitement**, contrairement au non adhérents, à qui ECODEC (installation qui traite les déchets de pneumatiques) facture cette prestation à la tonne entrante.

A titre indicatif, les coûts de traitement appliqués par ECODEC en 2010 sont les suivants :

- 100 € H.T. la tonne, pour les pneumatiques des véhicules légers,
- 380 € H.T. la tonne, pour les pneumatiques des engins de travaux publics et engins agricoles.

Ces coûts peuvent être à l'origine de mauvaises pratiques et semblent contribuer à limiter la mise en place de collecte sélective des pneus, au sein des déchèteries communales.

Dans une optique d'amélioration de la filière, tout comme les batteries, l'ensemble des importateurs de pneumatiques en Guadeloupe devrait adhérer à TDA afin d'être en mesure de répondre à leurs obligations. Par ailleurs, TDA devrait prendre en charge la collecte des déchets de pneumatiques collectés par ses adhérents.

3.3.3 *La collecte des huiles usagées et autres fluides dangereux*

L'intégralité des huiles usagées extraites des VHU sont collectées par la SARP CARAIBES. SARP CARAIBES est une filiale de SONOLUB, elle-même filiale à 50-50 de SARP Industrie et de SARP, toutes deux sociétés du groupe VEOLIA.

Elle est implantée sur la zone industrielle de la Jaula au Lamentin, sur laquelle elle est autorisée par arrêté préfectoral (cf. annexe 15), à exploiter une installation de :

- **Collecte et transit de déchets dangereux** : quantités maximales admissibles sur site : 1 500 T/an de déchets dangereux. Elle ne reçoit cependant, ni DASRI, ni explosif, ni déchets radioactifs (cf. arrêté d'exploitation) ;
- **Collecte, traitement et valorisation d'huiles usagées**, quantités maximales admissibles sur site : 10 000 T/an de déchets pétroliers. SARP CARAIBES est d'ailleurs le seul collecteur d'huiles et hydrocarbures agréé en Guadeloupe.

La SARP CARAIBES réalise donc la collecte et le transit des déchets d'hydrocarbures collectés sur l'ensemble du territoire guadeloupéen (îles du sud comprises).

Elle intervient principalement dans les stations services, ainsi que dans les déchèteries disposant d'un point d'apport volontaire⁸. Elle intervient également ponctuellement dans certaines entreprises productrices d'huiles usagées (sucreries, distilleries, citernes de yachts...).

SARP CARAIBES récupère donc les huiles usées collectées et les liquides retirés des VHU, lors de la phase de dépollution réalisée sur les sites d'AER et de SNR. Elle se charge ensuite de leur regroupement sur sa plateforme, puis de leur conditionnement pour export en métropole.

⁸ En 2010 : Les déchèteries de Deshaies, du Moule, de la Gabarre, de Petit-Pérou, de Saint-François

La collecte et le traitement des huiles usagées est gratuite, contrairement aux autres fluides. Le coût pratiqué par SARP pour ces déchets est de 1.54 €/kg (coût proposé pour une présentation en fût de 200L). Ces coûts comprennent la collecte et le traitement (traitement en Unité de Valorisation Energétique de Déchets Dangereux).

SARP CARAIBES dispose des **moyens** suivants, lui permettant de mener à bien ses diverses prestations :

- 1 camion ADR pour la collecte des huiles usagées ;
- 2 camions de pompage (26 tonnes et 19 tonnes) pour les travaux pétroliers ;
- 2 camions de 10 tonnes pour la collecte des déchets dangereux en vrac ;
- 3 cuves destinées au stockage intermédiaire des huiles usagées et déchets d'hydrocarbures collectés.



Figure 35 : Photos illustrant le matériel dont dispose l'installation d'e SARP CARAIBES – 1. Camion – 2. 3 cuves de stockage (Source : CARAIBES ENVIRONNEMENT)

3.4 L'organisation actuelle du traitement des VHU

Les VHU collectés sont dirigés vers deux installations agréées de regroupement / prétraitement :

- AER, pour ceux collectés par la COPAME ;
- SNR, pour ceux collectés par SNR.

3.4.1 Antilles Environnement Recyclage (AER)

Présentation d'AER :

La société AER est implantée sur la zone industrielle de la Jaula au Lamentin.

Sur le site sont autorisées les activités suivantes :

- Regroupement, transit, tri et cisailage de déchets métalliques ;
- Broyage de VHU ;
- Regroupement, tri, transit et désassemblage de déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) : AER est la seule structure agréée par les éco-organismes (ECOLOGIC et ECO-SYSTEMES) et le 1^{er} opérateur dans les DOM pour ces déchets.
- Regroupement et traitement d'emballages ménagers en verre provenant de centre de tri. AER est le seul prestataire local agréé par ECO-EMBALLAGE pour ce type déchets.

La société AER dispose des **autorisations et agréments** suivants (cf. annexe 16) :

Arrêté d'autorisation d'exploiter	Capacité de traitement	Agrément
N°2009-1815 bis AD/1/4	16 000 t/an	PR 971 00001 B

Figure 36 : Les autorisations et agréments d'AER (source : Préfecture de Guadeloupe)

🔗 **AER dispose d'un agrément « Broyeur agréé ».**

Le traitement des VHU sur le site d'AER :

AER reçoit très peu de VHU provenant d'apport direct de particuliers (comme indiqué plus haut, autour de 1 %). Elle applique toutefois la reprise gratuite.

Pour **l'activité VHU**, AER réalise sur son site les opérations de traitement suivantes et dans cet ordre :

- Dépollution / démontage des VHU ;
- Compactage ;
- Mise en container et export vers un broyeur agréé ;
- Traitement des déchets extraits de la phase « dépollution / démontage ».

La phase « dépollution / démontage » des VHU :

Cette étape consiste dans les actions suivantes :

- Retrait des batteries et stockage temporaire en vue de leur traitement ;
- Démontage des pare-chocs plastiques et des pneumatiques et stockage temporaire en vue de leur traitement ;

- Vidange et stockage des huiles, liquides de freins, liquides de refroidissement et de lave-glaces, carburants et tous liquides polluants pouvant être présents dans les VHU ;
- Mise en sécurité des véhicules avant traitement (neutralisation des réservoirs de GPL, air bag...).



*Figure 37 : Photos illustrant les étapes de dépollution des VHU effectuées sur le site d'AER :
1. Stockage des pare-chocs – 2. Démontage des pneumatiques – 3. Vidange des liquides polluants –
4. Stockage des batteries (Source : AER et CARAIBES ENVIRONNEMENT)*

Compte tenu de l'état des VHU apportés sur le site d'AER, cette étape de dépollution ne permet pas de récupérer un gisement important de sous-produits.

AER ne réalise pas (essentiellement du fait de l'état des VHU) **de démontage en vue de la réutilisation des pièces détachées**. Les pièces extraites font l'objet d'un recyclage matière, mais pas d'une réutilisation.

La phase « compactage » et mise en container des VHU :

La phase « **compactage** » consiste en la réduction du volume des VHU.

En effet, une fois dépollués, AER compacte les VHU à l'aide d'une presse hydraulique. Les balles obtenues ont des dimensions moyennes de 140 cm x 60 cm x 60 cm (L x l x h).

Ces gains de volume sont importants et permettant d'optimiser l'export vers les filières agréées en métropole.



Figure 38 : Photos illustrant les étapes de prétraitement des VHU effectuées sur le site d'AER :
1. Cisailage des VHU – 2. Balles de VHU (Source : AER)

Une fois compactés les VHU sont donc **mis en container 40'** et expédiés vers le broyeur agréé en métropole « **Guy Dauphin Environnement** » à Limay (78).

Le traitement des déchets extraits sur les VHU :

Les fluides et matériaux extraits lors de cette étape sont dirigés vers les filières suivantes :

Type de déchets	Filière	Mode de traitement
Pneus usagés	ECODEC	Recyclage matière
Plastiques	ECODEC	Recyclage matière
VHU dépollués compactés	GDE (78)	Broyage
Autres	ISDND de La Gabarre	Enfouissement
Huiles usagées	SARP Caraïbes	Valorisation énergétique
Batteries	GDE (78)	Recyclage matière
Liquides divers	SARP Caraïbes	Valorisation énergétique
Pot catalytique	GDE (78)	Recyclage matière

Figure 39 : Les filières d'élimination suivies par les déchets extraits par AER

Les activités d'AER s'apparentent donc à celle d'un « centre VHU » et non d'un « broyeur agréé ».

⚡ *Une régularisation administrative devrait être opérée, afin de conformer l'installation à son activité réelle.*

Le schéma présenté ci-dessous synthétise les opérations effectuées sur le site d'AER :

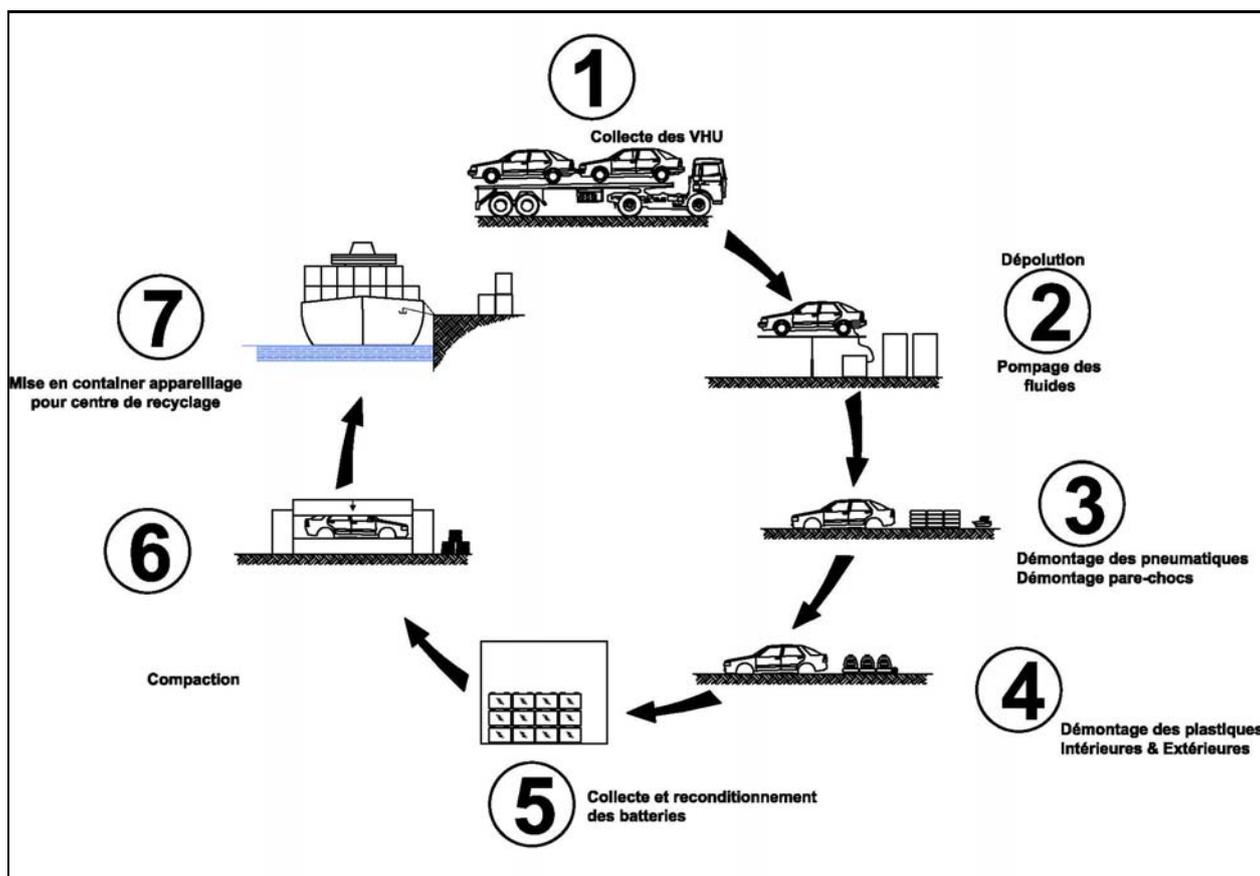


Figure 40 : Schéma synthétique des opérations réalisées sur le site d'AER

3.4.2 Société Nouvelle de Récupération (SNR)

Présentation de SNR :

Sur le site sont autorisées les activités suivantes :

- Regroupement, transit, tri et cisailage de déchets métalliques ;
- Démolition de VHU ;
- Regroupement, tri, transit et désassemblage de déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) ;
- Transit de piles et accumulateurs au plomb ;
- Négoce et courtage de déchets métalliques.

La société SNR dispose des **autorisations et agréments** suivants (cf. annexe 17) :

Arrêté d'autorisation d'exploiter	Capacité de traitement	Agrément
N°2008-402 AD/1/4	16 000 t/an	PR 971 00002- D

Figure 41 : Les autorisations et agréments de SNR (source : Préfecture de Guadeloupe)

↳ **SNR dispose d'un agrément de « Démolisseur agréé ».**

Le traitement des VHU sur le site de SNR :

SNR tout comme AER reçoit très peu de VHU des particuliers (comme indiqué plus haut, autour de 1 %). Elle applique toutefois la reprise gratuite.

Pour **l'activité VHU**, SNR réalise globalement les mêmes opérations de traitement des VHU, à savoir :

- Dépollution / démontage des VHU ;
- Compactage ;
- Mise en container et export vers un broyeur agréé ;
- Traitement des déchets extraits de la phase « dépollution / démontage ».

Les photographies ci-dessous illustrent les opérations réalisées sur SNR :



Figure 42 : Photos illustrant les étapes de dépollution des VHU effectuées sur le site de SNR :
1. Stockage de batteries – 2. Compactage des VHU – 3. Mise en container – 4. Pesée d'un camion
(Source : CARAIBES ENVIRONNEMENT)



SNR ne réalise pas (essentiellement du fait de l'état des VHU) **de démontage en vue de la réutilisation des pièces détachées**. Les pièces extraites font l'objet d'un recyclage matière, mais pas d'une réutilisation.

Une fois compactés les VHU sont donc **mis en container 40'** et expédiés vers le broyeur agréé en métropole « **Guy Dauphin Environnement** » à Limay (78).

Le traitement des déchets extraits sur les VHU :

Les fluides et matériaux extraits lors de cette étape sont dirigés vers les filières suivantes :

Type de déchets	Filière	Mode de traitement
Pneus usagés	ECODEC	Recyclage matière
Plastiques	ECODEC	Recyclage matière
VHU dépollués compactés	GDE (78)	Broyage
Autres	ISDND de La Gabarre	Enfouissement
Huiles usagées	SARP Caraïbes	Valorisation énergétique
Batteries	GDE (78)	Recyclage matière
Liquides divers	SARP Caraïbes	Valorisation énergétique
Pot catalytique	GDE (78)	Recyclage matière

Figure 43 : Les filières d'élimination suivies par les déchets extraits par SNR

Les activités de SNR s'apparentent donc à celle d'un « centre VHU » et non d'un « broyeur agréé ». SNR n'a d'ailleurs pas vocation à être broyeur.

☞ Une régularisation administrative devrait être opérée : l'agrément « broyeur » pourrait être retiré à SNR.

Le schéma présenté ci-dessous synthétise les opérations effectuées sur le site de SNR :

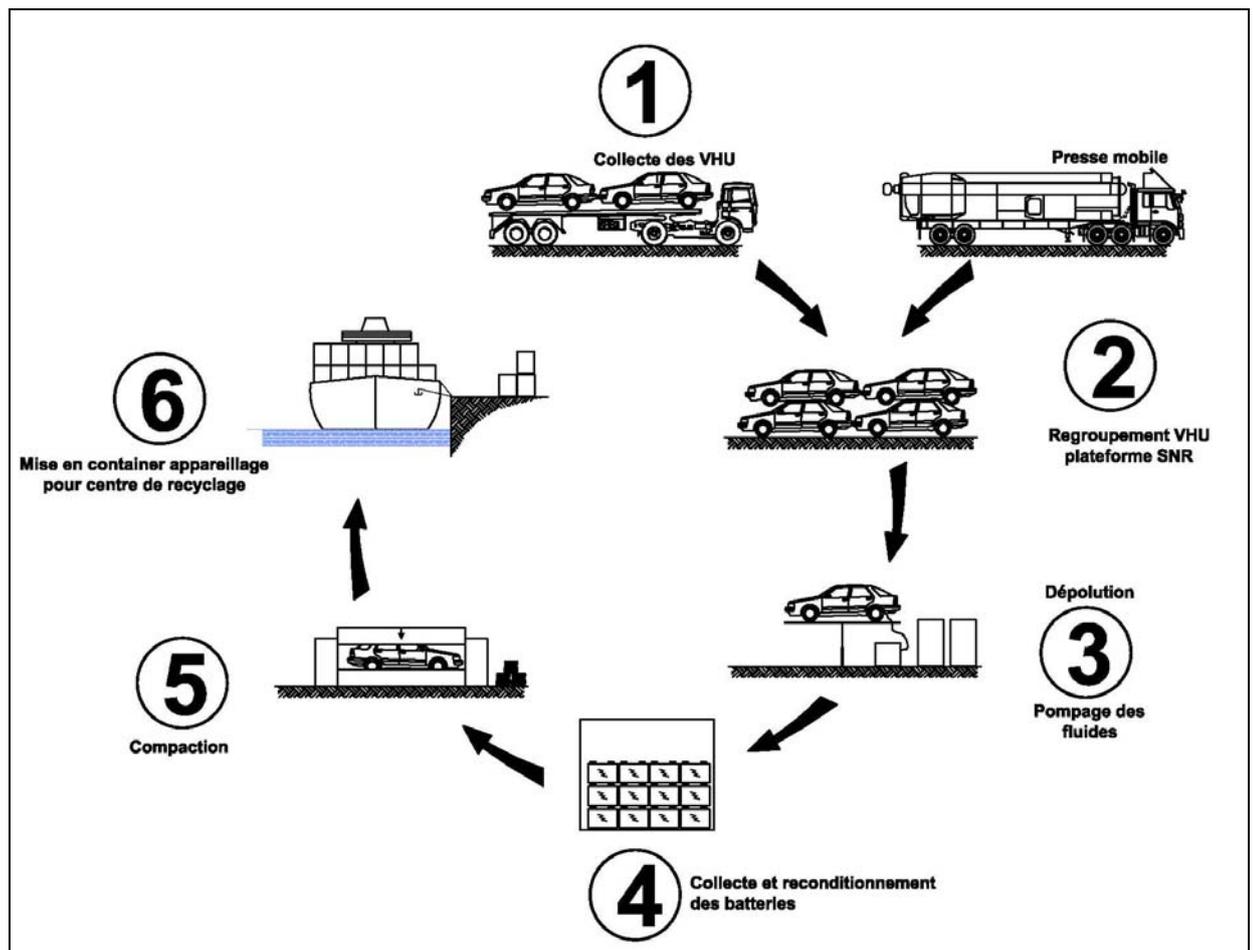


Figure 44 : Schéma synthétique des opérations réalisées par SNR

3.4.3 Présentation des installations de regroupement/traitement des sous-produits

Les sous-produits issus de la dépollution des VHU sur les sites d'AER et de SNR sont dirigés vers les mêmes filières suivantes :

- **Pare-chocs et pneumatiques** : Valorisation matière chez ECODEC ;
- **Batteries** : GDE (métropole) ;
- **Huiles et liquides** : SARP CARAIBES ;
- **VHU dépollués et compactés** : GDE (métropole) ;
- **Pots catalytiques** : Stockage sur site en attente de filière d'élimination.

Sur ces deux installations ne sont pas réalisés :

- **Le démontage des pièces mécaniques pour réutilisation en pièce mécanique d'occasion** : les VHU provenant des casses-auto ont déjà fait l'objet, par ces dernières d'un démontage correspondant aux besoins estimés par la casse ;
- **La collecte des pare-brises et vitres latérales** : sur les VHU encore équipés, ces derniers sont compactés avec la carcarasse ;
- **La collecte des filtres à huiles** : car les VHU sont généralement broyés, sans démontage préalable de ces derniers.

Le schéma ci-dessous présente les différentes filières sur lesquelles les sous-fractions de VHU sont dirigées, après prétraitement sur les sites d'AER et d'SNR :

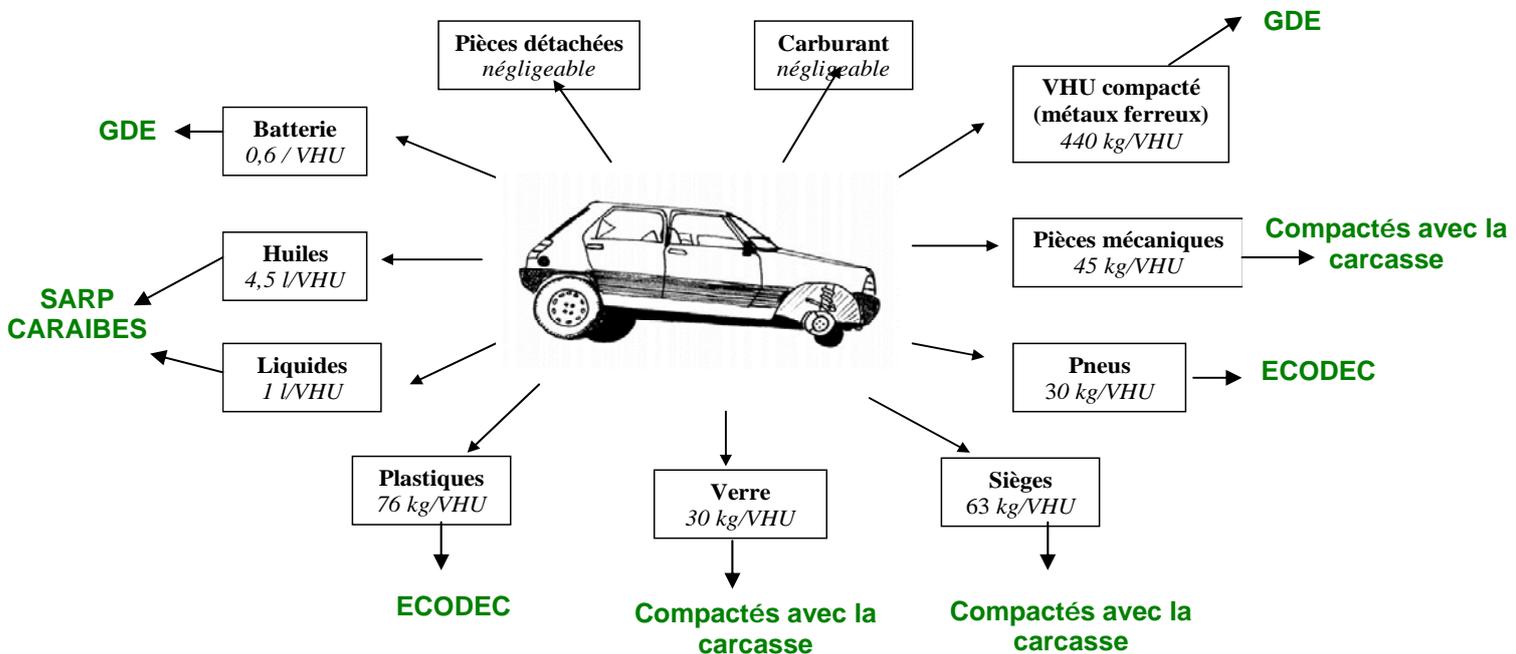


Figure 45 : Schéma présentant les différentes filières vers lesquelles les sous-fractions de VHU sont dirigées

SARP CARAÏBES :

SARP CARAÏBES est une filiale de SONOLUB, elle-même filiale à 50-50 de SARP Industrie et de SARP, toutes deux sociétés du groupe VEOLIA.

Elle est implantée sur la zone industrielle de la Jaula au Lamentin, sur laquelle elle est autorisée par arrêté préfectoral (cf. annexe 18), à exploiter une installation de :

- **Collecte et transit de déchets dangereux** : quantités maximales admissibles sur site : 1 500 T/an de déchets dangereux. Elle ne reçoit cependant, ni DASRI, ni explosif, ni déchets radioactifs (cf. arrêté d'exploitation) ;
- **Collecte, traitement et valorisation d'huiles usagées**, quantités maximales admissibles sur site : 10 000 T/an de déchets pétroliers. SARP CARAÏBES est d'ailleurs le seul collecteur d'huiles et hydrocarbures agréé en Guadeloupe.

Pour ce qui est de l'activité VHU, SARP CARAÏBES récupère les huiles usées collectées et les liquides retirés des VHU, lors de la phase de dépollution réalisée sur les sites d'AER et de SNR.

Elle se charge ensuite de leur regroupement sur sa plateforme, puis de leur conditionnement pour export en métropole.



Figure 46 : Photos illustrant le matériel dont dispose l'installation de SARP CARAIBES :
1. Camion – 2. Cuves de stockage (Source : CARAIBES ENVIRONNEMENT)

La collecte et le traitement des huiles usées est gratuite, contrairement aux autres fluides.

Le coût pratiqué par SARP pour ces déchets est de 1.54 €/kg (coût proposé pour une présentation en fût de 200L). Ces coûts comprennent la collecte et le traitement (traitement en Unité de Valorisation Energétique de Déchets Dangereux).

ECODEC

ECODEC (groupe Energipole) est spécialisée, depuis sa création en 2000, dans le traitement des déchets ménagers et industriels non dangereux, et plus particulièrement dans les domaines suivants :

- **Tri des DIB et Commerciaux ;**
- **Tri des emballages ménagers ;**
- **Recyclage des déchets plastiques et des pneumatiques usagés ;**
- **Négoce des fractions valorisables** (papiers, cartons, plastiques, métaux ferreux et non ferreux, verre) ;
- **Fabrication d'écoproduits.**

Les procédés de valorisation mis en œuvre sur l'installation permettent à ECODEC de proposer une valorisation locale des déchets de pneumatiques et plastiques apportés par les centres VHU de Guadeloupe.

Guy Dauphin Environnement (GDE)

Présentation de GDE :

GDE constitue **le broyeur agréé** vers lequel SNR et AER dirigent actuellement les VHU dépollués compactés ainsi que les batteries.

La société GDE est implantée à Limay, dans le département des Yvelines.



Figure 47 : Vue aérienne de l'installation de GDE à Limay (source : Geoportail.fr)

Sur le site sont autorisées les activités suivantes :

- Stockage et activités de récupération de déchets de métaux et d'alliages de résidus métalliques, d'objets en métal et carcasses des véhicules hors d'usage, etc. ;
- Station de transit de déchets industriels provenant d'installations classées ;
- Dépôt de papiers usés ou souillés ;
- Travail mécanique des métaux et alliages, la puissance installée de l'ensemble des machines concourant au fonctionnement de l'installation étant supérieure à 500 kW ;
- Métaux ferreux, métaux non ferreux et batteries provenant d'installations nucléaires de base ;
- Installations de remplissage ou de distribution de liquides inflammables ;
- Dépôts de caoutchouc, élastomères, polymères, installés sur un terrain isolé, bâti ou non, situé à plus de 50 m d'un bâtiment habité ou occupé par des tiers ;

La société GDE dispose des **autorisations et agréments** suivants (cf. annexe 19):

Arrêté d'autorisation d'exploiter	Capacité de traitement	Agrément
N°2007-	200 000 t/an	PR 78 00003 B

Figure 48 : Les autorisations et agréments de GDE (source : Préfecture des Yvelines)

🔗 **GDE dispose d'un agrément « Broyeur agréé ».**

Le traitement des VHU sur le site de GDE :

Pour l'**activité VHU**, GDE réalise sur son site les opérations de traitement suivantes et dans cet ordre :

- Pré-broyage des VHU ;
- Broyage des VHU ;
- Traitement des résidus de broyage ;
- Conditionnement et expédition des matériaux extraits.

La phase « pré-broyage » des VHU :

Cette étape vise à :

- Optimiser le broyage ;
- Neutraliser les corps creux (réservoirs incomplètement vidés, bouteilles de gaz) éventuellement présents dans certains VHU incorrectement dépollués.

La phase « broyage » des VHU :

Le « broyage » est une opération industrielle lourde : le broyeur utilisé par GDE a une puissance de 6 000 cv.

Il est composé d'une ligne complète comme illustré dans le schéma ci-dessous :

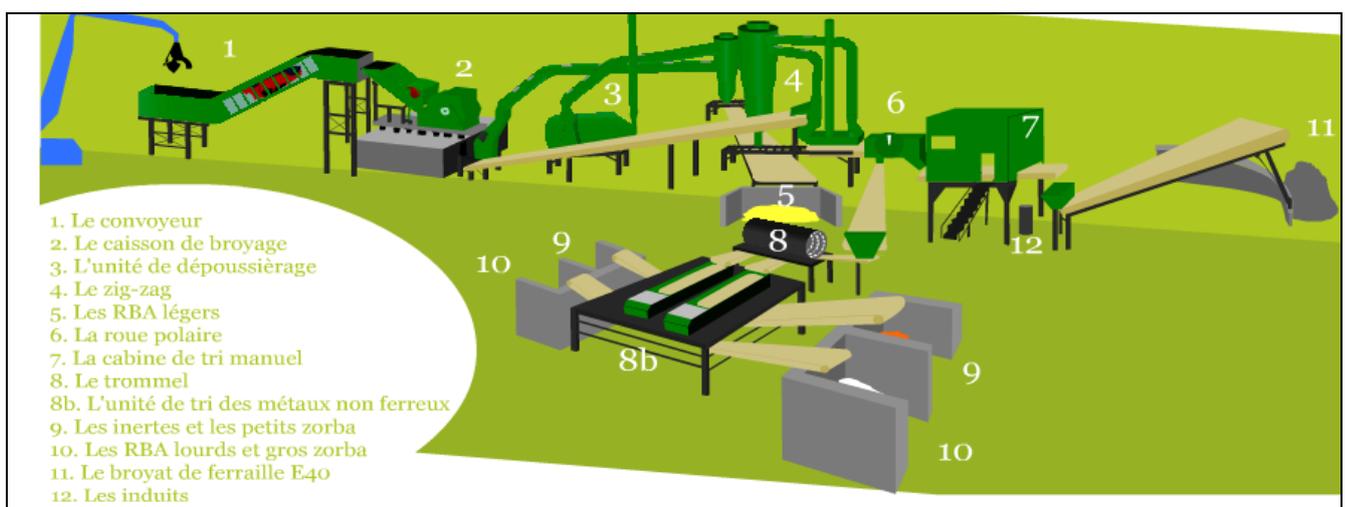


Figure 49 : Chaîne de broyage des VHU mise en place à GDE (source : gdercyclage.com)

Le broyage permet en sortie d'obtenir **des copeaux courts de métaux ferreux et non ferreux**, triés par magnétisme.

Les fractions non métalliques (les résidus de broyage) sont séparées en fonction de leur densité : *fraction lourde et légère, correspondant à deux types de matières différentes.*



Figure 50 : Photos illustrant les installations de GDE à Limay
1. Pré-broyeur – 2. Broyeur à GDE (Source : gderecyclage.com)

La phase « traitement des résidus de broyage (RBA) » :

Les résidus de broyage se divisent en deux catégories :

- **Une fraction légère** composée de restes de mousses, de plastiques et de textiles.
- **Une fraction lourde** composée de caoutchoucs, de métaux non ferreux, de minéraux et de plastiques.

La valorisation de ces résidus est un enjeu important car cette fraction constitue un levier majeur dans l'objectif d'atteinte des taux de valorisation fixés par la réglementation.

GDE dispose de deux lignes de valorisation des résidus de broyage :

- pour la fraction légère, une ligne BHS à Montoir-de-Bretagne.
- pour la fraction lourde, une ligne combinant une ligne de flottation et une ligne ESR à Rocquencourt.



Figure 51 : Photos illustrant les installations de traitement des RBA par GDE
(Source : gderecyclage.com)

Ces opérations permettent de trier ces résidus en différentes fractions résiduelles :

- Mousse, textiles
- Plastiques
- Résidus métalliques
- Inertes : verre, terre...



Conditionnement et expédition des matériaux extraits :

Les matériaux extraits lors de ces étapes sont conditionnés puis dirigés vers les unités suivantes :

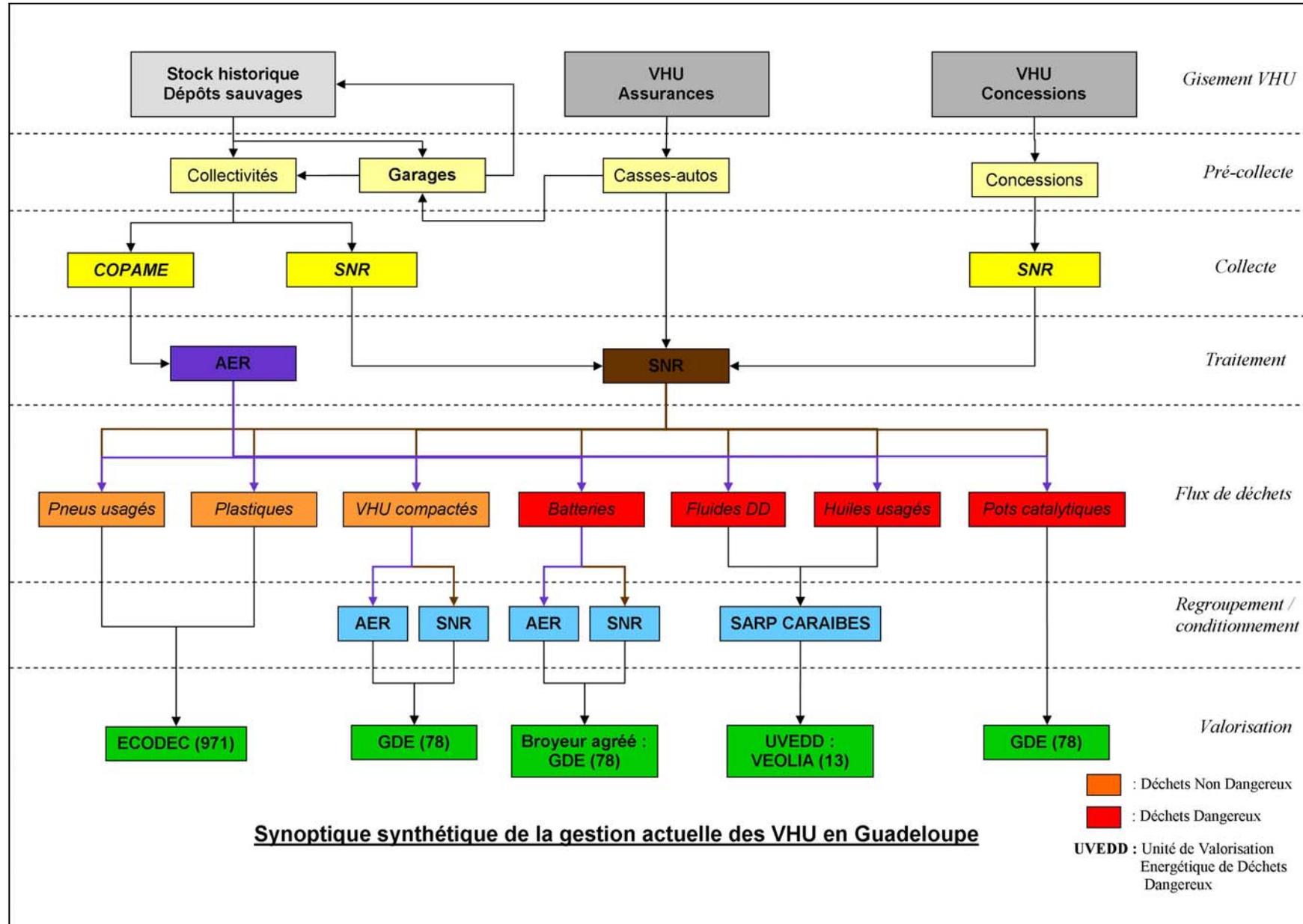
- **Métaux ferreux et non ferreux** : métallurgies en France et à l'internationale ;
- **Les RBA légers** (mousses, textiles...) : unités de valorisation énergétique ;
- **Les plastiques** : ligne de broyage et extrudeuse des plastiques sur GDE – conditionnement des granulés et vente à la filière plastique ;
- **Les autres RBA et inertes** : installation de stockage de déchets non dangereux.

3.5 **Synoptique globale de la gestion actuelle des VHU en Guadeloupe**

Le synoptique ci-après constitue **une synthèse** de l'ensemble des opérations opérées actuellement en Guadeloupe dans la gestion des VHU.

Il rassemble ainsi toutes les étapes identifiées auparavant et dans le même ordre, à savoir :

- la pré-collecte ;
- la collecte ;
- le traitement.



D054-R0773/12/JV

Figure 52 : Synoptique synthétique de la gestion actuelle des VHU en Guadeloupe



4 ANALYSE FINANCIERE DE LA FILIERE VHU EN GUADELOUPE

4.1 Le financement de la filière VHU

4.1.1 *Le financement des opérations pilotées par le Conseil Régional*

Dans le cadre de ses opérations, le Conseil Régional finance l'intégralité des coûts liés à la collecte et au traitement des VHU.

Les coûts des opérations ont été fixés par les prestataires retenus suite à l'appel d'offre lancé par le Conseil Régional.

La Région a signé avec l'entreprise AER, un contrat de vente.

Le montant de cette opération s'élève à **1,5 millions d'euros / an**.

4.1.2 *Le financement des opérations pilotées par le GDCAG*

Le financement des VHU collectés et traités à travers le GDCAG trouve deux sources de financement :

- La cotisation des adhérents de l'association ;
- La revente des produits issus de la dépollution et du démontage.

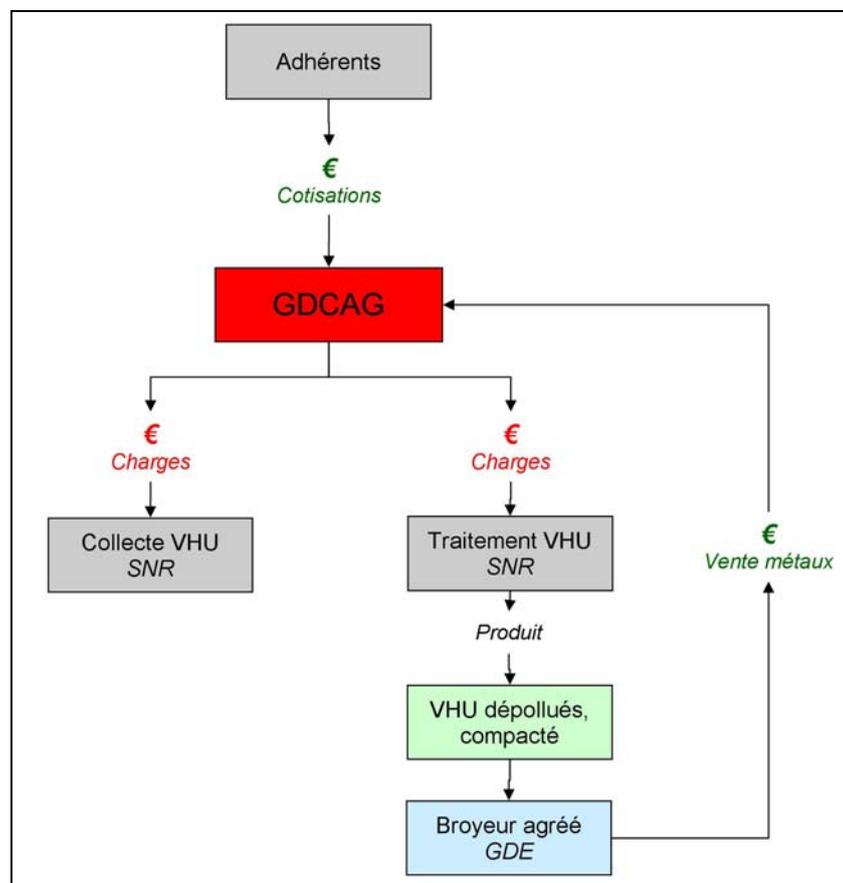


Figure 53 : Schéma du mode de financement des opérations menées par le GDCAG

Le cours de l'indice E 40 (déchets métalliques), conditionne fortement l'équilibre économique de la filière⁹. L'exercice 2009 de l'association a été positif¹⁰. Ces bénéfices ont, en particulier, permis de financer les opérations de collecte de dépôts sauvages de VHU, en partenariat avec les collectivités. Dans le cas d'un exercice négatif les modes de financement n'ont pas été définis.



Figure 54 : Photo illustrant une collecte de VHU dans la commune de Morne-à-l'Eau, réalisée par SNR (source : France Antilles – Septembre 2011)

Les cours actuelles des métaux ainsi que les dispositifs de soutien au fret, ont permis à la filière VHU pilotée par le GDCAG de s'autofinancer.

De manière générale, peu d'informations nous ont été communiquées sur le financement de la filière VHU en Guadeloupe. Les acteurs de la filière VHU n'ont pas souhaités communiquer au sujet des coûts de collecte et de traitement (dépollution, prétraitement, conditionnement, export maritime, ...) des VHU.

✂ *L'instance, telle que définit par le décret n°2011-153, chargée de l'équilibre économique de la filière, devra obtenir de tous les acteurs la décomposition de leurs coûts respectifs.*

4.2 Le financement de la filière « Huiles usagées »

Compte tenu du **principe de gratuité de la collecte** et malgré une valeur marchande des huiles usagées tant pour le recyclage que pour l'utilisation comme combustible, le coût de la collecte des huiles usagées n'a jamais pu, jusqu'à ce aujourd'hui être couvert en totalité par le prix de vente de ces huiles aux installations de valorisation, malgré une nette progression depuis 2007. **Aussi, la filière de collecte et d'élimination des huiles usagées ne peut être actuellement équilibrée et doit être soutenue sur le plan économique.**

Ainsi, depuis 1999, le financement de cette filière en métropole et à la Réunion, est assuré par des fonds publics et est géré par l'ADEME qui le prend en charge sur son budget général d'intervention après un financement sur taxe parafiscale. En 2008, en Guadeloupe, Martinique et Guyane, la filière de collecte et d'élimination était financée directement grâce

⁹ En 2011, la moyenne mensuelle de l'indice E40 était de 319 €/tonne, ce qui selon l'exploitant, semble équilibrer la filière telle qu'elle est conçue aujourd'hui par le GDCAG

¹⁰ Source : Bilan et compte de résultat 2009 – GDCAG



au produit d'une taxe locale perçue sur les carburants gérée par la SARA. **Depuis le 1er janvier 2010** (1er juillet 2010 pour la Martinique), à la demande du Préfet, **l'ADEME assure ce financement** qui couvre également pour ces départements les coûts de transport maritime en métropole.

A l'échelon de la Guadeloupe, pour l'année 2010, un **budget de 0,6 millions d'euros** était consacré à la filière Huiles usagées (collecte, stockage et transport en métropole). Il a ainsi permis de couvrir **l'indemnisation de la SARP CARAIBES** (ramasseur agréé), à hauteur du coût de la collecte (environ 590,99 euros/tonne). **Ainsi, la SARP CARAIBES a collecté environ 917 tonnes d'huiles usagées en 2010.**

4.3 Le financement des filières « Batteries et pneumatiques »

L'éco-organisme « Traitement des Déchets Automobiles » (TDA), est chargé en Guadeloupe de l'organisation et du financement des filières « Batteries » et « Pneumatiques ».

4.3.1 Batteries

En 2009, TDA regroupe 24 adhérents pour les batteries, qui cotisent annuellement, sur la base du tonnage respectif de batteries mis sur le marché :

- Année 2007 : cotisation de 44 € H.T./tonne ;
- Année 2008 : cotisation de 44 € H.T./tonne ;
- Année 2009 : cotisation de 62,67 € H.T./tonne ;
- Année 2010 : cotisation de 64,70 € H.T./tonne.

Pour l'année 2011, l'association TDA prévoit de faire des bénéfices sur la vente des batteries (différence entre le cours de rachat du plomb des batteries par GDE et le prix de la prestation de collecte et de conditionnement des batteries facturée par SNR), et donc des les redistribuer à ses adhérents.

4.3.2 Pneumatiques

En 2009, TDA regroupe 73 adhérents pour les pneumatiques, soit 70% des producteurs (importateurs) de ces équipements, qui cotisent annuellement, sur la base du tonnage respectif qu'ils ont mis sur le marché.

Cependant, comme indiqué précédemment, seuls les **pneumatiques usagés récupérés par les membres de l'association TDA**, bénéficient **d'une prise en charge du traitement par ECODEC**. La collecte et le transport n'est pas pris en charge par TDA.

Le financement de cette filière repose sur les cotisations des adhérents à TDA. Le montant de ces cotisations sont :

- Pour les importateurs (concessions automobiles essentiellement), proportionnels aux volumes de pneus importés à l'année N-1 ;
- Pour les distributeurs, proportionnels aux volumes de pneus traités, à l'année N-1.

Pour ce qui est des **autres pneumatiques collectés sur le territoire guadeloupéen**, la collecte et le traitement ne sont pas pris en compte par les cotisations des adhérents à TDA, et sont donc facturés aux détenteurs.

✚ ***Dans une optique d'amélioration de la filière, il serait donc nécessaire de redéfinir les cotisations des adhérents à l'association TDA, afin que ces dernières puissent supporter l'intégralité des coûts de la filière des pneumatiques usagés.***

5 COMMUNICATION AUTOUR DE LA FILIERE VHU EN GUADELOUPE

5.1 **Actions de communication menées au niveau national**

Au niveau national, plusieurs actions de communication sont menées de façon régulière sur la problématique des VHU.

On peut citer notamment :

- **La campagne d'information du grand public, lancée le 14 avril 2008, sur la valorisation des Véhicules Hors d'Usage** (cf. annexe 20).

Afin de développer et de pérenniser cette filière de traitement de déchets, performante et pleinement inscrite dans la dynamique initiée par le Grenelle Environnement, cette campagne avait pour but d'informer les détenteurs de leurs obligations et de faciliter l'identification des **démolisseurs-broyeurs agréés**.



Ainsi, afin de faciliter la démarche des propriétaires, un **nouveau logo** a été mis en place pour identifier les opérateurs agréés.

Des messages d'information ont été diffusés sur Internet et par voie d'affichage public.

3 000 affiches, de format 60 x 80 cm, ont été également diffusées du 14 au 21 avril 2008 dans les bars et cafés de France métropolitaine. Elles portaient le message « Si vous laissez votre voiture dans une casse non agréée, c'est la nature qui paie. Et vous aussi. »

Des dépliants et affichettes, en format 40 x 60 cm, étaient disponibles auprès de relais d'information locaux : mairies des villes de plus de 30 000 habitants, préfectures de département et de région, centres de contrôle technique, distributeurs automobiles.

Un site internet dédié, **www.recyclermavoiture.fr**, a été mis en ligne pour informer les internautes sur la réglementation relative à la remise des VHU et sur les conséquences de sa non-application. Simple, intuitif et pédagogique, il comportait un module de recherche des préfectures permettant d'identifier les professionnels agréés les plus proches.

- **Le dispositif d'urgence mis en place pour la collecte des pneumatiques usagés dans les garages** (cf. annexe 21).

Le ministère du développement durable, en concertation avec les constructeurs automobiles et les manufacturiers de pneumatiques, a mis en place au printemps 2010 (mai 2010), un dispositif d'urgence pour collecter le surplus de pneumatiques usagés présents dans les garages.

Les accords signés avec les constructeurs automobiles et les manufacturiers le 11 mai 2010 prévoyaient notamment:

- ✓ une prise en charge supplémentaire d'ici fin août par les manufacturiers de 10 000 tonnes de pneumatiques usagés en avance sur les quotas 2011 ;
- ✓ des échanges réguliers entre le ministère, les constructeurs automobiles et les manufacturiers d'ici fin août afin de disposer d'un diagnostic commun et partagé



des flux de pneumatiques de la mise en marché jusqu'à la collecte des pneumatiques usagés ;

- ✓ une réunion début septembre afin de préciser, sur la base du diagnostic réalisé, les responsabilités des producteurs et la prise en charge du surplus de pneumatiques usagés pour la fin de l'année.

Suite à ce point d'étape du mois de septembre 2010, la deuxième phase de ce dispositif d'urgence a été engagé, afin de poursuivre le développement de la collecte des pneumatiques usagés pour les quatre derniers mois de l'année.

- **L'opération « Vidange propre » menée par l'ADEME**

Cette opération comportait 2 volets :

- ✓ Un premier volet à destination des professionnels générant des huiles usagées,
- ✓ Un autre volet à destination du grand public, ayant pour but d'inciter les particuliers à rapporter leurs huiles de vidange en déchèterie, sans les mélanger à d'autres liquides.

- **Les opérations « Garages propres », menées par les Chambres des Métiers et de l'Artisanat**

L'opération « Garage Propre » a majoritairement été initiée par les Chambres de Métiers et de l'Artisanat. Elle vise à accompagner les professionnels de la réparation et de l'entretien automobile, dans leurs pratiques environnementales, notamment pour la gestion des déchets.

Les entreprises sont ainsi amenées à signer une charte "garage propre" et s'engagent en particulier à :

- ✓ Mettre en place une gestion durable de tous les déchets dans leurs ateliers ;
- ✓ Faire collecter l'ensemble de leurs déchets dangereux par des opérateurs agréés délivrant des BSD (Bordereau de Suivi de Déchets) ;
- ✓ Faire collecter l'huile et les pneus par des collecteurs agréés ;
- ✓ Communiquer auprès de leurs clients sur leur démarche.

Les entreprises signataires bénéficient ainsi du label et l'appose sur leur devanture ce qui peut constituer un argument commercial non négligeable aux yeux d'une clientèle de plus en plus attentive aux aspects environnementaux.



5.2 Actions de communication menées au niveau local

Parmi ces diverses campagnes de communication menées au niveau national, **l'opération sur la « valorisation des véhicules hors d'usage »** a également été menée en Guadeloupe.

L'opération « **vidange propre** » a été relayée **au niveau local par l'ADEME** (cf. annexe 22).



Cette campagne s'est déroulée du 1er novembre 2010 au 31 janvier 2011 et s'est déclinée autour d'un message clair et pratique : susciter un passage à l'acte chez les particuliers et sensibiliser sur la dangerosité de ces huiles notamment sur l'environnement.

Afin de toucher un large public, plusieurs supports et médias ont été retenus pour cette communication grand public :

- Une affiche a été éditée et posée dans les espaces publics des collectivités, notamment dans les mairies mais aussi dans les déchèteries équipées ;
- Un spot radio de sensibilisation a diffusé un message en créole sur RCI et Radio Guadeloupe ;
- Des encarts presses ont été insérés dans le quotidien France-Antilles et le magazine bimestrielle Papillon Terre d'Avenir ;
- Des bannières web animés ont été diffusés sur les sites web Maximini.com et DOM-Actu ;
- Par ailleurs, la presse a été largement sollicitée afin de renforcer l'impact de cette campagne.

La Préfecture de Guadeloupe, en partenariat avec l'ADEME, envisage de diffuser un guide à l'usage des communes de Guadeloupe pour « l'élimination des VHU » (cf. annexe 23). Ce document vise trois objectifs :

- Présenter la filière VHU du point de vue réglementaire ;
- Mieux impliquer les municipalités dans le cadre du pouvoir de police des Maires ;
- Insister les communes à communiquer en direction des particuliers afin de faire évoluer les comportements (bulletin municipal, site internet, discours etc.).

☞ *De manière générale, la filière VHU en Guadeloupe souffre d'un déficit d'information. Ces lacunes touchent les différents acteurs de la filière (producteurs, détenteurs, prestataires, ...) : méconnaissance de la réglementation en vigueur et du fonctionnement de la filière VHU, méconnaissance des installations et de la gratuite de reprise des VHU par celles-ci...*



6 LES ATOUTS ET FAIBLESSES DE LA FILIERE VHU EN GUADELOUPE

Atouts de la filière VHU en Guadeloupe	Faiblesses de la filière VHU en Guadeloupe
<ul style="list-style-type: none">😊 Forte implication des institutions publiques dans la filière ;😊 Deux installations de traitement de VHU agréées, qui fonctionnent ;😊 Un gisement historique en cours de résorption ;😊 Un éco-organisme dédié au traitement des déchets automobiles ;😊 Une association des concessionnaires qui regroupe toutes les enseignes ;😊 Des casses-automobiles mis en demeure de se mettre en conformité ;😊 Une filière qui peut s'autofinancer, grâce à la revente des composants des VHU ;😊 Des broyeurs en métropole qui développent des taux de valorisation élevés ;😊 Des déchets dangereux dirigés vers des filières de traitement agréées ;😊 Les pouvoirs de police du maire commencent à être utilisés pour verbaliser les abandons de VHU ;😊 Des opérations « pilotes » qui ont remporté un franc succès et contribué à une prise de conscience et début de solution au problème (opérations garages propres, nettoyage autour du Tour Cycliste de Guadeloupe...). A l'issue de ces opérations ponctuelles une dizaine de garagistes ont passé des commandes d'enlèvement à leur frais.	<ul style="list-style-type: none">☹ Forte implication des institutions publiques dans la filière ;☹ Des regroupements de VHU contraires au droit de l'environnement et qui participent à donner une mauvaise image des « pratiques » de gestion des déchets ;☹ Des VHU qui présentent peu de valeur ajoutée (très dégradés) ;☹ Le pouvoir de police du maire n'est pas systématiquement appliqué (absence de sanction pour les propriétaires qui abandonnent leur VHU) ;☹ Une méconnaissance des procédures à suivre pour verbaliser l'abandon de VHU ;☹ Un manque d'information des établissements du secteur automobile sur la gestion de leurs déchets ;☹ L'absence de services de fourrière ;☹ Des apports directs des particuliers sur les installations agréées quasi nuls ;☹ Des installations existantes trop peu « visibles » du « grand public » ;☹ Un réseau de centres VHU trop faible et trop concentré ;☹ Une part importante du secteur informel dans le domaine de la pièce détachée ;☹ Une rentabilité qui repose sur des facteurs évolutifs non contrôlables (cours indice E 40, aide au fret) ;☹ Les assurances n'envoient pas les VHU vers les filières agréées ;☹ Les informations techniques, juridiques et économiques disponibles en provenance des installations actuelles de traitement des VHU, sont limitées ;☹ Peu de traçabilité des VHU traités.



7 PROPOSITION D'UN PLAN D' ACTIONS EN VUE DE L'AMELIORATION DE LA FILIERE VHU EN GUADELOUPE

Le plan d'actions proposé ci-dessous a été établi à partir des objectifs définis dans le PREGEDD et des faiblesses identifiées lors de la mise à jour de l'état des lieux de la filière VHU.

Il a été présenté puis discuté lors des groupes de travail thématique le 10 et le 13 juillet 2012.

Il s'agit de premières propositions. Elles permettront d'aiguiller les différents acteurs de la filière vers des actions concrètes à mettre en œuvre afin d'améliorer le fonctionnement de la filière, sans pour autant les leur imposer.

Le tableau ci-après constitue une présentation de ce plan d'actions.

Action proposée	Constat de la situation	Objectif du PREGEDD	Qui ?	Comment ?	Echéance
1- LA COLLECTE DES VHU ET LA LUTTE CONTRE LES DEPOTS SAUVAGES					
<u>1-1 Axe n°1 : Développer l'apport direct des particuliers aux centres VHU</u>					
Action n°1 : Augmenter le nombre de centre VHU agréés en Guadeloupe (voir pièce jointe sur les centres VHU)	Les abandons sauvages de VHU sont élevés. Les apports directs de particuliers sont faibles : ils représentent moins de 5 % des apports contre 44 % en moyenne nationale.	Objectif 4.1 : « <i>Disposer d'installations de regroupement des déchets</i> »	Conseil Régional Casses auto ADEME CMA TDA	<ul style="list-style-type: none"> Réaliser un état des lieux des casses-auto de Guadeloupe : inventaire, conformité/ICPE, potentiel « centre VHU » ; Informers les casses auto et/ou garages de cette opportunité : <i>présentation de l'activité, des pratiques, des difficultés...</i> ; Définir les modalités de soutiens et d'accompagnement de ces installations au développement de cette activité et à l'agrément ; Prévoir un centre VHU à Marie-Galante. 	Semestre 2 2012
Action n°2 : Lancer une campagne de communication à destination des particuliers	Le grand public est encore trop peu informé, sensibilisé à ses obligations et aux enjeux environnementaux liés aux VHU. De même, les filières existantes ne sont pas clairement identifiées.	Objectif 1.1 : « <i>Informers et communiquer</i> »	Conseil Régional ADEME TDA CMA Communes	Informers les derniers détenteurs sur les points suivants : <ul style="list-style-type: none"> leurs obligations de remettre leurs VHU à des centres de VHU agréés ; la gratuité de reprise, les installations existantes ; les sanctions applicables ; les enjeux environnementaux. 	Semestre 1 2013
<u>1-2 Axe n°2 : Développer le volet répressif</u>					
Action n°3 : Organiser une séance d'information aux collectivités sur l'application du pouvoir de police du maire	Selon les communes, le pouvoir de police du maire est plus ou moins bien utilisé, pour sanctionner les abandons de VHU et les mauvaises pratiques.	Objectif 1.1 : « <i>Informers et communiquer</i> »	Conseil Régional ADEME DEAL Polices municipales Gendarmerie	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place un groupe de travail relatif au « pouvoir de police du maire » : <i>formation à la procédure à suivre, échange d'expérience</i> ; Dans la mesure du possible, mener la procédure d'identification des propriétaires des VHU, à terme, afin de leur faire supporter les frais liés. 	Semestre 2 2012
Action n°4 : Diffusion de la plaquette d'information sur le traitement des VHU	Les procédures d'enlèvement et de verbalisation ne sont pas toujours bien connues par les polices municipales.	Objectif 1.1 : « <i>Informers et communiquer</i> »	ADEME DEAL	<ul style="list-style-type: none"> Diffusion de la plaquette d'information co-éditée par l'ADEME et la Préfecture sur le traitement des VHU. 	Semestre 2 2012
<u>1-3 Axe n°3 : Améliorer l'implication des garagistes dans la gestion des VHU</u>					
Action n°5 : Recenser, dans chaque commune, les garages relevant de stockages illicites	De nombreux garages automobiles reçoivent et stockent des VHU sur leurs parcelles ou en dehors. Ce qui conduit à créer des dépôts « sauvages » sans mesures de prévention d'atteintes à l'environnement.	Objectif 3.2 : « <i>Développer le tri et la collecte</i> »	ADEME Collectivités DEAL	<ul style="list-style-type: none"> En partenariat avec les polices municipales, recenser à une échelle fine, les sites relevant de stockage de VHU illicites : <i>surface de stockage supérieure à 50 m², conditions de stockage non conformes, stockage hors parcelle</i> ; Informers, sensibiliser avant mise en demeure et sanctionner si besoin les garages qui stockent des quantités supérieures au seuil ICPE. 	Semestre 2 2012
Action n°6 : Améliorer les conditions de stockage des VHU dans les garages	Les VHU dans les garages et/ou casses auto, peuvent ne pas être stockés dans des conditions conformes. Le nombre de contrôles sont relativement limités. Les entreprises investies dans une démarche environnementale déplorent une concurrence déloyale, ce qui peut induire un effet dissuasif.	Objectif 3.2 : « <i>Développer le tri et la collecte</i> »	Conseil Régional ADEME CMA	<ul style="list-style-type: none"> Limiters le nombre de VHU stockés par garage au seuil réglementaire ; Parallèlement, mettre en place des conditions de stockage conformes aux exigences réglementaires : <i>plateforme étanche, système de collecte et traitement des eaux pluviales...</i> ; S'appuyer sur les inspections des services de la DEAL pour obtenir des mises en conformité ou cessation d'activité ; Créer les conditions pour que l'initiative privée puisse se développer. 	Semestre 2 2012
<u>1-4 Axe n°4 : Créer un réseau de fourrières automobiles en Guadeloupe</u>					
Action n°7 : Mettre en place un réseau de fourrières	La Guadeloupe ne dispose pas de fourrières sur son territoire. C'est un handicap pour l'enlèvement des véhicules en stationnement gênant, en infraction au code de la route, mais aussi des VHU. L'initiative privée n'a pas permis de constituer un réseau, malgré un appel à candidature en 2010.	Objectif 3.1 : « <i>Développer le tri et la collecte</i> »	Conseil Général Conseil Régional Préfecture ADEME Collectivités	<ul style="list-style-type: none"> Remobiliser la Préfecture sur cette possibilité et analyser les échecs de l'appel précédent ; Organiser un groupe de travail avec les collectivités (échelle intercommunale privilégiée) et la préfecture pour discuter de la création d'une ou plusieurs fourrières. 	Semestre 2 2012

Action proposée	Constat de la situation	Objectif PREGEDD	Qui ?	Comment ?	Echéance
2- LA COLLECTE DES DECHETS DE L'AUTOMOBILE					
<i>2-1 Axe n°1 : Communiquer vers les garagistes et autres établissements d'entretien automobile, sur la gestion des déchets automobiles</i>					
Action n°8 : Informer et former les professionnels de l'entretien automobiles	Une part importante de garages automobiles n'ont, à ce jour, pas mis en place une gestion sélective de leurs déchets et en particulier de leurs déchets dangereux. Les professionnels sont peu informés sur la filière réglementaire, leurs obligations, la réglementation, les enjeux environnementaux, les filières existantes de traitement des déchets.	Objectif 1.1 : « Informer et communiquer »	Conseil Régional ADEME CMA Syndicats de garagistes Garagistes TDA	<ul style="list-style-type: none"> • Informer et former les professionnels de l'entretien automobile sur : <i>les enjeux environnementaux, les procédures de tri et stockage des déchets dangereux, les filières existantes, les sanctions encourues</i>, dans le cadre d'une réunion d'information. • Evoquer la possibilité d'une refacturation au client ; • Discuter des moyens communs à mettre en œuvre. 	Semestre 2 2012
Action n°9 : Créer des supports de communication (kits)	Les professionnels de l'automobile ne disposent pas d'outils de communication visuels.	Objectif 1.1 : « Informer et communiquer »	Conseil Régional ADEME TDA Syndicats de garagistes Garagistes CMA	Réaliser des outils de communication simples à destination des professionnels : <ul style="list-style-type: none"> • Guides de tri ; • Poster de consignes pour l'atelier ; • Dépliants clients ; • Panneaux d'affichages pour les différents flux de déchets. 	Semestre 1 2013
<i>2-2 Axe n°2 : Lancer une opération type « Garages propres »</i>					
Action n°10 : Développer le label « Garages propres en Guadeloupe »	Une part importante de garages automobiles n'ont, à ce jour, pas mis en place une gestion sélective de leurs déchets et en particulier de leurs déchets dangereux.	Objectif 1.1 : « Informer et communiquer »	Conseil Régional ADEME TDA Syndicats de garagistes Garagistes CMA	<ul style="list-style-type: none"> • Lors de la réunion d'information évoquer cette possibilité et juger de l'intérêt à développer ce label ; • Développer un label « garage propre » assorti d'une charte d'engagement rédigée en partenariat avec les professionnels de l'entretien automobile : <i>définir les objectifs, la dimension des solutions collectives, les moyens de collecte...</i> 	Semestre 1 2013
Action n°11 : Accompagner les garages à la labellisation	Un accompagnement personnalisé serait nécessaire pour voir évoluer concrètement les modalités de gestion des déchets dans les établissements.	Objectif 3.2 : « Développer le tri et la collecte »	Conseil Régional ADEME TDA Syndicats de garagistes Garagistes CMA	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place un accompagnement individualisé avec : un diagnostic initial et un accompagnement à la mise en place du tri sélectif dans l'établissement ; • Communiquer, en partenariat avec la CMA, sur le cahier des charges, les avantages commerciaux de ce label, la charte... 	Semestre 1 2013
<i>2-3 Axe n°3 : Mettre en place un service de collecte mutualisé des déchets de l'automobile auprès des établissements de petite taille (1 à 5 salariés)</i>					
Action n°12 : Réaliser une étude de faisabilité pour la mise en place d'un service de collecte en porte-à-porte des déchets automobiles	Les dépenses liées à la prise en compte de l'environnement restent le frein principal au développement des démarches en particulier dans les petites entreprises.	Objectif 1.2 : « Développer la connaissance des flux et la veille technologique »	Conseil Régional ADEME CMA	<ul style="list-style-type: none"> • Etudier la faisabilité de la mise en place du tri sélectif dans les établissements : <i>mise à disposition de contenant, filières vers lesquelles diriger les déchets, service de collecte en porte-à-porte.</i> 	Semestre 2 2012
Action n°13 : Accompagner des sites pilotes volontaires à la mise en place du tri sélectif	La mise en place du tri sélectif au sein des structures de petite taille constitue une difficulté en terme organisationnel.	Objectif 3.2 : « Développer le tri et la collecte »	Conseil Régional ADEME CMA	<ul style="list-style-type: none"> • Accompagner 2 à 3 structures (garages, carrosserie) afin d'identifier les difficultés et les freins éventuels ; • Proposer des pistes d'amélioration continue ; • Assurer un suivi financier de l'opération. 	Semestre 1 2013

Action proposée	Constat de la situation	Objectif PREGEDD	Qui ?	Comment ?	Echéance
2- LA COLLECTE DES DECHETS DE L'AUTOMOBILE					
2-4 Axe n°4 : Optimiser le fonctionnement des filières à responsabilité élargie du producteur (REP) relatives aux déchets automobiles					
Action n°14 : Acquérir l'adhésion de l'ensemble des importateurs et distributeurs de pneus et batteries à TDA.	Tous les importateurs et distributeurs de pneus et batteries en Guadeloupe n'ont pas adhéré à un éco-organisme (près de 30 %), ce qui entrave la mise en place d'une collecte et d'un traitement conformes et peut constituer une concurrence déloyale.	Objectif 3.2 : « Développer le tri et la collecte »	Conseil Régional ADEME TDA CCI	<ul style="list-style-type: none"> • Généraliser la reprise gratuite des pneus usés « un pour un » ; • Identifier les importateurs et distributeurs de pneus qui n'ont pas adhéré à TDA ; • Les informer de leurs obligations sur ces déchets ; • Développer le réseau de bacs à batteries présents sur le territoire 	Semestre 2 2012
Action n°15 : Mettre en place une collecte gratuite des pneus usés dans les déchèteries.	Les pneus usagés des particuliers ne sont pas acceptés dans les déchèteries communales.	Objectif 3.2 : « Développer le tri et la collecte »	DEAL ADEME TDA Collectivités	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des moyens de collecte des pneus usés dans les déchèteries communales ; • Prendre connaissance de la charte de reprise des pneus usés en déchèterie, signée entre l'AMORCE et ALIAPUR ; • Définir des conditions de reprises propres à la Guadeloupe ; • Proposer une charte de reprise des pneus en collaboration avec TDA et les collectivités. 	Semestre 1 2013
Action n°16 : Mettre en place la collecte gratuite des pneus usés à tous les détenteurs.	La collecte des pneus usagés n'est pas prise en charge par l'éco-organisme, ce qui limite certains détenteurs à mettre en place une collecte séparative de leurs pneus.	Objectif 3.2 : « Développer le tri et la collecte »	Conseil Régional ADEME TDA	<ul style="list-style-type: none"> • Définir les moyens nécessaires pour collecter les pneus usés ; • Mettre en place un schéma de collecte optimisé des pneus ; • Mettre à disposition des plus gros distributeurs, des contenants ; • Evaluer l'impact de cette collecte sur le montant des cotisations à TDA. 	Semestre 1 2013

Action proposée	Constat de la situation	Objectif PREGEDD	Qui ?	Comment ?	Echéance
3- FONCTIONNEMENT DE LA FILIERE VHU EN GUADELOUPE					
3-1 Axe n°1 : Eviter les pratiques de regroupement de VHU sur des sites non conformes					
Action n°17 : Améliorer et limiter les pratiques de regroupement de VHU	Les dépôts de VHU (sauvages ou planifiés par le Conseil Régional) ont des impacts négatifs sur l'environnement et contribuent à attirer le dépôt d'autres VHU et/ou d'autres types de déchets	Objectif 3.1 : « Développer le tri et la collecte »	Conseil Régional Collectivités	<ul style="list-style-type: none"> Fermer l'accès aux sites où les collectivités regroupent les VHU ; Définir une procédure de demande d'enlèvement formalisée (type DEEE) permettant de limiter au maximum le temps de regroupement (de 1 à 3 jours par site). 	Semestre 2 2012
3-2 Axe n°2 : Développer une filière réglementaire de la pièce détachée en Guadeloupe					
Action n°19 : Réaliser un état des lieux des casses-auto en Guadeloupe et de leurs pratiques	Plusieurs établissements en Guadeloupe ont une activité de récupération et revente de pièces détachées. Une part importante de cette filière est informelle et n'est pas identifiée.	Objectif 1.2 : « Développer la connaissance des flux et la veille technologique »	Conseil Régional ADEME Centres VHU	<ul style="list-style-type: none"> Inventaire fin des casses-auto ou établissements affiliés, en Guadeloupe ; Conformité du site ; Recettes possibles liées à la revente de pièces détachées ; Diagnostic « potentiel centre VHU ». 	Semestre 1 2013
Action n°20 : Généraliser le contrôle et la traçabilité des pièces.	La filière actuelle de récupération de pièces détachées n'assure pas un contrôle de la qualité et la traçabilité des pièces conformes.	Objectif 3.2 : « Développer le tri et la collecte »	Conseil Régional ADEME Centres VHU	<ul style="list-style-type: none"> Présenter et former aux systèmes informatique de traçabilité des pièces détachées ; Informers les casses sur les conditions de stockage des pièces ; Lors de visites d'inspection, ajouter ce critère aux contrôles. 	Semestre 1 2013
3-3 Axe n°3 : Améliorer les taux de performance de la filière VHU en Guadeloupe					
Action n°21 : Définir les moyens d'atteinte des objectifs de valorisation	Les installations n'atteignent pas les taux de performance de valorisation des VHU, comme fixé par la réglementation.	Objectif 1.2 : « Développer la connaissance des flux et la veille technologique »	Conseil Régional ADEME Centres VHU	<ul style="list-style-type: none"> Comptabiliser dans la filière la part de recyclage par réutilisation des pièces automobiles détachées ; Mettre en place le démontage systématique des plastiques et du verre sur les VHU ; Diriger les VHU compactés vers des broyeurs agréés qui garantissent un taux réglementaire de valorisation des produits entrants ; Etudier la possibilité de mutualiser les moyens entre centre VHU pour certains flux (le cas des pare-brises). 	Semestre 2 2012
Action n°22 : Optimiser les méthodes des centres VHU	Les conditions dans lesquelles les VHU sont dépollués et démontés ne sont pas toujours optimales. Les procédures en cours, actuellement dans les installations, ne permettent pas d'optimiser la filière (atteinte des objectifs, équilibre économique).	Objectif 3.2 : « Développer le tri et la collecte »	Conseil Régional ADEME Centres VHU	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place des systèmes performants : <i>ponts multiples, cuves de stockage, système d'aspirations des fluides</i> ; Mettre en place des procédures établies et optimales pour le démontage des VHU ; Retirer systématiquement tous les fluides et gaz dangereux ; Améliorer les conditions de stockage des déchets dangereux (rétention, à l'abri...) ; Améliorer les conditions de stockage des pièces d'occasion (pièces nettoyées, enregistrées et rangées à l'intérieur...) ; Etudier la possibilité de mettre en place des opérations pilotes sur un centre VHU volontaire pour optimiser les pratiques. 	Semestre 1 2013

Action proposée	Constat de la situation	Objectif PREGEDD	Qui ?	Comment ?	Echéance
3- FONCTIONNEMENT DE LA FILIERE VHU EN GUADELOUPE					
<i>3-4 Axe n°4 : Impliquer l'ensemble des assurances dans le fonctionnement de la filière</i>					
Action n°23 Rappeler aux assurances leurs obligations	Les assurances ne remettent pas leurs VHU aux centres VHU agréés.	Objectif 3.2 : « Développer le tri et la collecte »	DEAL Assurances Conseil Régional ADEME	<ul style="list-style-type: none"> Présenter aux assureurs leurs obligations (courriers) ; Communiquer sur les installations agréées existantes ; Appliquer les pénalités en cas de non application. 	Semestre 2 2012
<i>3-5 Axe n°5 : Améliorer le suivi des activités des centres VHU</i>					
Action n°24 : Contrôler l'enregistrement des activités par les centres VHU	Les installations ne disposent pas systématiquement de données exploitables pour suivre la performance de la filière.	Objectif 1.2 : « Développer la connaissance des flux et la veille technologique »	Conseil Régional ADEME Centres VHU	<ul style="list-style-type: none"> Assurer un suivi rigoureux des tonnages reçus sur site et des différents fractions de déchets extraites ; Assurer un suivi complet des résultats de valorisation globale des VHU traités ; Mettre en place un système d'enregistrement informatisé sur le suivi de l'activité (généraliser l'utilisation de logiciels performants, type Cardiff...) ; Systématiser les déclarations annuelles des centres VHU, conformément au décret n°2011-153. 	Semestre 1 2013
<i>3-6 Axe n°6 : Généraliser les procédures d'annulation de l'immatriculation des VHU</i>					
Action n°25 : Systématiser la remise du certificat de destruction	Lorsqu'un particulier apporte son véhicule pour « destruction » le centre VHU doit procéder à l'annulation de l'immatriculation.	/	Conseil Régional ADEME DEAL Centres VHU	<ul style="list-style-type: none"> Présenter les obligations et la procédure aux nouveaux centres VHU ; Présenter les documents à remplir ; Contrôler l'application de la procédure. 	Semestre 1 2013

Action proposée	Constat de la situation	Objectif PREGEDD	Qui ?	Comment ?	Echéance
4- FINANCEMENT DE LA FILIERE VHU EN GUADELOUPE					
4-1 Axe n°1 : Suivre l'équilibre financier global de la filière VHU en Guadeloupe					
Action n°26 : Mettre en place une instance de contrôle régionalisée de suivi de l'équilibre économique	Le décret n°2011-153, prévoit la création d'une instance de contrôle chargée d'évaluer l'équilibre économique de la filière	Objectif 1.2 : « Développer la connaissance des flux et la veille technologique »	Conseil Régional ADEME TDA	<ul style="list-style-type: none"> • Ecrire au législateur afin de disposer d'une instance régionalisée, cohérente avec les charges locales liés aux spécificités territoriales ; • Nécessaire transparence financière de la filière sur ses coûts et recettes ; • Mettre en place une instance d'échange régionale avec les producteurs, la Région, l'ADEME et les collectivités. 	Semestre 2 2012
Action n°27 : Déterminer les outils de financement en cas de déséquilibre de la filière.	Le cours de la ferraille (E40) et de l'aide au fret maritime sont des paramètres importants pour la rentabilité de la filière. Le décret n°2011-153, prévoit qu'en cas de déséquilibre économique de la filière, les producteurs versent une compensation financière aux centres VHU.	Objectif 1.2 : « Développer la connaissance des flux et la veille technologique »	Conseil Régional ADEME TDA	<ul style="list-style-type: none"> • Définir des outils de suivi en « temps réels » de l'équilibre financier de la filière ; • Définir les modalités de compensation par producteur ; • Etudier la mise en place d'une aide au fret en la Martinique et la Guadeloupe. 	Semestre 1 2013
4-2 Axe n°2 : Maîtriser les coûts de la filière VHU en Guadeloupe					
Action n°28 : Maîtriser les coûts de la collecte	La collecte des VHU sur les territoires constitue un poste important de dépense, voué à augmenter (hausse des carburants, du trafic routier...).	/	Conseil Régional ADEME TDA Centres VHU	<ul style="list-style-type: none"> • Développer l'apport direct des particuliers en centre VHU (cf. 1-1 Axe n°1) ; • Responsabiliser financièrement le propriétaire d'un VHU abandonné non conformément ; • Limiter la collecte des VHU « en porte-à-porte » et à la demande. 	Semestre 1 2013
Action n°29 : Maîtriser les coûts de traitement	Le traitement des VHU, tel que répondant aux objectifs de la réglementation en terme de valorisation, constitue un poste important en terme de fonctionnement qu'il convient d'optimiser.	/	Conseil Régional ADEME Centres VHU	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtriser les procédures de dépollution / démontage (cf. 3-3 Axe n°3) ; • Etudier la possibilité de mutualiser la collecte et le traitement des déchets dangereux hors REP, avec ceux des garages ; • Dans la mesure du possible, mutualiser les moyens entre centres VHU, pour répondre à des lacunes sur certains flux de déchets (exemple : les pare-brises). 	Semestre 1 2013



8 REFERENCES

Titre	MISSION DE CONSEIL ET D'ASSISTANCE POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PREGEDD Mise à jour de l'état des lieux du PREGEDD – VHU
Destinataires	Conseil Régional de Guadeloupe ADEME Guadeloupe
Personne(s) rencontrée(s)	Mme. JOYAU-DAHOMAY M. BON M. DANCOISNE
Auteur(s)	Julien VERMEIRE
Contrôle qualité	Caraïbes Environnement
Références	D054-R0773/12/JV
Version	VF5
Date	17 août 2012



9

ANNEXES

Annexe 1 : Directive 2008/98/CE du 19 novembre 2008 relative aux déchets

Annexe 2 : Annexe II de l'article R.541-8 du Code de l'Environnement

Annexe 3 : Décret n° 2005-635 du 30 mai 2005 relatif au contrôle des circuits de traitement des déchets

Annexe 4 : Directive 2000/53/CE du parlement européen et du Conseil, du 18 septembre 2000, relative aux véhicules hors d'usage

Annexe 5 : Décret n°2011-153 du 4 février 2011 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire en matière de gestion des véhicules hors d'usage et des déchets d'équipement électriques et électroniques

Annexe 6 : Arrêté du 02 mai 2012, relatif aux agréments des exploitants des installations de stockage, de dépollution, de démontage, de découpage ou de broyage des véhicules hors d'usage

Annexe 7 : Certificat de destruction d'un véhicule. Article R.322-9 du code de la route

Annexe 8: Extrait de l'annexe à l'article R.111-9 sur la nomenclature des ICPE

Annexe 9 : Tonnages de VHU collectés par la COPAME au cours des années 2008, 2009 et 2010

Annexe 10 : Statuts du Groupement des Concessionnaires Distributeurs Automobiles de la Guadeloupe

Annexe 11 : Fiches descriptives des prestataires de collecte et de traitement des VHU, en Guadeloupe

Annexe 12 : Liste complète des adhérents à TDA pour les batteries

Annexe 13 : Liste complète des bacs à batteries de TDA répartis sur le territoire de la Guadeloupe

Annexe 14 : Arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter de la société AER

Annexe 15 : Arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter une installation de prétraitement et de transit de déchets non dangereux et dangereux, de la SNR

Annexe 16 : Arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter une installation de traitement de déchets pétroliers, de la SARP CARAIBES

Annexe 17 : Arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter une installation de regroupement de déchets dangereux, de GDE

Annexe 18 : Communiqué de presse relatif à la campagne d'information du grand public, lancée le 14 avril 2008, sur la valorisation des Véhicules Hors d'Usage

Annexe 19 : Le dispositif d'urgence mis en place pour la collecte des pneumatiques usagés dans les garages

Annexe 20 : Dossier de presse relatif à l'opération vidange propre menée en Guadeloupe, par l'ADEME

Annexe 21 : Guide VHU à l'usage des communes de la Guadeloupe