

Epaves automobiles Véhicules Hors d'Usages.



**Les interventions possibles
du Maire.**

SOMMAIRE

1	VHU ET EPAVE AUTOMOBILE, QUELLE DIFFERENCE ?	3
2	REGLEMENTATION	3
2.1	LE DECRET FRANÇAIS	4
3	PRESENTATION DE LA FILIERE.	7
3.1	LA DEPOLLUTION.	7
3.2	QUE PEUT ON RECYCLER OU VALORISER SUR UN VHU ?	8
4	OBSERVATIONS DE L'AMF	10
5	LES POUVOIRS DU MAIRE	10
5.1	LE PROBLEME DE LA COLLECTIVITE CONCERNE UN NOMBRE RESTREINT DE VEHICULES, VOIRE UN SEUL :	10
5.2	LE PROBLEME CONCERNE UN DEPOT REPRESENTANT UN NOMBRE IMPORTANT DE VEHICULES :	12
6	CONCLUSION	13

1 VHU ET EPAVE AUTOMOBILE, QUELLE DIFFERENCE ?

Actuellement les deux notions restent sujettes à interprétation (voir question réglementaire de M.DOOR Jean-Pierre à l'Assemblée Nationale publiée au J.O 07/04/03 sous le numéro 16070 site <http://questions.assemblee-nationale.fr>).

C'est pourquoi dans ce dossier nous faisons le choix d'assimiler les termes Véhicules Hors d'Usages et épaves automobiles en les considérant comme des déchets au sens de la loi 75/633 c'est à dire : un bien meuble abandonné ou que son détenteur destine à l'abandon.

Aujourd'hui les gisements générés en France sont ainsi évalués :

- 1.2 à 1.6 millions de VHU en France (source AFNOR 2003)
- 9 à 10 millions de VHU en Europe (source directive 2000/53/CE).

Ces volumes importants du fait des éléments composant les véhicules représentent des enjeux environnementaux c'est pourquoi l'Europe a réagi, en rédigeant la directive VHU du 18 septembre 2000 retranscrit en droit français le 1^{er} août 2003.

L'environnement et principalement le domaine de déchets est un secteur d'activité où le maire peut jouer un rôle important. Ce dossier a donc pour vocation de vous donner les moyens de gérer ces déchets sur votre commune tout en vous apportant des connaissances sur la législation et la filière de traitement.

2 REGLEMENTATION

Afin d'harmoniser et d'améliorer la gestion des VHU dans les différents pays de l'Union européenne, la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage a vu le jour le 18 septembre 2000. Elle fut traduite, 3 ans plus tard, en droit français par le [décret n° 2003-727](#) du 1^{er} août 2003, publié au journal officiel, le 5 août 2003 ; il vous est présenté ci-dessous

Si vous le désirez, vous pouvez consulter la Directive européenne complète : <http://europa.eu.int/scadplus/leg/fr/lvb/l21225.htm>

2.1 Le décret français

2.1.1 Objectifs :

La directive européenne et le décret français sont basés sur 4 principes :

- **Prévenir** la production des déchets issus des véhicules à moteurs et de leurs composants parvenus au terme de leur cycle de vie.
- **Limiter** l'emploi de substances dangereuses dans la fabrication des véhicules et de leurs composants.
- **Promouvoir le réemploi, le recyclage** et d'autres formes de valorisation afin de réduire les quantités de déchets à éliminer.
- **Améliorer l'efficacité**, au regard de la **protection de l'environnement**, de tous les opérateurs économiques intervenants dans le cycle de vie des véhicules et en particulier de ceux intervenant directement dans le traitement des VHU

2.1.2 Cadre général :

La réglementation fixe les grandes lignes et quelques définitions : [véhicule hors d'usage](#), [détenteurs](#), [producteurs](#), [démolisseurs](#), [broyeurs](#), [opérateurs économiques](#), [opération de dépollution](#), [opération de réemploi](#), [traitement](#), [recyclage](#), [valorisation énergétique](#).

Toutes les dispositions du décret, relatives à l'élimination des VHU, doivent être analysées au regard de la **responsabilité des producteurs**.

Ce décret s'applique aux voitures particulières (véhicules de transport de personnes n'excédant pas 9 places assises) et aux camionnettes (véhicules affectés au transport de marchandises dont le poids maximal n'excède pas 3,5 tonnes).

L'ensemble des véhicules correspondant aux caractéristiques précitées (voitures de services, camionnettes de chantier,...), appartenant au parc automobile des collectivités, est lui aussi concerné par le décret.

L'article 4, le premier alinéa de l'article 8 et l'article 9 sont aussi applicables aux **cyclomoteurs à trois roues** mentionnés à l'article R.311-1 du Code de la Route : véhicules à 3 roues, équipés d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³, s'il est à combustion interne ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteurs et ayant une vitesse maximale, par construction, ne dépassant pas 45 Km/h.

2.1.3 Les Actions Préventives :

L'article 3 du décret précise que «les voitures particulières et les camionnettes doivent être construites de façon à limiter l'utilisation de substances dangereuses (au sens de la directive 67/548) et de façon à faciliter leur démontage et leur dépollution lors de leur déconstruction ultérieure ainsi que le réemploi ou la valorisation, en particulier le recyclage, de leurs composants ou matériaux.

En ce qui concerne les composants et matériaux utilisés dans la construction des véhicules, ceux-ci font l'objet d'un arrêté limitant l'utilisation du **plomb**, du **mercure**, du **cadmium** et du **chrome** lorsque les conditions techniques le permettent.

Ces obligations vont conduire les constructeurs à la notion d'**éco-conception** (conception écologique) visant à prendre en compte l'ensemble du cycle de vie du véhicule, à savoir : **sa production, son utilisation et sa destruction dans un souci de préservation de l'environnement**.

L'article 15 prévoit également que chaque producteur fournira aux démolisseurs et aux broyeurs agréés, en liaison avec les fabricants de matériaux et composants utilisés dans les véhicules, pour chaque type de véhicule neuf réceptionné au niveau national ou communautaire, dans un délai de 6 mois après sa réception, des informations sur :

- les conditions de démontage et de dépollution du véhicule,
- les conditions de démontage, de stockage et de contrôle des composants qui peuvent être réemployés,
- les différents composants et matériaux des véhicules,
- L'emplacement des substances dangereuses présentes dans les véhicules.

2.1.4 La Collecte :

Les VHU ne peuvent être remis, par leurs détenteurs, selon **l'article 4** du décret, qu'à des démolisseurs ou des broyeurs titulaires d'un agrément ou à des centres de regroupement créés par les producteurs. Dans ces conditions **ils ne sont, en aucun cas, acceptables en déchetterie.**

Les autorités détentrices de VHU ne peuvent les remettre qu'à des démolisseurs agréés.

L'article 5 précise que la reprise, par les opérateurs (démolisseurs, broyeurs ou centre de traitement), des véhicules destinés à la destruction s'effectue **sans aucun frais pour le dernier détenteur**, sauf si le véhicule ne contient pas ses composants essentiels (moteurs, pot catalytique, carrosserie) ou contient des déchets qui lui ont été rajoutés et qui peuvent augmenter le coût de traitement. Cette disposition est applicable à compter de la date d'entrée en vigueur du décret, pour les véhicules mis pour la première fois en circulation après le 1^{er} juillet 2002 et à compter du 1^{er} janvier 2007 pour les véhicules mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} juillet 2002.

Les broyeurs ont obligation de reprendre gratuitement un véhicule même à valeur négative. Si ceci entraîne un déficit financier pour le broyeur, **l'article 6** prévoit une compensation financière payée par le producteur de la voiture ayant créée ce déficit. Il est bien évident que dans la réalité cette application reste difficile puisqu'elle suppose que l'on identifie clairement la marque du véhicule et le préjudice subi.

Selon les **articles 9 et 10**, en plus des autorisations administratives (installations classées soumises à déclaration ou à autorisation...), **tout exploitant d'une installation de stockage, de dépollution, de démontage, de découpage ou de broyage des véhicules hors d'usage doit être agréé à cet effet.**

Les autorisations administratives sont délivrées selon la réglementation sur les ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement), et les agréments, en fonction d'un cahier des charges précis, propre à chaque type d'installation, précisant les devoirs et les obligations à respecter par les différents protagonistes. **Les articles 11 et 12** présentent respectivement le cahier des charges des démolisseurs et des broyeurs.

2.1.5 Le Traitement :

L'article 7 prévoit que les composants et les matériaux des VHU devront être de préférence réemployés, valorisés et en particulier recyclés plutôt que détruits, chaque fois que les conditions techniques et économiques le permettent. Chaque élément sera clairement identifié et référencé par le dépollueur, pour une traçabilité totale des produits.

L'article 8 fixe pour les VHU des objectifs de résultat aux filières de traitement, organisées par les producteurs :

- **Au plus tard, le 1^{er} janvier 2006** : le taux de réemploi et valorisation devra atteindre 85% minimum de la masse totale des véhicules traités. Dans le même délai le taux de réemploi et de recyclage exigé sera de 80% minimum.
- **Au plus tard, le 1^{er} janvier 2015** : le taux de réemploi et de valorisation devra atteindre 95% minimum de la masse totale des véhicules traités. Dans le même délai le taux de réemploi et de recyclage exigé sera de 85% minimum.

2.1.6 Procédure officielle de destruction d'un véhicule :

Afin d'assurer la traçabilité de chaque véhicule envoyé en destruction, l'**article 13** du décret VHU prévoit les dispositions suivantes :

Le véhicule est remis au démolisseur ou au broyeur agréé, en ayant notifié sur la carte grise les mentions suivantes : soit « *Vendu le .././.... pour destruction* » ou « *Cédé le .././.... pour destruction* ».

Le démolisseur ou le broyeur agréés remet en contrepartie au propriétaire, dans un délai de 15 jours à compter de la date de mutation du véhicule, un récépissé de prise en charge pour destruction.

Dans le même délai, le démolisseur ou le broyeur agréés transmet au préfet du département d'immatriculation du véhicule, un exemplaire du récépissé de prise en charge de destruction et la carte grise du véhicule.

Dans les 15 jours suivant le découpage ou le broyage du véhicule, le broyeur agréé confirme la destruction au préfet du département d'immatriculation en lui transmettant le certificat de destruction correspondant pour qu'il procède à l'enregistrement de la destruction et l'annulation de l'immatriculation.

Ceci vaut également pour les flottes administratives et les véhicules immatriculés récupérés en fourrière ou sur la voie publique sous forme d'épaves.

3 PRESENTATION DE LA FILIERE.

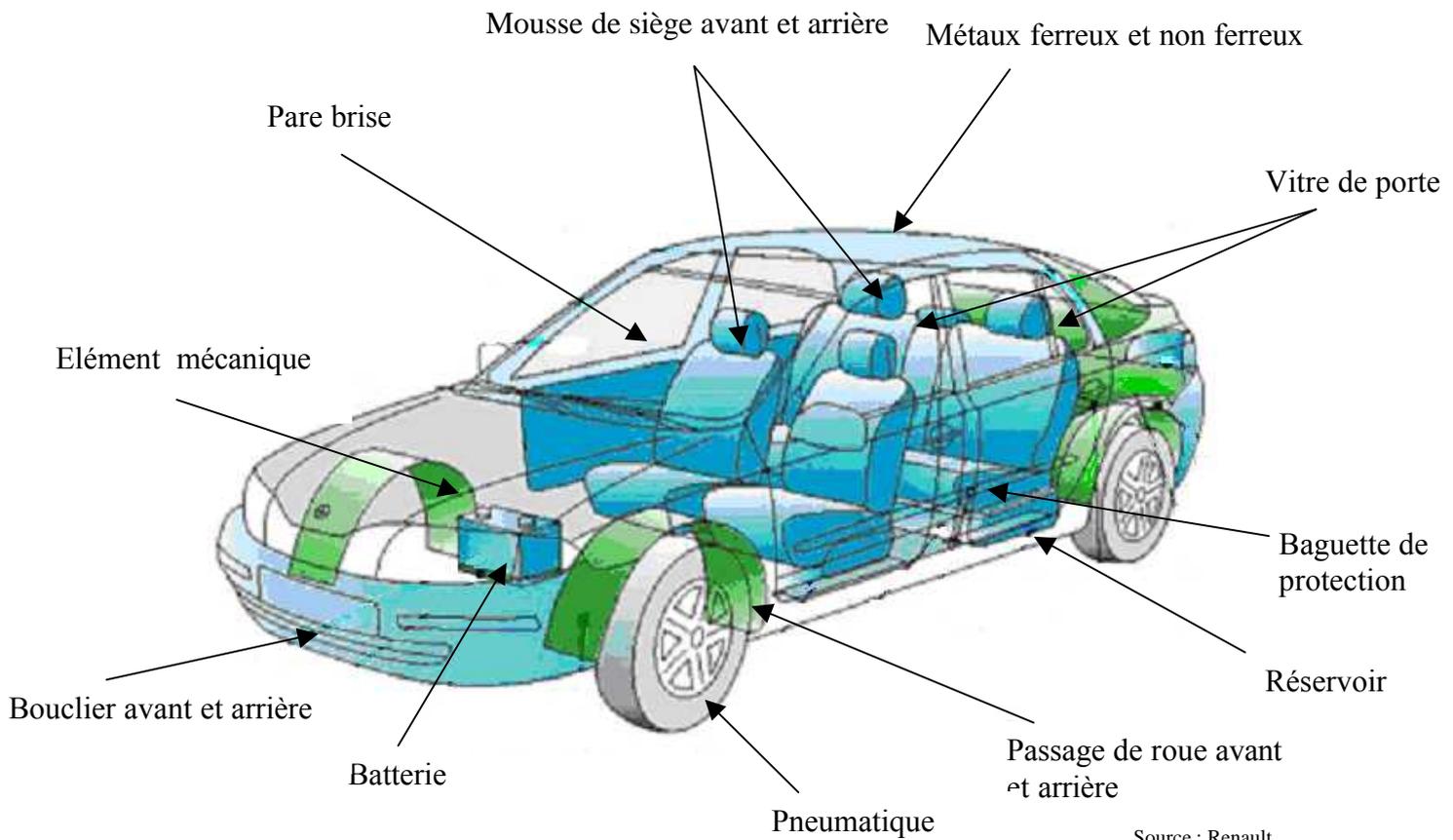
3.1 La dépollution.

Avant d'être démontés les VHU doivent être dépollués, tous les produits dangereux pour l'environnement doivent être retirés et seront ensuite envoyés dans les centres de traitements adéquats.

- Huile moteur et liquide de refroidissement
- Liquide de frein
- Filtre à huile
- Lave glace
- Liquide de direction assistée
- Fluide de climatisation
- Huile d'amortisseur
- Batterie
- Etc....

Les VHU qui n'ont pas été dépollués sont considérés comme des déchets dangereux et sont classés dans la rubrique 16 01 04 (de la nomenclature des déchets) de la liste des déchets (annexe 2 du décret n° 2002-540 du 18 avril 2002). Quant aux VHU dépollués ils sont classés dans la rubrique 16 01 06 et ne sont plus considérés comme dangereux.

3.2 Que peut on recycler ou valoriser sur un VHU ?



3.3 Description générale de la filière.

La filière VHU s'organise et se structure. Elle évolue constamment de fait des législations récentes mais on peut néanmoins en dresser l'architecture suivante :

On recense les producteurs ou les détenteurs des VHU dont le souci est de les éliminer conformément à la législation : ce sont les particuliers, les garages, les concessionnaires, les sociétés d'assurance qui ont des véhicules accidentés, les collectivités locales avec leur parc automobile propre et pour celles qui gèrent une fourrière tous les véhicules destinés à la destruction.

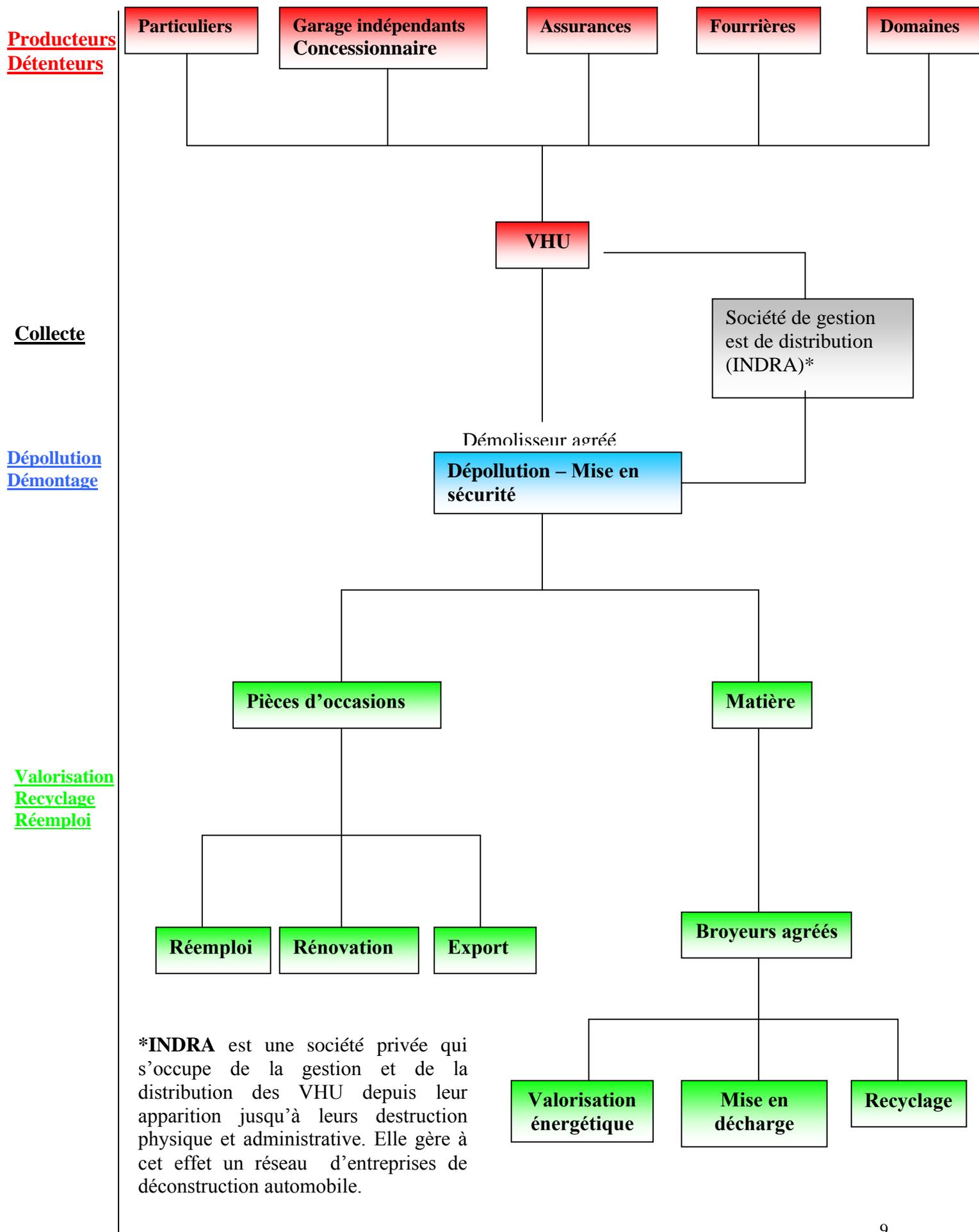
Mis à part les particuliers qui négocient directement l'enlèvement de leurs VHU avec les démolisseurs agréés ou qui les amènent par leurs propres moyens, le reste des acteurs passe souvent par des sociétés de gestion et de distribution ([INDRA](#), Eco-VHU) qui font l'interface entre les producteurs de l'épave et l'établissement de traitement agréé.

Dans ces établissements que l'on appelle vulgairement « les casses » les véhicules seront dépollués en vue d'être envoyés dans les filières de traitement appropriées.

Ensuite les pièces réutilisables du véhicule seront démontées et vendues (réemploi).

Ce qui n'a pu être commercialisé, notamment toute la carcasse du véhicule, est envoyé chez un broyeur. Son rôle sera, après broyage, de séparer la part recyclable (ferraille) de ce qui ne l'est pas (certains plastiques...) qui sera envoyé en incinération pour une valorisation énergétique ou directement mise en décharge.

Schéma de la filière



4 OBSERVATIONS DE L'AMF

L'élimination des véhicules hors d'usage ne relève pas de la compétence des collectivités locales.

La responsabilité repose sur les producteurs, qui doivent agir dès l'amont en éco-concevant les véhicules et en aval en s'occupant de leur collecte et de leur traitement.

Pour autant, les collectivités locales interviennent, sur la base du volontariat, au niveau de la collecte de certains déchets d'automobile (pneus, batterie, huile).

Au titre de ses pouvoirs de police (article L 222 et suivants du Code Général des Collectivités territoriales et L 325-1 du Code de la Route), le Maire est également chargé de veiller à l'enlèvement des épaves automobiles. **Des modèles réglementaires de mise en fourrière sont joints au dossier et sont accessibles sous la rubrique « les derniers documents dédiés au site ».**

5 LES POUVOIRS DU MAIRE

La première préoccupation d'un maire avant le traitement est de pouvoir récupérer les épaves gisant sur la voie publique, les terrains vagues, les terrains privés et qui peuvent générer des dépôts sauvages plus importants.

Pour cela voilà un rappel succinct des pouvoirs et des moyens d'actions dont vous disposez pour gérer ces problèmes.

[L'annexe est une clef de détermination interactive](#) qui reprend les paragraphes suivants et vous permettra de connaître le fondement juridique adapté à **votre** situation.

5.1 Le problème de la collectivité concerne un nombre restreint de véhicules, voire un seul :

Dans ce cas vous disposez de plusieurs moyens d'actions, basés sur des fondements juridiques différents :

SUR DOMAINE PUBLIC :

Dans ce cas, le code de la route s'applique et en particulier les [articles L 325-1 et suivants](#) .

Domaine d'application : sur toutes les voies et dans tous les lieux ouverts à la circulation publique.

Procédure : Il s'agit de la procédure classique de mise en fourrière (constatation de l'infraction, déclaration de mise en fourrière, avertissement du propriétaire du véhicule,...)

Un véhicule peut être mis en fourrière dans les conditions suivantes : (source [Service Public](#))

- En cas d'entrave à la circulation.
- Pour stationnement irrégulier, gênant, abusif ou dangereux.
- Pour défaut de présentation aux contrôles techniques ou de non exécution des réparations prescrites.
- Pour infraction à la protection des sites et paysages classés.
- En de circulation dans les espaces naturels.
- Si l'infraction qui avait motivé l'immobilisation du véhicule n'a pas cessé dans les 48 heures suivantes.

EN PROPRIETE PRIVEE :

Dans ce cas, le code de l'environnement s'applique et en particulier les articles L541-2 et suivants.

Selon l'article **L.541-2**,

« Toute personne qui produit ou détient des déchets dans des conditions de nature à produire des effets nocifs..., à dégrader les sites ou les paysages..., à porter atteinte à la santé de l'homme et à l'environnement, est tenue d'en assurer l'élimination...dans des conditions propres à éviter lesdits effets. »

et l'article **L.541-3**,

« En cas de risque de pollution des sols ou au cas où des déchets abandonnés, déposés ou traités contrairement aux prescriptions faites et aux règlements pris pour leurs applications, l'autorité titulaire du pouvoir de police (dont le maire fait partie) peut, après mis en demeure, assurer d'office l'exécution des travaux nécessaires au frais du responsable. ».

Domaine d'application : ce cas s'applique pour des dépôts sur des terrains privés.

Procédure : (suivant la [circulaire n°85-02 du 4 janvier 1985](#))

Il appartient au maire de procéder à la mise en demeure du propriétaire du terrain sur lequel a été abandonné les VHU, afin qu'il procède à leur enlèvement.

Dans le cas où le propriétaire du terrain ne serait pas le responsable du dépôt sauvage et qu'il aurait pris les mesures préventives nécessaires (clôture,...), la mise en demeure s'adressera au propriétaire du VHU dans la mesure où il peut être identifié.

La mise en demeure doit toujours être assorti d'un délai de réalisation de travaux. Si passé ce délai, rien n'a été entrepris, le maire peut procéder à l'exécution d'office des travaux aux frais du responsable. Mais cette notion de responsable reste cependant assez floue, lorsque le propriétaire du VHU ne peut être identifié : dans de nombreux cas se sera au propriétaire du terrain de payer.

Dans ces deux cas, des **poursuites pénales**, en référence à l'article R635-8 du Code Pénal, pourront être engagées vis à vis de la personne ayant abandonné son véhicule.

Rappelons enfin, qu'un travail de **prévention** et de **sensibilisation** des différents acteurs pourra éviter un certain nombre de ces conflits, souvent longs et coûteux pour la collectivité :

- **tenir à disposition du public** les noms et adresses des broyeurs et démolisseurs agréés les plus proches,
- **sensibiliser la population**, notamment les jeunes, dans les écoles,
- **sensibiliser les bailleurs** et les **propriétaires de terrains** à travailler avec vous.

5.2 Le problème concerne un dépôt représentant un nombre important de véhicules :

Dans ce cas , c'est le pouvoir de police du Préfet qui s'applique et non celui du Maire.

► **Ce dépôt est lié à une activité professionnelle** (casse, garagiste,...) :

- **Sa superficie est supérieure à 50 m²** : l'installation doit être soumise à autorisation préfectorale, au vue de la législation sur les ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement)

- **Sa superficie est inférieure à 50 m²** : le maire peut se mettre en relation avec le préfet au titre de la préservation des intérêts du voisinage et de l'environnement.

Dans ces deux cas, la gestion du problème se fera en collaboration avec la préfecture.

► **Ce dépôt n'est pas lié** à une activité professionnelle :

Quelque soit la surface occupée par celui-ci, le maire pourra se référer au **Code de l'Environnement** : avec procédure de mise en demeure du responsable,... (voir paragraphe « propriété privée » ci-dessus).

6 CONCLUSION

Ce dossier permet de mieux appréhender le contexte général dans lequel s'inscrit la gestion des Véhicules Hors d'Usage dans notre pays. Comme on peut le constater, la filière de traitement est déjà en place, mais elle est en constante évolution afin de s'adapter aux exigences légales.

Dans cette gestion, le maire a aussi un rôle primordial et complexe. Il doit :

- agir pour éliminer les épaves gisant sur la voie publique ou sur des terrains privés (actions de médiations ou actions juridiques ; codes de la Route et de l'Environnement),
- veiller à respecter la procédure officielle de destruction du décret, notamment pour les véhicules des fourrières et ceux appartenant aux services municipaux.

De plus il est important de noter que sa responsabilité civile ou pénale peut être engagée en cas de manquement à ces obligations.

Si ce dossier ne vous apporte pas toutes les réponses à vos interrogations, n'hésitez pas à nous contacter et à nous poser toutes vos questions sur le forum. Nous nous ferons un plaisir d'y répondre.

VOCABULAIRE

[RETOUR](#)

VHU Véhicule Hors d'Usage : véhicule qui constitue un déchet au sens de la loi 75-633, c'est à dire que son détenteur destine à l'abandon.

Détenteurs : sont considérés comme détenteurs toutes **personnes propriétaires de véhicules, les personnes agissant pour le compte de ces propriétaires** ou les **autorités dont relèvent les fourrières**, définies aux articles R.325-20 et R.325-21 du code de la route.

Producteurs : sont considérés comme producteurs 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.

Démolisseurs : sont considérés comme démolisseurs les personnes qui assurent la prise en charge, le stockage, la dépollution et le démontage des véhicules. Ce sont les propriétaires des «*casses* ». Ils sont encore appelés **déconstructeur** automobile.

Broyeurs : sont considérés comme broyeurs les personnes qui assurent la prise en charge, le stockage, le découpage ou le broyage des véhicules. Ces deux dernières opérations étant précédées si nécessaire par la dépollution et le démontage des véhicules.

Opérateurs économiques : sont considérés comme opérateurs économiques les **producteurs, les fabricants de composants, substances et matériaux** utilisés dans les véhicules, **les entreprises d'assurance automobile, les démolisseurs et broyeurs** agréés ainsi que les autres intervenants dans le traitement des VHU, de leurs composants et matériaux.

[RETOUR](#)

Opération de dépollution : est considérée comme opération de dépollution toute opération consistant à extraire des véhicules hors d'usage les déchets dangereux et à extraire et neutraliser les composants susceptibles d'exploser.

Opération de réemploi : est considérée comme opération de réemploi toute opération par laquelle les composants des VHU servent au même usage que celui pour lequel ils ont été conçus.

Traitement : est considérée comme traitement toute opération intervenant après la remise d'un véhicule destiné à la destruction à un démolisseur ou à un broyeur agréé, telle que dépollution, démontage, découpage, broyage ou toute autre opération effectuée en vue du réemploi, de la valorisation ou de la destruction des composants et matériaux de ces véhicules.

Recyclage : est considérée comme recyclage, le retraitement, dans un processus de production, des déchets, soit en vue de la même utilisation que celle d'origine, soit à d'autres fins, mais à l'exclusion de la valorisation énergétique.

Valorisation énergétique : par valorisation énergétique on entend l'utilisation de déchets combustibles en tant que moyen de production d'énergie, par incinération directe avec ou sans autres déchets, mais avec récupération de la chaleur.

Il est important de souligner que toutes les dispositions du décret, relatives à l'élimination des VHU, doivent être analysées au regard de la **responsabilité des producteurs**.