



CÉSECÉM



LE CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL,
ENVIRONNEMENTAL, DE LA CULTURE
ET DE L'ÉDUCATION DE MARTINIQUE



ENVIRONNEMENT, RISQUE SMAJEURS
ET AMENAGEMENT DE L'ESPACE

LES VHU : SYNTHÈSE ET PROPOSITIONS



Télécharger le document

TABLE DES MATIÈRES

CADRE JURIDIQUE	3
ORGANISATION ACTUELLE ET PROBLEMES RENCONTRES	4
Pratiquement, comment se passe une action de collecte VHU ?.....	4
Pour mettre en œuvre ce plan TDA-VHU a conduit plusieurs actions :	4
Parmi les problèmes rencontrés :	5
FREINS ET PROPOSITIONS	6
Difficultés d'implication des communes.....	6
Manque d'information.....	6
Propositions	6
1 Reprendre une nouvelle édition du guide pratique	6
2 Développer des spots télévisés	6
Manque de moyens.....	7
Problème économique	7
Propositions	7
1 Créer une incitation financière	7
2 Développement d'une filière pièces détachées d'occasion	7
ANNEXES	8
ANNEXE 1 LEGISLATION VHU - Alain Hierso	8
ANNEXE 2 Compte-rendu de visite TDA VHU Martinique	9
ANNEXE 3 Compte-rendu de visite TDA VHU Martinique Points de vigilance	10
ANNEXE 4 Entretien Téléphonique avec M Nicolas FOURNIER, chef du service Risque Energie Climat de la DEAL - 17 mai 2019	10
ANNEXE 5 Audition de Mme Gwenn LAUDIJOIS, adjointe au chef du service Risque Energie Climat de la DEAL - 26 juin 2019	11

Les VHU (Véhicules Hors d'Usage) sont définis comme des véhicules dépourvus de ce qui permet leur mobilité. Ils sont considérés comme des déchets dangereux du fait de leur nature (verre, métal) et de leur capacité à constituer des habitats pour les nuisibles (rongeurs, serpents) et des gîtes pour les moustiques générateurs de risques pour les populations. Les VHU sont également un risque pour l'environnement par leur contenu en substances (liquides de freins et de refroidissement, huiles, fluides climatisation, batterie.) susceptibles de polluer le sol et l'eau, en particulier lors du démontage. Enfin les VHU dégradent les paysages et le potentiel touristique des régions, et donnent une mauvaise image du territoire.

En Martinique on estime que 13 à 14 000 véhicules sont mis au rebut chaque année, et que le stock « historique » est de 20 000 VHU.

Depuis le début des années 2000 les pouvoirs publics et les collectivités ont pris conscience du problème. Entre 2001 et 2009, 18 900 VHU ont été collectés et traités par la Région et les communes, avec l'appui de l'Etat et de l'ADEME, pour un coût important. Par la suite un projet FEDER obtenu après une épidémie de dengue a permis une prise en charge partielle du financement par l'Europe. En 2018 suite au changement de réglementation, 1740 VHU ont été traités.

CADRE JURIDIQUE

La prise en charge des VHU est faite dans un cadre réglementaire et s'appuie sur la réglementation Européenne, le Code de l'Environnement et le Code de la Route.

La réglementation européenne définit le VHU comme un déchet dangereux (DE 2000/53/CE du 18 septembre 2000).

Le code de l'environnement :

- Responsabilise le producteur ou le détenteur de déchets, et l'oblige à en assurer la gestion jusqu'à son élimination ou sa valorisation. Ainsi tout propriétaire de VHU a l'obligation de le remettre à un centre agréé par la Préfecture (article L541-2 ; décret 2011-153). Des sanctions sont prévues pour les propriétaires ne respectant pas cette obligation (article L541-46).
- Prévoit également des sanctions pour les exploitants non agréés d'installations qui traiteraient les VHU (article L541-46).
- Donne aux Maires pouvoir de police pour mettre en demeure les propriétaires de VHU abandonnés, et, en cas de non obtempération, pour consigner les sommes correspondant aux mesures prescrites pour leur traitement et y faire procéder d'office (article L541-21)

Le code de la route interdit de laisser abusivement un véhicule en stationnement sur la voie publique (article R417-12) et prévoit des sanctions allant jusqu'à la mise en fourrière (articles L325-1 à L325-33).



Enfin sur les recommandations d'un rapport du député Letchimy, l'Etat a publié un **décret relatif à la gestion des VHU dans les départements ultra-marins**, qui responsabilise les producteurs automobiles en matière de gestion des déchets. Le décret prévoit en particulier « la prise en charge de la totalité ou d'une part significative du repérage, de la collecte et du transport de ces véhicules vers un centre de traitement, ainsi que leur traitement par ce centre », ainsi que l'organisation par le producteur de campagnes de communication sur la gestion des VHU. Ces obligations sont réparties entre les constructeurs au prorata des parts de marché calculées par la moyenne des ventes de véhicules neufs au cours des cinq dernières années civiles (Décret 2017-675 du 28 avril 2017).

En dernier lieu madame la Sénatrice Conconne a fait inclure dans le projet de loi sur l'économie circulaire la possibilité, pour les communes qui le souhaitent, de déléguer les opérations de recherche et de mise en demeure aux intercommunalités, ainsi que la possibilité pour des casses privées d'exercer une activité de fourrière sous l'autorité du Préfet.

ORGANISATION ACTUELLE ET PROBLEMES RENCONTRES

Les années 2018 et 2019 sont considérées comme des phases test de l'application du décret 2017-675 en Martinique. Un Comité de Pilotage a été mis en place, incluant le MTES (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire -DEAL), le MOM (Ministère des Outre-Mer - DGOM), l'ADEME, TDA-VHU et les constructeurs et se réunit 3 à 4 fois par an.

Les travaux de concertation organisés avec la filière ont conduit au lancement d'une première phase expérimentale de collecte au printemps 2018

avec les groupes PSA et Renault. L'association des concessionnaires automobiles de la Martinique s'est engagée à établir un plan d'enlèvement avec l'association TDA-VHU (Traitement des Déchets Automobiles-Véhicules Hors d'Usage) en lien avec les collectivités locales et les constructeurs. Le plan 2018 visait à l'élimination de 1700 VHU sur tout le territoire.



Pratiquement, comment se passe une action de collecte VHU ?

- **Etape 1** : Les VHU sont recensés, en général par la Police Municipale qui dresse un procès-verbal pour stationnement abusif. Le propriétaire du véhicule est ensuite recherché
- **Etape 2** : le Maire prend un arrêté de mise en demeure du propriétaire du véhicule, qui est sommé d'enlever son véhicule dans un délai d'un mois.
- **Etape 3** : si le propriétaire ne fait pas le nécessaire pour son véhicule dans les délais impartis, le Maire prend un arrêté d'exécution d'office et consigne la somme nécessaire à la collecte et à l'enlèvement du VHU.
- **Etape 4** : le VHU est enlevé par la société mandatée et conduit dans l'un des cinq centres agréés pour dépollution et traitement

Pour mettre en œuvre ce plan TDA-VHU a conduit plusieurs actions :

- Rencontre des représentants de toutes les communes
 - Formation d'agents municipaux de la communauté d'agglomérations Cap-Nord
 - Sensibilisation des agents municipaux
 - Création d'un guide d'identification des VHU
 - Participation au comité de pilotage du plan d'action ultramarin
 - Communication (France-Antilles, Facebook.)
- L'objectif du plan d'action 2018 a été atteint avec 1740 VHU traités et les difficultés ont été analysées.

Parmi les problèmes rencontrés :

PROBLÈMES PRATIQUES

L'absence de fourrière est considérée comme un handicap car il n'est pas possible de 'sécuriser' les véhicules en infraction en attente de traitement.

PROBLÈMES ADMINISTRATIFS

L'identification de certains véhicules peut être difficile, du fait parfois de défauts de formalités lors des ventes. Le manque de carte grise par exemple entraîne l'impossibilité d'établir des certificats de destruction des VHU. L'absence de procédure comptable permettant aux communes de reverser à TDA-VHU les sommes consignées correspondant au prix de la collecte et du traitement a également été constatée.

Enfin il faut souligner que la démarche est basée sur une collaboration entre les communes et TDA-VHU, et dépend pour beaucoup de la volonté des maires à engager des actions qui ne sont pas toujours bien perçues par les administrés.

En octobre 2018 un accord-cadre a été signé avec les 21 plus grands constructeurs automobiles pour la collecte et le traitement des VHU en territoires ultramarins, permettant le passage à une phase plus opérationnelle. Pour 2019 un provisionnement des actions a été acté à hauteur de 8 M€ (tous DOM). Pour cette même année un objectif de traitement de 10 000 VHU a été fixé en Martinique.

À l'heure actuelle 25 communes sont engagées dans la démarche (9 communes manquantes).

Certaines des difficultés rencontrées ont pu être résolues : l'identification des propriétaires a été facilitée depuis que l'accès aux fichiers des immatriculations a été accordé aux Polices Municipales en mai 2018 ; une procédure dérogatoire proposée par la DEAL Martinique et validée par le ministère permet de délivrer des certificats de destruction même pour les VHU sans carte grise

Pour remédier au problème récurrent du maintien d'une fourrière opérationnelle sur le territoire, une étude de marché payée par les constructeurs est en cours avec le cabinet EFIA, avec pour objectif l'évaluation de la rentabilité potentielle.

Pour atteindre cette rentabilité il faut que les VHU arrivent rapidement avec encore une valeur, ce qui implique une chaîne agile en amont.

Enfin la mise en place du COLDEN (Comité Opérationnel de Lutte contre la Délinquance Environnementale) le 27 février 2019 a permis de lancer une première opération d'envergure sur la commune du Robert, où 34 VHU stationnés en proximité d'un garage ont été enlevés.

Globalement le plan d'enlèvement des VHU est donc opérationnel et en cours d'amélioration. Cependant les mesures appliquées ressortent d'une démarche corrective et n'ont pas vocation à perdurer, du moins à l'échelle actuelle.

L'enjeu pour l'avenir est bien d'assurer la prise en charge des véhicules en fin de vie par un circuit de traitement et de recyclage, en évitant les abandons sur la voie publique et les démontages par des privés non agréés.

L'arsenal répressif semble complet mais dépend de la volonté qu'auront les collectivités à appliquer les mesures possibles. La réflexion du CÉSECÉM s'est donc plus orientée vers la question de l'incitation à de bonnes pratiques. Sachant que le traitement des véhicules est gratuit s'ils sont déposés dans un centre de traitement agréé, il faut s'interroger sur les raisons qui conduisent de nombreux automobilistes à de mauvaises pratiques et qui constituent autant de freins à l'instauration d'un circuit vertueux. Sur la base de cette réflexion, il est possible de présenter des suggestions à prendre en compte dans le plan d'action, sachant que les constructeurs sont engagés à contribuer financièrement au circuit et à mener des actions de communication.





Difficultés d'implication des communes

Quels sont les leviers pour inciter les communes potentiellement récalcitrantes à entrer dans les démarches du plan ? La nouvelle disposition qui permet de déléguer les opérations sensibles de re-

cherche et de mise en demeure aux Communautés de communes pourrait être une solution pour les mairies, mais pose la question des moyens de ces communautés en particulier en termes de police.

Manque d'information

Actuellement le plan d'action vise les enlèvements et cible donc les mairies. Mais quelles sont les démarches à faire pour un particulier, et comment en prendre connaissance ? Avec le concours des Conseils Régional et Général et de l'ADEME, la DEAL a publié un livret intitulé « Le traitement des véhicules hors d'usage : guide à l'usage des collectivités et des détenteurs de VHU ». Mais ce livret date de 2013 et les informations qu'il contient devraient être revues.

En dehors de ces aspects pratiques, on peut s'interroger sur le niveau de connaissance de la po-

pulation sur les impacts écologiques générés par l'abandon et le démontage sauvage des VHU. Des actions de communications sont pourtant régulièrement menées pour amener la population à une meilleure perception de l'action néfaste que peut avoir l'homme sur son environnement. Elles sont variées et vont de l'éducation dispensée dans les écoles aux spots télévisés encourageant à la préservation de la nature ou au recyclage. Dans un esprit plus militant, l'association 'Arétésa' publie des photos de déchets abandonnés et de décharges sauvages permettant d'identifier les responsables.

Propositions

1 Reprendre une nouvelle édition du guide pratique

Suggestion : éditer deux guides :

- Un guide pour l'automobiliste plus détaillé, qui informe également sur les options en amont ; Ex : j'ai un véhicule en fin de vie, est-ce que je dois passer par un garage, est-ce que je peux amener ce véhicule dans un centre agréé, aurais-je quelque chose à payer ? mon véhicule est accidenté, l'assurance prend-elle en charge le transport vers un centre agréé ?... avec si possible une édition électronique et une FAQ.
- Un guide pour les collectivités reprenant les nouvelles dispositions

2 Développer des spots télévisés



Plus accessibles pour l'ensemble de la population ; on pourrait suggérer un spot avec une séquence sur les dangers pour l'environnement et une deuxième séquence (ou un deuxième spot) expliquant le circuit de recyclage et ce qui doit ou peut être fait.

Manque de moyens

Le problème du manque de fourrière a été évoqué de façon récurrente dans les entretiens. Des actions sont actuellement en cours pour remédier à cet état de fait. Un des problèmes majeurs semble la viabilité économique et fait l'objet d'une étude en cours. Le problème est que pour atteindre une certaine rentabilité il faut que les VHU arrivent rapidement avec encore une valeur, ce qui questionne sur l'agilité des opérations en amont, et sur les possibilités de recyclage dans l'économie circulaire.

Sur les 5 centres VHU en Martinique, un seul est équipé pour le broyage. Tous les produits doivent être réexpédiés vers l'hexagone pour le recyclage.

Problème économique

La rapidité de dépeçage des véhicules accidentés en bord de route démontre clairement l'intérêt économique des pièces détachées, qui peuvent être prélevés par le propriétaire ou des particuliers pour leur usage propre, mais font aussi l'objet d'un marché parallèle.

En effet, le coût des pièces détachées neuves est élevé du fait du prix pratiqué par les constructeurs

Propositions

1 Créer une incitation financière

Parmi les éventualités envisagées par le Comité de Pilotage pour inciter les particuliers à remettre leur véhicule en fin d'usage, la possibilité d'une incitation financière a été évoquée. Plusieurs options sont considérées : prime au retour versée par le concessionnaire quel que soit l'état de restitution du véhicule, répercutée ensuite sur le constructeur ; consigne, ou coût ajouté à l'achat, somme reversée à un organisme collecteur, restituée lors du retour du véhicule pour revente ou abandon.

Un dispositif de ce type paraît intéressant et pourrait contribuer à la résolution du problème. L'augmentation du coût à l'achat est cependant à considérer avec précaution, et la question des achats de véhicules d'occasion hors circuit concessionnaires est à étudier.

Le produit principal vient de la vente des composants métalliques à des fonderies, et la rentabilité dépend donc essentiellement du cours de la ferraille, qui est très variable. Le coût de transport par contre reste très élevé quel que soit le devenir du produit transporté. L'équilibre serait possible sur plusieurs années, grâce à la revente des pièces détachées.

Si une solution est trouvée à ce problème, et qu'une ou des fourrières peuvent être installées, la place de ce dispositif dans le système est à réfléchir. Quand faire intervenir un enlèvement et une mise en fourrière ?

et du coût de transport. Une partie importante de la population martiniquaise vivant sous le seuil de pauvreté, il n'est pas étonnant d'une part que les détenteurs de VHU souhaitent valoriser leur bien, et d'autre part que les propriétaires de véhicules en état d'usage cherchent à obtenir des pièces détachées à bas prix.

2 Développement d'une filière pièces détachées d'occasion



On peut aussi considérer avec intérêt le développement d'une filière pièces détachées d'occasion, qui rendrait plus accessibles les réparations de véhicules anciens. Considérant l'importance des véhicules dans le contexte martiniquais, et dans l'attente du développement et de l'augmentation des performances des réseaux de transport collectifs, il pourrait même être intéressant de développer un concept 'garage solidaire' pour aider les plus démunis à conserver leur autonomie.

ANNEXE 1 | LEGISLATION VHU - Alain Hierso

ANNEXE 2 | Compte-rendu de visite TDA VHU Martinique

ANNEXE 3 | Compte-rendu de visite TDA VHU Martinique - Points de vigilance

ANNEXE 4 | Entretien Téléphonique avec M Nicolas FOURNIER, chef du service Risque Energie Climat de la DEAL - 17 mai 2019

ANNEXE 5 | Audition de Mme Gwenn LAUDIJOIS, adjointe au chef du service Risque Energie Climat de la DEAL - 26 juin 2019

ANNEXE 1 | LEGISLATION VHU - Alain Hierso

Les véhicules, même si ce ne sont pas des VHU ne doivent pas encombrer les voies publiques. La procédure pour déclarer un véhicule hors d'usage est longue et son enlèvement est souvent tardif. L'article suivant pourrait être utilisé par les autorités pour dissuader les propriétaires de les laisser sur la chaussée.

Au terme de l'article R417-12 du code de la route, « il est interdit de laisser abusivement un véhicule en stationnement sur une route ». Est considéré comme abusif le stationnement ininterrompu d'un véhicule sur un même point de la voie publique ou de ses dépendances, pendant une durée excédant 7 jours ou pendant une durée inférieure mais excédant celle qui est fixée par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police.

Tout stationnement abusif est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Lorsque le conducteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement abusif, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles

Le montant de l'amende varie entre 22 et 75 euros.

Les VHU font l'objet d'une réglementation européenne spécifique. Ils sont considérés comme des déchets dangereux. Directive européenne

2000/53/CE du 18 septembre 2000. Le propriétaire d'un VHU doit obligatoirement le remettre à un centre VHU agréé, sous peine d'une amende de 1 500 euros. Les centres VHU agréés doivent effectuer une dépollution du véhicule : récupération des huiles usagées, liquide de refroidissement, carburant, pneus, philtres, batteries, démontage de pièces réutilisables. Ces éléments sont classés dans les déchets toxiques par un décret 2002-250 du 18 avril 2002 relatif à la classification des déchets.

L'Etat a publié un décret le 30 avril 2017 disant qu'il incombe au producteur c'est-à-dire au constructeur, de pourvoir au financement des frais de repérage, de collecte et de démolition des VHU en Martinique, Guadeloupe, Guyane, Mayotte et Réunion.

En général on estime que le véhicule doit être dépourvu de ce qui permet sa mobilité : roues et moteur. Un véhicule en panne laissé sur la chaussée n'est pas un VHU mais il le deviendra certainement. Dans ce cas il est possible d'appliquer le texte sur le stationnement abusif.

Références juridiques

- Code de la route articles : L325-1 à L325-33
- Code de la route articles : R32261 à R322-14
- Code de l'environnement articles : R543-153 à R543-165

ANNEXE 2 | Compte-rendu de visite TDA VHU Martinique

Personne ressource : Monsieur Théo ESTEVE – Chargé de mission VHU

Date de la visite : Vendredi 25 janvier 2019

Heure : 9h00

Membres du CÉSECÉM présents : Mesdames Marie-France DUVAL, Claudine JEAN-THÉODORE. Messieurs Alain HIERSO, Symphor MAIZEROI.

Chargés de mission du CÉSECÉM : Messieurs Olivier COSPAR, Eric LAUZZA.

Objet de la visite : Présentation de l'entreprise TDA VHU Martinique et de ses actions en matière de gestion des pollutions.

Informations complémentaires :

Président de TDA VHU Martinique : Monsieur Christophe MADLOK – Directeur de Martinique Automobiles.

Environ 20 000 VHU en Martinique (4 000 de plus par année)

1706 VHU traités en 2018 (Année de lancement de l'opération)

Prévisions pour 2019 : Traitement de 10 000 VHU

Centres agréés VHU : Centrale Casse Auto – Métal DOM

Éléments nécessaires au traitement des VHU : 1 arrêté municipal – Repérage des propriétaires – Intervention de TDA VHU Martinique

Le budget de TDA VHU Martinique provient des concessionnaires martiniquais et est calculé par rapport aux parts de marché des différentes marques en Martinique.

Autres organismes intervenant dans le traitement des VHU :

- CTM ;
- DEAL ;
- COLDEN (Comité de Lutte contre la Délinquance Environnementale) ;
- TRACAUTO (Réseau pour l'accompagnement et l'animation des centres VHU).

Document ressource : Plan de Prévention et de Gestion des Déchets en Martinique (Voir Madame Catherine LECOURT – Service Environnement de la CTM)

Le vendredi 25 janvier 2019, le groupe de travail « Gestion des pollutions » de la commission « Environnement, risques majeurs et aménagement de l'espace » du CÉSECÉM s'est rendu à l'entreprise TDA VHU Martinique afin de connaître cette dernière et les actions menées en matière de traitement des VHU en Martinique.

Monsieur Théo ESTEVE souhaite la bienvenue à l'ensemble de la délégation du CÉSECÉM.

Chacun se présente suite à un tour de table.

Madame Marie-France DUVAL ainsi que les administratifs présents font une présentation du CÉSECÉM, du groupe de travail « Gestion des pollutions » et de ses objectifs.

Monsieur Théo ESTEVE procède à la présentation de l'entreprise TDA VHU Martinique. A travers une présentation Powerpoint, il fait un compte-rendu de la phase test et fait un bilan des actions menées en 2018.

Une longue discussion sur la problématique des VHU en Martinique s'est engagée.

ANNEXE 3 | Compte-rendu de visite TDA VHU Martinique - Points de vigilance

Plusieurs points soulevés doivent faire l'objet d'une vigilance particulière:

Sur la démarche dans son ensemble, qui s'appuie sur une collaboration entre les communes, qui doivent signer un arrêté municipal autorisant TDA-VHU à agir, leurs polices municipales, qui doivent assurer le repérage des véhicules, la verbalisation et la mise en demeure, et les services de l'état pour l'identification des propriétaires défaillants et le suivi des contraventions classe 5. En Martinique 6 communes n'ont pas souhaité signer de convention. Seul un recours auprès du Préfet peut être intenté contre les communes qui ne veulent pas coopérer.

Sur l'avenir de la démarche : le plan de traitement des VHU n'a pas vocation à perdurer et ne doit en aucun cas être perçu comme une solution de facilité pour se débarrasser d'un véhicule. A l'heure actuelle le coût total de l'intervention est facturé environ 170€ payés par la commune ou par le propriétaire défaillant (80 à 100€ pour l'enlèvement et 70€ pour dépollution et traitement). La mesure la plus dissuasive est donc l'amende, dont le montant peut-être élevé suite aux récentes dispositions sur la lutte contre la délinquance environnementale, mais dépend fortement des instructions données à la police municipale. Un dispositif incitatif propo-

sant un prix de reprise du véhicule pourrait également être envisagé mais dépend de la valorisation possible des carcasses. Un équilibre est donc à construire entre sensibilisation, répression et valorisation du geste citoyen.

La question du recyclage a donc été abordée. Sur le site agréé la première opération est l'enlèvement et la récupération des matières polluantes (essence, huile, batterie, liquide frein, cuivre...). Certaines comme le cuivre ou les pneus (broyés et utilisés pour faire du bitume) sont valorisables. Les pièces, le bloc moteur et la carcasse sont triés pour séparer le métal du plastique, puis compactés, mis en containers et convoyés en Métropole pour y être valorisés ou broyés. Le résidu peut être valorisé par incinération et production d'énergie. Dans un centre VHU 85% de la masse d'un véhicule est recyclé, dont 95% valorisé. Les opérations conduites en Martinique peuvent générer un certain nombre d'emplois : chauffeurs PL, administratifs (la procédure est lourde et présente encore certains écueils techniques), personnel technique pour la décontamination et le compactage.

Commission Environnement, Risques Majeurs et Aménagement de l'espace

ANNEXE 4 | Entretien Téléphonique avec M Nicolas FOURNIER, chef du service Risque Energie Climat de la DEAL - 17 mai 2019

Sollicité pour une audition, M. Fournier qui devait partir le lendemain suite à mutation, a dû décliner l'invitation. Il a cependant souhaité s'exprimer sur les VHU, problème majeur pour l'Outremer, et pour lequel la Martinique est territoire d'expérimentation suite au rapport Letchimy et au décret du 30 avril 2017 qui a suivi.

Un plan d'action a été proposé par les constructeurs automobiles en conformité avec la nouvelle réglementation et validé par l'Etat, puis mis en œuvre en Martinique (TDA-VHU).

Le processus proposé est basé sur une prise en charge des dossiers par les Mairies suivi d'un traitement du stock de VHU. La prise en main doit suivre une procédure stricte avec mise en demeure du propriétaire, faute de quoi le Maire peut se retrouver accusé de vol. Le succès des opérations dépend largement de la mobilisation des municipalités. Malheureusement cela n'est pas suffisant pour tarir le flux, et il est donc nécessaire de faire de nouvelles propositions aux constructeurs. En ef-

fet un Comité de Pilotage de l'action se tient à Paris tous les 2 mois.

Les propositions qui seront faites doivent être basées sur des leviers territoriaux spécifiques : ce qui fonctionne en Métropole est un échec en Martinique. Deux problèmes sont soulevés : le manque de fourrières, qui ne peuvent être prises en charge par la sphère publique de par leur coût de fonctionnement élevé. On peut envisager de mettre à contribution les constructeurs, ou partir d'une idée plus 'économique' pour arriver à la rentabilité. Il convient aussi de s'interroger sur les raisons pour lesquelles beaucoup de Martiniquais-es préfèrent conserver et dépecer les véhicules.

M. Fournier considère qu'une réflexion collective au niveau du CÉSECÉM pourrait apporter des propositions intéressantes et suggère d'inviter son adjointe, Mme Gwenn Laudijois, pour l'entendre et poursuivre la discussion.

ANNEXE 5 | Audition de Mme Gwenn LAUDIJOIS, adjointe au chef du service Risque Energie Climat de la DEAL - 26 juin 2019

La gestion des VHU intervient dans le plan global de gestion des déchets (PPGDM) en cours d'élaboration par la CTM, autorité compétente après l'organisation d'ateliers de concertation thématiques en 2018. Le PPGDM doit faire l'objet d'une enquête publique et sa validation par l'Assemblée de Martinique est prévue en 2019.

Depuis le décret du 30 avril 2017 qui rend obligatoire l'enlèvement des VHU par les concessionnaires automobiles dans les départements d'Outremer. Le premier accord, qui avait réuni les constructeurs français, a été étendu le 24/10/2018 à 99% des constructeurs automobiles (sauf TESLA, constructeur chinois) pour financer la prise en charge des VHU.

Pour 2019 un provisionnement a été acté à 8 M€ couvrant tous constructeurs signataires et tous DOMs, avec une répartition des frais à hauteur des parts de marché.

La Martinique est territoire expérimental pour ces nouvelles dispositions depuis 2018 (suite décret Letchimy). La création de TDA VHU Martinique a permis de traiter 1740 VHU en 2018 pour un total de 450 k€. En 2019 l'objectif est le traitement de 10 000 VHU.

Des conventions sont signées sous forme libre entre TDA et mairies. Actuellement 25 communes sont engagées (-9) avec des objectifs fixés (pour Fort de France 3000 VHU). L'intervention de TDA-VHU a lieu après enquête de terrain menée par la Police Municipale et mise en demeure du propriétaire du véhicule.

Plusieurs problèmes ont été observés dans cette première phase d'application du décret.

En Martinique la fourrière existante dépend de la Préfecture ; elle est sous dimensionnée et cible les véhicules accidentés. La CACEM est autorité de fourrière mais les dépenses sont élevées. Afin de ne pas reconstituer le stock de VHU il est envisagé de mettre en place une fourrière privée. Une étude de marché payée par les constructeurs est en cours avec le cabinet EFIA pour évaluer la rentabilité potentielle. Pour atteindre cette rentabilité il faut que les VHU arrivent rapidement avec encore une valeur

Il y a actuellement 5 centres VHU en Martinique, qui procèdent à la dépollution et au dépeçage des VHU. Quatre de ces centres sont équipés pour le compactage et un seul pour le broyage. Les produits sont ensuite réexpédiés vers l'hexagone pour

vente à des fonderies. La rentabilité dépend du cours de la ferraille, qui est très variable, et doit prendre en compte le coût de transport. Un équilibre est possible sur plusieurs années, si les pièces détachées peuvent être revendues. Le problème principal est dû à la valeur de ces pièces détachées qui font l'objet d'un marché parallèle.

Le Comité Opérationnel de Lutte contre la Délinquance Environnementale (COLDEN), co-présidé par le Préfet et le Procureur de la République a été mis en place en Martinique le 27 février 2019. Le COLDEN a vocation à réunir l'ensemble des acteurs chargés de la police de l'environnement afin de favoriser le partage d'informations, d'améliorer la coordination des actions administrative et judiciaire, et de mutualiser les moyens opérationnels afin d'assurer des contrôles complets sur des cibles préalablement identifiées comme prioritaires. Le 2 avril, le COLDEN a lancé une opération au Robert avec enlèvement de 34 VHU. La loi interdit maintenant le stockage de VHU sur plus de 100m2 même dans un espace privé.

La discussion avec les conseillers s'est engagée sur plusieurs points : les Mairies non signataires, les leviers pour agir au niveau des responsables d'abandon, par la diffusion publique de photos par exemple (association Arétésas), l'information des automobilistes sur les dispositifs d'aide, ou par la mise en place de mesures incitatives, telles une prime au retour de 500€ en l'état, répercutée sur le constructeur. Il pourrait aussi être envisagé une « consigne » coût ajouté à l'achat, somme reversée à un organisme collecteur, restituée lors du retour du véhicule pour revente ou abandon avec un suivi par la Carte Grise.

Mme Laudijois indique qu'une instance réunissant les constructeurs, le MTES (Transition Ecologique et Solidaire) (DEAL) et le MOM (DGOM) se réunit 3 ou 4 fois par an avec pour invités la Fédération des Assureurs et TDA-VHU.



CÉSECÉM



LE CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL,
ENVIRONNEMENTAL, DE LA CULTURE
ET DE L'ÉDUCATION DE MARTINIQUE

