PRÉFET
DU DOUBS
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement de
Bourgogne Franche-Comté

Unité Interdépartementale 25-70-90
5 Voie Gisèle Halimi
BP 31269
25000 Besançon

Besançon, le 25/10/2024

Rapport de l'Inspection des installations classées

Visite d'inspection du 17/09/2024

Contexte et constats

Publié sur GÉORISQUES

MAMY RELANCONS

Chemin des Relançons
25000 Besançon

Références : UID257090/SPR/FN 2024 - 1025A
Code AIOT : 0005905764

1) Contexte

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 17/09/2024 dans l'établissement MAMY RELANCONS implanté 13 chemin des relançons 25000 Besançon. Cette partie « Contexte et constats » est publiée sur le site internet Géorisques (https://www.georisques.gouv.fr/).

L'inspection des installations classées a été rendue destinataire d'un signalement relatif à la présence de très nombreux "véhicules hors d'usage" sur la parcelle où se trouve la carrosserie MAMY Relançons, desservie par l'entreprise de dépannage "Auto dépannage Iemmolo". L'inspection a donc été diligentée pour statuer sur la régularité de l'activité.

Les informations relatives à l'établissement sont les suivantes :

- MAMY RELANCONS
- 13 chemin des relançons 25000 Besançon

- Code AIOT : 0005905764
- Régime : Néant
- Statut Seveso : Non Seveso
- IED : Non

La carrosserie exerce une activité en propre, et est située sur une parcelle sur laquelle sont par ailleurs entreposés (en transit plus ou moins long) des véhicules en diverses situations (attente d'expertises, attente de réparation, etc.) issus de l'activité de dépannage de l'entreprise "Auto dépannage Iemmolo".

Contexte de l'inspection :
- Plainte

Thèmes de l'inspection :
- Déchets

2) Constats

2-1) Introduction

Le respect de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement relève de la responsabilité de l'exploitant. Le contrôle des prescriptions réalisé ne se veut pas exhaustif, mais centré sur les principaux enjeux recensés et à ce titre, ne constitue pas un examen de conformité de l'administration à l'ensemble des dispositions qui sont applicables à l'exploitant. Les constats relevés par l'Inspection des installations classées portent sur les installations dans leur état au moment du contrôle.

A chaque point de contrôle est associée une fiche de constat qui comprend notamment les informations suivantes :
- le nom donné au point de contrôle ;
- la référence réglementaire de la prescription contrôlée ;
- si le point de contrôle est la suite d'un contrôle antérieur, les suites retenues lors de la précédente visite ;
- la prescription contrôlée ;
- à l'issue du contrôle :
  - le constat établi par l'Inspection des installations classées ;
  - les observations éventuelles ;
  - le type de suites proposées (voir ci-dessous) ;
  - le cas échéant la proposition de suites de l'Inspection des installations classées à Monsieur le Préfet ; il peut par exemple s'agir d'une lettre de suite préfectorale, d'une mise en demeure, d'une sanction, d'une levée de suspension, ...

Il existe trois types de suites :
- « Faits sans suite administrative » ;
- « Faits avec suites administratives » : les non-conformités relevées conduisent à proposer à Monsieur le Préfet, des suites graduées et proportionnées avec :
  - soit la demande de justificatifs et/ou d'actions correctives à l'exploitant (afin de se conformer à la prescription) ;
  - soit conformément aux articles L. 171-7 et L. 171-8 du code de l'environnement des suites (mise en demeure) ou des sanctions administratives ;
- « Faits concluant à une prescription inadaptée ou obsolète » : dans ce cas, une analyse

approfondie sera menée a posteriori du contrôle puis éventuellement une modification de la rédaction de la prescription par voie d'arrêté préfectoral pourra être proposée.

2-2) Bilan synthétique des fiches de constats

Les fiches de constats disponibles en partie 2-4 fournissent les informations de façon exhaustive pour chaque point de contrôle. Leur synthèse est la suivante :

Les fiches de constats suivantes ne font pas l'objet de propositions de suites administratives :

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Autre information
1	Situation administrative	Décret du 13/04/2010, article 1	Sans objet

2-3) Ce qu'il faut retenir des fiches de constats

Les véhicules stationnés / stockés sur le site dans son ensemble sont en effet nombreux (de l'ordre d'une centaine, toutes configurations confondues), mais l'activité de dépannage à l'origine de cette "accumulation" (effective malgré les efforts très importants de l'exploitant pour l'éviter) fait sortir l'installation du champ d'application de la réglementation des VHU.
L'exploitant subit fortement cette situation, et la déplore ; force est de constater que les réglementations (de manière extrêmement schématique) "police / code de la route" et "environnement / ICPE" ne sont pas en tous points convergentes dans leurs objectifs.
Le site ne relève donc pas de la réglementation des ICPE ; pour autant, l'inspection pourrait, dans une certaine mesure, tenter d'appuyer l'exploitant pour l'évacuation de certaines catégories de véhicules, de manière à lui permettre de gagner de la place, à pouvoir mieux gérer son stock, et globalement à améliorer la situation de son "parking".

2-4) Fiches de constats

N° 1 : Situation administrative

Référence réglementaire : Décret du 13/04/2010, article 1

Thème(s) : Situation administrative, Rubrique 2712 (VHU)

Prescription contrôlée :

Installation d'entreposage, dépollution, démontage ou découpage de véhicules hors d'usage ou de différents moyens de transports hors d'usage, à l'exclusion des installations visées à la rubrique 2719

1. Dans le cas de véhicules terrestres hors d'usage, la surface de l'installation étant supérieure ou égale à 100 m ^{2}	**(E)**
2.Dans le cas d'autres moyens de transports hors d'usage, autres que ceux visés aux 1 et 3, la surface de l'installation étant supérieure ou égale à 50 m ^{2}	**(A-2)**

3. Dans le cas des déchets issus de bateaux de plaisance ou de sport tels que définis à l'article R.543-297 du Code de l'environnement	
a) Pour l'entreposage, la surface de l'installation étant supérieure à 150 m ²	**(E)**
b) Pour la dépollution, le démontage ou le découpage	**(E)**

Constats :

La note DGPR (Direction Générale de la Prévention des Risques) d'interprétation de la nomenclature « déchets » précise, pour la rubrique 2712 "VHU" :

« Les installations accueillant des véhicules récupérés sur la voie publique (fourrières) ou dépanneurs n'ont pas à être classées sous la rubrique 2712, dans la mesure où leur activité principale ne consiste pas en une activité d'entreposage ou de dépollution ou de démontage de véhicules hors d'usage. Les véhicules hors d'usage entreposés dans ces installations devront donc être évacués dans les meilleurs délais et dans la limite d'un mois après l'achèvement des procédures administratives confirmant leur statut de déchets."

Sur le site visité, les situations des véhicules présents sont très variées (liste largement non exhaustive) :

- Véhicules accidentés, en attente d'une expertise « assureur » sur leur (non-) réparabilité.
- Véhicules accidentés (y compris dans le cas où d'accidents mortels), en attente d'une expertise « judiciaire ».
- Véhicules en attente d'une intervention de carrosserie.
- Véhicules qui ont fait l'objet d'une intervention de carrosserie, mais que leur propriétaire ne vient pas récupérer.
- Véhicules abandonnés sur la voie publique (impliqués dans un accident ou non, volé ou non), dont le propriétaire ne répond pas aux sollicitations du dépanneur. Y compris dans des situations où le propriétaire est un loueur de véhicules, qui ne s'embarrasse pas à venir récupérer un de ses véhicules pourtant en parfait état de marche…
- Véhicules abandonnés sur la voie publique (impliqués dans un accident ou non, volé ou non), dont le propriétaire n'est pas identifié (cas de multiples transferts de carte grise).
- Véhicules incendiés, que les repreneurs (démolisseurs / broyeurs) agréés ne veulent pas prendre en charge (en raison de leur trop faible valeur « marchande »). A noter que dans le cas de véhicules incendiés, il n'est pas toujours possible d'identifier le numéro d'immatriculation (la plaque d'immatriculation, généralement en aluminium dont la température de fusion est relativement faible, est fortement susceptible de fondre en cas d'incendie ; l'identification du propriétaire sur la base du numéro de série ne peut être réalisée que par la police nationale, qui ne réalise pas toujours cette opération).

L'intégralité de la parcelle sur laquelle les véhicules (de tous types) sont entreposés, est propriété de M. Iemmolo, responsable de la carrosserie Axial et du garage / dépannage Iemmolo.
Interrogé à ce sujet, il précise qu'une centaine de véhicules sont présents en tout sur site. Il

considère qu'un peu plus de la moitié des véhicules peuvent être, techniquement, considérés comme VHU (ils sont alors identifiés sur le site, grâce à un rond vert apposé sur le pare-brise) ; il explique qu'il se heurte à d'importantes difficultés pour évacuer ces derniers (liste, là aussi, largement non exhaustive, tant les dispositions du Code de la Route et celles du Code de l'Environnement peuvent apparaître régulièrement **non convergentes**) :

- Si le propriétaire du VHU ne donne pas son accord écrit pour la destruction, cette dernière ne peut pas être engagée (cas fréquent : bien que le véhicule soit clairement hors d'usage, voire *détruit*, son propriétaire ne donne pas son accord pour la destruction…).
- Si le propriétaire du VHU ne peut pas être identifié (et qu'*a fortiori* la carte grise ne peut pas être obtenue), la destruction du VHU ne peut pas être engagée (refus, justifié par les exigences du code de l'environnement, des broyeurs agréés). La même difficulté se pose de manière générale sur les VHU brûlés.
- Si le propriétaire donne éventuellement son accord pour la destruction, mais que le VHU est gagé (y compris pour le non-paiement d'une simple contravention…), alors la destruction du VHU ne peut pas être engagée.
- Si le VHU est trop dégradé, les démolisseurs / broyeurs agréés rechignent à le prendre en charge car leur rémunération (fondée sur ce qu'ils pourront valoriser sur la « carcasse » qui leur est confiée pour démolition / broyage) sera insuffisante. L'exploitant est donc amené, pour tenter de « gérer » ces exigences, à constituer des lots : il propose au démolisseur agréé un lot de 10 VHU, dans lequel 1 VHU a une valeur marchande.
- Enfin, indépendamment de considérations réglementaires, l'exploitant est confronté à des difficultés liées à la surface limitée de sa parcelle : il peut tout simplement être difficile d'accéder physiquement au VHU à évacuer pour un engin susceptible de le déplacer.

Il indique que le terrain est relié à un débourbeur / déshuileur. Il ressort cependant de la visite réalisée sur l'ensemble de la parcelle, que seule la partie supérieure (celle située au niveau de l'atelier de carrosserie) est revêtue d'un enrobé avec un réseau de collecte des eaux de ruissellement (ce point n'a cependant pas fait l'objet d'un *contrôle* précis lors de la visite sur site). Les interventions de dépannage réalisées par Auto-dépannage Iemmolo sont très nombreuses (les dépanneurs étant peu nombreux sur le secteur de Besançon). Auto-dépannage Iemmolo est amené à réaliser entre 1000 et 1200 interventions par mois. En résumé : le dépanneur ne choisit pas ses interventions, il est presque sommé d'intervenir, notamment en cas de désordres sur la voie publique. Il n'a pas la liberté de refuser la prise en charge d'un véhicule lorsqu'il « pressent » que son évacuation ultérieure posera de grandes difficultés.

Le stock de véhicules présent sur la parcelle est suivi précisément et rigoureusement : l'exploitant montre le suivi informatique réalisé sur l'ensemble de la parcelle. Chaque véhicule est identifié (par le numéro d'immatriculation à chaque fois qu'il y en a un ; ou par la combinaison « modèle de voiture / couleur » lorsque l'immatriculation fait défaut), repéré (géographiquement sur la parcelle), et toutes les opérations pour retrouver son propriétaire (par exemple ; mais les situations d'attente d'expertise assureur / justice, sont également bien tracées) sont dûment tracées dans le fichier informatique montré lors de l'inspection. A noter que ces opérations de recherche de propriétaire, de relances, de stockage sur site, etc., ont un coût important sur le long terme, entièrement supporté par l'exploitant.

L'exploitant est très actif (de nombreux courriels, courriers, ont été montrés à l'appui) vis-à-vis : de l'ensemble des propriétaires identifiés des véhicules stockés, de la mairie, des services de la police municipale (voire nationale), des services du Tribunal, etc., pour aboutir à la possibilité d'évacuation d'un maximum de véhicules. Mais il se heurte à de très nombreux obstacles

indépendants de sa (manifestement très bonne) volonté. Les efforts consentis sont très importants, et les résultats très modestes.

Demande à formuler à l'exploitant à la suite du constat :

1/ L'installation visitée ne relève pas de la réglementation des ICPE au titre de la rubrique 2712 de la nomenclature des ICPE du fait de l'activité de dépannage qui conduit à la présence sur site d'un nombre élevé de VHU en attente d'évacuation. Cependant, une telle concentration de véhicules dont certains sont fortement dégradés, sur sol non imperméable (cas de la partie basse de la parcelle : le sol y est clairement perméable), est de nature à conduire à un risque non négligeable de pollution des sols (en cas de fuite « naturelle » considérant l'état de délabrement de certains véhicules, d'incendie, d'acte de malveillance, etc.). Bien que cela ne puisse être imposé réglementairement au titre des ICPE (puisque l'activité ne relève pas des ICPE), l'exploitant est invité à réfléchir à **l'intérêt que présenterait pour lui le fait de revêtir cette zone inférieure, d'un enrobé avec recueil des eaux de ruissellement et transit par un séparateur d'hydrocarbures**.

2/ L'exploitant est également invité à dresser une liste des véhicules incendiés présents sur son site, pour lesquels il se heurte à un refus de prise en charge de la part des broyeurs agréés (l'absence de carte grise faisant alors souvent, dans ces situations, office de facteur rédhibitoire), et à l'adresser à l'inspection des ICPE. L'inspection pourra alors tenter d'intervenir auprès de ces derniers pour leur en demander la prise en charge, ce qui permettra déjà de libérer un peu de place sur la parcelle, et pourra également, potentiellement, faciliter l'accessibilité à certains VHU « *prêts à être évacués mais non accessibles sur la parcelle* ».

3/ Plus largement, l'exploitant est également invité à dresser un inventaire des véhicules présents sur son site en fonction de la configuration spécifique dans laquelle ils se trouvent (afin d'objectiver le nombre de « situations inextricables » de chaque type, et d'évaluer où il serait le plus productif de focaliser les efforts d'appui du côté de l'inspection des installations classées ; étant précisé ici que la situation de cet établissement ne relève pas de la réglementation des IICPE).

Type de suites proposées : Sans suite