



# LES VÉHICULES HORS D'USAGE

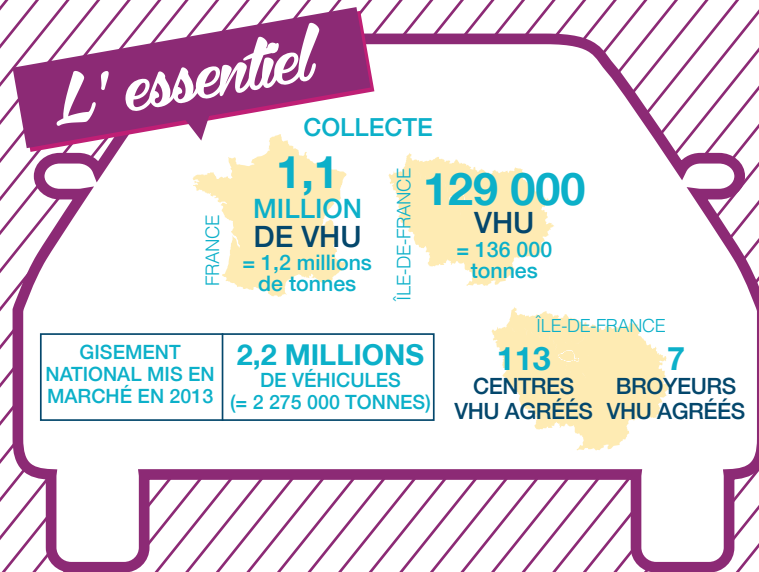
DONNÉES FRANCILIENNES 2014



Extrait de la publication sur  
les « Filières à Responsabilité Élargie  
du Producteur en Île-de-France »  
qui comprend l'étude de 13 filières.

AVEC LE SOUTIEN DE





## 1/ Périmètre de la filière

La filière REP portant sur les Véhicules Hors d'Usage (VHU) concerne les véhicules des particuliers et les véhicules utilitaires des professionnels d'un poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur à 3,5 tonnes. Elle

inclut également les cyclomoteurs mentionnés à l'article R.311-1 du code de la route. L'âge moyen d'un VHU était estimé en 2013 par l'ADEME à 16,8 ans.



## 2/ Cadre réglementaire et objectifs de la filière

### EUROPE

Cette filière découle de la Directive 2000/53 du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage appelée Directive VHU. Celle-ci fixe des objectifs en matière de :

- promotion des politiques de prévention des déchets lors des phases de conception et de construction des véhicules
- mise en place d'un système de collecte dédié pour les VHU
- conditions de traitement des VHU
- réutilisation et de valorisation des VHU
- obligations de communication des différents acteurs

Elle fixe également d'atteindre 95% de réutilisation et de valorisation des VHU d'ici 2015.

### FRANCE

La filière VHU est encadrée en droit français par les articles R.543-153 à R.543-7171 du Code de l'environnement qui stipulent que :

- les constructeurs doivent mettre en place des réseaux de centres VHU agréés ayant l'obligation de reprendre gratuitement les véhicules hors d'usage que leur apportent les détenteurs.
- les centres VHU agréés sont l'unique point d'entrée de la filière VHU afin d'établir une traçabilité exhaustive des VHU. Ces centres ont l'obligation d'effectuer la dépollution des véhicules et le démontage de certaines matières avant de transmettre les VHU aux broyeurs agréés, qui procèdent à leur broyage puis séparent les différentes matières restantes pour les recycler.
- une instance a la charge d'évaluer l'équilibre économique global de la filière. En cas de constatation d'un déséquilibre, l'État peut actionner des mécanismes

compensatoires. Les centres VHU agréés et les broyeurs agréés sont soumis à des obligations de résultats dont le respect doit garantir l'atteinte par la France des objectifs de réutilisation, de recyclage et de valorisation fixés par la directive européenne au 1er janvier 2015.

De nombreux décrets et arrêtés viennent compléter ces articles du Code de l'environnement ; et ce notamment pour fixer le cadre juridique des conditions d'agrément des centres VHU et des broyeurs VHU ainsi que des règles de calcul des différents objectifs à atteindre.

La réglementation fixe que les seules filières de traitement autorisées pour les VHU sont –selon la hiérarchie des modes de traitement à favoriser – la réutilisation, le recyclage et les autres modes de valorisation dont la valorisation énergétique.

Il n'existe pas de réglementation spécifique aux VHU en Île-de-France.



### 3/ Organisation de la filière

Les acteurs concernés par la filière VHU sont les producteurs, les détenteurs, les centres VHU agréés et les broyeurs agréés.

#### LES PRODUCTEURS

Le champ des producteurs comprend à la fois les fabricants français d'automobiles mais aussi les constructeurs étrangers qui importent ou introduisent les automobiles sur le marché français. Les constructeurs et importateurs de véhicules de loisirs sont également concernés par cette filière. Tout producteur est tenu de mettre en place un réseau de centres VHU agréés – répartis de manière appropriée sur le territoire national – ayant l'obligation de reprendre gratuitement (sauf exception) tout véhicule hors d'usage déposé par un détenteur. Les producteurs ont la possibilité de répondre à cette obligation directement de leur côté ou via une ou des entités mandatées par leurs soins. Ils peuvent également choisir de se regrouper pour répondre à ces obligations de manière collective. Enfin, les producteurs doivent répondre à des obligations en termes de communication d'informations auprès de l'observatoire de la filière concernant notamment des données relatives à leur mise en marché. Par ailleurs, les constructeurs ont l'obligation de concevoir et de construire des véhicules qui permettront d'atteindre l'objectif de 95% de valorisation des VHU d'ici 2015.

#### LES DÉTENTEURS

Les détenteurs sont définis par l'article R.543-155 comme « personnes propriétaires de véhicules, personnes agissant pour le compte des propriétaires ou autorités dont relèvent les fourrières définies aux articles R.325-20 et R.325-21 du code de la route ». Ils regroupent donc principalement les particuliers, les garages et concessions automobiles, les compagnies d'assurance et les fourrières. Les détenteurs ont l'obligation de remettre leurs véhicules hors d'usage à des centres VHU agréés uniquement ; les broyeurs agréés n'étant plus autorisés à récupérer directement un véhicule hors d'usage.

#### LES CENTRES VHU AGRÉÉS

Les centres VHU sont définis par l'article R.543-155 comme « les personnes qui assurent la prise en charge, le stockage, la dépollution et le démontage des véhicules hors d'usage » et doivent être agréés par la préfecture ; ce sont en grande majorité les acteurs économiques exerçant leur profession sous l'appellation « casses automobiles ». Ces centres agréés sont tenus de reprendre gratuitement les VHU apportés par les détenteurs sauf si le véhicule est dépourvu de ses composants essentiels tels que ceux du groupe motopropulseur, de la carrosserie ou encore du pot catalytique pour les véhicules qui en étaient équipés au moment de leur mise en marché. Les centres VHU ne sont pas non plus obligés de reprendre des véhicules contenant des déchets ou des équipements non homologués qui auraient été ajoutés et qui – par leur nature ou leur quantité – augmentent les coûts de traitement des VHU. Le transport d'un VHU du lieu de détention jusqu'au centre VHU peut éventuellement être facturé au détenteur. L'activité de ces centres VHU consiste donc principalement à dépolluer les VHU récupérés et à en extraire les composants valorisables pour les envoyer vers des filières de réutilisation ou de recyclage. Après avoir réalisé ces étapes, les centres VHU envoient les véhicules prétraités vers des broyeurs VHU agréés.

#### LES BROyeurs AGRÉÉS

Les broyeurs VHU au sens de l'article R.543-155 sont « les personnes qui assurent la prise en charge, le stockage et le broyage de véhicules préalablement dépollués et démontés par un centre VHU ». Aucun broyeur agréé n'est désormais habilité à recevoir directement des VHU ; ils doivent d'abord passer par un centre VHU.





Centres VHU agréés et broyeurs VHU agréés sont obligatoirement soumis au régime d'installation classée pour l'environnement. Au moment de leur agrément, les centres VHU et broyeurs sont soumis à un cahier des

charges qui fixe les obligations du bénéficiaire en matière d'atteinte des objectifs de dépollution et de valorisation des VHU, ainsi qu'en termes de communication d'informations.

#### 4/ Les mécanismes financiers de la filière

Aujourd'hui les différentes voies de valorisation des VHU permettent à la filière VHU d'être autonome financièrement. De fait, les producteurs d'automobiles ne sont pas tenus de verser un soutien économique en vue de la prise en charge des déchets issus des produits qu'ils mettent sur le marché. Cependant, une instance – instituée par le décret du 4 février 2011 – a la charge d'évaluer l'équilibre économique global de la filière. Comme cité précédemment dans la partie réglementaire, si cette instance constate un déséquilibre économique de la filière VHU, l'État peut actionner des mécanismes compensatoires auprès des constructeurs automobiles. Pour le moment, les coûts de traitement des VHU supportés par les centres VHU et les broyeurs sont compensés par la revente de matériaux valorisables. Ces recettes permettent d'ailleurs dans la plupart des

cas de proposer aujourd'hui un prix d'achat positif du VHU au détenteur final.

Les centres VHU maintiennent leur équilibre économique grâce à la vente de pièces et de matériaux sur le marché de l'occasion, de la rénovation et du recyclage : pots catalytiques, batteries, pièces métalliques, etc. Ils réalisent également un bénéfice sur le prix de vente des carcasses de VHU aux broyeurs.

Les broyeurs réalisent des recettes quant à eux sur la vente de matériaux sur le marché des matières premières de recyclage ; matériaux principalement métalliques qu'ils soient ferreux ou non-ferreux.

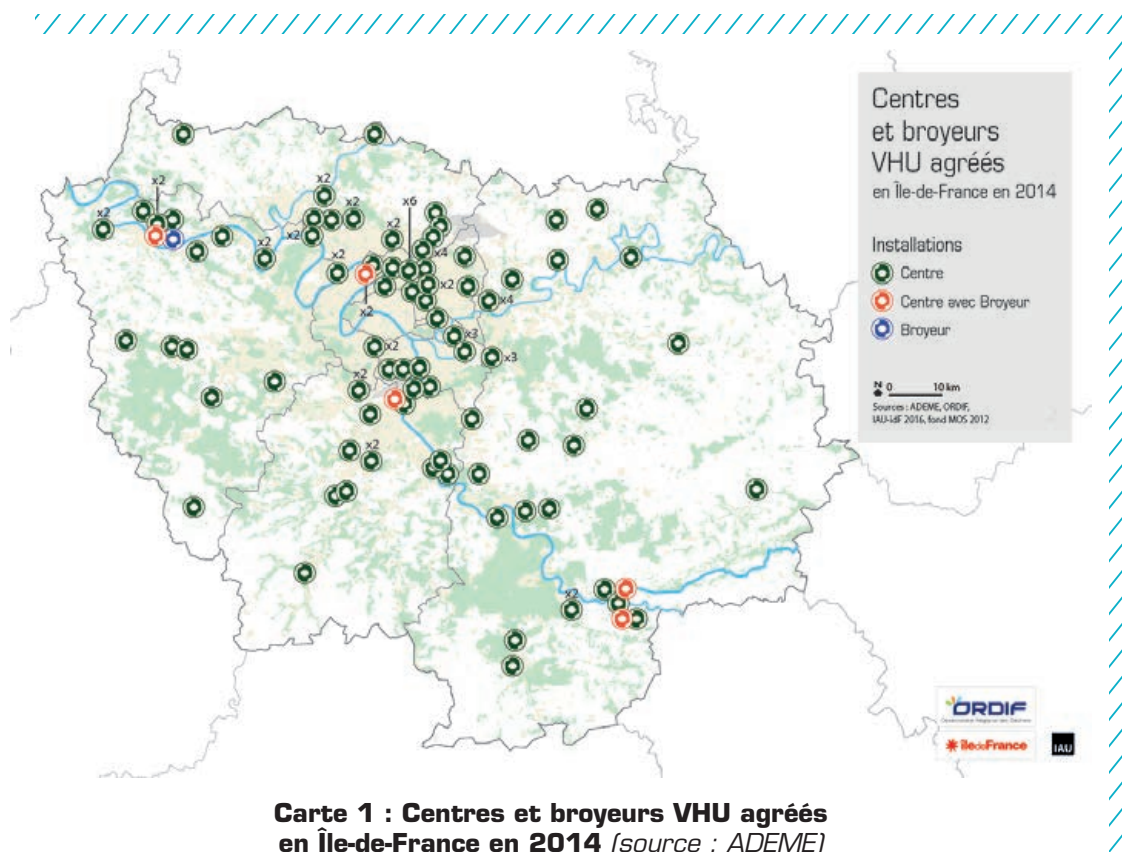
#### 5/ Modalités de collecte

Comme décrit précédemment, les détenteurs de véhicules hors d'usage sont tenus de les déposer auprès de centres VHU agréés étant dans l'obligation de collecter ces VHU gratuitement sauf cas exceptionnel déjà expliqué (cf. partie VI.3). Le fait de déposer les véhicules hors d'usage chez des centres VHU agréés permet de réaliser une traçabilité précise de ces flux.

centres récupérateurs. Cependant, cette information sera disponible à partir des données relatives à la situation 2015. La carte suivante permet de répertorier l'ensemble des centres VHU agréés et des broyeurs VHU agréés présents en Île-de-France en 2014.

En Île-de-France en 2014, on compte 113 centres VHU agréés et 7 broyeurs VHU agréés dont 6 sont également des centres VHU.

Pour les données 2014, il n'est pas encore possible de distinguer les centres VHU agréés démonteurs des



**Carte 1 : Centres et broyeurs VHU agréés en Île-de-France en 2014** (source : ADEME)



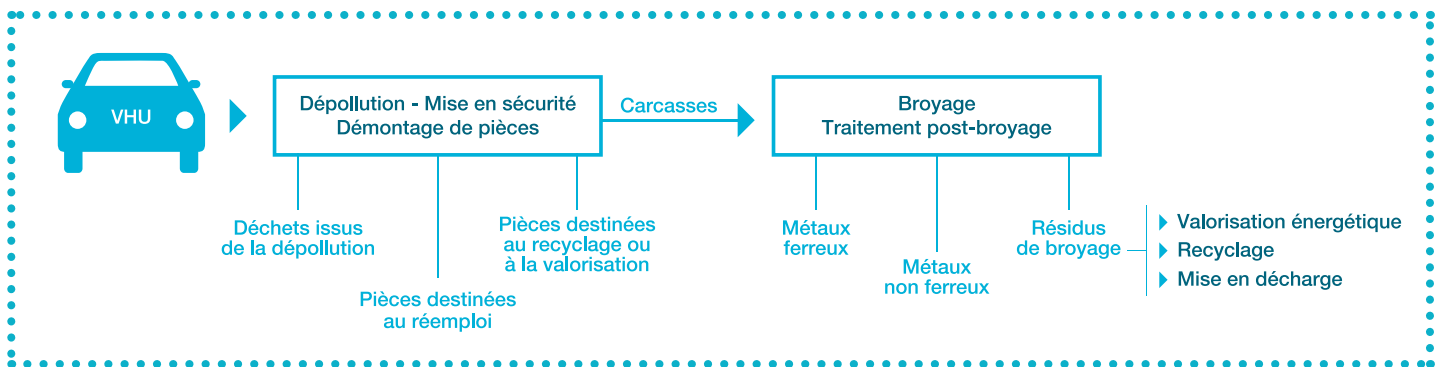
Il existe encore aujourd'hui nombre de centres VHU non agréés. En effet, en 2013, l'ADEME estimait que seulement 54% du gisement de VHU produits suivait les filières agréées. C'est pourquoi le ministère en charge du développement durable et l'ADEME ont mené en 2008-2009 une étude sur les centres VHU non agréés en France. Cette étude a montré qu'ils représentent plus de 30% des acteurs du secteur dans la quasi-totalité des régions françaises. L'Île-de-France est la région qui enregistre le plus fort taux d'acteurs illégaux avec 58% de casses automobiles non agréées en 2008. Ces filières illégales de recyclage sont dommageables à la fois pour l'environnement, l'économie et pour l'atteinte des

objectifs de recyclage fixés par la réglementation. C'est pourquoi de nombreuses actions de contrôle des centres VHU ne disposant pas d'un arrêté préfectoral et d'une autorisation au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement sont réalisées chaque année par les forces de police et de gendarmerie locales. En 2013, les DREAL<sup>15</sup> ont réalisé l'inspection de 480 centres VHU en France : 309 sites étaient en situation irrégulière. De fait, 238 mises en demeure de régularisation ont été prononcées et 27 sites ont été supprimés.

## 6/ Dispositifs de traitement

Du fait de la réglementation, les constructeurs automobiles déploient de plus en plus d'efforts en matière d'éco-conception. Ils tentent notamment de limiter l'utilisation de substances dangereuses, de faciliter le démontage et la dépollution des véhicules hors d'usage, le réemploi et la valorisation de leurs composants et matériaux mais aussi de limiter la quantité et la nocivité pour l'environnement des déchets provenant des véhicules. Pour faciliter le démontage et la valorisation

des véhicules, ils choisissent de limiter la diversité de matériaux utilisés et constituent des bases de données compilant l'ensemble des différentes natures de pièces. Les véhicules sont également conçus afin de limiter au maximum l'utilisation de vis et de clips pour réduire le temps de démontage. Les constructeurs essaient par ailleurs d'intégrer le plus possible de matériaux recyclés dans les véhicules qu'ils construisent.



**Figure 1 : Schéma simplifié des différentes phases de traitement d'un VHU**  
[source : ADEME, synthèse Automobiles – données 2012]

La filière VHU compte trois voies principales de traitement qui sont – par ordre de priorité défini par la hiérarchie des modes de traitement :



La première étape de traitement des VHU est réalisée sur les centres VHU agréés qui sont en charge de la dépollution du véhicule. Pour ce faire, ils vidangent d'abord les différents liquides potentiellement encore contenus dans le véhicule : huiles de moteur, carburant, liquides de refroidissement, liquides de freins et de lave-glace. Si besoin, le circuit de climatisation peut également faire l'objet d'une vidange. Sur les centres VHU agréés, est aussi extraite la batterie car elle contient des substances dangereuses et polluantes telles que le plomb. Ces batteries automobiles entrent d'ailleurs dans

la REP Piles & accumulateurs présentée dans la partie II de ce même rapport. Les éléments pyrotechniques tels que les coussins gonflables de sécurité sont déclenchés ou neutralisés. Enfin, les pièces réutilisables sont récupérées et certaines pièces recyclables peuvent être démontées telles que les pots catalytiques qui contiennent des métaux précieux. L'ADEME estime qu'en moyenne en 2013 près de 230 kg de matériaux et déchets ont été extraits des VHU sur les centres VHU agréés.



Les carcasses de VHU – d'un poids moyen de 857 kg en 2013 selon l'ADEME – sont alors envoyées chez les broyeurs agréés où elles sont disloquées afin de séparer les divers matériaux constituant. Les métaux ferreux sont récupérés grâce à des systèmes de tri magnétique et sont ensuite expédiés vers des aciéries électriques où ils seront utilisés comme matières premières de recyclage. Les métaux non-ferreux sont quant à eux isolés

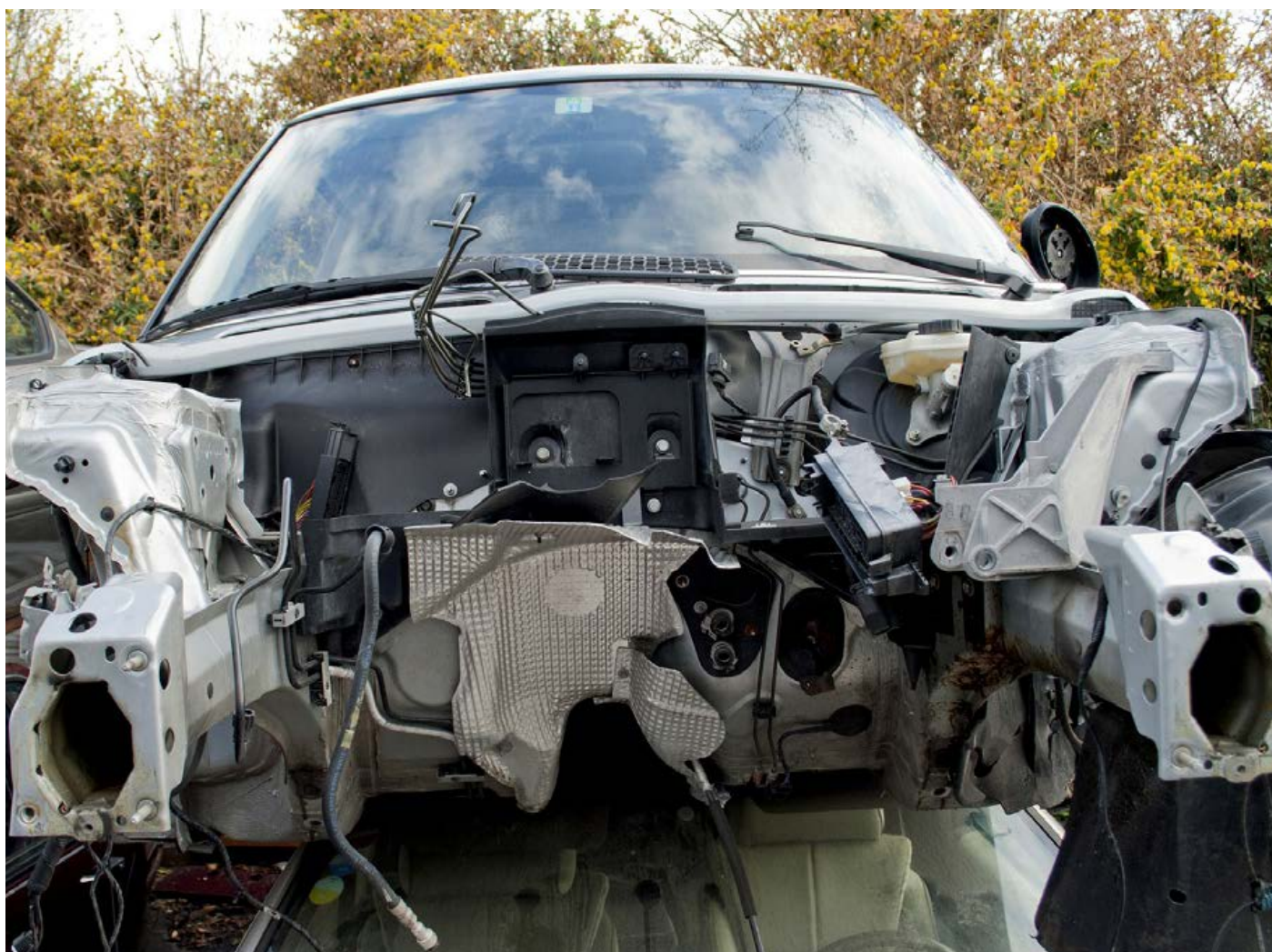
après plusieurs étapes de tri qui associent notamment la flottation afin d'être recyclés ensuite dans des filières de métallurgie.

Les résidus de broyage sont enfin triés afin de récupérer le maximum de matériaux pouvant être recyclés tels que certains plastiques. Le reste sera alors orienté vers des filières de valorisation énergétique.

D'après l'ADEME, ce sont exclusivement les centres VHU agréés qui contribuent aux filières de réutilisation des VHU. En revanche, on note sur le tableau 1 que ce sont les activités de broyage qui alimentent majoritairement les filières de recyclage et de valorisation énergétique.

	Dépollution - démontage Centre VHU	Broyage - tri post-broyage Broyeur
Réutilisation	100,0%	
Recyclage	6,3%	93,7%
Autres modes de valorisation	22,9%	77,1%

**Tableau 1 : Contribution des différentes étapes de traitement des VHU à l'atteinte des taux de valorisation** (source : ADEME, Synthèse Automobiles – données 2012)







Dans le rapport 2013 sur la filière VHU, l'ADEME présente les données communiquées par le MEDDE sur le site d'EUROSTAT relatives aux divers modes de traitement des VHU par type de matériau en France. Les données sont séparées selon les deux étapes de traitement : dépollution/démontage et broyage. Les données 2014 à ce sujet ne sont pas encore consolidées à ce jour.

<b>Matériaux (en tonnes) issus de la dépollution et du démontage des VHU en France en 2013</b>				
Matière/déchets	Réutilisation	Recyclage	Valorisation énergétique	Élimination (centre de stockage)
Batteries		8 556		
Liquides		5 202	2 178	
Filtres à huile		687		
Autres déchets issus de la dépollution		3 300	2 689	
Pots catalytiques		6 112		
Métaux		59 935		
Pneus		18 236	4 060	
Plastiques		3 925	49	
Verre		1 175		
Autres matières		98	10	
<b>Total</b>	<b>142 705</b>	<b>107 226</b>	<b>8 986</b>	

**Tableau 2 : Matériaux (en tonnes) issus de la dépollution et du démontage des VHU en France en 2013** (source : ADEME - Rapport 2013 sur la filière VHU)

On remarque bien d'après le tableau 2 que les étapes de dépollution et de démontage contribuent majoritairement à la réutilisation et au recyclage des VHU. En revanche, l'étape de broyage ne permet pas de réutilisation de pièces mais contribue tout de même beaucoup au recyclage des VHU (cf. tableau 3).

<b>Matériaux (en tonnes) issus du broyage des VHU en France en 2013</b>			
Matière/déchets	Recyclage	Valorisation énergétique	"Élimination (centre de stockage)"
Métaux ferreux	627 803		628
Métaux non ferreux	32 013		32
Fluff (résidus de broyage légers)	9 283	25 749	80 380
Autres fractions	20 711	9 949	32 714
<b>Total</b>	<b>689 810</b>	<b>35 698</b>	<b>113 754</b>

**Tableau 3 : Matériaux (en tonnes) issus du broyage des VHU en France en 2013** (source : ADEME - Rapport 2013 sur la filière VHU)

EN 2013  
on estime

 **2 157 787**  
VÉHICULES  
MIS EN MARCHÉ = **2 275 000**  
TONNES

Avec les outils de suivi actuels, il n'est pas possible d'effectuer une analyse fine des données relatives aux tonnages provenant réellement d'Île-de-France sur un site de traitement donné et de connaître les centres VHU exacts vers lesquels les VHU franciliens ont été orientés ainsi que les broyeurs qui ont finalement traités ces déchets.

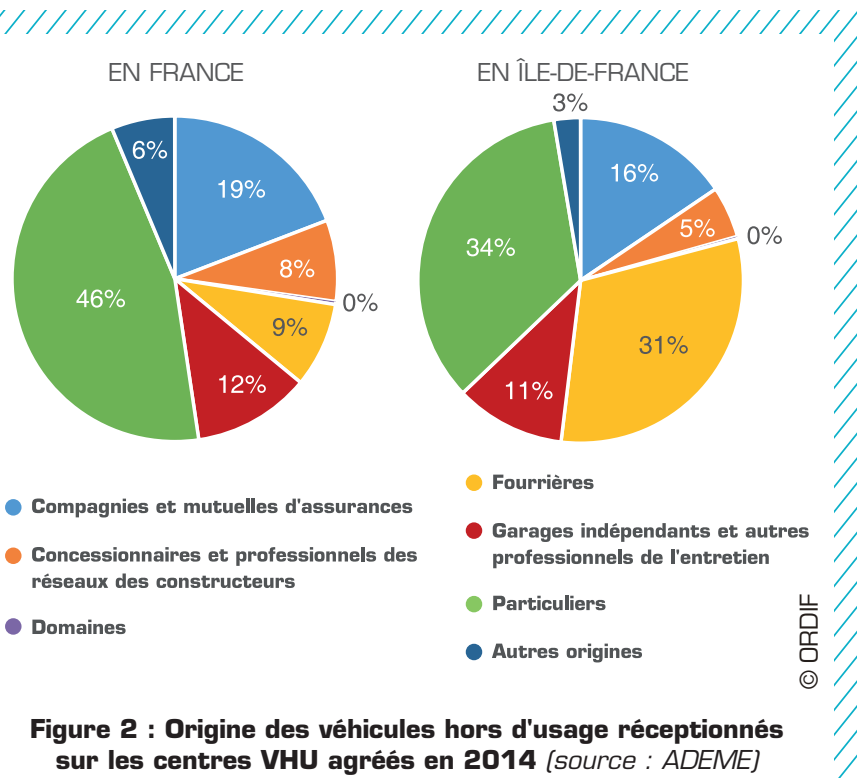
EN 2014  
en France

**1,1**  
MILLIONS  
VHU REÇUS  
PAR LES CENTRES  
AGRÉÉS ≈ **1**  
MILLION  
TONNES

EN 2014  
en Île-de-France

**129 000**  
VHU REÇUS  
PAR LES CENTRES  
AGRÉÉS ≈ **136 000**  
TONNES

Les données relatives à l'Île-de-France ne concernent pas la collecte des VHU d'origine francilienne mais les tonnages reçus sur les centres VHU agréés présents sur le territoire francilien. En effet, certains VHU d'origine francilienne peuvent être envoyés vers des centres VHU agréés hors Île-de-France et les centres VHU agréés présents en Île-de-France peuvent recevoir des VHU provenant d'une autre région que l'Île-de-France. Il n'existe en effet pour le moment pas de suivi au niveau de l'observatoire de l'ADEME concernant l'origine territoriale des VHU reçus sur les centres.



Il existe différents types de détenteurs pour les véhicules devenant usagés. En 2014, les centres VHU agréés français ont reçu principalement des automobiles usagées provenant des particuliers (46% des tonnages). La situation concernant les centres VHU agréés franciliens est quelque peu différente puisque même si 34% des tonnages de VHU reçus en 2014 provenaient de particuliers, on remarque que les centres VHU d'Île-de-France ont également reçu de nombreux VHU provenant des fourrières (31% des tonnages).

La France a par ailleurs choisi, pour répondre à des objectifs réglementaires nationaux, de mettre en place des filières REP à l'échelle nationale sans que ces dernières n'aient été imposées par la réglementation européenne. C'est notamment le cas des filières Papiers graphiques, Textiles, Ameublement, etc.

**Figure 2 : Origine des véhicules hors d'usage réceptionnés sur les centres VHU agréés en 2014** (source : ADEME)



EN PARTENARIAT AVEC



PLUS D'INFORMATIONS :

**Aurore MEDIEU**

Chef de projets DMA, filières REP  
ORDIF - Cité régionale de l'environnement  
90, av du Général Leclerc 93500 PANTIN  
[a.medieu@ordif.com](mailto:a.medieu@ordif.com)

