

**Zeitschrift:** Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

**Herausgeber:** Société de communication de l'habitat social

**Band:** 48 (1975)

**Heft:** 2

**Artikel:** L'élimination des véhicules usagés

**Autor:** Matthey, Francis

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-127738>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 25.05.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# L'élimination des véhicules usagés

Exposé présenté à l'ASPAN, Genève, le 25 octobre 1974 par Francis Matthey

7

En proposant de traiter, dans le cadre de l'élimination des déchets, le cas des véhicules hors d'usage, le comité de l'ASPAN a certainement jugé que la situation n'était pas satisfaisante et que l'évacuation et l'élimination des épaves posaient encore de nombreux problèmes. Est-ce vraiment le cas ? Et si problèmes il y a, à quels niveaux se situent-ils ? Nous tenterons de faire le point au cours de cet exposé. Nous serons ainsi amené à aborder successivement la question générale des véhicules hors d'usage, ce qui s'est fait et se fait dans les cantons romands plus particulièrement, enfin, de tirer quelques conclusions quant à l'avenir.

Pour un nombre croissant de personnes, sensibilisées de plus en plus aux problèmes de la protection de la nature et de l'environnement, la voiture est source de bien des maux. Comme tout autre produit usagé, elle pose en particulier l'embarrassante question de son évacuation et de son élimination. Or, il faut dire tout de suite que, dans l'état actuel de la technologie, c'est moins l'élimination de la voiture qui doit être discutée que la volonté de remédier à un état de chose qui, selon les régions et une appréciation subjective de la situation, peut paraître insuffisant. Il ne fait à cet égard aucun doute que ce qui est jugé acceptable, et par-là accepté, dans tel canton peut être condamné dans un autre. Tout dépend des forces en présence et des moyens que l'on consent à mettre en œuvre pour améliorer la situation.

Il convient donc d'être prudent dans les généralisations au risque de tomber dans le schématisme et de nier les efforts très importants réalisés au cours de ces dernières années dans le domaine de l'élimination des véhicules usagés, dans le secteur public en général, et le secteur privé dans certains cas.

Il ne fait en effet aucun doute que la situation s'est considérablement améliorée depuis 1970, année où les représentants des cantons romands et de Berne se

réunissaient pour la première fois à Neuchâtel, constataient l'identité des problèmes à résoudre et constituaient la Commission romande pour l'élimination des véhicules usagés.

## 1. Les données principales

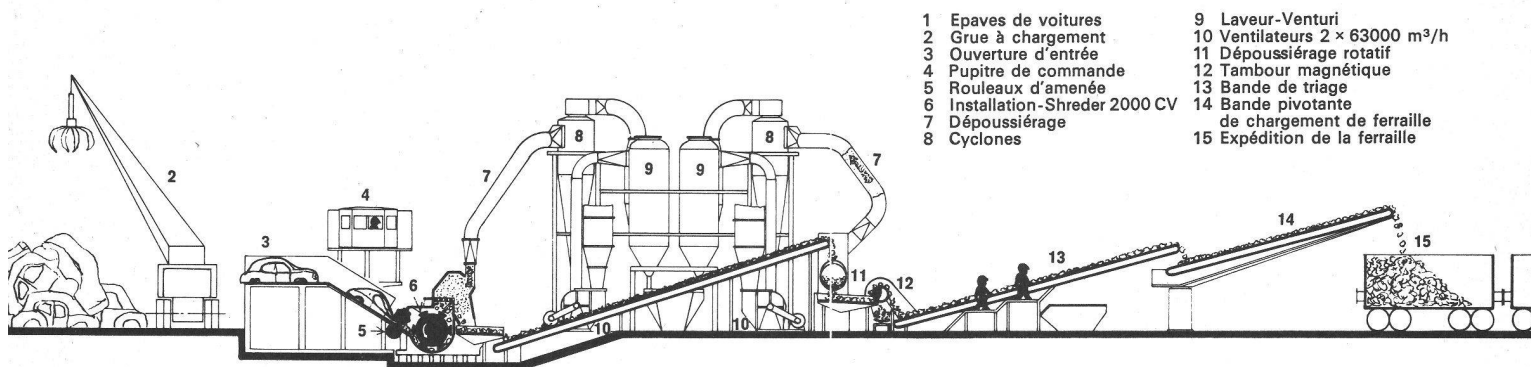
Pour commencer, posons clairement le problème. Il y avait en 1972, en Suisse, 1 719 000 (640 000 en Suisse romande et Berne) véhicules automobiles en circulation contre 574 000 en 1960 et 939 000 en 1964. Si on compte qu'un véhicule a une durée de vie moyenne de dix ans, ce qui est certainement sur-estimé, on constate qu'il faudra procéder en Suisse en 1974, à l'élimination d'environ 95 000 épaves et 172 000 en 1982. Dès lors, il s'agit de mettre en place les structures techniques, économiques, juridiques et administratives nécessaires pour faire face à un tel accroissement de véhicules à démolir.

La situation de demain, malgré les interrogations que pose l'évolution actuelle, sera donc totalement différente de celle que nous avons connue dans un passé récent. Il y a une dizaine d'années encore, en effet, plus du 80% du véhicule usagé était réutilisé sous forme de pièces détachées. Aujourd'hui, cette proportion atteint moins du 25% pour les raisons suivantes :

- les modèles de voitures sont très différenciés et la réutilisation des pièces d'occasion plus aléatoire et limitée ;
- la rareté de la main-d'œuvre et le coût de celle-ci ne permet plus le démontage des véhicules. La différence de prix de revient entre les pièces « récupérées » et les pièces neuves s'est beaucoup amenuisée ;
- les exigences dans le domaine de la sécurité routière et le contrôle des véhicules automobiles deviennent de plus en plus sévères et n'incitent plus à conserver et à réparer un vieux véhicule.

Mais, dans d'autres domaines également, la situation a évolué :

- les consommateurs suisses de ferrailles (fonderies,



aciéries) exigent un produit d'une qualité en constante amélioration. Ce critère de qualité a pour ainsi dire frappé d'obsolescence les moyens traditionnellement utilisés jusqu'ici en Suisse pour éliminer les véhicules usagés (écrasement et expédition directe du véhicule aux fonderies, cisailage, fabrication de « paquets ») et poussé à l'adoption dans notre pays d'une nouvelle technique de destruction des épaves ;  
 – la protection de l'air et de l'eau est devenue aujourd'hui un objectif prioritaire des pouvoirs publics. Les conditions d'exploitation des traditionnels récupérateurs et démolisseurs s'en trouvent profondément modifiées. Il leur faut désormais procéder à tous les travaux nécessaires rendant leur aire de travail adaptée à la législation fédérale sur la protection des eaux. Le brûlage en plein air des carcasses, ou parties de celles-ci (coussins plastiques, caoutchouc, etc.) est frappé d'interdiction ;

– les mesures d'aménagement du territoire permettent désormais d'intervenir à l'égard des implantations sauvages, en zone agricole ou en dehors des périmètres de construction, d'entreprises de démolition. Ces transformations ne manquent pas d'entraîner une modification sensible de la structure de la branche de la récupération des véhicules hors d'usage.

## **2. L'organisation de l'industrie de la récupération des véhicules usagés**

Les agents participant au marché de la récupération des véhicules usagés sont les suivants :

*a) Les « récupérateurs-chineurs » :* Ils se chargent des véhicules usagés, les stockent souvent en vue de la vente des pièces détachées et livrent les carcasses à un « récupérateur-grossiste ».

Ces « récupérateurs-chineurs » travaillent la plupart du temps de façon très artisanale, et constituent des entreprises très marginales. Ils s'implantent souvent en zone rurale, là où le terrain est d'un prix avantageux et de surface suffisante pour entreposer un grand nombre de véhicules. Aucune mesure particulière de protection des eaux, de l'air (brûlage) et du paysage n'est généralement prise sur leur aire de travail.

Les pièces sont prélevées sur les véhicules au fur et à mesure des besoins de la clientèle. On évite les frais de démontage et de stockage des pièces. Plus il y aura de voitures, plus il y aura de chances de satisfaire la clientèle.

Les nouvelles dispositions fédérales mentionnées plus haut vont contraindre cette catégorie d'entreprises à investir des sommes considérables pour la protection des eaux, interdire le brûlage en plein air et soumettre leur implantation à une autorisation.

Dès lors, il ne fait aucun doute qu'une partie d'entre elles seront dans l'impossibilité de procéder aux investissements nécessaires ou d'obtenir les autorisations indispensables à leur implantation. Cela impliquera l'intervention des collectivités publiques, d'une part pour faire appliquer les dispositions légales, voire pour faire évacuer les dépôts, d'autre part pour créer des places équipées pour le rassemblement des véhicules à éliminer (exemple : Fribourg, Neuchâtel, Vaud, Berne, etc.).

*b) Les « récupérateurs-grossistes » :* Ces entreprises reçoivent les carcasses des « récupérateurs-chineurs », les traitent et expédient la ferraille aux fonderies. Elles sont le plus souvent situées à proximité d'une forte concentration de population et en zone industrielle. Leur terrain est donc équipé de façon suffisante.

Ces entreprises disposaient en général jusqu'à aujourd'hui des installations techniques adéquates (presse, cisaille) pour conditionner leur marchandise, cela d'autant plus qu'elles recevaient les véhicules brûlés par leurs sous-traitants. Ces grossistes, jouant sur les prix intérieurs et étrangers de la ferraille de voiture, exportaient de grandes quantités d'épaves. Nous aborderons d'ailleurs ces questions si importantes de prix et d'exportation plus loin.

*c) Les aciéries et les fonderies :* Elles constituent le consommateur final de la ferraille de voiture. Cette ferraille entre en effet pour une part très importante dans la fabrication du fer à béton.

Etant donné que ces entreprises constituent une sorte de monopole dans l'achat de la ferraille, elles jouissent d'une situation privilégiée sur le marché, et leur décisions se répercutent immédiatement sur l'ensemble des entreprises situées en aval, que ce soit en matière de prix, de qualité ou de quantité.

*d) Le propriétaire de l'épave.*

## **3. L'influence du prix de la ferraille et l'exportation**

Les prix d'achat de la ferraille fixés par les fonderies suisses vont influencer de façon déterminante l'élimination des véhicules hors d'usage.

Pratiquement, on peut émettre la règle suivante : L'accumulation des vieilles voitures s'accroît lorsque le prix payé par les fonderies suisses diminue ou est bas, ou lorsque les démolisseurs estiment qu'il montera encore. Elle recule lorsque les fonderies augmentent leurs prix ou pratiquent des prix élevés, ou lorsque les démolisseurs prévoient une baisse future des prix. Ces derniers se hâtent alors de liquider leur stock.

Cette règle, très schématique certes, laisse ainsi apparaître l'importance du facteur économique dans l'élimination des épaves, mais présente encore les circonstances générales dans lesquelles les pouvoirs publics sont, et seront, amenés le plus souvent à intervenir, c'est-à-dire dans les périodes où la ferraille se vend à bas prix, et où les démolisseurs ne sont plus incités à rassembler les véhicules et à les évacuer.

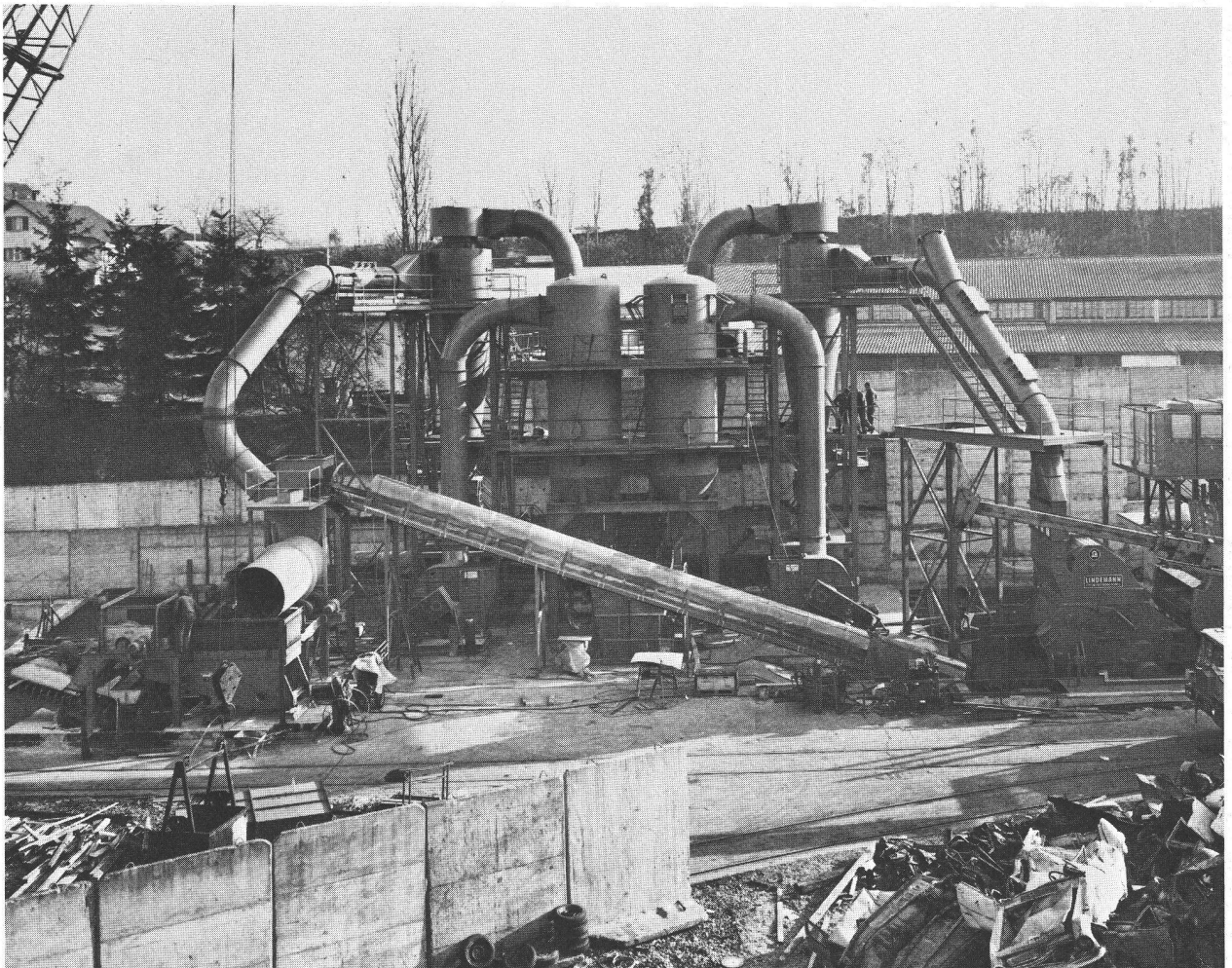
Les différences de prix d'achat de la ferraille peuvent être considérables. Ainsi la ferraille provenant du compactage ou du cisailage d'une voiture, dépouillée des éléments non métalliques, ou voiture propre en langage professionnel, a pour ainsi dire doublé de prix au cours de ces trois dernières années et avoisine actuellement 15 fr. les 100 kg. Il n'est dès

lors pas surprenant que les récupérateurs d'épaves soient aujourd'hui intéressés par cette marchandise, dans la mesure où ils n'ont pas de gros frais de transport à payer pour ramasser les véhicules.

Au terme de l'arrêté fédéral concernant les mesures de défense économique envers l'étranger du 28 septembre 1956, le Conseil fédéral peut surveiller l'importation, l'exportation et le transit de marchandises, les soumettre à des autorisations spéciales, les limiter ou les interdire. Parmi les marchandises dont l'exportation est soumise à autorisation figurent les débris et ferraille.

Si le Conseil fédéral, sur préavis d'une commission spéciale des milieux industriels intéressés, a, jusqu'en 1973, accepté une certaine libéralisation de l'exporta-

Installation de Kaiseraugst.





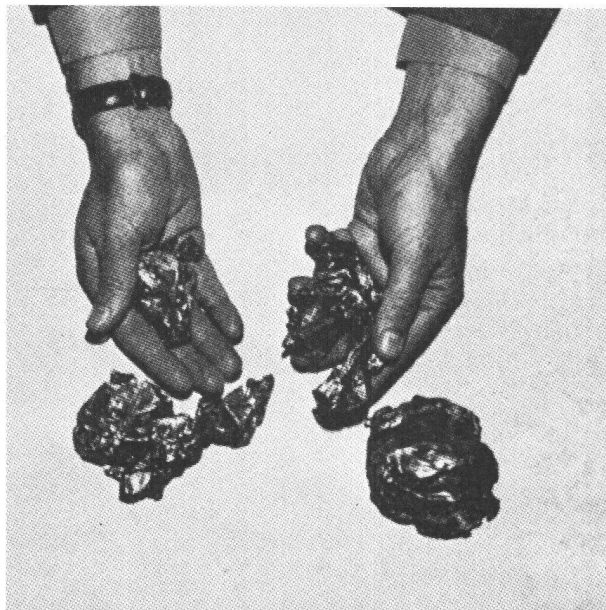
tion pour les véhicules usagés, c'est en fonction de trois éléments essentiels :

- 1) l'élimination des stocks de véhicules ;
- 2) l'insuffisante qualité de la ferraille de voitures obtenue par les procédés traditionnels ;
- 3) l'instauration d'une certaine concurrence sur le marché.

L'ouverture des frontières pour l'exportation permettaient aux grossistes suisses d'acheminer ainsi, à destination de l'étranger (Italie principalement), de très grosses quantités d'épaves, à des prix notablement plus élevés que ceux offerts par l'industrie métallurgique suisse. Relevons en passant que l'interdiction de principe d'exportation de la ferraille n'est pas propre à la Suisse, mais qu'il est également en vigueur dans les pays de la CEE, par exemple. Les accords commerciaux passés entre la Suisse et la CEE en 1972 ne changeront rien à la situation puisque aucune clause de l'accord ne porte sur les restrictions quantitatives à l'exportation de la ferraille qui reste pour chaque pays une matière intéressante en tout premier lieu la défense nationale.

Cette situation s'est complètement modifiée depuis le 1<sup>er</sup> août 1973, date à partir de laquelle, la Confédération a interdit l'exportation de ferraille sur la base d'un nouvel arrêté fédéral du 30 juin 1972, concernant la

Ce qu'il reste comme fragments de métal après le passage des épaves dans le shredder.



défense économique du pays. Cette interdiction d'exportation, prévue dès 1970 par la Commission inter-cantonale romande, mais toujours contestée par certains industriels de la branche, a une importance déterminante sur le marché. Elle signifie en effet que : Toutes les épaves seront traitées en Suisse.

Les installations exigées pour leur destruction seront de capacité suffisante.

La qualité des déchets obtenus correspondra aux normes des fonderies.

Le prix payé par les aciéries se situera près du prix payé par l'étranger.

#### 4. Une nouvelle technique, le shredder

La décision de la Confédération d'interdire l'exportation n'a pas été le fait du hasard, bien entendu. En effet, depuis plus d'une année, existe à Kaiseraugst, près de Bâle, une installation capable d'absorber plus de 70 000 à 80 000 véhicules par année. Cette installation, dite shredder, c'est-à-dire broyeur, a été développée aux Etats-Unis, puis importée en Europe. Elle permet de détruire les véhicules entiers, à l'exception des pneus.

La voiture pressée ou non, avec ou sans moteur, est complètement broyée, déchetée. Les poussières, étoffes, etc., sont aspirées par de vastes et très efficaces dépoussiéreurs.

Un tambour magnétique sépare alors les métaux ferreux et les non-ferreux qui font l'objet d'un dernier tri manuel.

La ferraille ainsi obtenue est de très grande qualité et d'une densité très élevée au mètre cube. Elle se présente sous la forme de déchets de la grosseur d'un poing et constitue une matière première très recherchée par les fonderies. Elle viendra alimenter les fours électriques pour la production du fer à béton.

Une installation semblable à celle de Kaiseraugst est actuellement en construction à Ecublens, près de Lausanne. Elle sera mise en exploitation au début de 1975. Les deux centres permettront incontestablement la destruction de toutes les épaves de la Suisse, dans des conditions optimales pour la protection de l'environnement. Le brûlage des voitures en plein air en particulier n'est plus nécessaire, ni justifié. Seule se pose la question de la mise en décharge ou de l'incinération de ce qu'il est convenu d'appeler les stériles (sièges, caoutchouc, plastique, etc.) que l'on peut estimer à environ 25 à 30% du poids des véhicules.

Or, pour un nombre de 75 000 voitures à détruire par année, ce qui sera le cas de la Suisse romande et

de Berne d'ici cinq ans, on atteint environ 15 000 tonnes de stériles, soit 30 000 m<sup>3</sup>.

### 5. L'activité de la Commission intercantonale romande

A ce stade de l'exposé, il est bon peut-être de rappeler l'activité et les buts recherchés par la Commission intercantonale qui regroupait les cantons romands et le canton de Berne, et que nous avons eu l'honneur de présider.

Cette Commission s'est constituée en 1970 après une consultation des représentants de chaque canton, au cours de laquelle, il fut constaté que les problèmes relatifs à l'élimination des véhicules usagés étaient semblables selon les régions.

- De nombreux stocks se constituaient un peu partout dans les cantons, en portant atteinte à l'esthétique et à la pureté de l'eau.

- Les voitures étaient brûlées à l'air libre sans aucun scrupule. On évitait ainsi le travail de démontage des intérieurs et on obtenait 4 à 5 francs de plus par 100 kg. de matière.

- L'élimination des véhicules était dans une forte proportion basée sur des autorisations d'exportation qui pouvaient être dénoncées à très court terme.

- Des installations perfectionnées existaient depuis quelques années à l'étranger, installations pour lesquelles aucune entreprise suisse, et romande en particulier, n'envisageait d'investir.

On préférait s'en tenir aux techniques traditionnelles, peu soucieux des inconvénients qu'elles impliquaient (brûlage, pollution). Face à cette situation, les cantons décidaient de se grouper en se fixant les objectifs suivants:

1) coordonner la mise au point de dispositions légales visant à :

- interdire le brûlage en plein air de tout ou partie de véhicule ;

- obliger les propriétaires de véhicules usagés à s'en dessaisir sur une place officielle ou reconnue telle, mais équipée ;

- réglementer les conditions d'implantation et d'exploitation des ferrailleurs (dispositions relatives à l'esthétique, à la protection des eaux).

2) créer un centre intercantonal d'élimination des véhicules usagés et assurer un approvisionnement suffisant à celui-ci.

Ce centre devait donc être localisé de façon optimale par rapport aux points de concentration des véhicules (Berne, région lausannoise, biennoise, neuchâteloise, fribourgeoise), relié à une voie de chemin de fer, situé à proximité de l'autoroute, et proche également d'une

décharge de très grande capacité pour « déposer » les stériles.

C'est ainsi qu'Avenches fut choisie.

Si les dispositions à prendre au niveau des cantons ne furent que peu contestées, la création du centre intercantonal souleva lui beaucoup d'opposition dans les milieux intéressés. Et pourtant, cette proposition n'était, on se permettra de le relever, que la conséquence logique des mesures prises dans les cantons, de l'appréciation des possibilités futures d'exportation et du nombre des véhicules à éliminer, de l'approvisionnement des fonderies suisses en ferraille et de la renonciation des entreprises suisses de s'équiper d'installations modernes, mais certes coûteuses.

Ce qui n'est plus tolérable : pollution de l'air.



Un rapport réalisé par la Société suisse d'étude pour l'élimination des véhicules usagés, SRBA, devait encore venir appuyer l'analyse de la Commission.

Par la suite cependant, une entreprise suisse alémanique décida la construction d'un complexe de broyage et la commission se mit en contact avec des entreprises susceptibles d'exploiter le centre romand projeté. Il s'agissait pour les cantons, en effet, de mettre à disposition le terrain et les équipements nécessaires, l'entreprise privée, sur la base d'une concession, procédant aux investissements industriels indispensables.

On ne reviendra pas ici sur les péripéties qui ont jalonné tous les travaux et ont abouti finalement à un échec sur le plan d'une œuvre commune des cantons. Les critiques violentes qui nous furent adressées, dans la presse en général et la presse spécialisée en particulier, portaient sur trois plans :

- l'immixtion de l'Etat dans l'économie privée ;
- la localisation du centre ;
- le prélèvement d'une taxe.

Nous nous sommes déjà prononcé sur la justification des deux premiers points.

Reste la question de la taxe, qui dépasse d'ailleurs le cadre du centre romand, mais que nous tenons à aborder rapidement.

#### **6. Gratuité ou participation des automobilistes pour l'élimination**

Constatons qu'à l'époque où les calculs furent élaborés et les propositions de la Commission romande déposées, la ferraille de shredder était payée 16 fr., les 100 kg. soit un prix qui ne permettait pas de rentabiliser les investissements et qui n'encourageait pas l'initiative privée.

Il eut fallu en effet, pour assurer la rentabilité de

## **Epuration des eaux usées**

grâce à 

- Installations d'épuration biologique
- Séparateurs d'essence, d'huile et de graisse
- Fosses de décantation
- Fosses digestives



Construction d'une station d'épuration biologique Friwa dans le canton de Schaffhouse.

*Nos entreprises de productions, travaillant d'après les méthodes les plus modernes, sont en mesure de fabriquer économiquement des stations d'épuration Friwa.*

*Des camions-grues livrent dans toute la Suisse, les éléments préfabriqués directement sur le chantier.*

*Une expérience longue de plusieurs années dans le domaine de l'épuration des eaux usées vous garantit une mise en place sans problèmes et un fonctionnement sans interruptions.*

Conseil et vente par:

Friwa SA Bouveret/VS  
 Friwa AG Wallisellen/ZH  
 Beton AG Pieterlen/BE  
 S. Merotto Cureglia/TI  
 B. Lehner Diepoldsau/SG  
 Caluori AG Trimmis/GR  
 Corex Basel AG/BS  
 D. Bongetta Weinfelden/TG

Tél. 021/60 65 01/02  
 Tél. 01/830 42 62  
 Tél. 032/87 15 34  
 Tél. 091/ 3 20 61  
 Tél. 071/73 11 46  
 Tél. 081/22 35 38  
 Tél. 061/22 23 00  
 Tél. 072/ 5 10 67

l'ensemble de la réalisation, atteindre 20 à 22 fr., soit environ le prix payé à l'étranger à l'époque pour cette qualité de ferraille. La taxe projetée devait donc compenser cette différence de 4 fr. à 6 fr. C'était la participation nécessaire des automobilistes pour assurer le *rassemblement*, l'*évacuation*, le *transport* et l'*élimination* des véhicules dans des conditions respectant la protection de l'environnement et du paysage, en tenant compte d'un prix donné de la ferraille. C'était aussi la couverture des *coûts sociaux*, représentés par la destruction des véhicules usagés, coûts sociaux dont on ne s'était jusqu'alors guère préoccupé. La rentabilité de l'opération de destruction était obtenue au mépris de la protection de l'environnement (brûlage en plein air, pollution de l'eau et du paysage).

Or, sans beaucoup approfondir la question, on a opposé à grands renforts de titres et de publicité, une solution onéreuse des cantons à une solution gratuite de l'industrie privée. On a laissé sous-entendre que les représentants des cantons étaient les vilipendeurs des deniers publics et les entreprises les garants des intérêts des automobilistes. Nous devons avouer avoir été déçu par l'information tendancieuse et superficielle qui a été faite à cette occasion. Parmi les journalistes de la presse écrite qui ont critiqué le projet de la commission, un seul, une femme d'ailleurs, a pris contact avec nous. Tous les commentateurs se sont laissés prendre à ce que l'on peut appeler le mythe de la gratuité.

Or, les solutions étaient-elles semblables et donc susceptibles de comparaison ? Sur le plan des options techniques certainement, sur celles d'ordre financier beaucoup moins. Nous nous permettrons de citer ici une personne qui fut l'un des principaux représentants d'une grande entreprise d'élimination, et alors notre partenaire privilégié :

« A condition de disposer d'un approvisionnement suffisant de marchandise à traiter, un centre de ramassage se suffit à lui-même sur le plan de la rentabilité. Le problème du transport des véhicules jusqu'au centre de ramassage constitue, lui, un facteur financier difficilement supportable pour le centre, c'est donc en fonction de cette charge et de celle constituée par la création de places officielles de dépôt équipées de manière adéquate, qu'une taxe pourrait être prélevée sur chaque véhicule »<sup>1</sup>.

Ce texte scinde donc l'élimination des véhicules hors d'usage en deux phases.

*La première* : constituée par l'achat ou la location des places de dépôt officielles, leur équipement, la préparation des véhicules et le transport de ceux-ci jusqu'au centre. Si les places officielles sont publiques, la taxe éventuelle sera versée à l'Etat, si la place est privée, elle sera versée à l'entreprise.

*La seconde* : l'élimination des épaves au centre même et la vente de la ferraille.

En procédant à ce découpage du processus d'élimination, on attribue d'abord le produit de la vente de la ferraille à la couverture des frais d'exploitation du centre, et à la marge de profit qu'entend s'allouer l'entrepreneur, et ensuite seulement à la couverture des frais provenant de la première phase. La somme consacrée à celle-ci est donc résiduaire. Ainsi, lorsque le prix de la ferraille ne couvre pas l'ensemble du processus d'élimination, la première phase est déficitaire, et donc à charge de l'automobiliste (par l'intermédiaire d'une taxe payée à l'Etat ou d'un versement direct à un récupérateur) alors que la seconde est toujours bénéficiaire. On peut dès lors comprendre que le centre d'élimination se suffit à lui-même sur le plan de la rentabilité, et cela quel que soit le prix de la ferraille.

Pour la Commission romande, il n'y avait pas deux phases, l'une toujours bénéficiaire, l'autre souvent déficitaire. Il s'agissait d'un tout, et les bénéfices retirés de la seconde phase devaient permettre de financer en tout ou partie les coûts de la première.

Ce qui n'est plus tolérable : pollution de l'eau.



<sup>1</sup> 33. Bichelberger, *La récupération et l'environnement*, revue économique et sociale, mars 1974, p. 29.



Il était aussi dans son intention de créer des réserves financières en période de prix élevé de la ferraille pour assurer le financement de l'élimination au moindre coût dans les périodes de prix bas. Avec l'abandon du projet intercantonal, une telle politique sera très difficile à mettre en œuvre. Et, si l'élimination des voitures sera gratuite, leur rassemblement et leur transport sera, selon la situation du prix de la ferraille, à charge des automobilistes. (Cela sous-entendu naturellement que l'exportation est toujours interdite et les mesures de protection de l'environnement respectées.)

### 7. La situation a changé

L'intervention de la Commission aura cependant eu certains résultats positifs. Deux installations de broyage existeront bientôt dans notre pays. Les législations des cantons romands sont désormais sous toit, à l'exception du Valais qui est en passe de légiférer. Ces lois permettent toutes d'intervenir sur les points suivants :

- protection des eaux, du paysage et de l'air ;
- interdiction de brûler tout ou partie des véhicules à l'air libre ;
- interdiction de déposer un véhicule ailleurs que sur les places officielles ou reconnues comme telles ;
- création ou reconnaissance de places officielles.

La conception, le nombre et le financement de ces places varient d'un canton à l'autre, selon les condi-

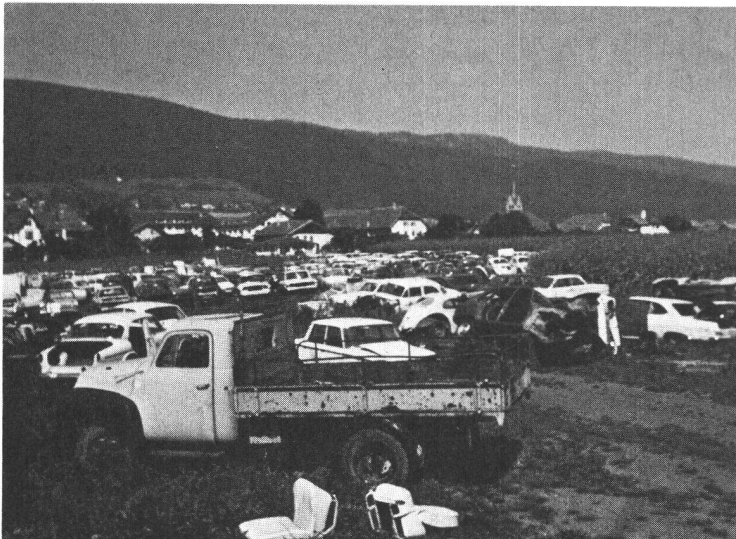
tions locales, les possibilités et les intentions politiques. Il ne nous appartient pas de juger ce qui s'est fait à Fribourg, à Genève, à Berne, dans le canton de Vaud.

Dans le canton de Neuchâtel, que nous connaissons en particulier, tous les dépôts sauvages ont été éliminés, à l'exception d'un seul, où nous attendons une décision du Tribunal fédéral. Les places sont propriétés publiques et gardiennées. Elles sont au nombre de trois et sont évacuées sous la responsabilité de l'Etat, dès que cela s'avère nécessaire. Le système donne entière satisfaction et pour couvrir les frais, l'automobiliste s'acquitte d'une taxe.

En raison de l'interdiction d'exporter, les véhicules neuchâtelois comme tous les véhicules de la Suisse, à l'exception du Tessin, sont dirigés sur Bâle, demain sur Ecublens également.

La situation concernant le prix de la ferraille s'est modifiée très favorablement sur le marché en faveur des démolisseurs et des possesseurs de broyeurs. Le prix de la ferraille a fortement augmenté ces deux dernières années. Cette augmentation de prix incite chaque entreprise à liquider ses stocks, voire à ramasser toutes les carcasses qui traînent. L'intervention de l'Etat n'est plus nécessaire pour financer le transport des épaves jusqu'au centre, ni pour susciter la création d'installations adéquates. Son rôle est désormais de mettre des places de rassemblement des véhicules à disposition, d'appliquer un règlement de police et

Un dépôt sauvage avant l'intervention des pouvoirs publics.



La même place, quelques mois plus tard.



d'assainir les situations locales insatisfaisantes en utilisant les dispositions légales que nous connaissons.

La situation est-elle ainsi définitivement réglée ?

### 8. Et l'avenir ?

Le projet de la Commission romande était étudié sur une base industrielle, l'exploitation confiée au secteur privé. Il se situait dans une perspective à long terme, sans doute trop long, d'où son échec, de mettre en place pour les cantons un vaste centre de traitement et de mise en valeur des déchets de voitures et d'autres, cela en fonction d'une société dans laquelle ces problèmes revêtiront une acuité croissante. Malgré cela, la situation que nous connaissons actuellement est

satisfaisante. Elle est due à la présence d'installations techniques adéquates et au prix élevé de la ferraille.

Si les installations seront toujours à disposition, le prix de la ferraille reste, lui, soumis à de grandes fluctuations.

Qu'advient-il demain si nous enregistrons une chute des prix ? Quelle sera l'attitude des deux possesseurs de « shredder » face aux cantons ? Vont-ils se livrer à une lutte de concurrence en matière de prix, ou adopter une politique de prix commune dans les discussions avec les cantons ? C'était aussi une des préoccupations de la commission que d'éviter cette dépendance des pouvoirs publics cantonaux à l'égard de deux seules entreprises. En cas de chute des prix de la ferraille, sur quels critères fixera-t-on la participation financière des cantons et par là l'éventuel montant de la taxe à payer par le propriétaire d'une épave ?

C'est à ce niveau-là « seulement » que devraient se situer les discussions dans l'avenir. Le reste, à savoir le rassemblement des véhicules, la lutte contre l'abandon sauvage des épaves, l'assainissement de la situation dans chaque canton, ressort de la volonté politique ainsi que de l'évolution de la mentalité et de la conscience de chacun.

Il faut souhaiter pouvoir compter sur l'une et sur l'autre.

Francis Matthey,  
ancien président de la Commission  
intercantonale romande pour  
l'élimination des véhicules usagés

Aspect d'une place officielle de dépôt pour véhicules hors d'usage.

