

## Note d'information sur la gestion des déchets de la route

*issus de l'entretien et de l'exploitation courants des chaussées, des dépendances et aires de repos*

Cette note d'information offre une synthèse réglementaire ainsi que des outils pour optimiser la gestion des déchets de la route issus de l'entretien et de l'exploitation courants des chaussées, des dépendances et aires de repos. Si ce document est destiné aux services de l'État en charge de la gestion et de l'entretien du réseau routier national, il peut aussi aider les autres gestionnaires d'infrastructures routières à établir leur politique de gestion des déchets de la route.

En cohérence avec le plan de réduction et de *valorisation* des déchets 2014-2020, cette note d'information rappelle les principes fondamentaux, qui participent d'une meilleure gestion des déchets. Ainsi, les notions de responsabilité, de traçabilité et de hiérarchie des modes de traitement concourent à l'amélioration de la collecte séparée en vue de la valorisation des déchets.

Dans cette même perspective, une démarche pour élaborer un plan de gestion est proposée. Ce document cadre, accompagné de fiches actions pour préciser les enjeux par type de déchets (caractérisation, filières de traitement, transport, etc.), encourage notamment les opérations de prévention des déchets et la valorisation dans les filières de proximité.

La gestion raisonnée des déchets contribue enfin à la maîtrise des coûts, par la connaissance fine du territoire et des solutions qu'il propose, mais également par la mise en œuvre d'actions concertées avec les acteurs locaux.

L'ensemble de ces actions participeront à la promotion du *recyclage* et donc de l'*économie circulaire* pour les déchets de la route.



# Sommaire

1.Introduction.....	4
2.La réglementation relative à la gestion des déchets de la route : issus de l'entretien et l'exploitation courants.....	5
2.1.La définition et le périmètre des déchets de la route.....	5
2.2.La responsabilité des gestionnaires d'infrastructures de transport.....	5
2.3.La hiérarchie des modes de gestion des déchets.....	6
2.3.1Les principes généraux.....	6
2.3.2L'application aux déchets non dangereux dont les déchets inertes.....	7
2.3.3L'application aux déchets dangereux.....	7
2.4.La caractérisation des déchets de la route.....	8
2.5.Le transport des déchets de la route.....	8
2.6.l'entreposage des déchets.....	9
2.7.Le traitement des déchets de la route.....	10
2.8.La traçabilité des déchets.....	10
3.La mise en œuvre de la réglementation par l'élaboration d'un plan de gestion des déchets...	12
3.1.La conception, la mise en œuvre et le suivi d'un plan de gestion.....	12
3.2.Une déclinaison du plan de gestion par type de déchets.....	13
3.2.1La priorité à la prévention des déchets.....	14
3.2.2L'identification de filières de valorisation de proximité.....	15
3.3.Des points de vigilance à prendre en considération.....	15
3.3.1La sécurité des agents.....	15
3.3.2La maîtrise des coûts.....	16
3.3.3Les enjeux de l'entreposage et du tri.....	16
4.Conclusion.....	18
Annexes.....	19
Annexe A : Synthèse des références réglementaires communes à tous les déchets.....	20
Annexe B : Synthèse des références réglementaires environnementale par flux de déchets.....	21
Annexe C : Rubriques de la nomenclature relative aux installations classées pour la protection de l'environnement d'intérêt pour les gestionnaires.....	23
Annexe D : Fiches actions par flux de déchets des éléments clés à considérer pour en assurer la gestion.....	26
Annexe E : Registre chronologique de la production, de l'expédition, de la réception et du traitement.....	27
Glossaire.....	27
Liste des abréviations.....	29

## Introduction

Une gestion adaptée des déchets contribue activement à la protection de l'environnement et de la santé humaine. Elle permet de prévenir et de réduire les effets nocifs liés au *traitement* des déchets en favorisant leur prévention et leur valorisation, matière ou énergétique, au sein d'installations industrielles dédiées. Elle contribue également à promouvoir un territoire, son cadre de vie et son paysage, en améliorant la salubrité publique de ce-dernier, en réduisant l'impact visuel des déchets abandonnés.

Les directions interdépartementales des routes (DIR) sont directement concernées par cette problématique en tant qu'exploitant du réseau routier national non concédé. Elles génèrent des déchets dans le cadre de leur mission courante d'entretien de la route, notamment la gestion des dépendances vertes, l'entretien des fossés drainant l'eau pluviale ruisselant sur la route, le maintien des équipements de la route (signalisation, déchets de balayage de la route, etc.). Elles gèrent également des déchets abandonnés par les usagers sur leur réseau, sur les aires de repos, les accotements routiers, la chaussée, etc.

Ce document remplace, pour ce qui concerne les déchets d'entretien et d'exploitation courants, la note d'information n° 63 publiée en avril 2000 par le Sétra (Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes) relative à la « *gestion des déchets de construction et d'exploitation liés à la route* » ; les déchets de construction faisant d'ores et déjà l'objet d'un guide spécifique « *Des études préliminaires au chantier : diagnostic des déchets de la route – Proposition d'une démarche* ».

La présente note d'information propose plusieurs outils pratiques, à destination des gestionnaires de la route, afin de favoriser l'élaboration de plans de gestion des déchets en cohérence avec les objectifs réglementaires et la transition vers l'économie circulaire.

Cette note d'information présente dans un premier temps le cadre réglementaire relatif à la gestion des déchets de la route, en identifiant les principes fondamentaux qui doivent être respectés. Le gestionnaire y trouvera ensuite une démarche d'élaboration d'un plan de gestion des déchets, document-cadre fixant les grands objectifs et précisant le rôle des différents agents de la structure. De grands points de vigilance sont développés, notamment pour assurer la sécurité des agents et promouvoir la prévention des déchets. Enfin, pour faciliter le lien avec l'opérationnel, cette démarche est accompagnée de fiches actions ([Annexe D](#)), par type de déchets, qui résument les points à prendre en compte pour chacun de ces flux.

Les principes généraux évoqués dans la note concernent la plupart des types de déchets rencontrés sur la route. Toutefois, sa lecture pourra être complétée par des travaux plus ciblés traitant de flux particuliers, comme les boues de curage des fossés ou les déchets amiantés (dépôts sauvages, résidus de balayage). Cette note d'information pourra en outre faire l'objet de compléments pour répondre à des difficultés spécifiques rencontrées par les gestionnaires ou pour proposer des orientations nouvelles.

## 1. La réglementation relative à la gestion des déchets de la route : *issus de l'entretien et l'exploitation courants*

La gestion des *déchets* repose sur la réglementation européenne, transposée dans le droit français, et sur des normes nationales. La présente note d'information propose un rappel sélectif des grandes orientations prévues dans cette réglementation, qui encadrent la gestion des **déchets issus de l'entretien et l'exploitation de la route**. Le détail des références réglementaires peut être trouvé à l'annexe A (dispositions communes) et l'annexe B (par flux de déchets) de la présente note d'information.

Le code de l'environnement (article [L.541-1-1](#)) définit un déchet comme « toute substance ou tout objet, ou plus généralement tout bien meuble, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire ». Le déchet sera donc qualifié tant par sa nature que par les choix et les obligations légales du gestionnaire. Ainsi un résidu de fauche n'est pas nécessairement un déchet à conditions d'être laissé en place et de ne pas avoir d'effets négatifs sur l'environnement, les usagers et la route (eutrophisation des sols, propagation d'espèces invasives, risque d'incendie, etc.).

### 1.1. La définition et le périmètre des déchets de la route

Au sens de cette note, les déchets de la route regroupent les **déchets produits sur les emprises des infrastructures linéaires de transport routier et dans les sites du gestionnaire lors des opérations courantes d'entretien et d'exploitation** (cf. Glossaire). Ils peuvent être générés au niveau des aires de repos, sur la chaussée de la route, sur les dépendances des infrastructures ou encore dans les centres d'entretien et d'intervention (CEI) gérés par les DIR.

Ils sont, par nature, **produits de manière diffuse et hétérogène**, à la fois géographiquement et temporellement, le long des axes routiers et dans les CEI. Ils sont constitués de types de déchets variés que l'on devra identifier et classer selon les 3 principales familles de déchet : **dangereux ; non dangereux et non inertes ; inertes**, définis dans l'article [R.541-8](#) du code de l'environnement.

Les déchets de la route peuvent être produits à la fois par les **usagers de la route** (lors du parcours usuel, suite à un accident routier, par abandon sauvage sur la route et ses dépendances, ou encore par abandon sur les aires de repos) et les **agents ou prestataires** (exploitation de la route, entretien des dépendances vertes, résidus de curage d'assainissement routier, gestion des matériels, etc.).

### 1.2. La responsabilité des gestionnaires d'infrastructures de transport

Les gestionnaires d'infrastructures de transport sont à la fois **producteurs de déchets**, dans le cadre de leurs missions d'exploitation de la route, et **détenteurs de déchets** produits par des tiers, dont les usagers de la route.

En application de l'article [L.541-2](#) du code de l'environnement (CE), les gestionnaires d'infrastructures sont ainsi tenus « *d'en assurer ou d'en faire assurer la gestion* ». Cette obligation s'accompagne d'une **responsabilité** qui concerne l'ensemble de l'étape de gestion des déchets « *jusqu'à leur élimination ou valorisation finale, même lorsque le déchet est transféré à des fins de traitement à un tiers* ». Il doit notamment s'assurer que la personne à qui il les remet est autorisée à les prendre en charge (cf. 1.5 et suivants).

En termes d'aménagement et de fonctionnement de lieux de collecte des déchets, le gestionnaire de l'infrastructure veille à répondre aux besoins ponctuels des personnes voyageant, se restaurant et souhaitant se débarrasser, durant leur temps de trajet, de déchets ménagers et assimilés (les emballages vides de nourriture ou de boisson, les mouchoirs et serviettes en papier, les couches-culottes, les mégots de cigarettes, les gobelets de boisson, etc.). En assurant la salubrité de la voirie, le gestionnaire exerce sa responsabilité de police de la conservation du domaine public (articles [L.116-2](#) et [R.116-2](#) du code de la voirie routière) et contribue à

prévenir les accidents liés aux défauts d'entretien normal de l'ouvrage public (notion issue de la jurisprudence).

Les gestionnaires doivent prévenir les dépôts de déchets qui ne sont pas liés à l'usage courant de la route. Ils agiront pour cela sur l'accessibilité des sites de collectes, les volumes pris en charge, la signalétique et la nature des déchets collectés notamment par le tri. Ainsi des poubelles surdimensionnées, dénuées de consignes de tri, peuvent constituer une incitation à y déposer de grandes quantités de déchets non liés à la route, y compris des déchets d'activités économiques tels que les déchets de chantier du bâtiment. À l'inverse, une route à fort trafic avec des aires de repos sans aucun contenant à déchets pousse indirectement les usagers à abandonner les déchets sur les bas-côtés. Le gestionnaire doit maîtriser le volume de contenants de déchets et les modalités de collectes mis en place par un juste compromis, fonction de la fréquentation de la route, du contexte local et du niveau de fréquence de ramassage possible.

Lorsque les tiers responsables de l'abandon **sauvage** de déchets sont identifiés, ils s'exposent à des sanctions administratives ou pénales au titre du code de l'environnement (article [L.541-3](#)) et du code pénal (article [R.632-1](#)). Dans ce cas, les gestionnaires d'infrastructures de transport doivent s'adresser à l'autorité titulaire du pouvoir de police qui avise le producteur de ces déchets des faits qui lui sont reprochés.

À titre d'exemple, le gestionnaire peut solliciter des agents assermentés (agent de l'État de corps techniques, policiers municipaux, gardes particuliers, etc.) pour constater par procès verbaux (PV) l'abandon de déchets ou le vol de déchets stockés sur le domaine routier dont il a la charge (article R. 633-6 du code pénal, articles [L.116-2](#) et [R.116-2](#) du code de la voirie routière). Ces PV sont transmis au procureur de la république et au représentant de l'État suivant l'appartenance de la voie au domaine public routier (Préfet, maire, président du conseil départemental, etc.). Il s'agit là d'une mission de police judiciaire dans le cadre de la conservation du domaine public routier.

À titre indicatif, le montant de l'amende encourue pour ce type d'infraction peut atteindre facilement 1 500€<sup>1</sup> pour les déchets déposés avec l'aide d'un véhicule, ainsi qu'entraîner la confiscation du véhicule.

## 1.3. La hiérarchie des modes de gestion des déchets

### 1.3.1 Les principes généraux

Pour organiser la gestion des déchets détenus, les gestionnaires d'infrastructures de transport doivent appliquer une **hiérarchie des modes de traitement des déchets** définie à l'article 4 de la [directive 2008/98/CE](#) du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et transposée dans la réglementation nationale à l'article [L.541-1](#) du code de l'environnement.

#### 2.3.1.1 La prévention des déchets

Cette hiérarchie prévoit **en priorité** de poursuivre un **objectif de prévention des déchets**, en favorisant le *réemploi*, ou l'allongement de la durée d'usage de certains biens. Cette priorité peut se traduire par l'introduction de clauses environnementales dans le cadre d'appels d'offres soumis au code des marchés publics, ou l'élaboration de plans d'utilisation raisonnée de produits (huiles pour les vidanges, produits phytopharmaceutiques employés pour la gestion des dépendances vertes, etc.) ou encore le réemploi de certains produits lorsque leur usage est compatible avec une utilisation multiple.

#### 2.3.1.2 La gestion des déchets collectés

Cet article prévoit dans un second temps une **hiérarchie des modes de traitement des déchets**, représentée par la figure suivante.

1 <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F31963>

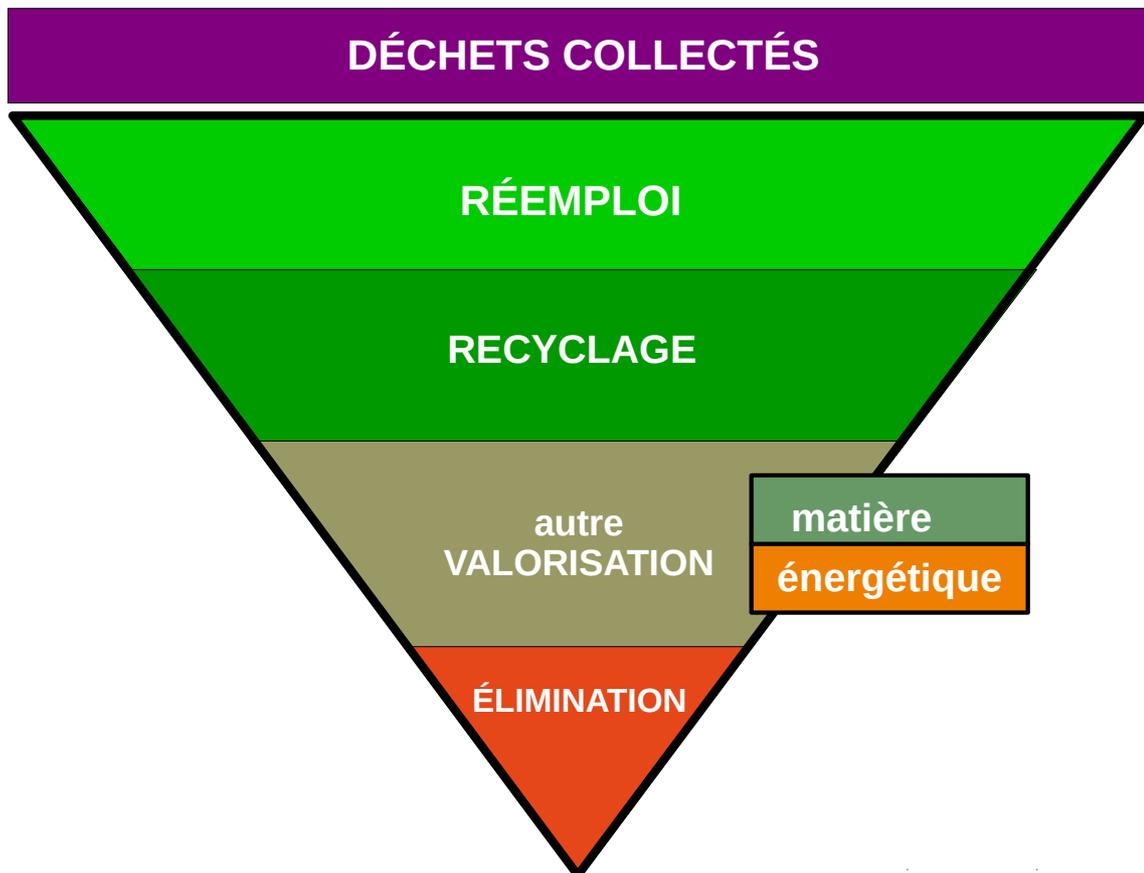


Illustration 1: Hiérarchie des modes de traitement des déchets

Les gestionnaires d'infrastructures de transport sont ainsi encouragés à déterminer les solutions de gestion produisant le **meilleur résultat global sur le plan de l'environnement**. Ils devront développer des plans de gestion privilégiant, lorsque cela est techniquement possible, des filières favorisant leur réutilisation, leur recyclage matière ou organique, et leur valorisation. Ils pourront enfin recourir à l'*élimination des déchets ultimes* par traitement par incinération (ne satisfaisant pas l'objectif de rendement énergétique) ou par stockage.

### 1.3.2 L'application aux déchets non dangereux dont les déchets inertes

**Cette hiérarchie des modes de traitement se traduit de manière différente selon les types de déchets considérés et leurs possibilités de valorisation.**

**D'une manière générale, les déchets non dangereux dont les *déchets inertes*, peuvent faire l'objet d'un réemploi ou d'une valorisation à condition qu'elle soit avérée** (déchets verts, résidus de balayage, etc.). Le choix entre les différentes filières de valorisation pourra être réalisé par chaque gestionnaire d'infrastructures de transport, notamment en fonction de l'existence, au niveau local, de prestataires idoines ; la proximité des prestataires impactant le coût global de la gestion des déchets et contribuant à la réduction des externalités négatives sur l'environnement.

**Le recours à l'élimination par stockage doit être réservé aux seuls déchets ultimes**, conformément à l'article [L.541-2-1](#) du code de l'environnement. Ce stockage devra être réalisé de manière sûre et dans des conditions respectueuses de l'environnement. À titre d'exemple, en cas d'absence de prestataires locaux de valorisation, le recours aux installations de stockage des déchets non dangereux peut s'avérer nécessaire pour certains *déchets ménagers résiduels* abandonnés le long d'une infrastructure de transport.

### 1.3.3 L'application aux déchets dangereux

Les principaux modes de gestion des déchets dangereux sont l'**incinération et le stockage**. Toutefois, une valorisation reste possible pour plusieurs types de déchets dangereux par des filières dédiées, notamment certains déchets d'équipements électriques et électroniques, les huiles usagées, les batteries, les piles, etc.

Leur gestion fera donc principalement recours à des **prestataires spécialisés**. Les gestionnaires d'infrastructures de transport devront s'assurer que ces derniers respectent la réglementation en vigueur, en particulier par un contrôle des autorisations liées au régime des ICPE et des agréments requis pour leurs activités (cf. 1.7). À ce titre, ils pourront préciser dans les **relations contractuelles** qui les lient que le service fait sera constaté à la présentation des accusés de réception en installation de stockage (Annexe A, cf. les arrêtés relatifs aux installations de stockage) ou des certificats de recyclage des déchets (contractuel). Ces documents permettent d'assurer la maîtrise de la traçabilité des déchets dangereux jusqu'à l'exutoire final.

#### 1.4. La caractérisation des déchets de la route

Les gestionnaires sont tenus de caractériser leurs déchets, comme le prévoit l'article [L.541-7-1](#) du code de l'environnement. Cette prescription concerne **tous les déchets**, qu'ils soient dangereux, non dangereux ou inertes. L'étape de caractérisation permettra au gestionnaire de mieux évaluer les conditions de *collecte*, de tri et de transit à préférer. Il pourra également avertir son prestataire de traitement pour assurer la bonne gestion de ces déchets.

Les déchets les plus courants sont décrits dans les fiches en Annexe D et ne nécessitent pas de caractérisation particulière dès lors qu'ils sont aisément identifiés comme faisant partie de l'une des catégories couvertes.

La caractérisation consiste d'abord à tenter de répertorier chaque type de déchet collecté selon la **liste des déchets** définie à l'[annexe de la décision 2000/532/CE](#) de la Commission Européenne citée par l'article [R.541-7](#) du code de l'environnement. Le préambule de cette annexe présente la démarche globale à mettre en œuvre pour déterminer la rubrique dont relève le type de déchets considéré. Cette démarche repose sur la connaissance de l'**origine du type de déchet** pour cibler la ou les rubrique(s). Les déchets des gestionnaires d'infrastructures se trouveront principalement au sein des rubriques 02 et 12 à 20 (Annexe B : Synthèse des références réglementaires environnementale par flux de déchets).

À partir de ces rubriques, les déchets sont identifiés par un code. La dangerosité est représentée par une étoile \* en fin de code. Il y a dès lors 3 cas de figures :

- le déchet relève d'un code non étoilé : le déchet est considéré comme non dangereux. Les propriétés de danger ne devront donc pas être étudiées ;
- le déchet relève d'un code étoilé : le déchet est considéré comme dangereux. Les propriétés de danger devront donc être étudiées ;
- le déchet possède deux codes différents : un code où il est classé dangereux et un code où il est classé non dangereux, selon qu'il contient ou non des substances dangereuses, on parlera ici d'entrée miroir. Dans ce cas, l'**évaluation des propriétés de danger** sera nécessaire pour déterminer le code à retenir (dangereux ou non).

Pour cette évaluation **des propriétés de danger** les gestionnaires d'infrastructures pourront se référer au guide relatif au classement des déchets selon leur dangerosité (N° [INERIS-DRC-15-149793-06416A](#)) publié par l'institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS) en 2016. Il propose une démarche, détaillée et précise, pour permettre le classement d'un type de déchet, notamment par l'évaluation des propriétés de dangers.

La bonne évaluation de la dangerosité d'un déchet est essentielle. Elle permet en particulier de définir les conditions d'étiquetage et de conditionnement nécessaires au regard de la réglementation sur le transport des matières dangereuses. Ces informations seront également utilisées par les installations de traitement pour prendre les précautions nécessaires sur leur site.

La caractérisation des déchets de la route contribuera donc activement au choix des transporteurs et des prestataires adaptés, les contraintes n'étant pas les mêmes en fonction de la nature des déchets

#### 1.5. Le transport des déchets de la route

La collecte et le transport de déchets peuvent être réalisés en régie ou confiés à un tiers. Les activités de collecte et de transport des déchets relèvent de la réglementation des ICPE (instal-

lations classées pour l'environnement). La nature de ces obligations dépend des risques générés par les déchets et par le statut de la structure qui en assure la prise en charge.

Pour les activités de collecte ou de transport de déchets assurées par une entreprise, l'article [R.541-50](#) du code de l'environnement, impose une **déclaration auprès du préfet de département** où se trouve leur siège social dès que sont collectés plus de 0,1 tonne (100 kg) de déchets dangereux ou de 0,5 tonne (500 kg) pour les déchets non dangereux par chargement. Cette obligation n'est pas applicable :

- aux entreprises réalisant la collecte de déchets ménagers et assimilés pour le compte d'une collectivité ;
- aux entreprises transportant des déchets inertes : matériaux de démolition propres et triés (gravats, briques, terres non souillées, etc.) ;
- aux entreprises livrant des produits neufs et qui reprennent les déchets similaires (dont emballages) ;
- aux gestionnaires publics qui assurent eux même les activités de collecte et transport de déchets.

Le cas échéant les gestionnaires d'infrastructures s'assurent que leurs prestataires ont bien déposé cette déclaration d'activité (cf remarque ci-dessous).

S'agissant des **déchets dangereux**, les **gestionnaires d'infrastructures** veilleront en outre à ce que soient respectées les **prescriptions de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres**, en particulier s'agissant de l'identification des propriétés de danger associés aux déchets.

Remarque : Les entreprises ont obligation de conserver dans leurs véhicules une copie du récépissé de leur déclaration d'activité de collecte et transport de déchets déposée auprès du préfet de département. Ce sont donc des éléments auxquels le gestionnaire d'infrastructure peut facilement accéder. Dans la déclaration d'activité, valable 5 ans, l'entreprise s'engage :

- à transporter les déchets vers une filière de traitement appropriée ;
- en cas de défaut de sa part (abandon, exutoire non conforme à la réglementation) à assurer la gestion des déchets (dépollution, transport vers un nouvel exutoire, etc.) ;
- à informer sans délai le préfet en cas d'accident ou de déversement accidentel de déchets.

## 1.6. l'entreposage des déchets

S'agissant de l'**entreposage des déchets dangereux**, les gestionnaires veilleront à respecter l'article [L.541-7-2](#) du code de l'environnement qui prévoit notamment que « **le mélange de déchets dangereux de catégories différentes, le mélange de déchets dangereux avec des déchets non dangereux et le mélange de déchets dangereux avec des substances, matières ou produits qui ne sont pas des déchets sont interdits** ». Cette activité peut être couverte par la rubrique 2718 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.

Toutefois, même lorsque les seuils soumis à déclaration avec contrôles périodiques ou à autorisation ne sont pas dépassés, il conviendra de respecter sur les sites d'entreposage quelques **bonnes pratiques** détaillées dans la seconde partie de la présente note. Pour rappel, le site<sup>2</sup> du ministère sur les activités d'entreposage et de prétraitement recommande :

- des distances d'éloignement par rapport à certaines activités ou type de bâtiment ;
- des conditions d'accès aux services d'incendie et de secours ;
- des capacités minima de rétention ;
- des limitations d'accès aux seules personnes habilitées ;
- l'étiquetage de la dangerosité des produits ;

2 <http://www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr/Entreposage-et-pretraitement.html>

- des moyens de lutte contre l'incendie ;
- des limitations des quantités susceptibles d'être stockées ;
- des procédures de suivi des mouvements et des incidents.

S'agissant du **conditionnement des déchets dangereux**, l'article [L.541-7-1](#) du code de l'environnement prévoit que : « *tout producteur ou détenteur de déchets dangereux est tenu d'emballer ou conditionner les déchets dangereux et d'apposer un étiquetage sur les emballages ou les contenants* ». Les gestionnaires devront également assurer la **caractérisation** de leurs déchets dangereux, en application de ce même article

### 1.7. Le traitement des déchets de la route

Les différentes opérations de traitement des déchets d'exploitation de la route sont des activités qui sont **susceptibles de créer des risques ou de générer des pollutions** pour l'environnement et les riverains. Elles sont soumises à la réglementation relative aux ICPE. Lorsque le gestionnaire assure lui-même le traitement de ses déchets (criblage de résidus de balayage, séchage de résidus de curage, etc.), il veille :

- à limiter les nuisances de son activité au regard de la réglementation ICPE et des enjeux sanitaires et environnementaux identifiés sur son territoire (relargages d'effluents, site Natura 2000, etc.) ;
- à disposer des autorisations nécessaires et cohérentes par rapport à son activité ICPE (déclaration, enregistrement, autorisation, garanties financières, etc.) ;

Ainsi, pour chaque type de déchets, au-delà d'une certaine quantité entreposée ou susceptible de l'être (cf. l'annexe C), la **légalisation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) s'applique**. Sur la base des coûts afférents (entreposage, élimination, etc.), des possibilités locales de collecte et traitement au sein des centres d'entretien ou de ses entreprises, le gestionnaire d'infrastructure doit anticiper et évaluer la pertinence d'une gestion de ses déchets qui relèverait ou non du régime des ICPE. (Annexe C : Rubriques de la nomenclature relative aux installations classées pour la protection de l'environnement d'intérêt pour les gestionnaires).

Concernant le traitement par des tiers, en cohérence avec le point 1.2 de la présente note d'information, les gestionnaires d'infrastructures de transport sont responsables des déchets qu'ils génèrent ou détiennent jusqu'à leur élimination finale. Ainsi, une vigilance particulière devra être réalisée, afin de s'assurer que les prestataires exercent leur activité dans le cadre de la législation sur les ICPE, notamment en consultant leurs arrêtés préfectoraux d'autorisation.

### 1.8. La traçabilité des déchets

La **traçabilité des déchets** est une obligation importante dans le domaine de la gestion des déchets (cf. Annexe A). Elle permet d'assurer que les détenteurs ou producteurs de déchets ont bien pris en charge leur traitement en respectant la réglementation en vigueur. Elle permet également de connaître et de suivre les quantités de déchets produits par une activité ou par un acteur particulier. Cette obligation de traçabilité **concerne tous les déchets**, qu'ils soient dangereux, non dangereux ou inertes. Le cadre réglementaire prévoit la tenue d'un **registre chronologique de la production, de l'expédition, de la réception et du traitement de ces déchets**, qui doit être **conservé au moins trois années**. Les gestionnaires d'infrastructures devront renseigner ce registre pour **chaque flux de déchets sortants de leur site d'exploitation** (Annexe E : Registre chronologique de la production, de l'expédition, de la réception et du traitement). Ce registre peut prendre la forme d'un tableur informatique.

En outre, cette obligation est complétée pour les **déchets dangereux** de l'émission d'un **bordereau de suivi des déchets**, conformément à l'article [R.541-45](#) du code de l'environnement. Celui-ci se présente sous la forme du formulaire [CERFA n° 12571\\*01](#).

Par ailleurs, lors de l'acceptation du déchet en installation de stockage le producteur ou détenteur du déchet reçoit un **accusé de réception** (déchets dangereux et non dangereux) ou un **accusé d'acceptation** (déchets inertes). Ces documents sont versés au registre chronologique de la production, de l'expédition, de la réception et du traitement des déchets.

## 2. La mise en œuvre de la réglementation par l'élaboration d'un plan de gestion des déchets

### 2.1. La conception, la mise en œuvre et le suivi d'un plan de gestion

Un **plan de gestion des déchets** est un document formalisant la politique d'une entité en matière de gestion des déchets et décrivant ses modalités pratiques de mise en œuvre et de suivi. Il prévoit des objectifs, liste les actions à réaliser et détermine les moyens à déployer par les agents pour les atteindre. L'élaboration de ce document, son application, son suivi et son amélioration continue participent activement à une gestion efficace des déchets de la route.

Ce document permet notamment de **préciser le rôle des différents acteurs** au sein d'une même structure en charge de la gestion de la route, de définir des objectifs de gestion dans une logique de développement durable et d'identifier les opportunités locales en identifiant les exutoires présents sur le territoire. Ce document pourra être précisé par des **fiches actions par type de déchets** décrivant les éléments clés de chaque flux, de la collecte à leur valorisation.

L'illustration 2 ci-après présente une démarche qui peut être suivie par le gestionnaire, afin d'élaborer le **plan de gestion des déchets d'exploitation de la route**. Ce document propose des objectifs, des orientations générales et se compose d'actions spécifiques adaptées aux principaux types de déchets rencontrés (cf. Une déclinaison du plan de gestion par type de déchets)

Ce logigramme repose sur quatre étapes essentielles :

1. la connaissance des déchets présents sur le patrimoine du gestionnaire ;
2. la confrontation entre les pratiques en vigueur et la réglementation s'appliquant à ces différents types de déchets ;
3. les résultats de la seconde étape permettront de proposer des modalités de gestion en phase avec la réglementation et guideront le choix d'éventuels prestataires ;
4. la mise en œuvre et le suivi du plan de gestion, afin de s'inscrire dans une démarche d'amélioration continue. Cette dernière étape s'inscrit en cohérence et peut être menée en lien le système de management « qualité » de l'entité.

Le gestionnaire peut **solliciter des acteurs externes** pour l'accompagner dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de gestion des déchets d'exploitation de la route. Entre autres, peuvent être cités les autres DIR, la DREAL, les communautés techniques (Réseau Scientifique et Technique, COTITA, clubs métiers du MEEM, etc.), les établissements publics travaillant dans ce domaine (Cerema, Ademe), les collectivités territoriales riveraines, les acteurs économiques jouxtant les infrastructures de transport du gestionnaire (gestionnaires des zones d'activités économiques) et les éco-organismes des filières de responsabilité élargie des producteurs. La concertation avec ces autres acteurs pourra permettre d'identifier des synergies (dotation en points de collecte), des exutoires locaux ou de mettre en œuvre des actions concertées

Le succès d'un plan de gestion des déchets dépend principalement des moyens consacrés, de son pilotage, de son animation et de son suivi. Il est ainsi recommandé d'en confier la conduite au **service** en charge des **politiques et des techniques** chez les gestionnaires d'infrastructures et de disposer de **référénts locaux** au sein de chacun des centres d'entretien et d'intervention. Ces deux acteurs pourront identifier, chacun à leur niveau respectif, les opportunités et les axes de progrès.

Il est important de s'engager dans le **suivi régulier** des résultats de cette politique, en capitalisant la quantité des déchets gérés, par type de flux et par filière, en renseignant notamment ceux qui ont fait l'objet d'une valorisation (réemploi, réutilisation, recyclage, valorisation énergétique). Ces indicateurs clés permettront d'identifier les marges de progrès et de faire évoluer en conséquence la politique de gestion des déchets. Ce processus de suivi permettra aux gestionnaires d'infrastructures de s'inscrire dans une logique globale d'**amélioration continue**, cohé-

rente avec les grandes orientations portées par l'État (plan déchets, promotion de l'économie circulaire, etc.).

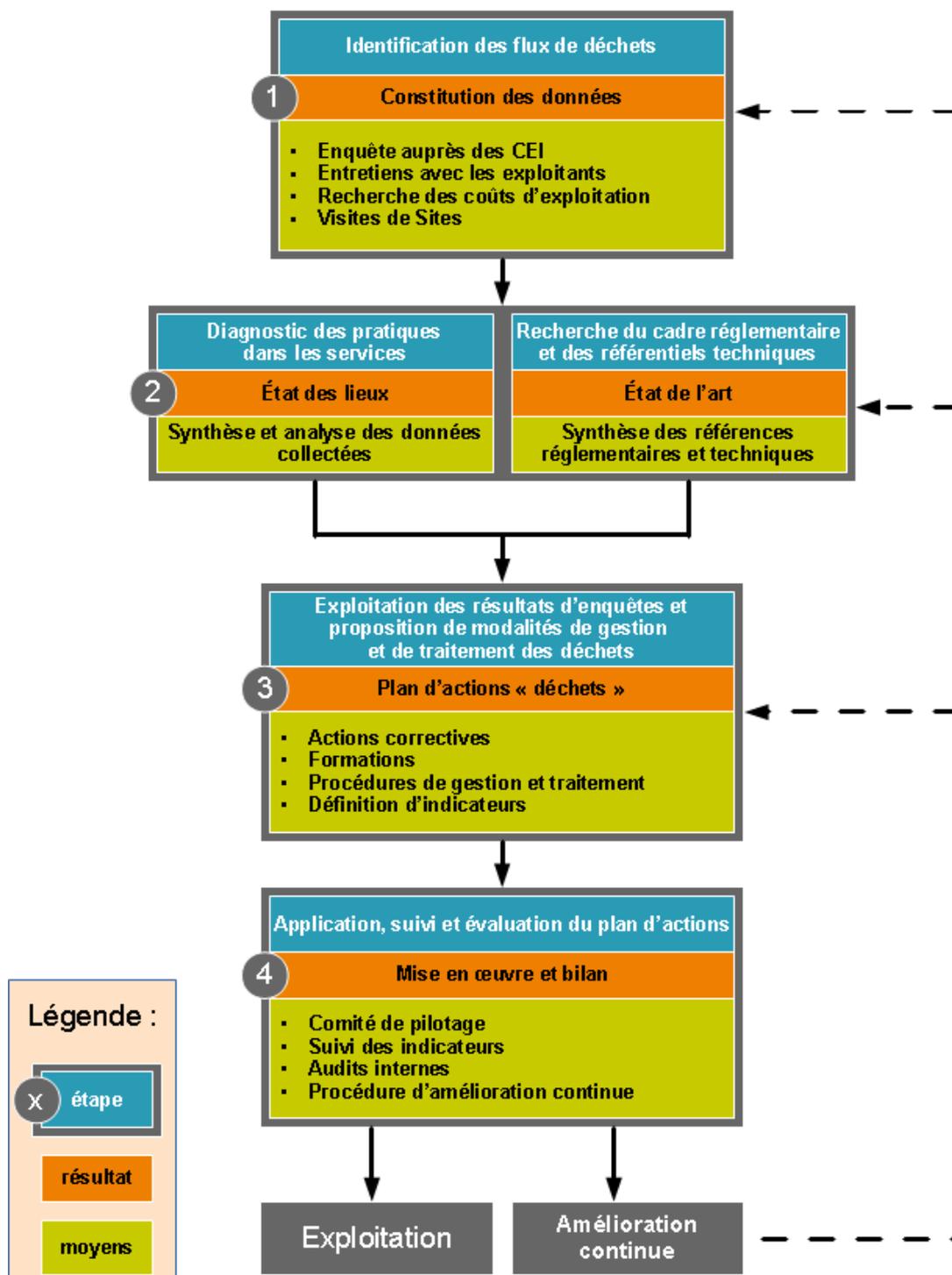


Illustration 2: Méthodologie pour l'élaboration d'un plan de gestion des déchets d'exploitation de la route

En cas de recours à des prestataires externes, il est fortement recommandé au service gestionnaire d'établir avec l'exploitant une convention pour assurer la traçabilité des flux confiés et d'être informés sur les quantités valorisées.

## 2.2. Une déclinaison du plan de gestion par type de déchets

Des **fiches actions**, constitutives du plan de gestion des déchets d'exploitation de la route, peuvent être élaborées pour chaque type de déchets. Elles renseignent sur le flux considéré, la réglementation qui s'y applique et proposent des modalités de gestion adaptées. Elles précisent également les attentes relatives à la caractérisation et à la traçabilité de ce flux.

Les **fiches actions** viennent ainsi en appui aux gestionnaires et contiennent notamment les informations suivantes :

- identification du flux :
  - origine du déchet,
  - type de déchet,
  - caractérisation du déchet (codification),
  - enjeux environnementaux et sanitaires,
- réglementation spécifique associée au flux :
  - responsabilité du gestionnaire,
  - précaution pour la gestion du flux (prescriptions techniques à la collecte, au tri et au transit du déchet, choix des prestataires et des installations de traitement),
- modalités de gestion du flux :
  - conditionnement,
  - transport,
  - collecte,
  - tri, transit et regroupement,
  - etc.

Des propositions de **fiches actions** sont annexées à la présente note d'information (Annexe D : Fiches actions par flux de déchets des éléments clés à considérer pour en assurer la gestion). Elles mettent en exergue pour chaque type de flux les éléments clés à prendre en considération pour assurer leur bonne gestion. Ces outils pourront être déclinés par les gestionnaires d'infrastructures routières, afin de tenir compte de leurs spécificités territoriales (localisation des déchets, identification des prestataires locaux, opportunités de valorisation, synergies avec les acteurs locaux, etc.).

Ces fiches *actions* pourront en outre être précisées par des **fiches pratiques** (ou **fiches réflexes**) à destination des agents. Ces documents opérationnels permettront de donner des conseils pour la mise en œuvre des modalités de gestion du déchet. Elles accompagneront les agents dans leur prise de décision sur le terrain et pourront proposer des informations relatives aux protections individuelles, au matériel à prévoir, aux gestes de prévention pour la caractérisation d'un déchet. Elles pourront être regroupées au sein d'un classeur distribué aux agents.

### 2.2.1 La priorité à la prévention des déchets

Les déchets d'exploitation de la route comprennent en particulier des déchets abandonnés par les usagers. Ainsi, des **opérations d'information et de sensibilisation** des usagers peuvent être pertinentes pour alerter sur les conséquences environnementales, sociales et économiques de ces actes. Elles peuvent être réalisées au moyen de campagnes d'affichage, localisées à proximité des points problématiques. Ces actions de communication peuvent contribuer à la prévention des déchets et ainsi à la diminution des quantités gérées par les gestionnaires. Enfin, d'autres actions peuvent être menées en lien avec l'autorité titulaire du pouvoir de police (cf. 2-2 La responsabilité des gestionnaires d'infrastructures de transport).

De plus, dans le choix des matériels, des produits et l'organisation des opérations de gestion peuvent contribuer à **prolonger la vie des équipements** et à **réduire la quantité de produits non utilisés**. Cette gestion responsable participe également de la diminution des quantités de déchets générées. Ces grands principes s'inscrivent en cohérence avec la logique d'économie circulaire introduite par la loi relative à la transition énergétique pour une croissance verte.

## 2.2.2 L'identification de filières de valorisation de proximité

La possibilité de valoriser les déchets d'exploitation de la route repose en particulier sur **l'identification de filières locales et pérennes de valorisation**. Ces principes de proximité et de pérennité contribuent à la maîtrise des coûts de gestion des déchets, en diminuant les charges liées à la collecte et en valorisant par recyclage ou énergétiquement les déchets gérés.

Les gestionnaires peuvent consulter **les différents schémas et plans régionaux traitant de la gestion des déchets et de l'aménagement des territoires (SRADDET, PRPGD)**. Ils répertorient notamment les implantations des différentes infrastructures de valorisation de la région. Pour plus de détails il est possible de s'adresser aux services des DREAL ou des Régions en charge de la planification de ces schémas. Les gestionnaires peuvent également se rapprocher des établissements publics de coopération intercommunale à **compétence traitement** pour s'informer des prestataires présents dans les territoires traversés par les infrastructures de transport. Il est aussi possible de **solliciter certains éco-organismes** participant à la valorisation des déchets (exemple : Aliapur, EcoDDS, Eco-Systèmes, etc.) pour préciser cette donnée.

La clarification des rôles entre les agents

La mise en œuvre d'un plan de gestion des déchets repose sur plusieurs acteurs au sein d'une même structure.

Les agents directement impliqués dans la collecte ou le transit des déchets suivent des fiches réflexes pour faciliter leur action. Ils sont particulièrement vigilants aux points suivants :

- s'assurer de porter le bon équipement de protection individuelle ;
- réaliser des gestes prévenant les risques de troubles musculaires squelettiques ;
- utiliser les contenants adaptés, en particulier pour les déchets dangereux ;
- collecter séparément les déchets lorsque cela est possible techniquement (organisation des bennes de collecte, temps de collecte, etc.) ;
- desservir les zones particulièrement génératrices de déchets.

Les **agents** pourront rendre compte auprès de leur référent déchets présent dans les centres d'entretien et d'intervention des difficultés rencontrées, ainsi que des lieux sur lesquels une quantité importante de déchets a été collectée. Ces informations permettront d'améliorer de façon continue les modalités de collecte et de réaliser des actions d'informations, en partenariat avec les acteurs locaux concernés, pour réduire les abandons sauvages.

Les **référents déchets** capitaliseront les quantités collectées, par type de déchets, ainsi que les coûts de gestion associés. Ils rendront compte auprès du service pilotant ce plan des résultats obtenus mais également des marges de progrès identifiées, au regard notamment de l'organisation des centres d'entretien et d'intervention mais également des points de vigilance remontés par les agents. Ils doivent permettre un pilotage local du plan de gestion des déchets et informer le service pilote des axes d'amélioration.

Enfin, le **service en charge du plan de gestion des déchets** pilote cette politique publique. Il la met régulièrement à jour en suivant les évolutions réglementaires et les propositions transmises par les référents déchets. Il anime le réseau des référents déchets et réalise la mise en concurrence des prestataires, en favorisant ceux qui prévoient un tri en vue du recyclage des déchets.

## 2.3. Des points de vigilance à prendre en considération

### 2.3.1 La sécurité des agents

Les risques liés à la gestion des déchets sont multiples. Ils sont générés par la dangerosité des déchets, ainsi que par les opérations de gestion auxquelles les agents prennent part (collecte, tri, stockage, etc.). À ces derniers s'ajoute également le danger découlant de l'environnement de travail, les abords d'axes routiers.

Ces risques peuvent donc être de natures diverses :

- **physique** (chutes, coupures, troubles musculaires squelettiques, accident de la circulation, etc.) ;
- **biologique** (inhalation de poussières, piqûres et coupures, etc.) ;
- **chimique** selon la dangerosité (corrosif, toxicité, etc.) des déchets ;
- **sensoriel** (risque sonore lié au trafic et aux machines outils, etc.).

Afin d'éviter tout risque de contamination ou de blessure, il est nécessaire de porter les **équipements de protection individuelle (EPI)** en fonction de la tâche effectuée : vêtements adaptés, pinces à déchets, sacs et poubelles résistants, produit bactéricide, gants jetables, et masques.

Les risques peuvent être prévenus grâce à des actions de formation, à des équipements adaptés (machines, matériels, consommables) et une organisation efficace (plans de tournées, organisation au sein des véhicules de collecte, etc.).

Aussi lors de la conception de la politique « déchets », il est indispensable d'associer les différents interlocuteurs de la thématique « l'hygiène et la sécurité au travail », en particulier l'animateur de prévention, sécurité et travail (APST). L'APST sera à même d'alimenter les fiches opérationnelles « déchets » (EPI, points de vigilance) et de co-animer des actions de **formation** régulières auprès des agents afin de rappeler les risques et les précautions nécessaires à prendre lors de la gestion des déchets.

### 2.3.2 La maîtrise des coûts

L'élaboration d'un plan de gestion contribue à la maîtrise des coûts liés à la gestion des déchets d'exploitation de la route. Quelques axes de réflexions peuvent être proposés pour réduire les charges supportées par les gestionnaires :

- identifier les opportunités locales de valorisation des déchets pour réduire les coûts de transport ;
- rechercher des synergies ou des mutualisations (collecte, stockage, etc.) avec d'autres acteurs locaux (gestionnaires des zones d'activités économiques, collectivités territoriales, exploitants d'installations de traitement des déchets) ;
- connaître les zones les plus génératrices de déchets, afin d'y réaliser, en partenariat avec les acteurs locaux, des actions de prévention, d'information et de contrôle, ou encore des opérations ponctuelles de collecte organisées par des tiers, la DIR ne venant qu'en soutien logistique<sup>1</sup> ;
- séparer les déchets ayant une valeur marchande (métaux, déchets dépendant des filières de responsabilité élargie des producteurs, etc.) des autres déchets ;
- faire jouer la concurrence grâce aux marchés publics.

La mise en œuvre d'un suivi régulier du plan de gestion des déchets permettra également de mettre en évidence quelques pistes d'amélioration, notamment grâce aux initiatives qui auront pu être mises en œuvre au niveau local par l'un des centres d'entretien et d'intervention.

### 2.3.3 Les enjeux de l'entreposage et du tri

Les opérations de tri, de transit (entreposage) et de regroupement dans les centres d'entretien et d'intervention sont concernées par la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement. Ainsi, les gestionnaires d'infrastructures doivent être vigilants, en particulier en cas de mutualisation de zones de transit entre plusieurs centres, à respecter les seuils prévus par cette réglementation, en particulier dans les rubriques 2711 à 2718 (cf. Annexe C : Rubriques de la nomenclature relative aux installations classées pour la protection de l'environnement d'intérêt pour les gestionnaires du présent rapport). Ils peuvent à ce titre réfléchir à l'évolution des fréquences de collecte, afin de réduire la quantité de déchets stockés à un instant donné.

1 Ex1 : RN6 en forêt de Sénart, Essonne, en 2015 et 2016. Pays de Craon : <http://optigede.ademe.fr/fiche/ramassage-de-dechets-sur-le-bord-des-routes>

D'une manière générale, ces zones devront être organisées sur une surface imperméabilisée et proposant une gestion adaptée des eaux de ruissellement. Des alvéoles devront de plus être construites et des conteneurs mis en place pour permettre le tri entre les fractions valorisables et les déchets résiduels. Ce site pourra par ailleurs être clôturé, à des fins de protection des populations riveraines et également pour éviter d'éventuelles intrusions. Cette zone de transit devra être organisée, de manière à prévenir les risques d'envols et d'incendie. En particulier, un éloignement des flux particulièrement à risque (pneumatique, plastiques, etc.) pourra être mis en œuvre. Enfin, une signalétique sera élaborée pour sécuriser les déplacements et faciliter les opérations de tri.

Les déchets dangereux peuvent entraîner des risques sanitaires et environnementaux. Le conditionnement des déchets dangereux doit faire l'objet d'une attention particulière et d'un suivi régulier. Il faut veiller à la compatibilité des déchets, à la conformité des récipients de stockage (matériau spécifique, volume adapté, étanchéité, bacs de rétention associés). Il est important de bien distinguer, par des étiquettes, ou des inscriptions visibles les différents contenus, les risques que les déchets peuvent faire courir et les précautions à prendre. Les déchets dangereux doivent être stockés dans un local extérieur fermé (vandalisme) et ventilé (mécaniquement ou naturellement) avec la mise en place d'une signalétique adaptée. Il est interdit de mélanger des déchets dangereux avec des déchets dangereux de catégories différentes ou des déchets non dangereux ou des produits qui ne sont pas des déchets.

### 3. Conclusion

Le gestionnaire d'infrastructure doit être attentif au respect du cadre réglementaire présenté dans cette note afin d'assurer pleinement sa responsabilité au regard du respect de la hiérarchie des modes de gestion, de la traçabilité des flux ou encore de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

L'élaboration et le suivi d'un plan de gestion des déchets permet de s'inscrire en cohérence avec les politiques publiques en faveur de la protection de l'environnement et de la promotion de la valorisation des déchets (directive cadre déchets, plan déchets, loi sur la transition énergétique pour la croissance verte, etc.). Ils contribuent en outre à la maîtrise des coûts. La note souligne l'importance des filières de valorisation locales et de la recherche de synergies avec des acteurs tiers (gestionnaires des zones d'activités économiques, collectivités territoriales, etc.) pour identifier les opportunités locales et mutualiser des actions locales (information, contrôles, etc.).

À la lecture de cette note d'information, le gestionnaire d'infrastructure est invité à tenir compte des caractéristiques de son réseau, des spécificités de son territoire et des contraintes de la structure, afin de proposer une gestion optimale des déchets. Certains points présentés dans la note d'information feront l'objet de travaux complémentaires, de manière à accompagner davantage les gestionnaires dans la gestion des déchets issus de leurs activités et de l'exploitation de la route.

Il s'agira notamment de compléments relatifs aux filières REP, à la gestion des résidus de curage d'assainissement routiers et des bio-déchets. Ces travaux s'attacheront à présenter le cadre réglementaire applicable mis en lien avec des retours d'expériences.

## Annexes

### Table des matières des annexes

Annexes.....	19
Annexe A : Synthèse des références réglementaires communes à tous les déchets.....	20
Annexe B : Synthèse des références réglementaires environnementale par flux de déchets .....	21
Annexe C : Rubriques de la nomenclature relative aux installations classées pour la protection de l'environnement d'intérêt pour les gestionnaires.....	23
Annexe D : Fiches actions par flux de déchets des éléments clés à considérer pour en assurer la gestion.....	26
Annexe E : Registre chronologique de la production, de l'expédition, de la réception et du traitement.....	27

## Annexe A : Synthèse des références réglementaires communes à tous les déchets

<b>La responsabilité des gestionnaires d'infrastructures de transport</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Article L. 541-2 du code l'environnement</li> </ul>
<b>L'abandon sauvage de déchets par des tiers</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Articles L. 541-3 et L. 541-46 du code de l'environnement</li> <li>Articles R. 632-1 et R. 635-8 du code pénal</li> </ul>
<b>La hiérarchie des modes de gestion des déchets</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Article 4 de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets</li> <li>Articles L. 541-1, L. 541-2-1, L. 541-11-1, L. 541-14, L. 541-14-1, L. 541-7-2 du code de l'environnement</li> <li>Arrêté du 20 septembre 2002 relatif aux installations d'incinération et de co-incinération de déchets dangereux</li> <li>Arrêté du 30 décembre 2002 relatif au stockage de déchets dangereux</li> <li>Arrêté du 15 février 2016 relatif aux installations de stockage de déchets non dangereux</li> <li>Arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes dans les installations relevant des rubriques 2515, 2516, 2517 et dans les installations de stockage de déchets inertes relevant de la rubrique 2760 de la nomenclature des installations classées</li> </ul>
<b>La caractérisation des déchets de la route</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Articles L. 541-7-1, R. 541-8 (annexe de la décision 2000/532/CE de la Commission Européenne) du code de l'environnement</li> </ul>
<b>Le transport des déchets de la route</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Articles L. 541-8, R. 541-50 du code de l'environnement</li> <li>Arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres</li> </ul>
<b>Le traitement des déchets de la route</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Articles L. 541-1-1 à L. 541-3, L. 541-5 du code de l'environnement et R541-50</li> <li>Nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement</li> <li>Décret n° 2014-825 du 3 mars 2014 modifiant la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement</li> </ul>
<b>La traçabilité des déchets</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Articles R. 541-42 à R. 541-48 du code de l'environnement</li> <li>Arrêté du 29 février 2012 fixant le contenu des registres mentionnés aux articles R. 541-43 et R. 541-46 du code de l'environnement</li> <li>Arrêté du 27 juillet 2012 modifiant divers arrêtés relatifs au traitement de déchets</li> <li>Formulaire CERFA n° 12571*01</li> </ul>

Tableau 1 : Synthèse des références réglementaires communes à tous les déchets

## Annexe B : Synthèse des références réglementaires environnementale par flux de déchets

Déchets non dangereux <sup>1</sup>		C.E. Article R.541-8 (annexe décision 2000/532/CE)	Code de l'environnement	Réglementation	Référentiels
Déchets verts	Déchets de tissus végétaux	02-01-03	R.541-8 R543-227 (définition de biodéchets et exclusions) L.541-21-1 R.543-225 (obligation et condition pour valoriser les quantités impor- tantes de biodéchets)	décret n°2011-828 (11 juillet 2011)  circulaire du 18 novembre 2011 relative à l'interdic- tion du brûlage à l'air libre des déchets verts  circulaire du 28 juin 2001 relative à la gestion des déchets organiques	Note d'information 122 du Sétra « Fauchez mieux, le fauchage raisonné »
	Déchets biodégradables	20-02-01			
	Bois autres que ceux visés à la rubrique 19-12-06	19-12-07			
Déchets métalliques		12-01-01 à 12-01-05 16-01-06 16-01-16 à 16-01-18 17-04-05 17-04-07 19-10-01 19-12-02		Circulaire du 10 avril 1974	
Déchets plastiques non ménagers		15 01 02 (emballage) 17-02-03 20-01-39 16 01 19 (véhicule)	L.541-10 (filiales REP) R 543-66 à R 543-74 (obligations et traitement des déchets d'emballage)	Annexe I de la décision 97/129/CE établissant le système d'identification des matériaux d'emballage	
Déchets pneumatiques		16-01-03	L.541-10 (filiales REP) L.541 – 22 (agrément pour le traitement) R.543-137 à 152 (gestion et élimination des pneumatiques usagés)	arrêté du 7 mars 2008 modifiant l'arrêté du 23 juillet 2004 relatif à la communication d'informa- tions relatives à la mise sur le marché et l'élimina- tion des pneumatiques	
Déchets de balayages		20 -03-03	L.541-14 (Plans de prévention et de gestion des déchets)	Circulaire n° 2001-39 du 18/06/01 relative à la gestion des déchets du réseau routier national	Guide Sétra « Acceptabilité de matériaux alternatifs en technique routière – Évaluation environnementale »
Déchets ménagers et assimilés		20-XX-XX	L.541-14 (Plans de prévention et de gestion des déchets)	décret n° 2015-662 du 10 juin 2015 relatif aux programmes locaux de prévention des déchets ménagers et assimilés.	Le programme local de prévention des déchets ménagers et assimilés

1 Pour certains déchets il est nécessaire de prendre en compte l'existence d'entrées miroir (ex : bois, métaux)

Déchets dangereux	C.E. Article R.541-8 (annexe décision 2000/532/CE)	Code de l'environnement	Réglementation	ICPE
Huiles usagées	13-01-XX* 13-02-XX* 13-03-XX* 13-08-XX*	R543-3 à R543-15 (ramassage des huiles usagées) R211-60 à R211-62 (interdiction des rejets en milieux aquatiques)	Décret du 11/07/2011  Arrêté du 28 janvier 1999 relatif aux conditions de ramassage des huiles usagées  Arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques acci- dentels au sein des ICPE soumises à autorisation	L'élimination des déchets dangereux ne peuvent être réalisée que dans des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), codi- fiée au Livre V – Titre I du Code de l'Environne- ment.
Piles et accumulateurs	16-06-XX 20-01-XX (*) 20-01-33*	R543-124 à R543-134	Directive européenne 05/07/2006 Décret du 22/09/2009	
D3E	16-02-XX 20-01-XX (*)	L541-10-2 et R 543-172 à R 543-206	Directive européenne n°2012/19/UE (remplace la directive n°2002/96/CE) Directive européenne 2002/95/CE (directive ROSH modifiée par la Directive européenne 2011/65/CE). Décret n°2005-829 du 20 juillet 2005	
Produits chimiques et phytosanitaires	15-01-10 20-01-XX*	L541-46 à L541-48 Article L541-3	Règlement 1907-2006 (REACH)	
Cadavres d'animaux	18-02-02*		Décret n°97-391 du 22 avril 1997 Code rurale et de la pêche : art L226-1et L226-6 Règlement sanitaire départemental : dispositions relatives aux cadavres de moins de 40 kg.	

Tableau 2 : Synthèse des références réglementaires par principaux flux de déchets

**Annexe C : Rubriques de la nomenclature relative aux installations classées pour la protection de l'environnement d'intérêt pour les gestionnaires**

Rubrique ICPE	Installations
<b>Tri, transit ou regroupement</b>	
2711. Transit, regroupement ou tri de <b>déchets d'équipements électriques et électroniques</b>	Le volume susceptible d'être entreposé étant : [...] 2. Supérieur ou égal à 100 m <sup>3</sup> mais inférieur à 1 000 m <sup>3</sup> : <b>Déclaration avec contrôles périodiques.</b>
2712. Stockage, dépollution, démontage, découpage ou broyage de <b>véhicules hors d'usage</b>	Dans le cas de véhicules terrestres hors d'usage, la surface de l'installation étant : [...] 1. b) Supérieure ou égale à 100 m <sup>2</sup> et inférieure à 30 000 m <sup>2</sup> : <b>Enregistrement</b> [...]
2713. Transit, regroupement ou tri de <b>métaux ou de déchets de métaux non dangereux</b>	La surface étant : [...] 2. Supérieure ou égale à 100 m <sup>2</sup> et inférieure à 1 000 m <sup>2</sup> : <b>Déclaration.</b>
2714. Transit, regroupement ou tri de <b>déchets non dangereux de papiers/cartons, plastiques, caoutchouc, textiles, bois</b>	Le volume susceptible d'être présent dans l'installation étant : [...] 2. Supérieur ou égal à 100 m <sup>3</sup> mais inférieur à 1 000 m <sup>3</sup> : <b>Déclaration.</b>

Rubrique ICPE	Installations
2715. Transit, regroupement ou tri de <b>déchets non dangereux de verre</b>	Le volume susceptible d'être présent dans l'installation étant supérieur ou égal à 250 m <sup>3</sup> : <b>Déclaration.</b>
2716. Transit, regroupement ou tri de <b>déchets non dangereux non inertes</b>	Le volume susceptible d'être présent dans l'installation étant : [...] 2. Supérieur ou égal à 100 m <sup>3</sup> mais inférieur à 1 000 m <sup>3</sup> : <b>Déclaration avec contrôles périodiques.</b>
2718. Transit, regroupement ou tri de <b>déchet dangereux</b>	La quantité de déchets susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1. Supérieure ou égale à 1 t : <b>Autorisation,</b> 2. Inférieur à 1 t : <b>Déclaration avec contrôles périodiques.</b>
<b>Traitement</b>	
2780. Compostage de déchets non dangereux ou matière végétale	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Compostage de matière végétale ou déchets végétaux, d'effluents d'élevage, de matières stercoraires : <ol style="list-style-type: none"> <li>a) La quantité de matières traitées étant supérieure ou égale à 50 t/j : <b>Autorisation,</b></li> <li>b) La quantité de matières traitées étant supérieure ou égale à 30 t/j et inférieure à 50 t/j : <b>Enregistrement,</b></li> <li>c) La quantité de matières traitées étant supérieure ou égale à 3 t/j et inférieure à 30 t/j : <b>Déclaration.</b></li> </ol> </li> <li>2. Compostage de fraction fermentescible de déchets triés à la source ou sur site, de boues de station d'épuration des eaux urbaines, de papeteries, d'industries agroalimentaires, seuls ou en mélange avec des déchets admis dans une installation relevant de la rubrique 2780-1 : <ol style="list-style-type: none"> <li>a) La quantité de matières traitées étant supérieure ou égale à 20 t/j : <b>Autorisation,</b></li> </ol> </li> </ol>

Rubrique ICPE	Installations
	<ul style="list-style-type: none"> <li>b) La quantité de matières traitées étant supérieure ou égale à 2 t/j et inférieure à 20 t/j : <b>Déclaration</b>,</li> <li>c) Compostage d'autres déchets : <b>Autorisation</b>.</li> </ul>
2781. Méthanisation de déchets non dangereux ou matière végétale	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Méthanisation de matière végétale brute, effluents d'élevage, matières stercoraires, lactosérum et déchets végétaux d'industries agroalimentaires : <ul style="list-style-type: none"> <li>a) La quantité de matières traitées étant supérieure ou égale à 50 t/j : <b>Autorisation</b>,</li> <li>b) La quantité de matières traitées étant supérieure ou égale à 30 t/j et inférieure à 50 t/j : <b>Enregistrement</b>,</li> <li>c) La quantité de matières traitées étant inférieure à 30 t/j : <b>Déclaration avec contrôles périodiques</b>,</li> </ul> </li> <li>2. Méthanisation d'autres déchets non dangereux : <b>Autorisation</b>.</li> </ul>

Tableau 3 : Extraits de la nomenclature ICPE relatifs à la gestion des déchets d'exploitation de la route

## Annexe D : Fiches actions par flux de déchets des éléments clés à considérer pour en assurer la gestion

Flux de déchet	Date d'actualisation	Lien vers la fiche
déchets verts	19/09/2017	 Adobe Acrobat Document
déchets plastiques non ménagers	19/09/2017	 Adobe Acrobat Document
déchets de pneumatique	19/09/2017	 Adobe Acrobat Document
déchets ménagers et assimilés	19/09/2017	 Adobe Acrobat Document
résidus de balayage des chaussées	19/09/2017	 Adobe Acrobat Document
déchets de dérasement	19/09/2017	 Adobe Acrobat Document
huiles usagées	19/09/2017	 Adobe Acrobat Document
équipements électriques et électroniques	19/09/2017	 Adobe Acrobat Document
pires, batteries et accumulateurs usagés	..../..../....	À l'étude
déchets métalliques	..../..../....	À l'étude
déchets de produits chimiques	..../..../....	À l'étude
cadavres d'animaux	..../..../....	À l'étude
véhicules hors d'usage	..../..../....	À l'étude

Tableau 4 : Fiches actions par flux de déchets des éléments clés à considérer pour en assurer la gestion

## Annexe E : Registre chronologique de la production, de l'expédition, de la réception et du traitement

Un registre chronologique de la production, de l'expédition, de la réception et du traitement des déchets doit comporter les informations suivantes :

- la date de l'expédition du déchet ;
- la nature du déchet sortant (annexe de la décision 2000/532/CE de la Commission Européenne au titre de l'article R. 541-8 du code de l'environnement) ;
- la quantité de déchet sortant ;
- le nom et l'adresse de l'installation vers laquelle le déchet est expédié,
- le nom et l'adresse du ou des transporteurs qui prennent en charge le déchet, ainsi que leur numéro de récépissé mentionné à l'article R. 541-53 du code de l'environnement ;
- le cas échéant, le numéro du ou des bordereaux de suivi de déchets (obligatoire pour les déchets dangereux) ;
- le code du traitement qui va être opéré dans l'installation vers laquelle le déchet est expédié, selon les annexes I et II de la directive cadre déchets n° 2008/98/CE ;
- la qualification du traitement final vis-à-vis de la hiérarchie des modes de traitement définie à l'article L. 541-1 du code de l'environnement.

Ce registre peut prendre la forme d'un tableur informatique.

### Glossaire

**Déchet** : Il s'agit de toute substance ou tout objet, ou plus généralement tout bien meuble, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire.

**Déchet dangereux** : Il se définit par les propriétés de dangers énumérées à l'annexe III de la directive européenne 2008/98/CE. Ils sont signalés par un astérisque dans la liste de l'article R. 541-7 du code de l'environnement.

**Déchet non dangereux** : Tout déchet qui n'est pas un déchet dangereux.

**Déchet inerte** : C'est un déchet non dangereux qui ne se décompose pas, ne brûle pas et ne produit aucune réaction physique ou chimique. Son contact avec d'autres matières n'entraîne pas d'effets préjudiciables sur l'environnement ou la santé humaine.

**Déchet ultime** : Un déchet qui n'est plus susceptible d'être réutilisé ou valorisé dans les conditions techniques et économiques du moment, notamment par extraction de la part valorisable ou par réduction de son caractère polluant ou dangereux.

**Déchets courants d'entretien et d'exploitation de la route** : Les déchets courants d'entretien et d'exploitation de la route sont constitués de plusieurs types de déchets, qui peuvent être dangereux (déchets de peinture, produits phytopharmaceutiques non utilisés, déchets d'activités de soins à risques infectieux, déchets d'équipements électriques et électroniques, véhicules hors d'usage, cadavres d'animaux, etc.), non dangereux (déchets de pneus, déchets d'emballages, déchets verts, déchets ménagers résiduels, déchets d'équipements électriques et électroniques, déchets de bois, déchets d'équipements de la route, déchets de balayage non amiantés, etc.) et inertes (déchets de béton, etc.). Ils sont issus d'opérations d'entretien et d'exploitation courantes qui ne nécessitent pas une gestion exceptionnelle.

**Déchets d'équipements de la route** : Les déchets d'équipements de la route sont composés de matériaux divers, en métal (glissières usagées, supports de signalisation, etc.) ou en plastique (cônes, etc.).

**Déchets ménagers résiduels** : il s'agit des déchets ménagers non dangereux qui ne peuvent faire l'objet d'opération de valorisation ou de recyclage.

**Producteur de déchets** : toute personne dont l'activité produit des déchets (producteur initial de déchets) ou qui effectue des opérations de traitement des déchets conduisant à un changement de la nature ou de la composition de ces déchets (producteur subséquent de déchets).

**Détenteur de déchets** : producteur des déchets ou toute autre personne qui se trouve en possession des déchets.

**Collecte** : toute opération de ramassage des déchets en vue de leur transport vers une installation de traitement des déchets.

**Traitement** : toute opération de valorisation (recyclage matière et organique, valorisation énergétique) ou d'élimination (incinération, stockage), y compris la préparation (collecte, tri, transfert) qui précède la valorisation ou l'élimination.

**Réemploi** : toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui ne sont pas des déchets sont utilisés de nouveau pour un usage identique à celui pour lequel ils avaient été conçus.

**Recyclage** : toute opération de valorisation par laquelle les déchets, y compris les déchets organiques, sont retraités en substances, matières ou produits aux fins de leur fonction initiale ou à d'autres fins. La valorisation énergétique des déchets, La conversion des déchets en combustible et le remblaiement ne peuvent pas être qualifiés d'opérations de recyclage

**Valorisation** : toute opération dont le résultat principal est que des déchets servent à des fins utiles en substitution à d'autres substances, matières ou produits, y compris par le producteur de déchets.

**Élimination** : toute opération qui n'est pas de la valorisation même lorsqu'elle a comme conséquence secondaire la récupération de substances, matières ou produits ou d'énergie.

**Économie circulaire** : est un système économique et social qui « referme » le cycle de vie des produits et des services. Ceux-ci sont produits de manière compétitive tout en limitant la consommation et la destruction des matières premières, de l'eau et des sources d'énergie.

## Liste des abréviations

**Ademe** : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

**Cerema** : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

**CHSCT** : Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail

**DGPR** : Direction générale de la prévention des risques

**DIR** : Direction interdépartementale des routes

**Dreal** : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

**EPCI** : Établissement public de coopération intercommunale

**EPI** : Équipement de protection individuelle

**ICPE** : Installations classées pour la protection de l'environnement

**Ineris** : Institut national de l'environnement industriel et des risques

**MEEM** : Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

**PRPGD** : Plan régional de prévention et de gestion des déchets

**SRADDET** : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

Cette note d'information « Environnement – Santé – Risque » est publiée dans

## la collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoirs-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Les notes d'information sont destinées à fournir une information rapide sur un sujet donné. Elles font l'état de connaissances, d'études, de réflexions, d'expériences ou de techniques à la date de leur parution, sachant que leur actualité et leur contenu doivent être appréciés en fonction d'évolutions réglementaires ou techniques plus récentes.

### Rédacteurs :

Nies BOUSSIOUF (Cerema Infrastructures de transport et matériaux), Karim KHITER (Cerema Nord-Picardie), Julien KOESTEN (Cerema Nord-Picardie)

### Contributeurs :

Gaëtan LEFEBVRE (Cerema Nord-Picardie), Jean-Philippe ROMARY (DIR Est), Jérémy WIERSCH (DIR Nord)

**Relecteurs :** Marie-Christine BIHOREAU (DGITM/DIT/GRN/ARN5), Loïc LEJAY (DGPR/SRSEDPD/SDDEC), Thierry PICARD (DGITM/DIT/MARRN/PTM), Daria SHAKOURZADEH (DGITM/DIT/GRN/GRT2)

Par ailleurs les responsables « développement durable » des DIR ont été consultés.

Collection  
**Références**  
ISSN : 2276-0164  
ISBN : 978-2-37180-  
238-4

*Ce document ne peut engager la responsabilité ni de son rédacteur ni du Cerema.*

*Les sociétés citées le cas échéant dans cette série le sont à titre d'exemple d'application jugé nécessaire à la bonne compréhension du texte et à sa mise en pratique.*

© 2017 - Cerema  
La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Cerema.

Aménagement et développement des territoires, égalité des territoires - Villes et stratégies urbaines - Transition énergétique et changement climatique - Gestion des ressources naturelles et respect de l'environnement - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Gestion, optimisation, modernisation et conception des infrastructures - Habitat et bâtiment