







SOMMAIRE
AVANT-PROPOS
INTRODUCTION

Avant-Propos	8
Introduction	9

CHAPITRE 1. LA FILIÈRE INDUSTRIELLE DU RECYCLAGE DES FERRAILLES 11

I. Un schéma des activités de la filière	12
A. Filière des ferrailles - une présentation	12
1. Spécificités des segments de la filière	15
B. Filière des ferrailles - la détermination du prix	16
1. Principe	16
2. Histoire	16
3. Ce que signifie la volatilité	20
C. Filière des ferrailles - la détermination du prix et son effet sur la filière	21
D. Filière des ferrailles - modèles de développement	22
1. La diversification	22
2. La capitalisation	22
3. La sécurisation institutionnelle de la position	22
E. Filière des ferrailles - une législation récente	24
1. Caractéristiques de cette évolution récente	25
F. Filière des Véhicules Hors d'Usage	27
II. Pourquoi les problèmes ne se régleront pas seuls	30
A. Un segment nécessaire	30
B. Une activité attractive	30
C. Un développement endogène impossible	30
III. Principaux désordres de la filière	32
A. Collecter	32
1. Attendus	32
B. Stocker	33
1. Rationalité du stockage	33
2. Peu de solutions pour l'investissement	33
3. Une organisation collective difficile	34
C. Brûler	34
D. Se déclarer	34
E. Conclusion de la première partie	35

CHAPITRE 2. S'INSTALLER POUR BIEN TRAVAILLER 37

I. Vers l'installation	39
A. Où l'on suit les débuts de deux carrières	39
B. De la pluriactivité à la combinaison d'activités	39
C. Bennes, apport volontaire, collecte : concurrences pour la récupération de la matière	40
D. Enjeux financiers de la mécanisation du tri	41
E. Pouvoir stocker	41
F. Une position précaire dans le commerce international	42
G. Choisir une spécialité	42
II. La déclaration	43
A. La décision : lorsque la contrainte rencontre l'ambition	43
1. La pression réglementaire	43

2.Valeurs.....	44
3.La réussite.....	45
B.L'absence d'accompagnement : self made women et interventions politiques	45
1.Ressources.....	46
2.Interventions politiques.....	47
3.Un crédit difficile à obtenir	48
III.L'exploitation	49
A.Le service au client	49
1.Le commerce comme relation de confiance.....	49
2.Rendre un bon service : pratique, avec de bons prix.....	50
3.Conseiller	50
B.Les investissements.....	51
1.Travail	51
2.Capitalisation	51
3.Interventions publiques.....	52
C.Le capital.....	53
1.Equiper le terrain (écologie - sécurité - investissements)	53
2.Dépolluer - la démolition des véhicules.....	54
3.La démolition administrative	58
4.La destruction mécanique.....	58
5.Envoi : vers le développement.....	61
CHAPITRE 3. LA COLLECTE AU PREMIER KILOMÈTRE	65
I.Reprise.....	66
A.Problème et besoins.....	66
B.Désordres contemporains	66
1.Stocks de ferrailles.....	66
2.Brûlages.....	67
3.Problèmes de gestion et d'administration	67
4.Concurrence pour la récupération de la matière	68
5.Paralysies réglementaires et de la gouvernance	68
6.Dénouer les discriminations par le développement	69
II.positionnement de l'offre de solutions	72
A.Formation, insertion ou accompagnement ?	72
1.Formation.....	72
2.Insertion	72
3.Accompagnement.....	73
B.Caractérisation des TPE	73
1.Caractère 1 : imbrication des sphères privées et professionnelles	73
2.Caractère 2 : prudences	74
3.Caractère 3 : faible intégration symbolique à la filière	76
4.Caractère 4 : inventivité.....	76
C.L'accompagnement comme un droit.....	78

CHAPITRE 4. FAVORISER ET ACCOMPAGNER L'INSTALLATION DES ENTREPRISES POUR RÉDUIRE L'EXPOSITION SOCIALE DES VOYAGEURS.....	81
I.Accompagner.....	82
A.Forme	82
B.Points d'attention	82
II.Intervenir sur la collecte	83
A.Attendus	83
B.Modèles de services existants	84
1.La récupération des bouchons de plastique	84
2.La récupération du verre.....	85
3.La récupération du plastique.....	85
4.Les chèques restaurants.....	85
5.La « prime à l'herbe ».....	85
6.La collecte des ferrailles : un nouveau modèle ?.....	86
III.Intervenir sur le stockage	87
1.Désordres paysagers.....	87
2.Rationalité	88
3.Capacités d'investissements	88
4.Un exemple d'aménagement (Rhône)	89
IV.Mécaniser le traitement du cuivre pour stopper les brûlages.....	91
A.Attendus	91
B.Exemple de la dénudeuse de Rezé	91
C.Recherches sur une granuleuse.....	91
D.Préfiguration opérationnelle.....	92
V.Former à la gestion et à l'administration d'entreprises	92
A.Attendus	92
B.Préfiguration opérationnelle	93
C.Pistes de financement	94
VI.Politique de la concurrence.....	95
A.Une concurrence d'abord économique.....	95
B.Deux pistes concurrentes pour la résolution des conflits	95
C.Ouvrir le temps de la concertation	97
VII.Evolutions réglementaires et de la gouvernance	97
A.Un nécessaire portage politique.....	97
1.Quelques principes pour la délibération publique.....	97
2.Pour l'auto construction.....	98
3.Introduire un principe de progressivité	98
4.Construire des espaces de délibération	99
B.Synthèse des pistes pour le développement.....	99
VIII.Conclusion générale : Dénouer les discriminations par le développement.....	101
Bibliographie	102

AVANT PROPOS

Dans le cadre des appels à projet du Fonds social européen Inclusion, géré par le Conseil départemental du Puy-de-Dôme, l'AGSGV63¹ est financée depuis le 1er septembre 2015 pour une mission spécifique sur « **La prise en compte de l'activité de ferrailage des gens du voyage dans la filière du recyclage** ». Cette mission répond aux objectifs de la fiche action n° 20 du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage 2012-2018 du département du Puy-de-Dôme. Elle s'inscrit dans l'axe 3 du Programme Opérationnel national FSE 2014-2020 intitulé « Lutter contre la pauvreté et promouvoir l'inclusion ». L'Etat, la Région Auvergne Rhône Alpes, le Pays du Grand Clermont et les EPCI qui le composent en sont également co-financeurs.

La finalité de cette mission est d'élaborer en partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés, les modalités de réintroduction de l'activité de ferrailage des gens du voyage dans la filière règlementaire du recyclage.

L'AGSGV 63 a été sollicitée par de nombreux territoires du département pour trouver des solutions à l'activité de ferrailage des gens du voyage. Les conditions d'accueil et d'habitat les amènent à exercer leur activité de ferrailage (stockage et brûlage des métaux) sur les lieux de vie avec des risques directs de contamination des enfants et d'impacts sur leur développement psychomoteur (saturnisme). Plusieurs sites ont révélé, après analyse du sol, des taux élevés de plomb, et autres métaux lourds, nécessitant un programme de dépollution coûteux. De même, la difficile prise en compte de l'activité économique dans les programmes d'habitat adapté tend à remettre en cause les solutions d'habitat élaborées.

1 - AGSGV63 - L'Etat et le Conseil départemental du Puy-de-Dôme créent, le 13 septembre 2002, l'**Association de Gestion du Schéma d'accueil et d'habitat des Gens du Voyage du Puy de Dôme** (AGSGV63), structure intégrée au schéma. L'AGSGV63 reçoit mission de veiller aux principes fondateurs du schéma - cohérence départementale et solidarité des territoires - dans la prise en compte des besoins et contraintes d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

L'AGSGV63 est un outil d'ingénierie au service des collectivités territoriales et des EPCI, elle s'appuie sur un partenariat privilégié avec tous les acteurs locaux, institutionnels et associatifs pour l'exercice des missions confiées, au titre du schéma départemental et d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale départementale. Résolument engagée dans une démarche d'évaluation des actions conduites, l'association s'attache aussi à développer des axes de recherches et de nouvelles formes d'intervention.

Par ailleurs, l'économie du recyclage connaît actuellement un développement sans précédent et est passé du stade de l'artisanat à une dimension industrielle. Les gens du voyage ont été largement impactés par cette mutation. Le métier traditionnel de « chiffonniers » permettait une activité économique en adéquation avec leur savoir-faire, leur organisation familiale et leur mode de vie. L'industrialisation et la mécanisation ont réduit la rentabilité des biens produits, ou transformés traditionnellement par les gens du voyage, diminuant ainsi les possibilités de développement économique. Même si au cours des années certains groupes familiaux ont su s'adapter à l'évolution du marché économique, la marginalisation de leur métier ne fait que renforcer leur exclusion sociale.

Conduite en concordance avec les orientations de l'Etat et de la Région Auvergne Rhône Alpes, la mission d'étude aborde les thèmes de la transition écologique, de l'économie circulaire, de la cohésion sociale, des politiques nationales et régionales de lutte contre les discriminations et en faveur de l'égalité, de la création d'activité économique...

Elle vise une capitalisation de l'expérience sachant que la préoccupation de l'activité de ferrailage des gens du voyage touche le territoire français dans sa globalité et qu'il n'existe que peu d'expériences menées sur ce thème.

Le travail initié par Laure DESCOUBES, repris, prolongé et conduit à son terme par Colas GROLLEMUND fait apparaître la complexité d'une problématique dont bien des dimensions échappent au plus grand nombre. Le mérite de cette étude est de permettre de prendre de la distance et une certaine hauteur par rapport aux problématiques que chacun connaît, dénonce, fustige, en donnant à comprendre la place de chacun des acteurs de cette filière, d'en mesurer les enjeux à l'échelle locale, nationale comme internationale, d'en interroger les organisations, etc. Sont décrits avec précision et maintes références les méandres de cette filière afin d'amener ainsi progressivement à appréhender la place qu'y tiennent les gens du voyage et ainsi à envisager un programme de développement visant à favoriser et accompagner l'installation des entreprises pour réduire l'exposition sociale des voyageurs.

INTRODUCTION

L'équipe de l'AGSGV63 lit le journal local tous les jours. Un certain jour du mois de novembre 2016 nous sommes tombés, dans les pages des faits divers locaux, sur un entrefilet informant le public que deux hommes avaient été arrêtés par les gendarmes alors qu'ils démontaient une voiture hors d'usage en pleine nature. Ces deux hommes étaient manifestement des voyageurs, on pouvait le deviner à quelques indices glissés dans l'article, et que nos yeux exercés savent parfaitement lire...

Ils étaient âgés de 42 ans. A cet âge, peut-on avoir encore envie de jouer à cela, de trafiquer à la petite semaine, de se mettre en danger pour peu de choses... ? Si ces hommes avaient été jeunes, l'explication aurait été à portée de main : ils trafiquent par ignorance des règles du jeu, ou bien pour amorcer une activité future - « au noir ». Ça n'aurait pas été une explication très satisfaisante, sans doute, mais admissible. Pour des hommes de 42 ans, ça ne tient pas. Comment imaginer qu'à cet âge, après 25 ans d'activité professionnelle, on en soit encore à démonter une voiture en plein champ ?

Mais est-ce vraiment un fait divers, ou bien un phénomène économique ? Comment comprendre une telle fragilité dans l'organisation de leur activité ? Pour la lecture que nous en avons faite, en tout cas, il y avait certes un élément typique du fait divers : le tragique.

L'étude qui a été conduite de septembre 2015 à avril 2018 a deux points de départ possibles : les désordres que cette activité produit, ou bien le souci des revenus des opérateurs. Mais elle a finalement un point d'arrivée souhaitable : des prises pour une intervention sur la situation, pour un développement social et économique.

Le dossier déposé auprès du FSE en 2015, ainsi que les premiers mois de l'enquête en témoignent : la situation est largement connue. Largement, mais pas tout à fait précisément, et c'est pourquoi il est apparu qu'un travail de recherche devait être conduit pour décrire les rouages de ce secteur. Et qu'un travail d'écriture devait aussi être fait pour en produire une image qui puisse être discutée.

Une première approche a consisté à réunir les acteurs différents au même endroit, au même moment, tous ensemble. Cette performance a été accomplie deux fois dans le premier semestre de l'étude. Les conflits ont été constatés et nommés devant tous. Mais cette forme collective et ouverte a atteint ses limites avant de pouvoir produire une image partagée de la situation, au-delà de celle d'un paysage très concurrentiel...

Concurrentiel peut-être, mais autour d'un même métier, et des mêmes gestes professionnels. L'étude s'est donc poursuivie en

cherchant des prises techniques auprès des uns et des autres, pour dénouer les blocages. Ceci, pour fonder sur des bases pragmatiques un retour au dialogue économique à l'échelle de la filière et des territoires.

C'est en effet dans des prises techniques que nous pourrions trouver des solutions à court terme (formation, analyse des coûts, accompagnement dans la mise aux normes...) mais elles resteront trop limitées si, s'effrayant de l'étude du contexte global, elles restent aveugles aux grandes stratégies de la filière (fixation des prix, construction réglementaire, influence et lobbying...).

La présentation adoptée dans le texte qui suit commence donc loin des collecteurs de ferrailles. La première partie est consacrée à la présentation de la filière toute entière, afin de situer le segment qui nous intéresse dans sa relation aux autres. D'établir surtout qu'il s'agit bien du segment nécessaire d'une filière cohérente, et non pas d'une activité résiduelle voire parasitaire.

Ce point admis, on peut aborder la question du développement des entreprises. En suivant deux entrepreneurs, on mesure ce qu'il faut organiser pour installer une activité : un déploiement de moyens, et surtout des compétences nouvelles. Car il faut faire face à ce qui apparaît comme l'évolution la plus décisive de la filière : son exigence de traçabilité et d'administration. Ce déploiement est l'objet de la deuxième partie.

On peut alors s'approcher enfin du segment de la collecte des matières « au premier kilomètre ». Les désordres par lesquels on la perçoit deviennent plus compréhensibles, sont situés surtout sur le plan d'une analyse économique de la situation d'entrepreneurs aux contraintes particulières, et donc au profil atypique.

Les pistes pour le développement des entreprises de ce segment, qui font l'objet de la quatrième partie, travaillent les solutions que les opérateurs eux-mêmes ont suggérées, les étayant en recourant à des exemples existants dans d'autres secteurs, établissent leurs logiques et cherchent à donner des prises concrètes dont les acteurs sociaux ont besoin pour agir. Colères, disputes, stress, préjugés, sentiments d'injustice : les relations entre les acteurs sont empreintes de fortes émotions. C'est que tous sont pris dans les mouvements d'une filière en plein bouleversement. Cette étude veut contribuer à dépasser la dimension tragique qui les renvoie aux pages des faits divers, et oblitère bien des raisonnements. Elle veut au contraire établir qu'un dénouement des problèmes est possible.



CAT

M322D

CHAPITRE 1. LA FILIÈRE INDUSTRIELLE DU RECYCLAGE DES FERRAILLES

Une filière qui a connu de très importants bouleversements dans les années récentes

Depuis quinze ou vingt ans, beaucoup de choses ont changé dans le recyclage des métaux : le contexte économique a produit des variations importantes dans les conditions d'exercice, et une prise de conscience environnementale a conduit à beaucoup d'évolutions législatives. A tout cela, les acteurs ont dû s'adapter très rapidement.

Vingt ans, pour situer les choses, et pour démarrer loin des Voyageurs, cela correspond à l'entrée de la Chine à l'OMC². La Chine, comme chacun sait, est une économie si importante, qui demande et produit tant de matières premières, qu'elle en fait varier les prix quasiment à elle seule. A peu près à la même époque, au début des années 2000, la prise de conscience environnementale a connu une forte accélération, au gré de divers accidents³.

Cette période a donc installé la question du recyclage, et particulièrement celle des métaux qui alimentent l'industrie, comme un enjeu économique très important. Corrélativement, tous les acteurs ont fait des efforts considérables, et c'est ce qu'il faut souligner d'abord.

Les acteurs qui ont été réunis à l'occasion de cette étude, au cours de plusieurs comités de pilotage, sentent qu'ils sont issus de positions très différentes, situés dans une filière à des endroits où les enjeux sont divers. Mais il est possible d'établir aujourd'hui qu'il s'agit bien d'une filière, dans laquelle il y a différents segments ; que les voyageurs - assumant la fonction de collecte - sont un segment de cette filière, et non pas simplement une survivance de pratiques destinées à disparaître. Le premier point important est de reconnaître comment est construite cette filière, et de situer à quel endroit les évolutions sont très avancées ou achevées, et d'autres où elles posent encore problème.

La première partie est donc une présentation schématique des activités de la filière (I); ensuite nous insisterons sur le fait que les problèmes qui restent ne pourront pas se régler tout seuls (II), avant d'étudier quelques pistes de résolution, en partant des désordres actuels (III).

Avant de commencer il faut rappeler qu'il s'agit d'une étude, et pas d'une étude action, et nous insistons sur le fait que ce n'est pas l'AGSGV63, et encore moins un chercheur, qui élaboreront des solutions, mais bien l'ensemble des acteurs.

2 - Organisation Mondiale du Commerce ; la Chine y entre le 11 décembre 2001

https://www.wto.org/french/thewto_f/whatis_f/tif_f/org6_f.htm ; la Chine est, par exemple, le premier importateur mondial de cuivre, de très loin : elle importe 3330 milliers de tonnes en 2015, devant le Japon (1214) et l'Espagne (446). <http://www.societechimiquedefrance.fr/extras/Donnees/metaux/cu/textcu.htm>

3 - Ainsi, cette même année 2001, l'accident survenu sur le site de l'usine AZF, à Toulouse

I. UN SCHÉMA DES ACTIVITÉS DE LA FILIÈRE

Ferrailles et métaux : définitions

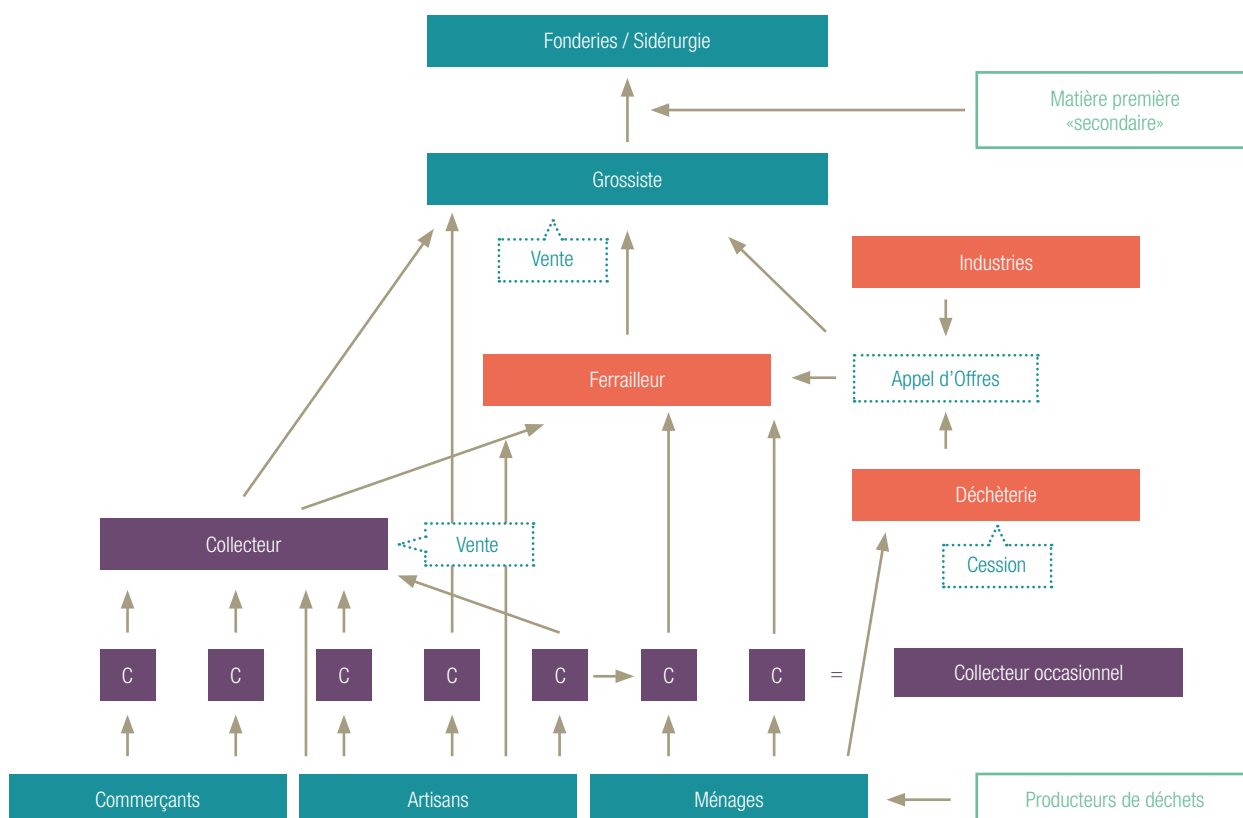
Il existe deux grandes familles de déchets métaux :

- Les métaux ferreux (ou ferrailles) correspondant aux déchets de fabrication et de transformation des métaux et des objets métalliques en fin de vie et mis au rebut.
- Les métaux non ferreux comprenant tous les métaux sauf le fer à l'état pur ou faiblement allié (inférieur à 10%). Ce sont principalement le cuivre, l'aluminium, le zinc, le plomb, l'étain, le chrome et le nickel. Ces deux derniers matériaux alliés forment l'inox, très courant.

A. Filière des ferrailles - une présentation

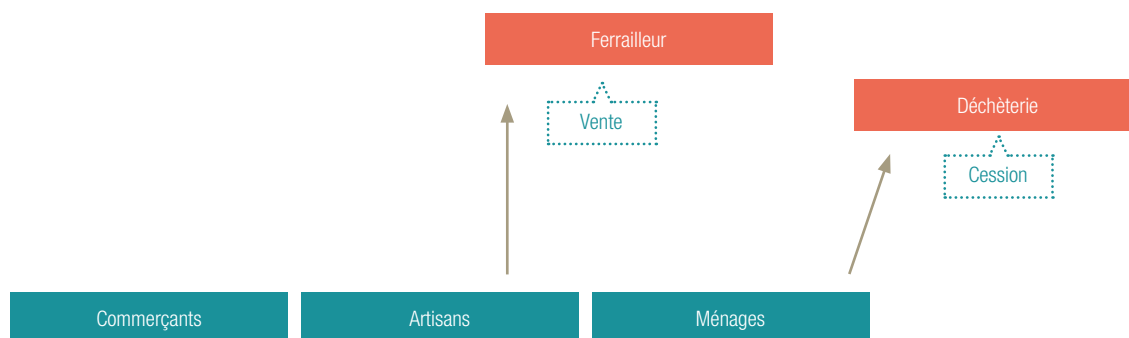
Nous proposons d'abord quelques représentations de cette filière, avec un angle particulier lié à notre sujet : nous partons des producteurs de ce que l'on peut appeler des « déchets »

de métaux, et remontons ensuite jusqu'à la transformation des déchets en « matière première secondaire ».



À l'origine, on trouve les producteurs de déchets : les commerçants par exemple dans l'immobilier ou dans l'automobile, des artisans

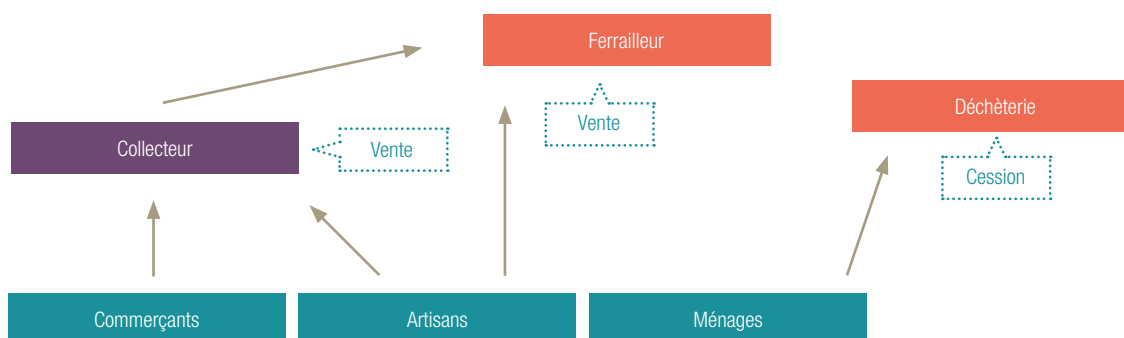
qui peuvent être des garagistes, des plombiers, et des ménages qui réalisent des travaux.



Ces producteurs sont allés chercher auprès des distributeurs une matière issue de l'industrie. En l'utilisant, ils vont la disperser. Les rebuts, les chutes, et la matière ancienne qu'ils ont démontés et remplacés se trouve alors dispersés en autant de lieux qu'il existe de chantiers. Une partie de cette matière est donc fixée par les travaux, et l'autre peut être amenée sur des points de collecte pour être recyclée. Dans la filière, ces points sont les déchèteries et les ferrailleurs. Ces acteurs vont être alors chargés de trier et de ré agréger les matières. Cette relation se règle par une vente chez le ferrailleur, au poids. Il est possible aussi, particulièrement pour les ménages, de les

amener en déchèterie, et plutôt qu'une vente, c'est alors un transfert de propriété.

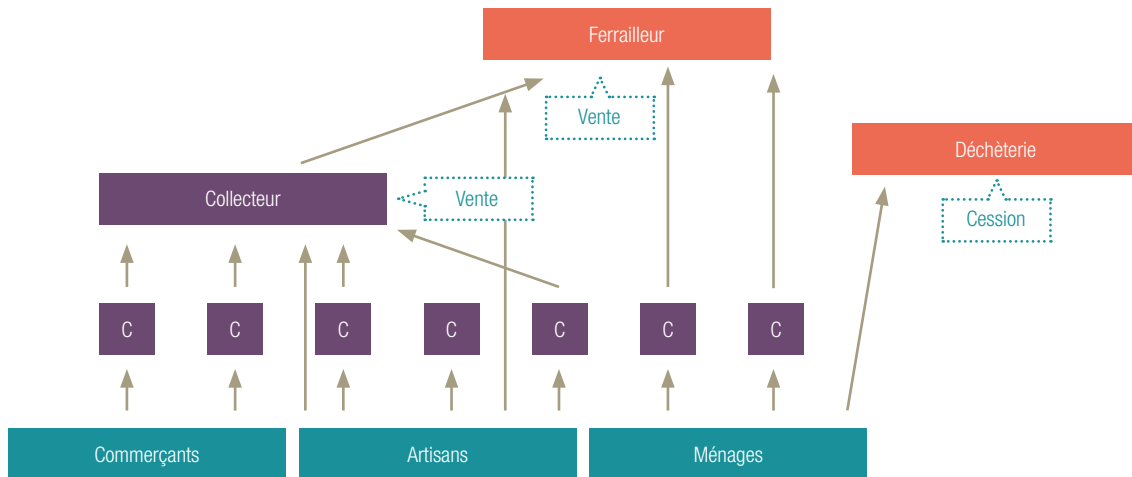
Lorsque les producteurs de déchets n'apportent pas directement les matériaux aux ferrailleurs, des intermédiaires se chargent de venir les chercher. C'est là qu'apparaissent les voyageurs. Ils ne sont pas les seuls acteurs sur le secteur, mais y sont historiquement majoritaires. Nous les appellerons les « collecteurs ». Eux aussi achètent cette matière, pour ensuite la revendre aux ferrailleurs.



Il existe différents niveaux de collecteurs, certains plus petits livrant à d'autres plus importants, agrégateurs de matière objectivement chargés d'accumuler des quantités suffisantes pour que le ferrailleur se déplace pour les récupérer. Car évidemment des questions logistiques interviennent dans les façons de travailler : le ferrailleur ne se déplace pas pour

ramasser quelques brèves d'aluminium, il vient quand il y a une dizaine de tonnes.

Les collecteurs peuvent eux-mêmes apporter leur matière au ferrailleur.



Entre ces acteurs, la concurrence est vive. Il est possible de chercher à s'appropriier le stock d'un autre opérateur. On sait que de tels stocks se trouvent en déchèterie, ou bien parfois chez un

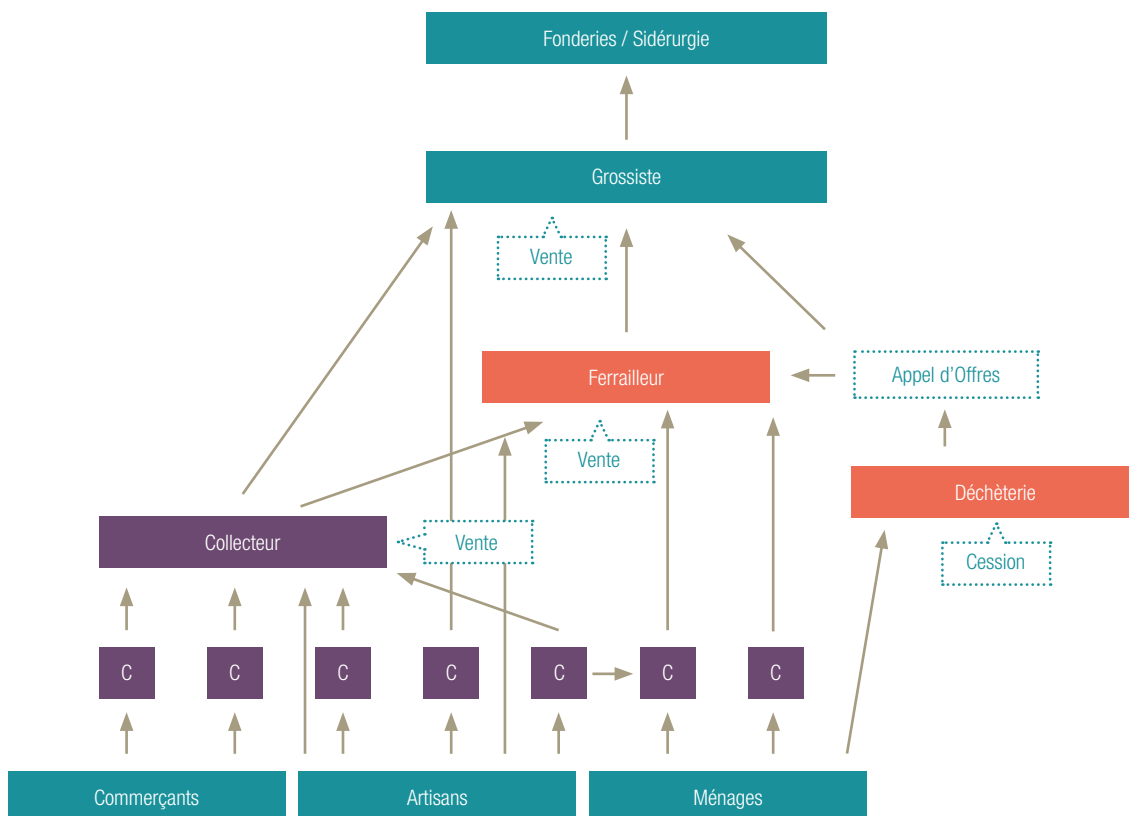
voisin. Ceci pose des problèmes de sécurisation des stocks chez tous les acteurs. Quoi qu'il en soit, tout repart soit à l'agréateur-collecteur, soit au ferrailleur.

Enfin, toute cette matière part au grossiste, de nouveau par une vente, ou bien, pour les déchèteries, par un appel d'offre ; de nouveau, les échanges sont possibles entre les collecteurs de premier rang et les grossistes.

etc. Enfin, les fonderies et sidérurgies produisent de la matière première dite « secondaire⁴ ». Du neuf, en somme.

La particularité du grossiste est qu'il ne fait pas simplement un tri, mais est capable de transformer et calibrer la matière pour la fournir aux fonderies et à la sidérurgie, qui ont des carnets de commande très précis, en termes de matières, de dimensions,

4 - « La sidérurgie permet de fabriquer des produits bruts, semi-finis, longs ou plats, grâce à des techniques de laminage alors que la fonderie se distingue en fabriquant des pièces dont la forme obtenue par moulage est aboutie »
<http://www.fondeursdefrance.org/CI/faq.php?mareponse=3>



1. Spécificités des segments de la filière

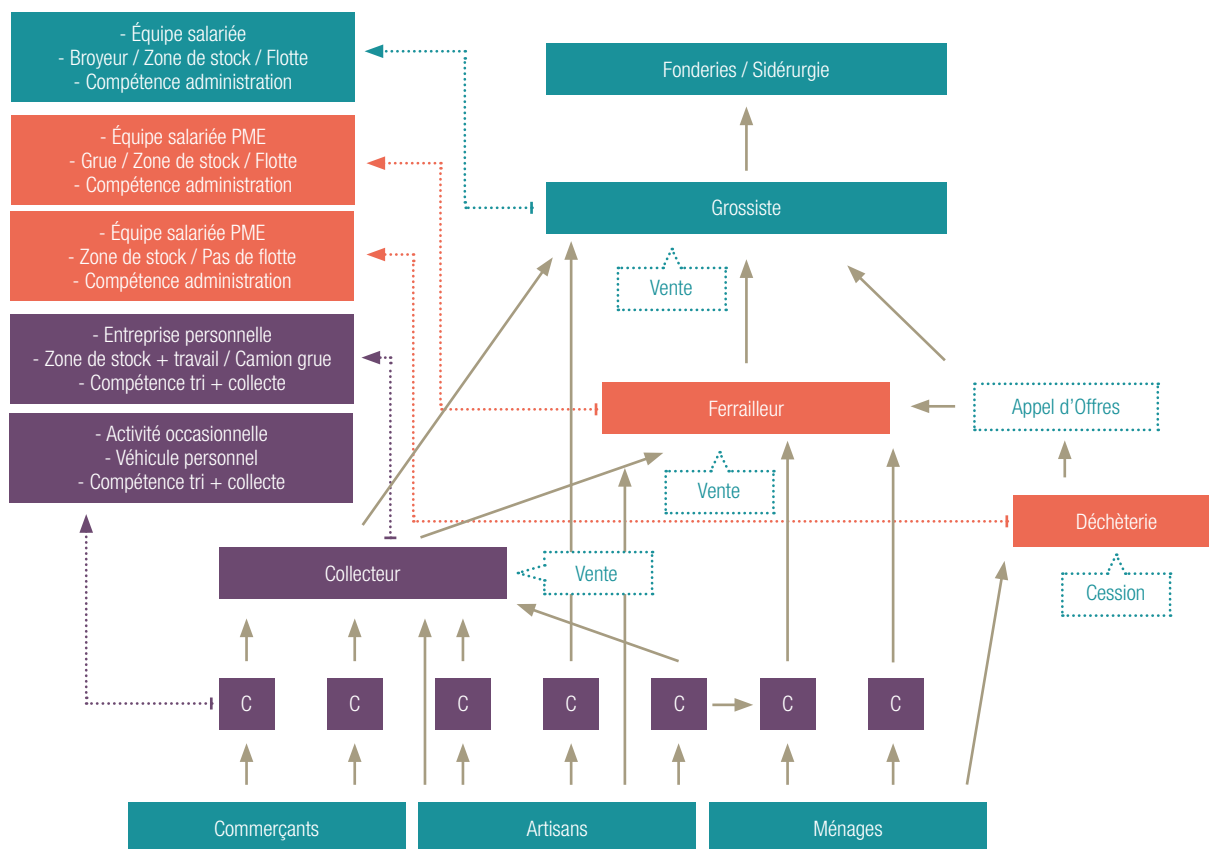
Le grossiste dispose d'une équipe salariée - pour l'une des deux entreprises locales de ce niveau, c'est à peu près 170 personnes. Ce même acteur dispose d'un broyeur, une machine qui permet de trier finement et de calibrer les matières à destination des fonderies, ou bien d'une cisaille, qui permet d'optimiser le transport. Il dispose d'une vaste zone de stock et d'une flotte de poids lourds pour aller chercher des commandes. Il a une importante compétence administrative.

Le ferrailleur est plutôt une PME. Il dispose, en termes de capital, d'une grue, qui mécanise une partie des déplacements de matière, d'une zone de stock aux normes, moins importante que celle du grossiste, et d'une petite flotte de véhicules. Il dispose aussi d'une compétence administrative qui lui permet d'aller chercher de bonnes relations avec son environnement institutionnel et commercial.

La déchèterie a aussi une équipe salariée, une zone de stock, mais n'a pas de flotte de véhicules, puisqu'elle fonctionne sur l'apport volontaire. Elle dispose d'une compétence administrative importante.

Le collecteur est souvent une entreprise personnelle. Il a une zone de stock, pas toujours parfaitement aux normes, mais qui lui est absolument nécessaire pour travailler : c'est aussi une zone sur laquelle il démonte, il trie, il démolit... Il dispose généralement, en termes de capital, d'un camion, éventuellement d'un camion grue, ou « plateau », qui lui permet d'aller chercher la matière « au premier kilomètre », c'est-à-dire auprès des particuliers, commerçants et artisans. Sa compétence n'est que très faiblement administrative, mais par contre il a une expertise en tri et bien sûr en collecte : où aller chercher la matière, fixer son prix, la négocier. Il peut conserver la pratique du règlement de la matière en liquide, et les vendeurs peuvent accepter l'exposition fiscale qui accompagne ce procédé devenu illégal - ce risque peut être décisif dans la transaction.

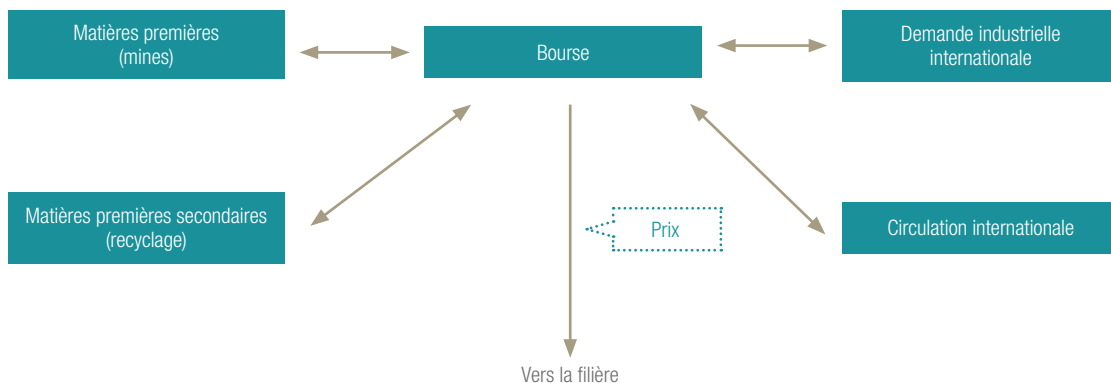
Pour finir ce tableau, **les plus petits collecteurs** sont plutôt sur une activité occasionnelle, voire saisonnière, au printemps et à l'automne. Ils utilisent un véhicule personnel et ils ont aussi une compétence tri et collecte.



B. Filière des ferrailles - la détermination du prix

1. Principe

- Le prix se détermine par l'offre des matières premières, extraite des mines, que l'on croise avec la demande industrielle internationale. Le prix s'ajuste en Bourse.
- Dans notre cas, on doit ajouter des matières premières « secondaires », issues du recyclage. C'est ce qu'on appelle la « mine de surface » : l'Europe étant industrialisée depuis deux siècles, il y a des métaux partout, dans les bâtiments, les véhicules... Il y a beaucoup de matière à récupérer, à retirer, à recycler. C'est l'alternative à l'extraction minière des matériaux.
- Ces matières circulent sur une échelle internationale, et ne se traitent pas en circuit court, mais sont exportées, éventuellement assez loin !
- Tout cela se croise à nouveau en Bourse, et le prix établi est envoyé à la filière.



2. Histoire

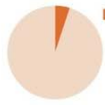
Ce fonctionnement de principe s'incarne, bien évidemment, et c'est là que le schéma devient très mobile. Pour donner quelques exemples d'activités récentes sur le prix, on peut se référer au début de l'année 2017. Elle commence avec une grève très longue (quarante-trois jours) et très dure au Chili, à Escondida, première mine de cuivre au monde, d'où est issue 5 à 8% de la production mondiale, et qui possède 20% des stocks⁵. Le Chili lui-même est le plus important producteur de cuivre avec 30 % de la production mondiale.

Cette incertitude a croisé celles liées à l'élection du président américain sur un programme de relance des infrastructures. Les Bourses de matières premières ont scruté cette élection, et fait diverses anticipations tout au long de l'année 2016, jusqu'aux premières semaines de son mandat, en janvier 2017. Le prix du cuivre a varié, montant très fort en novembre quand il a été élu (+30%), baissant quand il a mis du temps à engager les réalisations... Simultanément, les acteurs devaient garder un œil sur la Chine, dont la croissance est surveillée de près : elle est une importante consommatrice et productrice de matières.

5 - Pour un récit, voir par exemple cet article du journal La Croix, mars 2017, alors que la grève dure depuis déjà deux mois : <https://www.la-croix.com/Monde/Chili-mois-greve-mine-cuivre-Escondida-2017-03-09-1300830495>

Grève dans la plus grande mine de cuivre du monde

Les travailleurs d'Escondida entament un conflit qui inquiète les marchés



■ Production annuelle :
environ 927 000 tonnes
de métal
= 5% de l'offre mondiale

■ Principal actionnaire :
BHP Billiton (GB-AUS)

■ 2 500 salariés

Chine 1^{er} consommateur mondial
Importations record en 2016 :
4,95 millions de tonnes

Cours du cuivre
sur 1 an sur le LME
en \$ par tonne



© AFP

Source : Bloomberg

En vue de pouvoir appréhender l'impact du mouvement sur la production mondiale de cuivre, précisons que la mine chilienne produit environ 927.000 tonnes de métal rouge par an, soit 5% de l'offre planétaire.

En cas de maintien de la grève durant un mois, le PIB chilien devrait chuter d'au moins 0,2 %, les analystes prévoyant parallèlement une flambée du cours du cuivre, alors que le Chili est le premier producteur de cuivre au monde, couvrant un tiers de l'offre globale.

La baisse de l'offre de cuivre chilienne pourrait s'accroître, les conflits sociaux étant susceptibles de se multiplier dans les mines de cuivre du pays, 2017 étant l'année du renouvellement des conventions salariales. Les analystes estiment que les négociations prévues cette année pourraient affecter 2,5 millions de tonnes d'extraction de cuivre, soit 12% de la production mondiale.

Or, face à la chute des prix des métaux observée ces derniers mois, les groupes miniers sont disposés à moins de « largesse ». La mine d'Escondida a souffert de la chute du cours du cuivre, plombé par l'essoufflement de la demande chinoise, contraignant BHP Billiton à licencier une centaine d'employés début 2016 et à réduire les bonus et autres avantages des salariés.

Pour rappel, en 2011, la tonne de cuivre valait plus de 10 000 dollars il y a exactement six ans et ne vaut aujourd'hui pas même 6000 dollars.

Certes le cours du métal a repris du poil de la bête depuis août 2016, dopé par les discours de relances de Donald Trump. Il aura même gagné 30% en moins d'un mois, s'échangeant à 6.045,50 dollars la tonne fin novembre. Les prix se maintiennent autour de ce niveau à l'heure actuelle, le plus haut en un an et demi.

Un arrêt de production de la mine d'Escondida pourrait toutefois rapidement tarir l'excédent actuel du marché mondial et faire s'envoler les prix. D'autant plus que situation semble également instable en Indonésie, dans la deuxième mine du monde, Grasberg, gérée par l'américain Freeport-McMoRan, alors que de nouvelles réglementations minières sont actuellement mises en oeuvre.

Sources : AFP, RFI, AWP

Elisabeth Studer – 11 février 2017 – www.leblogfinance.com

Résumé de la problématique du cuivre début 2017

Les matières circulent aussi physiquement. L'exposition qui a été montrée au Mucem⁶, à Marseille, en début d'année 2017, propose un schéma de la circulation internationale des ferrailles. Depuis la France, elles circulent vers le nord de l'Europe, et vers les ports en général, à partir desquels elles sont envoyées en Méditerranée, tout particulièrement en Turquie. Cette intense circulation met la filière dans une dépendance supplémentaire aux prix du pétrole... Ces différents paramètres sont réglés en bourse, dont le centre le plus important, en l'occurrence, se trouve à Londres⁷.



Toutefois, l'impact de ces éléments spéculatifs est relativisé par la mobilisation importante des matières premières « secondaires » : 44% du cuivre utilisé en Europe est issu du recyclage. On commence ainsi à mesurer l'importance des débats sur la façon dont s'effectuent la récupération et le recyclage des « déchets »...

6 - Mucem Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée
<http://www.mucem.org/>

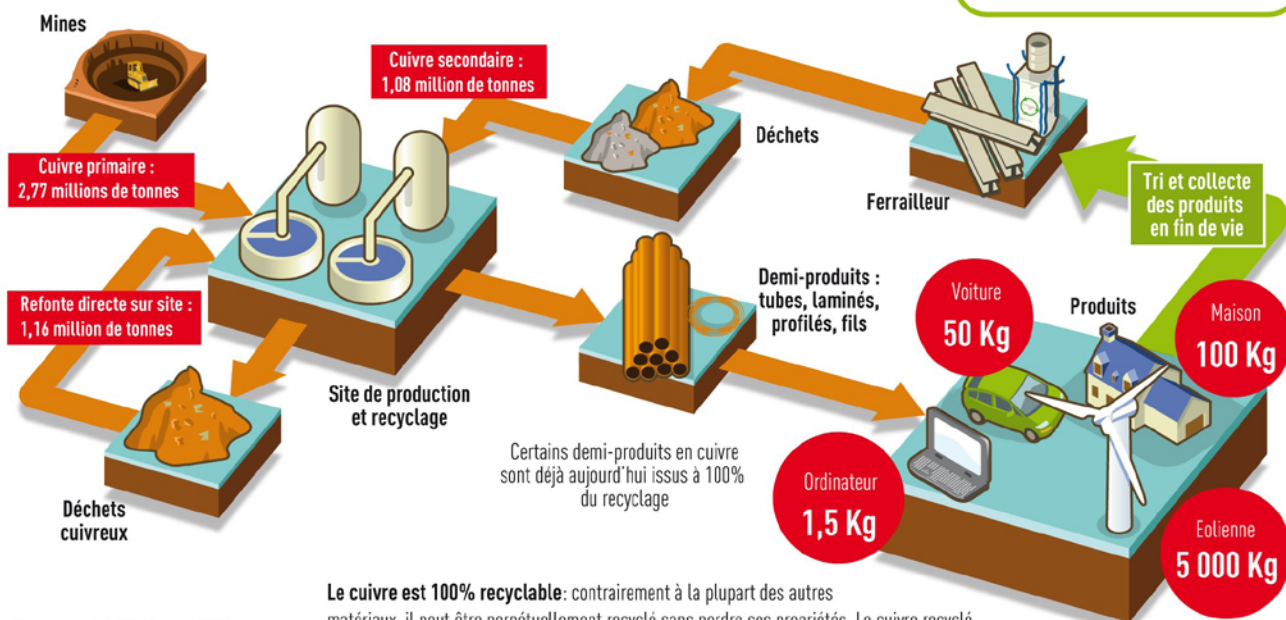
7 - London Metal Exchange <https://www.lme.com/>

Le cuivre, champion du recyclage en Europe

Plus de 5 millions de tonnes de cuivre ont été utilisées en Europe en 2010, dont 44,8% provenant du recyclage.

Le recyclage du cuivre inclut le cuivre « secondaire », issu de la collecte de produits en fin de vie tels que des câbles et des fils, des équipements électroniques, ainsi que la refonte des déchets d'usine.

900 000 tonnes de CO₂ : c'est le volume de gaz carbonique que permet d'économiser chaque année le recyclage



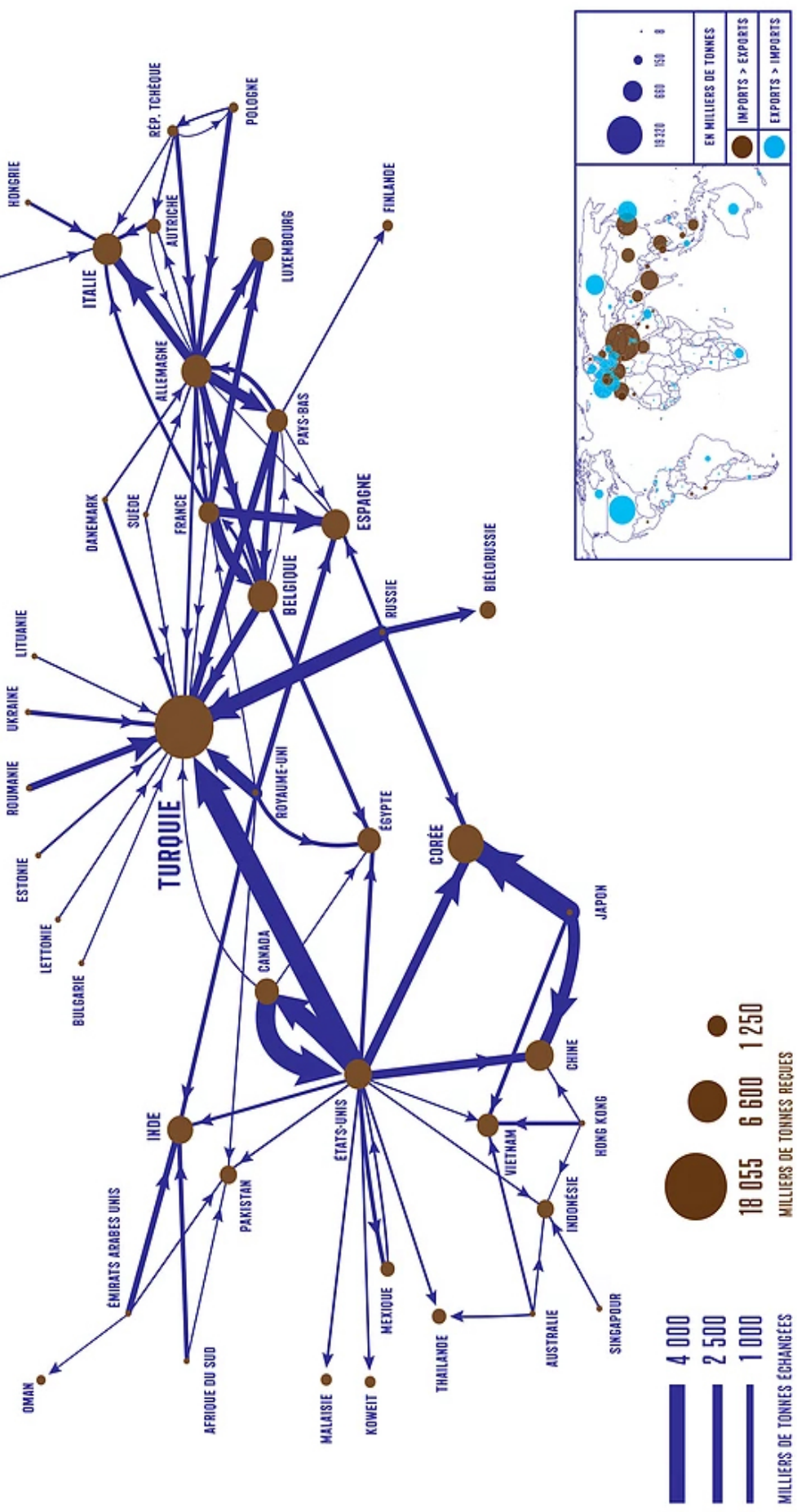
Certains demi-produits en cuivre sont déjà aujourd'hui issus à 100% du recyclage

Le cuivre est 100% recyclable: contrairement à la plupart des autres matériaux, il peut être perpétuellement recyclé sans perdre ses propriétés. Le cuivre recyclé est le même que celui qui sort de la mine. Tout le cuivre présent dans les différents objets et applications pourra être recyclé.

Source: rapport de l'ICS6 paru en 2012
 Chiffres de l'année 2010

MATIÈRE PREMIÈRE RECYCLABLE
CIRCULATION INTERNATIONALE DE FERRAILLE

PRINCIPAUX FLUX 75% DES ÉCHANGES MONDIAUX
 DONNÉES EN VOIES DÉDIÉES - RECHERCHE - LABORATOIRE LISSST, CNRS, UNIVERSITÉ DE TOULOUSE-JEAN JAURÈS, 2016

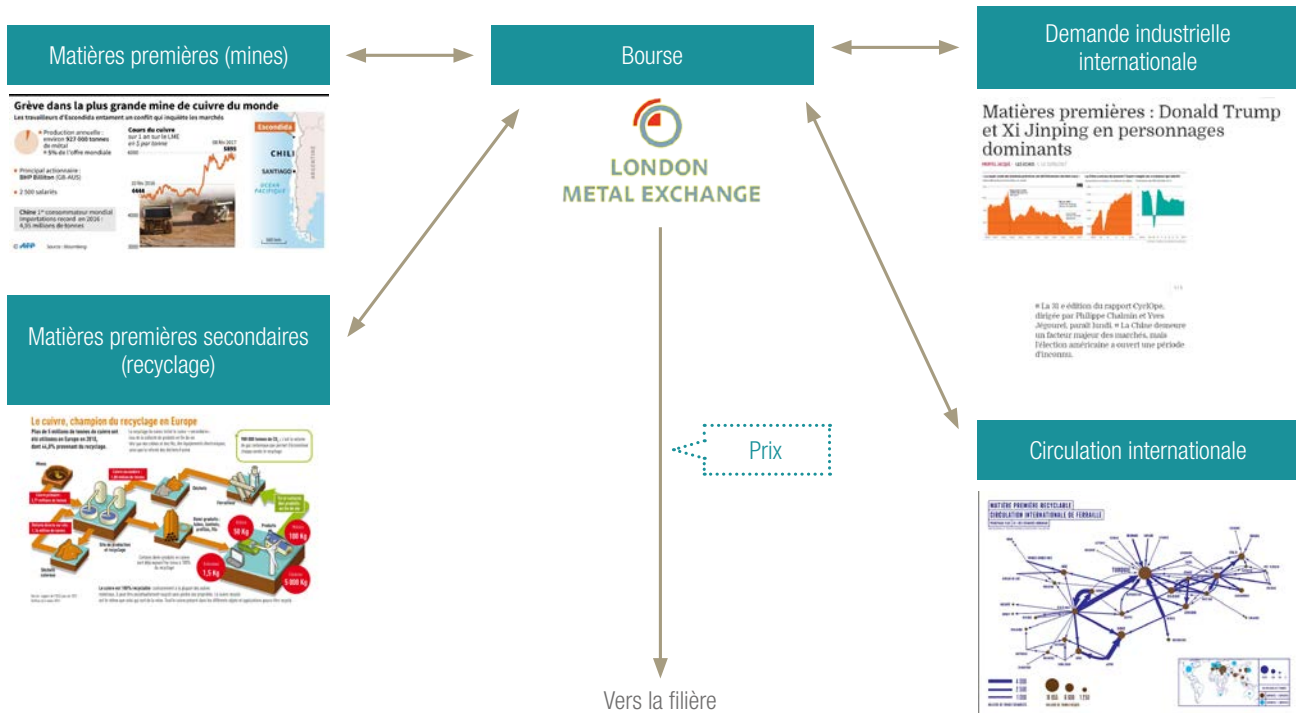


Circulation internationale de ferrailles - Laboratoire LISST, CNRS, Université de Toulouse-Jean Jaurès, 2016

3. Ce que signifie la volatilité

Le schéma qui suit reprend cet ensemble d'éléments, et on mesure alors à quel point les acteurs ont peu de prise sur lui. Des variations qui viennent de très loin peuvent faire brusquement s'élever le prix

des ferrailles, incitant tout le monde à « en faire »... Ou bien au contraire, le prix peut baisser fortement. Ce qui se produit alors est l'objet de la partie qui suit...



Résumé de la problématique du cuivre début 2017

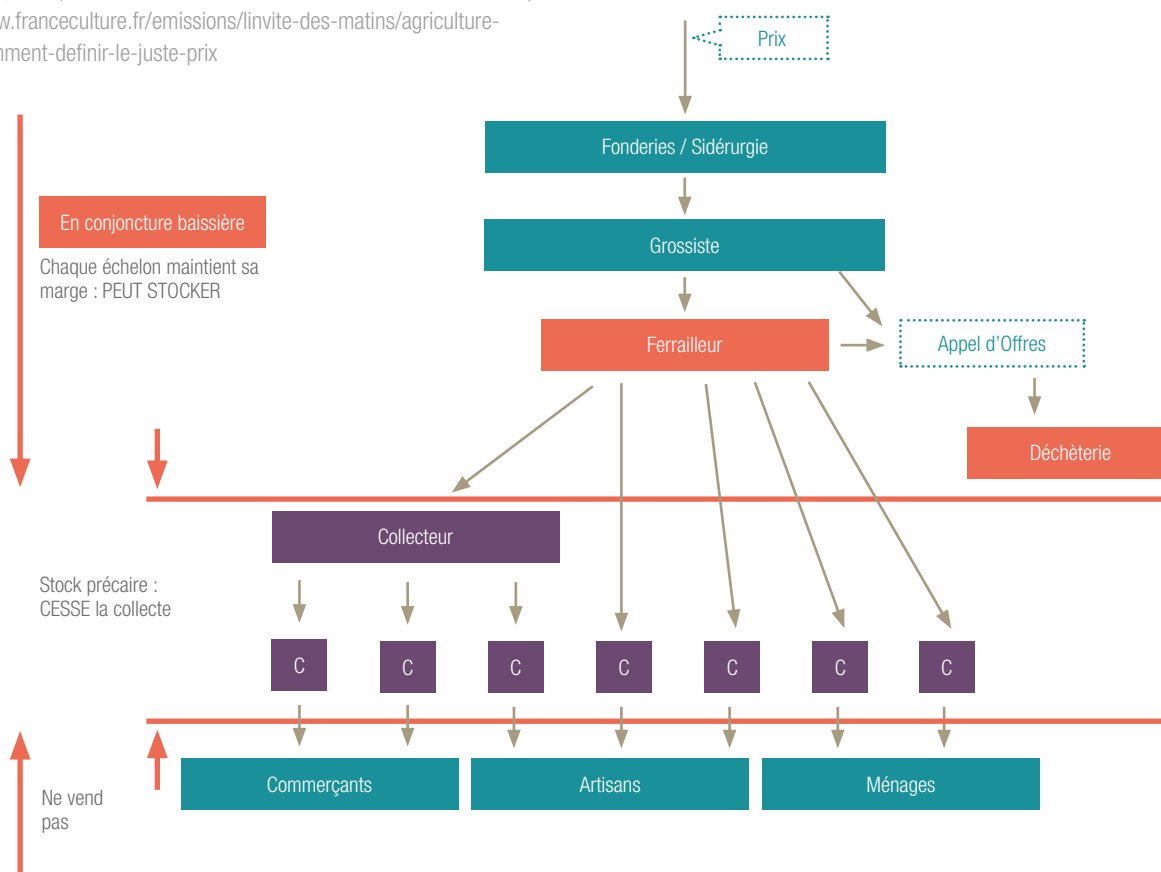
C. Filière des ferrailles - la détermination du prix et son effet sur la filière

Le prix déterminé en Bourse est transmis aux fonderies et à la sidérurgie, qui les répercutent sur leurs commandes aux grossistes, et ainsi sur tous les autres acteurs en contrebas. La filière fonctionne de façon inversée par rapport à beaucoup d'autres : la compétition porte sur l'achat à l'échelon précédent, car au stade de la vente, et particulièrement en haut de la filière où le nombre d'acteurs se réduit, le prix n'est pas négociable⁸. Si les industriels ne peuvent s'adresser qu'à une poignée d'opérateurs pour vendre leur matière, ils disposent en revanche du concours de nombreux petits collecteurs.

8 - Cette situation dans laquelle le prix est fixé par le haut de la filière, et est imposé aux producteurs de valeur du bas de tableau n'est toutefois pas unique. C'est bien ainsi, par exemple, que se présente celle de la grande distribution à l'égard des agriculteurs : « l'objectif est d'aller vers des prix responsables – ce sont les conclusions des Etats Généraux de l'Agriculture – sortir de cette guerre des prix pour faire en sorte que les agriculteurs ne soient plus les variables d'ajustement – car c'est sur le maillon le plus faible qu'on fait reposer la guerre des prix. (...) Pour être sûr qu'ils ne vendent pas à perte, nous faisons la proposition d'inverser le contrat : désormais, ce sont les agriculteurs qui font la proposition du prix, à partir des indicateurs de coûts de production – et la chaîne de valeur va se recharger à partir de cette proposition de prix, [discutée] en interprofessions. Mais pour arriver à cela, il faut que la loi change, c'est là tout l'enjeu ». Serge Papin, PDG du groupement coopératif Système U, auteur de « Et maintenant, on fait quoi ? Regards d'un entrepreneur », (Le Cherche midi, 2014). Déclaration sur France Culture le 27 février 2018, <https://www.franceculture.fr/emissions/linvite-des-matins/agriculture-comment-definir-le-juste-prix>

Si nous étudions une conjoncture baissière, nous voyons que chaque échelon, jusqu'au ferrailleur compris, répercute le prix en conservant sa marge. Ces échelons partagent une caractéristique : ils peuvent stocker. Cela est relatif, mais ils peuvent attendre un peu un retournement de conjoncture. Pour les collecteurs, le prix est donc bloqué une première fois par le haut. Du côté des producteurs de déchets, il est aussi relativement possible d'arrêter de vendre lorsque le prix qui leur est proposé n'est pas bon, car la quantité de matières qu'ils stockent est faible. Le prix est alors bloqué une deuxième fois par en bas.

Les collecteurs supportent donc l'ajustement des prix. Or ils ont un stock précaire qui ne peut grossir indéfiniment. Là où les opérateurs plus grands peuvent continuer à acheter en espérant revendre lorsque les cours auront monté à nouveau, la seule possibilité qu'ils ont est de cesser la collecte. Ceci a des conséquences sur le service aux territoires, sur l'alimentation de la filière, sur la régularité et la constance des capitaux : les camions qu'il faut continuer à entretenir, à payer, le réseau commercial qui ne vous voit plus passer pendant deux mois... Cela rend tout calcul, et donc tout investissement, hautement hasardeux et en pratique, quasiment impossible. C'est une position très fragile.



D. Filière des ferrailles - modèles de développement

Nous voudrions établir que les modèles de développement et les stratégies de chaque segment sont similaires, quoique avec des

marges d'action différentes : il s'agit bien d'une filière cohérente et pas d'acteurs épars.

1. La diversification

La diversification est la recherche d'autres marchés, d'autres matières. La plupart des grands acteurs interviennent sur plusieurs filières de traitement de déchets (métaux, cartons, verre, déchets industriels banals [DIB]).

Sur le plan de la structure de production, ils recherchent aussi un développement externe, par le rachat d'autres opérateurs, selon plusieurs modèles (alliance, absorption...). Nous présenterons des éléments de cette histoire industrielle récente dans le deuxième chapitre.

Enfin, les acteurs multiplient les modes de collecte : on a vu qu'il y avait l'apport volontaire, mais beaucoup développent la location de bennes, qui sont mises à disposition pendant un certain moment auprès des chantiers, et ramassées au fur et à mesure de leur remplissage. Le troisième mode est la collecte « au premier kilomètre », c'est-à-dire à domicile, au gré d'une tournée de chine, assurée essentiellement par les voyageurs. On peut améliorer cette collecte par l'achat d'un camion dont la benne est amovible, petite, et qu'on peut donc la laisser auprès d'un particulier faisant des travaux sur sa maison - mais qui ne peut pas installer une benne de 10T dans son jardin...

2. La capitalisation

La capitalisation est d'abord simplement la question de l'accès au crédit bancaire. Un acteur comme Claustre Environnement⁹, par exemple, a démarré son activité en 2007, juste avant que la crise financière, survenue l'année suivante, rende les rapports avec les banques plus compliqués.

D'autres acteurs importants jouent le jeu de la finance, visent l'entrée en Bourse pour essayer, précisément, de contourner le recours aux banques. C'est notamment le groupe Paprec¹⁰ qui,

localement, a repris Echalié¹¹.

La capitalisation, c'est aussi l'investissement dans des équipements : machines de production, sécurisation des sites. On peut donner un ordre d'idées en indiquant qu'un broyeur a une valeur d'investissement proche de 8 millions, tandis qu'un camion plateau d'occasion a une valeur de 5000 euros... A maints égards, donc, s'il se trouve évidemment des différences de niveaux, on peut tout de même retrouver la même stratégie de la part des acteurs : s'équiper et augmenter son capital. On peut compter aussi en cela les stratégies d'achat de brevets et agréments.

9 - <http://www.claustre-environnement.fr/>

10 - <http://www.environnement-magazine.fr/article/48644-paprec-rachete-coved-et-voise-la-bourse/>

11 - <https://www.paprec.com/fr/actualite/parteneriat-echalier-paprec>

3. La sécurisation institutionnelle de la position

a. Une forte exposition à la concurrence

Les acteurs économiques cherchent la prévisibilité de leur activité, de façon à pouvoir calculer leurs investissements, leur progression, piloter leur entreprise. Ceci est posé de façon particulière dans cette filière, puisque du fait des besoins techniques en haut de filière, la régularité de l'activité se trouve être une compétence essentielle. En effet, les machines dont se trouvent dotés les opérateurs les plus importants exigent, pour leur bon fonctionnement, des quantités régulières.

On comprend aisément, que, dans un secteur voisin, celui de l'incinération, il est impératif d'alimenter régulièrement les foyers, y compris par l'importation de déchets venant d'autres territoires. Pour la filière des ferrailles, il en est de même puisque les fonderies ne peuvent se permettre de faire fonctionner leurs fours en sous régime. C'est là le rôle des courtiers, ces intermédiaires dont la tâche est d'agréger des lots de matière importants en combinant les productions de plusieurs acteurs locaux. Dans les contrats

qui sont signés à chaque niveau, la capacité à garantir des quantités est donc au cœur des négociations, à même hauteur que la qualité du tri, qui conditionne la fluidité du traitement des matières.

Ce principe de fonctionnement laisse les acteurs exposés à

b. Investir dans la compétence administrative

La sécurisation institutionnelle décrit le fait que beaucoup d'acteurs, surtout dans le haut du schéma, ont acquis de la « compétence ». Ils se sont assurés le concours de collaborateurs capables de monter des dossiers d'agrément, de financement, de demande d'aide ; d'assurer une veille institutionnelle, juridique ou de marché ; sans oublier les compétences commerciales... Toutes sortes de compétences que l'on peut chercher à intégrer, ou bien auxquelles on recourt en externalisant. Ainsi, on peut

c. Les bénéfices de la conformité

Car la possibilité d'être aux normes ouvre l'accès aux marchés publics. C'est donc une compétence très importante, non seulement pour obtenir l'agrément, mais aussi pour l'utiliser de façon à produire un discours adapté. Ainsi, par exemple, défendre un territoire contre la concurrence de grands groupes au nom de la préservation de l'emploi local, et demander la rédaction d'appels d'offres adéquats... Ou bien discréditer peu à peu d'autres acteurs « non officiels ». C'est une compétence importante que les acteurs du bas du tableau - les collecteurs - ont du mal à acquérir : exerçant sous forme d'entreprise

d. La sécurisation sociale

Nous pouvons aborder ici une question qu'on ne peut éviter : la sécurité du segment des collecteurs est assurée socialement. C'est-à-dire que lorsque leur activité est devenue non rentable parce que les prix ont trop baissé, ils cessent la collecte, et ils se trouvent alors aux minimas sociaux, au RSA. Bien sûr, ce n'est pas exactement la même démarche qu'exposée précédemment, c'est-à-dire l'achat de compétences qui permettent de se développer en assurant une sécurité institutionnelle, mais c'est en tout cas le rôle que cela joue objectivement.

Cette situation se retrouve dans d'autres secteurs. On pense aux intermittents du spectacle, un autre système dans lequel un appui est socialement organisé pour permettre de passer des périodes dans lesquelles, de par la nature du travail, on ne peut pas être occupé 35 heures par semaine tout l'année. D'autres modèles plus récents, par exemple « Uber », démobilisent

une forte concurrence directe entre eux. Il leur est donc utile de sécuriser leur position par le développement d'importantes compétences de gestion et d'administration, de veille voire de lobbying. Là encore, si le principe est adopté par tous, les formes en sont très diverses.

prendre, pour de très petites entreprises, l'exemple du GIE de Nantes¹², qui regroupe sept collecteurs seulement, mais bénéficie du soutien d'une association qui vient faire auprès d'eux le travail de recherche, d'appui et d'accompagnement.

12 - GIE : Groupement d'Intérêt Economique <http://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/ces-voyageurs-vont-recuperer-legalement-la-ferraille-2636615>

personnelle, ils disposent de peu de moyens pour se développer. Il n'existe pas non plus, pour ce segment, de syndicat professionnel susceptible d'apporter un tel appui. Enfin, bien souvent, les acteurs qui interviennent auprès de ces travailleurs ont des missions sociales (liées au logement, principalement), et donc une connaissance superficielle des activités économiques de ce type, en tout cas guère la possibilité d'en lire les enjeux.

souplement la force de travail et la renvoient à la solidarité¹³. C'est bien alors la collectivité qui assure que la force de travail reste présente, et peut être remobilisée plus tard, lorsque la conjoncture se retourne. Cette flexibilité est une compétence

13 - Ce point de vue est aujourd'hui largement partagé par les observateurs de l'auto-entrepreneuriat. Ainsi, Sarah Abdelnour spécialiste de la question : « mon enquête a aussi montré que [le statut d'autoentrepreneur] était largement au service des employeurs. Dans le public comme dans le privé, l'auto-entrepreneuriat a été utilisé comme moyen d'embauche facile. Non seulement il y a eu un effet d'aubaine pour ces employeurs, mais parallèlement de nouvelles entreprises ont été créées, comme les plateformes Uber et autres, dont le business model repose sur le recours au statut d'auto entrepreneur pour externaliser une partie de leurs salariés (...) Quand les auto-entrepreneurs sont soumis à un seul client, qui fixe les horaires, les tarifs et les prestations, leur liberté est proche de la subordination des salariés ! Avec une protection sociale moindre... ». <https://www.maifsocialclub.fr/mag/les-dossiers/travail/sarah-abdelnour>

des petits collecteurs, qui restent disponibles.

En synthèse, nous insistons pour dire que de mêmes logiques se retrouvent donc aux différents niveaux, considérés a priori comme incomparables. A chaque niveau, ce sont les mêmes types

d'appuis qui sont mobilisés par les acteurs de la filière. Mais si les mêmes stratégies et les mêmes outils sont ainsi mobilisés, il reste que dans le bas de la filière, ils sont trop fragiles pour permettre aux acteurs de se développer.

E. Filière des ferrailles - une législation récente

L'évolution de la législation est un des éléments importants de la pression subie par tous les acteurs, à quelque niveau qu'ils se trouvent, et avec laquelle ils ont dû composer depuis vingt ans. Car si des lois existent depuis longtemps sur les questions de recyclage et d'environnement, l'accélération est nette depuis les années 2008/2010 : rencontres dites « Grenelles¹⁴ », Loi de Transition énergétique, Loi NOTRe. D'autres réglementations ont

avancé rapidement : pour les DEEE¹⁵, l'éco organisme date de 2014, les pneus 2015, les VHU¹⁶ organisent les agréments à partir de 2006, puis à nouveau en 2010 / 2011, et enfin les ICPE¹⁷ évoluent constamment.

14 - Pour une présentation analytique et synthétique, voir Balet, JM, Gestion des déchets, éditions Dunod, 2016, pp. 21-51

15 - DEEE ou DEEE : Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques

16 - VHU : véhicules hors d'usage

17 - ICPE : liste des Installations classées pour la Protection de l'Environnement

Premières lois : 1975 / 1992
Directive EU de 2008 / Transposition par l'ordonnance de 2010
Lois Grenelle 1 et 2 - 2009/2010 :
- Fixe des objectifs contraignants de production et de traitement des déchets
- Limite les pratiques d'incinération ou d'enfouissement
Lois de 2015 :
- NOTRe : plans régionaux de prévention et gestion des déchets
- Transition énergétique : réchauffement climatique et indépendance énergétique
Autres décrets et arrêtés pertinents :
- DEEE - 2014 : agrément des éco organismes
- Pneumatiques - 2015 : règles de traitement
- VHU - 2003 puis 2011 : règles de traitement / agrément des centres VHU
- ICPE - 1976 puis 2011 puis 2016 : mises à jour Conseil d'Etat du Codes de l'environnement

Quant aux déchèteries, qui remplacent les décharges - pour aller très vite sur cette histoire riche et complexe, qui commence par la Loi de 1975 organisant la collecte et le traitement des déchets - la première ouvre à Bordeaux en 1983. Puis l'Ademe¹⁸ en a financé

le développement jusqu'en 2002, et la plupart des constructions ont été achevées vers 2006. En 2013, tout le territoire est couvert. Le mouvement est donc récent et encore dynamique.

18 - <http://www.ademe.fr/>

1983 : ouverture de la première déchèterie à Bordeaux
2002 : fin des aides de l'ADEME
2013 : 4 630 déchèteries, 98% de la population est desservie

Enfin, en ce qui concerne les VHU (Véhicules Hors d'Usage), à partir de 2003, la réglementation fait des « centres agréés » les points d'entrées de la filière, chargés de la dépollution et de la traçabilité. De même est créé le fichier SID/SIV (Système d'Information Décisionnelle du Système d'Immatriculation des Véhicules) qui collecte les données et permet de savoir quels sont les véhicules qui sortent du parc roulant. Ce fichier a

été réformé en 2010. Les opérateurs de la démolition y ont accès depuis cette date, prenant le relais de la gestion par les préfetures. L'évolution continue actuellement, les préfetures cessant peu à peu toute activité sur ce fichier.

Décret n°2003-727 du 1er août 2003
- Relatif à la construction des véhicules et à l'élimination des véhicules hors d'usage
Décret n°2011-153 du 4 février 2011
- Les centres VHU sont le point d'entrée obligatoire de la filière ; ils se chargent de la dépollution et initient la traçabilité
- Les broyeurs agréés prennent la suite pour séparer les matériaux et les diriger vers la filière du recyclage
- Réglementation pièces détachées
- Relatif à la construction des véhicules hors d'usage
Création du fichier SID SIV - 2010
- Amélioration pour la collecte des données
- Leur gestion est dévolue aux opérateurs (et plus aux préfetures) - Décret n°2009-136

1. Caractéristiques de cette évolution récente

a. Une évolution qui a un sens

Le traitement des déchets a pris depuis quelques années un tour énergique pour sortir du simple stockage et conduire d'abord à la valorisation énergétique¹⁹, puis au recyclage, et enfin à l'éco conception²⁰. Chaque étape législative a fait l'objet d'intenses batailles entre les différents acteurs, car elles sont très liées à des politiques de soutien ou d'investissement de type « prime à la casse », avantages fiscaux²¹, etc.

19 - La valorisation énergétique consiste à utiliser le pouvoir calorifique du déchet en le brûlant et en récupérant cette énergie sous forme de chaleur ou d'électricité

20 - « L'éco-conception consiste à intégrer l'environnement dès la conception d'un produit ou service, et lors de toutes les étapes de son cycle de vie » (AFNOR, 2004)

21 - Deux exemples récents peuvent en être donnés : autour des ministères (1) Montebourg, présentant un plan

Cette évolution rapide a pu avoir des effets positifs en termes de modernisation des exploitations, d'efficacité environnementale et d'indépendance nationale sur le plan de l'approvisionnement en matières premières. Mais elle a pu aussi mettre en difficultés les acteurs, les exposer, de par l'importance des investissements nécessaires, à la faillite (c'est-à-dire au rachat), à la recapitalisation (accompagnée de licenciements) ou à la précarité (puisqu'à chaque étape, ils se sont trouvés d'abord très exposés au risque juridique et social).

«Recyclage et matériaux verts» (2014) <http://www.lefigaro.fr/societes/2014/07/08/20005-20140708ARTFIG00009-des-entreprises-de-recyclage-en-guerre-contre-veolia-et-suez.php> et (2) Macron sur le suramortissement des engins agricoles (2015) : <http://www.lafranceagricole.fr/actualites/gestion-et-droit/fiscalite-le-suramortissement-jusquen-avril2017-1,0,1045327797.html>

b. Une évolution rapide

A chaque évolution législative correspondent des investissements de la part des opérateurs, qui doivent, selon l'expression courante, « se mettre aux normes ». Or ces nouveaux investissements sont demandés dans des années de crise de la production et du crédit. Des acteurs financiers importants sont intervenus dans le jeu, des groupes ont grossi rapidement, se mettant parfois en danger. La vitesse avec laquelle ces mouvements ont du s'opérer a provoqué de multiples ruptures : plans sociaux, faillites, rachats... Si telle entreprise familiale ne peut pas investir pour acheter la machine qui lui permettra

de mettre son exploitation en conformité avec les nouveaux règlements, elle est finalement rachetée par un grand groupe, ce qui peut être une situation personnellement difficile à vivre. Des alliances se forment, des syndicats s'organisent pour peser sur les négociations ministérielles et soutenir tel ou tel secteur... C'est dans ce contexte de grande nervosité que les acteurs se rencontrent pour discuter des désordres, et cela explique leur état d'esprit.

C'est pourquoi, à côté des acteurs majeurs historiques²², d'autres grands acteurs privés se sont constitués pour réaliser les

22 - Veolia, issu des mutations de la Générale des Eaux, puis Vivendi ; Suez, ex-lyonnaise des Eaux

c. Une évolution inachevée

Sur certains points, des adaptations voire des remises en question et des retours en arrière sont encore pensables. En quinze ans, les habitudes ne sont pas partout prises. Ainsi, la discipline nécessaire au principe de l'apport volontaire n'est pas acquise, et de nombreuses réflexions sont menées sur les moyens - pédagogiques - d'améliorer le tri effectué par les particuliers²³. De même et surtout, les conflits persistants autour des bennes ferrailles des déchèteries montrent assez que le service public n'est pas parvenu à s'imposer face aux acteurs privés de la collecte. Nous verrons plus loin²⁴ que l'expérience menée à Nantes, sur le secteur de Rezé, a opéré une sorte de rétrocession de l'activité de récupération de ferrailles aux travailleurs indépendants.

De plus, si on a beaucoup compté sur l'effort d'investissement public d'une part, et sur la capitalisation rapide des acteurs privés d'autre part, on n'a guère considéré la notion de progressivité pour permettre aux acteurs de s'adapter aux évolutions réglementaires et techniques. Elle n'a pu se manifester que par l'attitude compréhensive de certains services de contrôle, mais en aucun cas par la construction d'un modèle d'investissement progressif, connu pourtant dans d'autres secteurs comme celui de l'agriculture²⁵.

Cette évolution n'est pas terminée, et pour en revenir au premier schéma, le segment sur lequel s'ajuste le prix est le moins structuré à ce jour. Si nous considérons que ce segment ne disparaîtra pas, mais que son organisation actuelle est cause de multiples désordres, environnementaux, économiques et sociaux, on doit poser la question de la forme souhaitable qu'il pourrait prendre, et de la légitimité de divers acteurs, publics ou privés, à intervenir.

Nous avons plusieurs exemples, dans d'autres secteurs, de services de proximité qui ont été jugés non rentables à une époque, puis réinvestis à une autre.

Ainsi, les petits commerces distribution en centre-ville délaissés

23 - http://www.lamontagne.fr/billom/2015/05/15/la-redevance-incitative-du-sba-a-lessai_11441719.html

24 - Voir Brûler - Bien travailler : l'expérimentation de Rezé

25 - Ainsi, en agriculture : <http://agriculture.gouv.fr/circuits-courts-exigences-sanitaires-et-flexibilite-pour-les-petites-entreprises>. Les tolérances sont concédées en échange de restrictions sur les quantités produites et la zone de chalandise, au motif de sécurité sanitaire et pour limiter les intoxications.

investissements : Paprec, Praxy sont deux exemples locaux. Le premier a racheté Echalié S.A.S, tandis que Bourbié S.A rejoignait le groupe Praxy.

au profit des grands magasins construits dans les zones d'activité, puis rouverts par les mêmes opérateurs²⁶ ;

On peut aussi assimiler la collecte au « premier kilomètre » de la filière, celle qui permet un premier agrégat de matière à partir de la disponibilité diffuse des matériaux chez les particuliers ou les commerçants. On devine que les nombreux modèles concurrents actuellement développés par la grande distribution pour, au contraire, assurer « le dernier kilomètre » de leurs livraisons²⁷ pourront être adaptés si le segment devient réellement rentable. Fortes marges, algorithmes, flexibilité du travail, image de marque... Les conditions ne semblent pas réunies aujourd'hui dans le domaine de la récupération de ferrailles, mais le processus pourrait s'accélérer bientôt après quelques années d'expérimentations assurées, bien souvent, par le secteur de l'économie sociale et solidaire²⁸.

Quelles sont les conditions qui pourraient amener les opérateurs à investir ce segment ? Et quel en serait le résultat pour les collecteurs actuels ? Nous l'avons vu, les plus grands acteurs industriels ont pris un avantage sur les petits, et seront mieux en mesure de structurer le segment. Notamment, on peut penser que ce que nous avons appelé la « sécurisation institutionnelle » leur donnera le poids utile pour obtenir de meilleures conditions d'investissement : des adaptations du droit du travail, des outils de communication, des interventions réglementaires ou législatives²⁹...

26 - Une note du ministère de l'économie sur cette question : https://www.economie.gouv.fr/files/directions_services/dgccrf/documentation/dgccrf_eco/dgccrf_eco17.pdf

27 - <http://www.capital.fr/economie-politique/livraison-a-domicile-la-guerre-du-dernier-kilometre-1186252>

28 - En 2017, après avoir testé diverses sortes de « ressourceries », basées essentiellement sur un modèle de coûts du travail faibles (contrats aidés, qui peut être considéré comme le pendant économique objectif du travail au noir chez les collecteurs et autres artisans en démarrage ou en sous activité), une nouvelle initiative affiche le recours aux algorithmes dans le secteur : <http://engage.world/mag/projects/smart-cycle>

29 - Il nous semble que les conflits portent aujourd'hui sur les conditions de stockage, et c'est ce qui provoque les ajustements les plus nets (notamment une tendance à ne plus décharger les camions, et à accélérer les livraisons de petites quantités plutôt que de stocker sur les sols). Mais certains indices laissent penser que les pressions pourraient porter demain sur le transport lui-même. Les camions se trouvant en surcharge systématique, ou bien

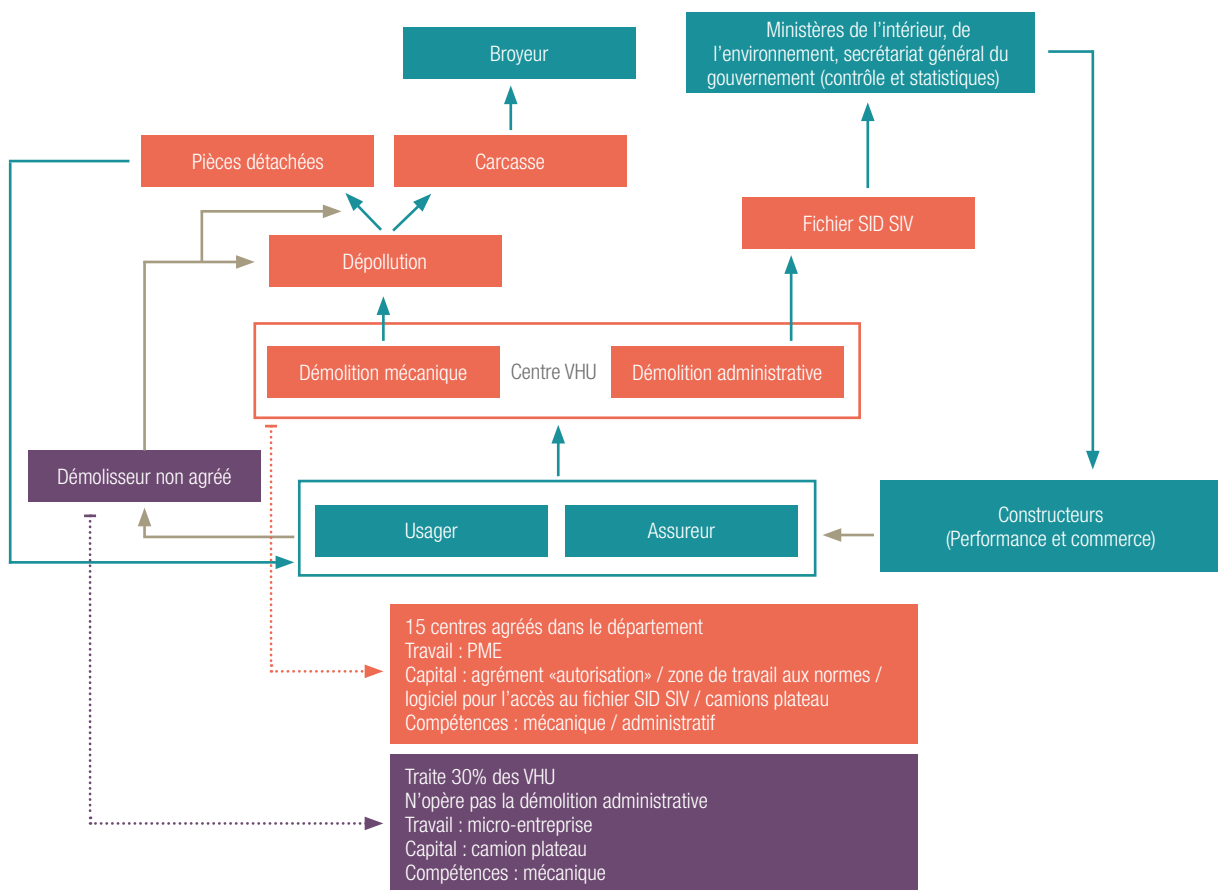
en mauvais état, exposent les collecteurs du « premier kilomètre » à un opprobre facile, sur un sujet, la sécurité routière, sur lequel l'opinion publique est prompte à se mobiliser ! Un durcissement de la législation sur ce point ouvrirait donc de nouvelles perspectives à des opérateurs capables d'investir sur des flottes de véhicules, et condamnerait au contraire les acteurs sans capital.

Ce court exposé doit faire voir que plusieurs acteurs sont susceptibles d'intervenir pour modifier l'organisation actuelle de ce segment : les groupes industriels les mieux dotés en capital, les acteurs de l'ESS, les pouvoirs publics, sans oublier les collecteurs eux-mêmes... Le jeu qui s'engage devrait modifier le paysage dans les années qui viennent.

F. Filière des Véhicules Hors d'Usage

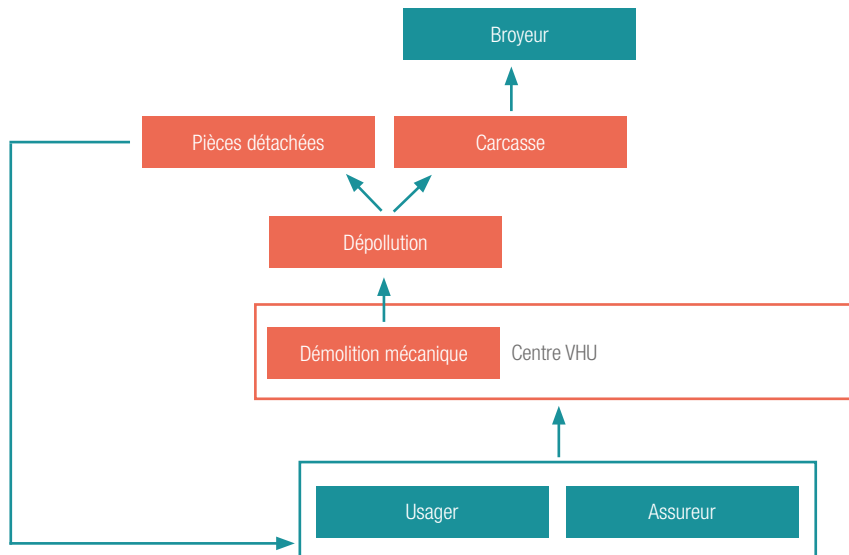
Sur ce plan, la filière de traitement des véhicules hors d'usage (VHU) peut être un exemple de fermeture achevée : la réglementation est complète, et le nombre de centres agréés est fini. Même si une part importante de la matière continue à passer par des filières « non réglementaires », ses acteurs sont très fortement exposés au risque juridique, et sans espoir de

« raccrocher » au cadre légal... D'autre part, les efforts faits par les acteurs de la filière ne leur semblent pas avoir été suffisamment payés de retour puisque cela n'aurait pas permis d'apporter beaucoup plus de matière...



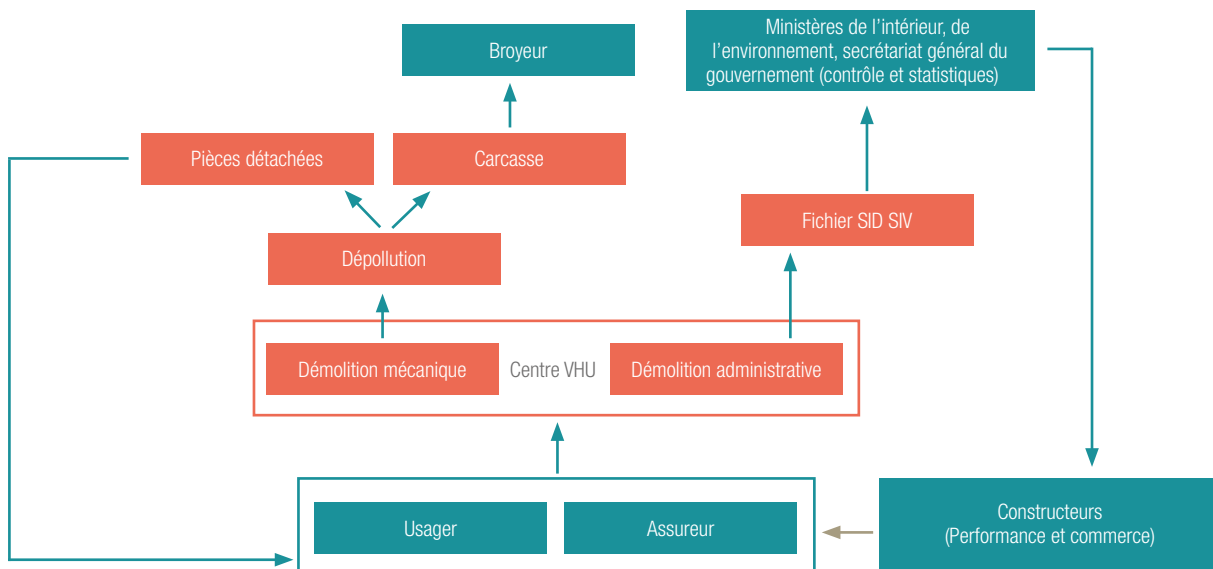
Le fonctionnement de cette filière est similaire, en son principe, à celui de la ferraille. Les usagers et les assureurs adressent leurs VHU aux centres agréés qui, dès lors, opèrent une

démolition mécanique : dépollution des véhicules, tri des pièces et de la carcasse. Par le biais d'une vente, les pièces détachées retournent à l'utilisateur, et la carcasse va au broyeur.



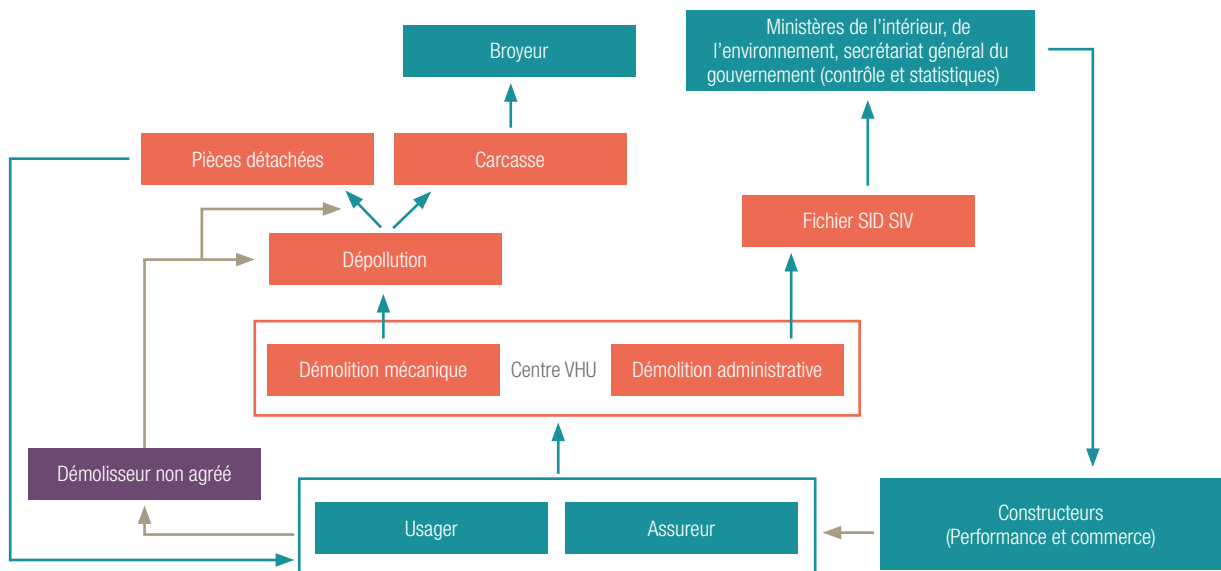
En même temps, le centre opère ce que l'on appelle la démolition administrative, qui enregistre le fait que ce véhicule a été démonté et broyé, et détaille ce qui a été revendu... Il s'agit d'un inventaire très détaillé, reporté dans ce fichier SID/SIV, adressé aux ministères concernés, et accessible aux constructeurs, qui peuvent ainsi ajuster leur production et leurs performances économiques³⁰.

30 - L'utilisation de ce fichier par quelques constructeurs a fait l'objet d'un scandale en 2006, puisqu'il s'est trouvé librement accessible à certains, et vendu à d'autres. On note qu'il est alimenté par des secrétariats d'opérateurs non rémunérés pour cette agrégation de données stratégiques, données



Mais il existe aussi des démolisseurs non agréés, qui récupèrent et passent directement à la dépollution, voir au démontage des pièces, les revendent ainsi que la carcasse.

qui seront pourtant valorisées par les constructeurs... <http://bigbrotherawards.eu.org/L-Association-auxiliaire-de-l-automobile-AAA>



Les centres VHU agréés sont quinze dans le département du Puy de Dôme, la filière est terminée. Il faut de tels investissements pour être agréé, en compétences et équipements, qu'il est très peu probable qu'il y ait d'autres agréments délivrés à partir de maintenant. Ce sont généralement des PME, et dans leurs capitaux on peut compter l'agrément lui-même, ainsi

qu'une zone de travail aux normes exigeantes, le logiciel pour l'accès au fichier SIV, enfin une petite flotte de véhicules. Les compétences sont de deux ordres, à haut niveau dans les deux cas : mécaniques et administratives.

15 centres agréés dans le département
 Travail : PME
 Capital : agrément « autorisation » / zone de travail aux normes / logiciel pour l'accès au fichier SID SIV / camions plateau
 Compétences : mécanique / administratif

Quant aux démolisseurs non agréés, il est impossible à ce stade d'en évaluer la quantité mais selon les chiffres disponibles³¹, ils traitent encore 30% des véhicules, sur un total d'environ 1,5 millions de véhicules retirés du parc roulant chaque année. Cela représente une matière très importante. Or ces démolisseurs

n'opèrent pas la démolition administrative, donc les véhicules, administrativement, disparaissent. Ce sont des microentreprises, qui ont un capital limité et une compétence exclusivement mécanique, ainsi qu'une partie commerciale.

31 - Balet, JM, Gestion des déchets, Ed. Dunod, 2017, p.286

Traite 30% des VHU
 N'opère pas la démolition administrative
 Travail : micro-entreprise
 Capital : camion plateau
 Compétences : mécanique

Au moment où la filière s'est fermée, entre 2006 et 2011, les démolisseurs agréés pensaient récupérer plus de matière, puisque toute activité hors cadre était interdite. Cela ne s'est pas produit. Et on note que pour les démolisseurs agréés que nous avons pu rencontrer, la démolition administrative est une compétence nouvelle que les voyageurs n'avaient pas pris

l'habitude de développer, et qui a été acquise sur le mode de l'obligation : elle n'a pas été soutenue ni financée. Pourtant, certains acteurs bénéficient d'un tel travail statistique, et au premier chef les constructeurs : ne pourrait-on imaginer leur demander une aide pour l'acquisition des compétences et la réalisation du travail ?

II. POURQUOI LES PROBLÈMES NE SE RÉGLERONT PAS SEULS

Nous voudrions maintenant insister rapidement sur les problèmes posés par la structuration actuelle de la filière.

A. Un segment nécessaire

Le segment ici considéré, celui de la collecte « au premier kilomètre », est nécessaire. Car il semble avéré que l'organisation de la filière industrielle ne permet pas de traiter toute la matière. Les collectes par « bennes louées » et « apport volontaire » ne satisfont pas à tous les besoins et une partie doit être collectée à domicile.

Un service de collecte est utilisé, sollicité, fonctionne plutôt bien en tant que service, et va probablement demeurer. Les collecteurs

actuels, en l'occurrence les voyageurs, ont le savoir-faire, l'équipement nécessaire, et un réseau d'information efficace. De ce fait, sa disparition, par épuisement et concurrence des autres modèles, nous paraît hautement improbable, d'autant qu'elle produirait en sus des désordres dans l'approvisionnement. Par contre, comme nous l'avons vu précédemment, le modèle actuel peut connaître des développements et d'importants changements de forme.

B. Une activité attractive

Il est manifeste que certains travaillent à cette activité toute l'année, depuis des années. On peut ajouter à cela la quantité encore très importante des ferrailles issues des VHU qui échappent aux centres agréés, et dont on peut donc faire l'hypothèse qu'elle reste un filon d'activité relativement viable. Malgré l'organisation des filières VHU et DEEE, et malgré la concurrence des déchèteries, la part traitée

par les collecteurs reste importante. Les risques, les contraintes et les difficultés nouvelles qui sont apparues diminuent les revenus des acteurs, mais il n'est pas avéré qu'ils les contraignent à cesser ces activités.

C. Un développement endogène impossible

Troisièmement, par contre, le développement endogène ne paraît pas possible. L'activité est fragile, nous avons vu que le prix est très volatile et que les acteurs n'ont sur lui aucune prise, tandis que les collecteurs sont très exposés, juridiquement et socialement.

La fragilité de leurs investissements les expose à toutes sortes de contrôles : santé, sécurité, déclaration fiscale. Du fait de leur statut, ce sont des contrôles et des condamnations qui se répercutent sur leur économie familiale - car ce sont rarement des SARL. Or ce risque de contrôle, d'amende ou de peine de prison se réalise assez couramment. C'est un risque réel, pas simplement juridique, et avec lequel les gens vivent. Comme le secteur est très concurrentiel, les dénonciations sont courantes entre les opérateurs, et c'est pourquoi ce risque est si souvent réalisé...

Enfin, certains coûts ne sont pas pris en compte, et il semble que leur « ré-intégration » dans les calculs ne soit pas envisageable sans d'importants changements d'ordre socioéconomiques. Il s'agit d'abord des dégâts sur la santé des travailleurs par ingestion de polluants, les gestes et postures, la pénibilité, ainsi qu'évidemment, les accidents. On peut leur ajouter ceux causés par la forte conflictualité qui se joue aux portes des déchèteries, pesant sur la santé des agents comme des voyageurs. Et aussi les dégâts sur l'environnement : lorsqu'il n'y a pas de levier pour investir, pas de notion de progressivité pour s'installer et se mettre aux normes, on y renonce, et les pollutions restent au maximum.

On ne peut oublier les dégâts sociaux pour une communauté qui est laissée dans l'ombre, sans cesse rappelée à l'ordre, exposée

à divers risques juridiques sans pouvoir se développer et donc souvent condamnée... Exerçant un métier sans prestige, la question de la réputation est une préoccupation partagée, là encore, par tous les acteurs de la filière. Mais là où le groupe Paprec parvient à mener une politique efficace, qui passe par exemple par l'investissement dans le mécénat sportif, ce qui lui permet de bénéficier de son prestige, de valoriser son image, le ferrailleur indépendant a évidemment moins de ressources, moins de prestige social, et cela nuit à toutes sortes d'autres de ses activités, citoyennes et sociales. Sur le plan économique, cela leur rend la tâche impossible pour accéder au foncier, à la formation, à l'investissement par le recours au prêt bancaire... De ce fait, les acteurs de ce segment ne peuvent pas investir seuls, se développer seuls, élaborer une stratégie complètement seuls : il est tout à fait clair qu'il faut une intervention à leurs côtés, à proprement parler un accompagnement.

Qui le fera ? Eux-mêmes, forcément, doivent rester maîtres de leur développement, et investir... Mais les autres acteurs doivent aussi s'interroger : quelle sera la part de l'intervention publique, et quelle sera celle de la filière qui profite de leur travail et pourrait avoir intérêt à aider à leur développement ?

III. PRINCIPAUX DÉSORDRES DE LA FILIÈRE

Ce fonctionnement général produit un certain nombre de désordres, qui sont en réalité manifestations physiques des contraintes que les ferrailleurs tentent d'organiser. Pour terminer cette première partie destinée à présenter le fonctionnement global de la filière du recyclage des métaux, nous prenons comme entrées les

problèmes, ou plutôt les désordres principaux : assurer le service de collecte, stocker, brûler, se déclarer. Dans les faits, c'est bien souvent par ces biais que la question est d'abord posée...

A. Collecter

1. Attendus

- Le service de collecte est un besoin constant, puisque la production de déchets est elle-même constante ; les particuliers ne peuvent pas faire eux-mêmes le traitement puisqu'ils n'ont pas les moyens de transport, ni les outils, ni le savoir-faire, ni enfin l'expertise liée à la reconnaissance des matériaux, particulièrement les matériaux dangereux.

En l'absence d'un service ad hoc, les épaves peuvent rester éparpillées, être sources de pollution... Beaucoup de matériel agricole a été ramassé, avec le temps mais les tracteurs et les vieilles voitures qui dorment et se répandent dans les campagnes pourraient revenir. Car le parc industriel et de véhicules se renouvelle très rapidement, au rythme du système d'amortissement comptable, qui fait que le matériel n'est pas poussé jusqu'au bout, qu'il est au contraire valorisé au capital de plus en plus rapidement³². La matière continue donc à être très importante.

- Les industriels, pour la plupart, estiment que ce segment n'est pas rentable, ils l'organisent par le système des bennes en location, mais ne peuvent pas acheter une flotte de camions pour aller chercher la matière « au premier kilomètre ». C'est une activité pour laquelle ils n'ont pas trouvé de modèle, et ce sont bien les collecteurs qui le font.

32 - Nous pensons encore aux incitations publiques à l'investissement, telles que proposées par les récentes Lois macron : <http://www.lafranceagricole.fr/actualites/gestion-et-droit/fiscalite-le-suramortissement-jusqu'en-avril2017-1,0,1045327797.html>

Dans plusieurs secteurs, on s'aperçoit que le modèle de collecte sur lequel on travaille est celui de l'apport volontaire à un point collectif, mais seulement dans une perspective de complémentarité, plutôt que de remplacement, du porte à porte³³.

- Enfin, la valeur de la matière est inconstante, c'est ce que nous avons vu avec les modalités de fixation du prix, et alors la collecte, en certaines circonstances, s'interrompt. Ou bien s'intensifie, ce qui crée d'autres désordres, apparentés au pillage³⁴.

33 - <https://www.actu-environnement.com/ae/dossiers/dechets-collecte/mode-collecte-apport-volontaire-qualite-service.php>

Dans le secteur miroir de la livraison à domicile : <http://www.commentcamarche.net/news/5849889-les-colis-d-amazon-fr-livres-dans-les-points-relais>

34 - Lorsque les prix sont trop hauts, particulièrement sur le cuivre, beaucoup d'acteurs se mettent à la récupération, et la matière devient difficile à trouver pour les ferrailleurs habituels. Pour les professionnels, la hausse des prix n'est donc pas toujours une bonne nouvelle. D'autant que peut s'ajouter à ceci des vols et donc une réputation encore plus mauvaise, et un désir plus ou moins réaliste, de la part des particuliers, de valoriser eux-mêmes leurs déchets : plutôt que d'appeler les ferrailleurs pour un service qui les débarrasse, ils les appellent pour leur vendre des matières qu'ils supposent de haute valeur...

B. Stocker

1. Rationalité du stockage

Le problème du stockage des ferrailles, matière polluante (mais pas considérée comme dangereuse³⁵) se pose de deux manières très différentes :

- le stockage est considéré comme un désordre paysager, d'autant que les terrains sur lesquels vivent et travaillent les collecteurs se trouvent souvent aux limites des villes, on les aperçoit facilement... Le mélange entre un site de production et un lieu d'habitation, de surcroît lui-même intrinsèquement très ouvert (si les habitations, constituées de caravanes, incitent à vivre plutôt dehors) heurte les représentations des riverains, représentations elles-mêmes inscrites dans les schémas d'aménagement et les PLU... Mais surtout, les habitants eux-mêmes se plaignent de cet agencement, et aimeraient que soient séparés les lieux de travail et ceux de vie³⁶... Il reste que les ferrailleurs

35 - Circulaire : http://www.ineris.fr/aida/consultation_document/10721

36 - Pour les habitants eux-mêmes, la ferraille n'est pas seulement un métier, c'est aussi une « saleté », qui abrite des rats, des maladies, des huiles polluantes. Or qu'est-ce que la saleté ? Nous en avons trouvé une définition anthropologique dans cet extrait de Mary Douglas, « de la souillure, essai sur les notions de pollution et de tabou », la découverte, poche, 2016 (1971/1967) p.55

« Quand nous aurons détaché la pathogénie et l'hygiène de nos idées sur la saleté, il ne nous restera de celle-ci que notre vieille définition : c'est quelque chose qui n'est pas à sa place. Ce point de vue est très fécond. Il suppose, d'une part, l'existence d'un ensemble de relations

souhaitent tout de même garder leurs stocks à proximité, pour des raisons de sécurité. Entre la crainte du vol et celle d'habiter un site pollué, la tension est vive.

- le stockage est économiquement rationnel, si l'on considère les contraintes générées par le fonctionnement de la filière. En effet, lors de la collecte, la charge principale est celle du carburant. Il est donc intéressant de ne pas multiplier les déplacements, encore moins ceux effectués avec des camions chargés. En conséquence, on stocke si possible entre deux tournées. Mais par ailleurs, les grossistes, qui ont la même contrainte, ne se déplacent pas pour venir prendre livraison de cargaisons incomplètes. Le rapport d'un camion de collecte à une semi-remorque de livraison est de 1 à 10 : les collecteurs doivent donc stocker le temps de réunir la quantité. Cela peut leur prendre de une à deux semaines. Les grossistes ne sont d'ailleurs pas eux-mêmes toujours organisés pour accueillir des livraisons de moindre importance, car cela mobiliserait des agents. La collecte en gros a leur préférence, et cela implique que les collecteurs stockent.

ordonnées et, d'autre part, le bouleversement de cet ordre. La saleté n'est donc jamais un phénomène unique, isolé. Là où il y a saleté, il y a système. La saleté est le sous-produit d'une organisation et d'une classification de la matière, dans la mesure où toute mise en ordre entraîne le rejet d'éléments non appropriés »

2. Peu de solutions pour l'investissement

Cette tension entre diverses exigences appelle des investissements, pour dissimuler ou fonder les installations dans le paysage, et réduire les nuisances pour les habitants. Mais les acteurs qui pourraient intervenir semblent bloqués.

L'investissement public est considéré par plusieurs acteurs comme illégitime. On invoquera essentiellement la distorsion de concurrence que cela ferait intervenir, vis-à-vis d'autres acteurs professionnels qui ont opéré eux-mêmes leurs investissements. Pourtant, cela ne semble pas en principe impossible, puisque les pouvoirs publics aménagent, pour d'autres acteurs, des facilités d'exploitation, typiquement des zones d'activité. Et l'intervention publique prend bien d'autres formes, dont tous les acteurs sont susceptibles de bénéficier - à condition d'accepter de ne pas se focaliser uniquement sur les aides perçues au démarrage. Un

chapitre précédent en a exposé quelques éléments³⁷.

Les collecteurs individuels eux-mêmes semblent avoir beaucoup de difficulté pour accéder au crédit bancaire, ainsi qu'au foncier. Or il est manifeste que la possibilité d'avoir un espace de travail (et de stockage) propre est le premier pas du développement. Faute de quoi, le stock est toujours exposé, à la merci d'une intervention du maire ou des gestionnaires des terrains loués. Sous la pression, les collecteurs ont tendance aujourd'hui à laisser leur cargaison sur les camions... Mais cela rend leur activité économique plus précaire.

37 - Voir : La sécurisation institutionnelle de la position, qui expose les bénéfices de la sécurité sociale, l'accès aux marchés publics, etc.

Du fait sans doute du statut locatif des terrains d'habitation, l'auto construction n'est pas considérée. Même en terrain propre, ce n'est pas l'habitude. Il peut s'agir pourtant d'une solution d'investissement moins coûteuse.

Enfin, il ne semble pas que la branche, aujourd'hui, intervienne en aucune manière sur ce segment, pour aider ses membres à investir et à se développer.

La norme ICPE³⁸ ne comprend pas de dimension d'« installation

38 - Nomenclature des Installations Classées pour la protection de l'Environnement

3. Une organisation collective difficile

Ajoutons enfin que le collectif ne semble pas être, sur ce point, une piste simple. L'accumulation de capital pour disposer de capacités d'investissement est limitée car leur organisation collective est rendue difficile par le fait que les relations sont très complexes, sur plusieurs scènes : voisins, collègues, famille... De ce fait, les

C. Brûler

Les brûlages de câbles destinés à dégager les fils de cuivre de leur gaine en plastique sont un des désordres le plus sensibles. Les pollutions qui se dégagent de ce procédé sont extrêmement nocives, pour l'environnement tout entier et pour les travailleurs au premier chef. Ils sont de surcroît source de conflit avec les riverains, y compris les autres voyageurs, car il est pratiqué souvent à proximité des terrains, afin de surveiller et empêcher les vols. Cette pratique est formellement interdite.

De plus, le cuivre brûlé est de plus en plus souvent refusé par les grossistes : abîmé, mal nettoyé, son prix, lorsqu'il est accepté, est inférieur au cuivre « neuf ». Mais le procédé reste simple à mettre en œuvre, et certains grossistes, parfois venus de loin, continuent à acheter à un prix trois fois supérieur aux câbles non dénudés.

Les collecteurs sont donc hésitants sur la conduite à tenir. Ils ont besoin de vendre le cuivre à son meilleur prix, mais sont sensibles

D. Se déclarer

Les dispositions qui régissent les statuts adoptés par les opérateurs, particulièrement ceux de travailleur indépendant ou de créateur d'activité font l'objet de modifications substantielles au moment même où cette étude est rédigée. Il est donc imprudent de développer ici des descriptions qui pourraient être bientôt caduques. Nous pouvons toutefois donner quelques points de vigilance :

progressive ». Le stockage de ferrailles sur une surface de moins de 1000 m² est soumis à simple déclaration. La situation ordinaire est donc, pour les plus petits collecteurs, d'un terrain de stockage simple, sans aucune installation de protection. Plus, il peut s'agir de terrains pollués de longue date par d'anciens usages, parfois dangereux pour la santé. Mais les acteurs, pour les raisons énumérées précédemment, ne se sentent pas la capacité d'agir, et balancent entre le sentiment d'une situation « catastrophique » et « l'impossibilité de financer ».

http://www.ineris.fr/aida/consultation_document/10721

problèmes qui apparaissent sur un plan ont de fortes chances de se propager sur les autres, et dans ces conditions, les délibérations et a fortiori les décisions deviennent très difficiles.

aux dangers sanitaires. De plus, l'interdiction commence à faire effet, puisque les grossistes locaux les refusent, ou du moins les déclassent. Les collecteurs se montrent donc généralement preneurs de solutions techniques qui permettraient de dénuder les câbles de façon mécanique.

Certains industriels disposent de machines plus efficaces mais aussi plus difficiles à rentabiliser. Elles sont d'un usage plus simple : il s'agit de granuleuses, que l'on peut alimenter en vrac - alors que la dénudeuse n'accepte les fils qu'un par un. Néanmoins, on peut douter de la rentabilité de ce type d'investissement, très lourd (en comptant la machine, son service et son espace) car par ailleurs, la Chine importe volontiers, et traite elle-même, ce type de matériau. La plupart des acteurs, de tous niveaux, semble donc s'orienter vers une vente des câbles au poids, sans opération de dénudeuse, très gourmande en travail ou en capital.

- La déclaration n'est pas simple, il y a de nombreux à-coups ainsi que des effets de seuil ; plusieurs catégories existent, par exemple commerçant, artisan, pluriactif, en combinaison d'activités... Cette complexité produit de nombreux aller-retour avec le statut de demandeur d'emploi... Le statut lié au temps de la création a pu trouver quelques formes adaptées via les couveuses ou les coopératives d'activités qui

proposent un contrat particulier pour héberger légalement les activités d'une personne sans existence juridique. Ce contrat (CAPE), qui existe depuis le début des années a été officialisé dans la loi Hamon sur l'ESS³⁹.

- Les voyageurs doivent trouver eux-mêmes les modalités de leur organisation collective, car :
 - (1) ils ont des relations entre eux sur de nombreux plans (affaires / famille / voisinage) : ils peuvent avoir besoin d'un accompagnement pour construire entre eux un accord.
 - (2) ils ont des modèles culturels ou sociaux peut-être différents ; ils semblent peu au fait des nombreuses

formes d'organisation possibles (coopérative, association, GIE, etc.)

- La déclaration des revenus entrainera des cotisations qui s'ajouteront au prix de leurs prestations, mais ils ne pourront pas la répercuter sur leurs clients industriels (eux-mêmes bloqués par les cours mondiaux des matières).
- Le développement des compétences liées aux fonctions d'administration et de développement n'est pas organisé, ni rémunéré ; ni dans les VHU, dont on a vu qu'il s'agissait d'une condition essentielle pour avoir le droit d'exercer (via l'accès au fichier SID SIV), ni dans la gestion des sites de ferrailage.

39 - Contrat d'appui au projet d'entreprise (Cape)
<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F11299>

E. Conclusion de la première partie

Au démarrage de cette étude, le sentiment que c'en serait fini, à terme, avec cette activité traditionnelle des voyageurs, était bien présent. Les développements de la législation et la puissance des nouveaux opérateurs publics et industriels semblaient condamner une activité considérée comme essentiellement opportuniste. Cette première partie a permis de mesurer à quel point cette perspective est incertaine : le segment de la collecte de proximité est toujours nécessaire à la filière, tandis que la menace vient plutôt du fait que les conditions de l'exercice sont plus difficiles.

Pourtant, des ferrailleurs s'installent et se développent. En deuxième partie, suivant les fils tissés dans la première, nous donnons la parole à deux entrepreneurs. Nous les entendons raconter leur installation, entre mécanisation et investissements, inflation réglementaire et développement de compétences, mais aussi désir de bien travailler et de réussir.



A person in a white t-shirt is seen from behind, working in a scrap metal yard. In the foreground, the back of a white forklift is visible. The background is filled with piles of scrap metal and debris. The entire image has a reddish-orange tint.

CHAPITRE 2. S'INSTALLER POUR BIEN TRAVAILLER

Cette deuxième partie va à la rencontre de deux exploitants situés dans le schéma qui vient d'être présenté, au niveau intermédiaire appelé « ferrailleur ». Ils agrègent les matières récupérées par les collecteurs, effectuent un tri supplémentaire et les préparent pour l'échelon suivant, le traitement par les grossistes. Ici, la relation commerciale est essentielle, tant en aval dans le rapport à une myriade d'opérateurs de toutes tailles et de tous types, qu'en amont avec des grossistes pour qui il faut commencer à intégrer sérieusement la problématique du transport.

Il s'agit d'entreprises qui suivent le modèle classique du développement. C'est lui que l'on a en tête lorsqu'on parle d'installation : emplois salariés, emprunts bancaires, constitution d'un capital... Nous avons rencontré et suivi ces opérateurs à des moments propices à faire le récit de leur installation : la société de ferrailage est contrainte de déménager de son site historique et en a profité pour rationaliser l'ensemble de son organisation ; le centre VHU, quant à lui, est prêt à récolter les fruits de sa mise aux normes, à l'heure où l'ensemble des opérations liées à l'immatriculation des véhicules passe de l'administration préfectorale aux opérateurs de la filière.

De théories en manuels et autres vademecum de l'installation, il existe une très importante littérature pour dire ce qu'est l'installation et la création d'entreprise. Mais ici, nous avons préféré laisser la place à une parole directe. Nous avons organisé un dialogue entre ces personnes, en utilisant exclusivement des extraits d'entretiens, afin de montrer ce qu'il faut déployer de compétences et de capitaux pour organiser ce segment, et pour donner à entendre la façon dont cette longue période est vécue...

Note au lecteur

La partie qui suit organise un dialogue entre des acteurs de la filière. L'auteur a utilisé des extraits d'entretiens mais en a fait lui-même le montage : les entretiens ont été réalisés séparément.

Certains acteurs ne sont pas présents dans ce montage, alors même qu'ils sont cités par les locuteurs : le lecteur veillera à ne pas oublier ce fait important avant de suivre de trop près le point de vue des personnes qui s'expriment, qui plus est dans un contexte particulier, celui de l'entretien sociologique.

Les extraits qui suivent sont issus d'enregistrements réalisés avec :

- un couple de gérants d'une entreprise de récupération et de commerce de métaux
- un couple de gérants d'une entreprise de récupération de véhicules hors d'usage, et de commerce de pièces détachées ;
- un commercial chargé du négoce des métaux pour un grossiste ;
- un ancien élu du Conseil régional, qui a eu l'occasion d'intervenir pour débloquer une situation particulière auprès du centre VHU ; se trouvant lui-même dans le commerce des pièces détachées automobiles, il connaît bien les ferrailleurs et les voyageurs ;
- un acteur associatif venant en appui d'un groupe de collecteurs organisés en GIE⁴⁰, se trouvant donc à un point de communication entre la filière et son environnement social et politique.

Nous avons préféré masquer les noms des personnes pour plusieurs raisons :

- leurs propos ayant été « remontés » dans le cadre de l'écriture de ce chapitre, ils ne peuvent plus en être désignés seuls auteurs ;
- leurs fonctions sont ici plus importantes que leurs identités personnelles.

40 - Groupement d'Intérêt Economique : « Le G.I.E. est le regroupement d'entreprises préexistantes dont le but est de «faciliter ou de développer l'activité économique de ses membres, d'améliorer ou d'accroître les résultats de cette activité ; [ce but] n'est pas de réaliser des bénéfices pour lui-même» (alinéa 2 de l'article L. 251-1 du Code de commerce).

Le G.I.E. pourrait donc être qualifié d'intermédiaire entre la société et l'association ».

<http://www.creeruneentreprise.fr/juridique/gie.htm>

Index du chapitre 2

I- Vers l'installation

Où l'on suit les débuts de deux carrières – de la pluriactivité à la combinaison d'activités – bennes, apport volontaire, collecte : concurrences pour la récupération de la matière – enjeux financiers de la mécanisation du tri – pouvoir stocker – une position précaire dans le commerce international – choisir une spécialité

II- La déclaration

A- La décision : lorsque la contrainte rencontre l'ambition

La pression réglementaire - « travailler propre » : des valeurs partagées pour la santé, l'environnement, le civisme - le pari de la réussite économique

B- L'absence d'accompagnement : self made women et interventions politiques

Sommés de se développer mais pas accompagnés, les entrepreneurs mobilisent leurs ressources - deux exemples

d'interventions politiques décisives - incertitudes internationales, invisibilité du segment, confusion des représentations concernant les voyageurs : un crédit particulièrement difficile à obtenir

III- L'exploitation

Nous avons vu la situation en début de carrière, lorsque la décision n'est pas encore claire de l'orientation à prendre. Puis, ce qu'il faut affronter lorsqu'on décide de changer de statut. La complexité a semblé grande. Voyons donc maintenant dans le détail la façon dont on déploie et organise l'activité. On pourrait se contenter de regarder les décrets VHU et ICPE. Mais il nous paraît plus intéressant ici de suivre les acteurs dans les raisonnements et les stratégies techniques qu'ils déploient.

Le mouvement essentiel est en effet de passer d'une activité traditionnelle à une activité « aux normes ». Ceci ne se fait pas par décret, ni du jour au lendemain. Il faut piloter un développement. C'est ce que nous allons suivre.

I. VERS L'INSTALLATION

SOMMAIRE

- A- Où l'on suit les débuts de deux carrières
- B- De la pluriactivité à la combinaison d'activités
- C- Bennes, apport volontaire, collecte : concurrences pour la récupération de la matière
- D- Enjeux financiers de la mécanisation du tri
- E- Pouvoir stocker
- F- Une position précaire dans le commerce international
- G- Choisir une spécialité



On n'avait pas

A. Où l'on suit les débuts de deux carrières

Ferrailleur

Au début, je faisais des chaudières, de l'espace vert, de la maçonnerie, je faisais quatre métiers en même temps. Certains jours je faisais de l'espace vert et deux heures après, une chaudière, le lendemain j'étais en train de faire un mur... C'était vraiment tout et n'importe quoi. Quand on regarde comme ça, en arrière : il ne faut faire qu'un truc. Tu ne peux pas tout faire, de l'espace vert, de la ferraille, un mur... Tu ne peux pas. A moins d'avoir une équipe pour faire ça.

Commercial chez un grossiste

En 2009, l'entreprise a déposé le bilan ; plusieurs personnes s'étaient portées acquéreurs auprès du tribunal, pour reprendre l'activité, un groupe a été retenu et a démarré le 1er novembre 2009. Moi, j'étais déjà dans l'entreprise, j'ai attaqué à vingt ans et ça va faire dix-huit ans que j'y suis. Mais je ne m'occupais pas du commerce, à l'époque, j'étais sur le chantier ferraille : je m'occupais du personnel, et je faisais beaucoup d'administratif. Je ne faisais qu'un petit peu de commerce - tout ce qui était l'apport de détail.

Ferrailleur

Après je me suis fait embaucher pour la tempête de '99, j'étais salarié, déclaré chez un patron, pour du bûcheronnage, de l'espace vert et de la maçonnerie. On faisait de tout. J'y suis resté trois ans. J'ai aussi fait du pavage et de la serrurerie. Et puis je faisais la cueillette, les saisons, avec mes parents. Et puis je me suis mis avec ma femme et on s'est débrouillé tout seul.

Commercial chez un grossiste

Le préfet avait bloqué le fonctionnement d'un autre site de l'entreprise pendant presque un an et demi à cause de conflits de voisinage. Par ailleurs, de gros investissements avaient été faits, et puis la crise de 2008 n'a pas aidé... Tous les cours se sont effondrés et ça a fini de mettre tout le monde en difficulté. Mai 2009 : dépôt de bilan.

B. De la pluriactivité à la combinaison d'activités

Ferrailleur

Mon beau-père voulait arrêter de travailler, alors j'ai pris la relève dans les chaudières, j'ai repris la clientèle. Je me suis installé et je faisais ça et un peu de métaux : quelques plombiers, des artisans que je trouvais sur les chantiers, que je faisais venir... On ne faisait que du chantier. J'étais à mon compte, en sous traitance pour tout ce qui était « plomberie », auprès de plusieurs entreprises. On ne faisait pas de particuliers. Je ne faisais que de

la dépose de radiateurs, chaudières, cuivres à fioul ou fours de boulangers... Dans les collèges, les entreprises, chez Michelin... Je rentrais partout.

Commercial chez un grossiste

Aujourd'hui, sur la région, on est les seuls à avoir un broyeur. L'avantage est de pouvoir travailler avec toutes les casses en local, quand la concurrence doit emmener la marchandise assez

loin, et ne se trouve donc pas placée en prix d'achat. Le broyeur vous fournit un produit fini qui est prêt à enfourner, il ne reste plus de déchet, que de la ferraille, un produit fini. Vous n'avez plus qu'à charger dans un camion et à livrer.

Ferrailleur

Une chaudière, c'est physique. C'est dur. Il y a la suie, le noir... Et puis il y a quand même des trucs à respecter dans la chaufferie. On n'enlève pas tout... J'ai appris avec mon beau-père un peu au début et puis après, sur le tas. De toute façon, on en apprend tous les jours.

D'abord à bien travailler. Les entreprises appellent si elles savent qu'on est sérieux. Etre sérieux, c'est être à l'heure, savoir ce qu'on fait, savoir bien travailler, travailler propre. Et puis on avait le camion grue, on était équipé.

Gérante, commerce de ferrailles et métaux

Et après, c'est le bouche à oreille



*Extrait de « Hold-up sur pellicule », 1993, Le Lombard
Scénario : Thierry Culliford - Dessin : Pascal Garray - Couleurs : Nine*

Ferrailleur

Mais on n'avancé pas. On était payé à l'heure, déclaré et à notre compte mais payé à l'heure. Et on payait les matières, quand on les prenait, par une estimation approximative à l'œil, et on les revendait.



Tout dépend de ce qu'ils trouvent

C. Bennes, apport volontaire, collecte : concurrences pour la récupération de la matière

Commercial chez un grossiste

Aujourd'hui, je suis commercial achats. J'achète aux casseurs, aux ferrailleurs, aux entreprises, aux collectivités, aux particuliers. Je démarché, je suis tout le temps en train de chercher de nouvelles entreprises susceptibles de travailler avec nous. Et beaucoup de gens nous appellent, beaucoup d'entreprises, parfois par connaissance, ils nous appellent pour savoir où on en est, comment on travaille, quels sont les tarifs d'achat. On a beaucoup de clients. Et des grosses entreprises. Démolition de bâtiment, ferrailles diverses, machines industrielles. Aller chercher la ferraille nous-mêmes, on le fait tout le temps.

Gérante Centre VHU et commerce de pièces détachées

C'est le chineur moderne, il va avec un semi grue chez ceux qui ont déjà chiné !

Commercial chez un grossiste

On essaie de trouver la ferraille partout où elle peut être. C'est du boulot.

Commerce de pièces détachées automobiles, ancien élu Régional

Les déchèteries enlèvent une bonne partie. Les collecteurs ont râlé lors de l'établissement des déchèteries, et quand la benne ferraille n'a plus été accessible. Parce qu'avant, il y avait des bennes à

droite à gauche pour les enlèvements des encombrants, et ils les faisaient toutes, dès qu'elles arrivaient et régulièrement. Que ce soit les petits ferrailleurs ou des plus gros, ils allaient chercher ce qu'il y avait en ferraille dedans. Après, ça n'a plus été possible : ça fait partie des déchets qui se vendent.

Commercial chez un grossiste

On passe des contrats avec les déchèteries, qui fonctionnent par appel d'offre. Et sur cette base, le Sictom nous livre de la matière. Le but pour la déchèterie est de vendre ce qui peut être valorisable, donc elle n'a aucun intérêt à laisser des gens récupérer la marchandise.

Ne travaillant pas que sur la ferraille, on est amenés à travailler avec beaucoup d'entreprises et de collectivités différentes, par la location de bennes et de l'enlèvement. On nous amène toute la collecte et on trie, mécaniquement et manuellement, ce qui peut être recyclé, plastiques, bouteilles... Nous avons une grosse activité de prestation, par location de bennes.

Ferrailleur

Les ferrailleurs emmènent 1T, 800kg tous les deux ou trois jours. Mais il faut qu'ils tournent pour faire 1T par jour ! Ils ne la font pas : il faut compter deux ou trois jours. Ça dépend s'ils trouvent

un chantier, ou s'ils font de la petite ramasse, à prendre 100kg là, 200kg plus loin... Mais ils peuvent aussi arriver et trouver 2 ou 3T comme ça, d'un coup ! Tout dépend de ce qu'ils trouvent.

Commercial chez un grossiste

Ils vont chercher la matière au pied du chantier, et ça arrange bien les professionnels, les artisans, d'avoir un circuit parallèle

qui propose ce service. Parce que louer une benne, ça coûte cher ! Et puis sur un chantier, si tu as un atelier, tu peux mettre une benne, mais sur un petit chantier, ça ne vaut pas le coup, la location coûte trop cher. Alors que là, c'est gratuit. Un coup de téléphone, le mec vient et c'est fini !

D. Enjeux financiers de la mécanisation du tri

Associatif, appui à un GIE de ferrailleurs

Avec un camion benne, on gagne une heure de déchargement. On pose la mini benne, le même genre que ce dont dispose par exemple Veolia, on ressort son camion et on fait sa journée ailleurs, on revient le soir pour remonter sa benne. Mais c'est un investissement. Et ils ne vont pas investir de l'argent s'ils n'ont pas de visibilité.

Commercial chez un grossiste

On travaille avec des gens qui n'ont rien du tout, parfois un chalumeau pour couper un petit peu. Certains ont des cisailles, éventuellement mobiles, qui sont susceptibles de préparer un peu. Alors ils peuvent vendre à différentes personnes. Mais beaucoup de gens travaillent avec nous en local parce qu'ils n'ont pas le matériel pour préparer la matière.

Ferrailleur

On n'avait rien non plus : je faisais tout à la maison. Je triais le maximum... On faisait le tri sur le chantier mais je n'emmenais

pas trois tonnes chez moi - un petit peu de cuivre, un petit peu de laiton. Je stockais chez moi et quand j'avais une caisse, j'allais livrer. Je vendais au plus offrant. Parfois, je montais avec un plein camion jusqu'à St Etienne, quand ça payait bien. Sinon on se débrouillait pour vendre par là.

Commercial chez un grossiste

L'avantage d'avoir une cisaille, c'est de préparer la matière pour pouvoir éventuellement la vendre en direct dans les usines, dans les fonderies. Mais pour faire ce genre d'investissement, il faut avoir un certain volume pour l'amortir. Ou alors de bons apports de ferraille pour rembourser plus rapidement. Pourtant, ça peut être intéressant de travailler la matière, nous l'achetons plus chère dès l'instant où on va pouvoir faire du négoce, c'est-à-dire acheter une matière prête à fondre : on l'achète chez quelqu'un, on envoie un camion, qui l'emmène ensuite directement jusqu'en usine, sans passer par un stock chez nous.



Quand l'activité baisse, on a la ferraille sur les bras

E. Pouvoir stocker

Ferrailleur

Sans autorisation, on a droit à 100m² et un bac à batteries. C'est tout. C'est-à-dire deux bennes de 6m... Avec 100 m², je ne fais rien. La zone sur laquelle on travaille aujourd'hui fait 300 M² et on fait partir tous les jours pour être tranquille, ne pas être débordés. Et bien sûr, sur les aires d'accueil, tu ne peux pas leur donner 100 M² chacun. S'il y a dix familles, ça fait 1000 M²...

Commercial chez un grossiste

Les casseurs peuvent stocker mais pas indéfiniment, donc même si les cours sont bas, on arrive quand même à obtenir la matière. On en trouve auprès des casseurs, des ferrailleurs, des

entreprises et des particuliers... Ça ne baisse jamais au point de ne plus en avoir assez pour travailler.

Depuis un peu plus d'un an, il y a de l'activité, les prix sont restés assez stables. Le prix vient des fondeurs et pour nous, le but est de garder toujours les mêmes marges. Si le fondeur nous baisse de 20, on fera pareil à l'achat. Mais plus on baisse les prix, plus la ferraille est dure à trouver : les gens stockent, la concurrence entre en jeu. Et lorsque les prix sont trop bas, les petits ferrailleurs retournent faire plâtrier peintre, ou rempailleurs... Par exemple jusqu'au mois de mai ou juin 2016, personne ne courait la ferraille.

Ferrailleur

A 100€ ou à 200€, nous on a toujours la même marge. Que ce soit des métaux, du cuivre, du zinc...

Gérante, commerce de ferrailles et métaux

Il y a un an à peu près que les prix ont baissé : on avait la ferraille

à 60 € la tonne. Quand c'est bas, ça ne vaut pas le coup de sortir le camion, ça coûte plus cher de frais, c'est ce qu'ils disent. Quand les prix baissent, on a moins de monde. Et puis quand ça remonte, on a beaucoup de monde qui vient.

F. Une position précaire dans le commerce international

Gérante Centre VHU et commerce de pièces détachées

Ça dépend des autres pays, de plein de choses, mais quand l'activité baisse, on a la ferraille sur les bras. On récupérait de la voiture parce qu'on était obligé mais on la revendait à perte. Le problème est que tous ceux qui disaient l'année dernière qu'ils ne faisaient plus de ferraille, aujourd'hui reconstituent des camions, et ça devient compliqué parce qu'il y a trop de récupérateurs

d'épaves, trop de concurrence déloyale. Quand c'est quelqu'un qui a un agrément qui récupère une voiture, ça ne me gêne pas mais quand c'est quelqu'un qui va chercher une voiture et qui la revend comme ça, pas dépolluée ni rien, qui la revend tout bénéf'... Et personne ne vient leur taper sur les doigts, même s'ils la dépolluent dans un chemin parce que personne ne sait où ils sont, personne ne va venir les chercher.

G. Choisir une spécialité

Ferrailleur

Et après quand on est arrivés dans cette commune, on a trouvé le local là-bas, et on s'est dit : « on ne fait que les métaux ». Je faisais les métaux et mes chaudières. Et après j'ai posé la question à ceux

qui venaient: « si j'achète une bascule, est-ce que tu viendrais livrer de la ferraille ? » Ils m'ont dit oui, un, deux, trois et c'est parti !

II. LA DÉCLARATION

SOMMAIRE

A- La décision : lorsque la contrainte rencontre l'ambition

1- La pression réglementaire

2- Valeurs

3- La réussite

B- L'absence d'accompagnement : self made women et interventions politiques

1- Ressources

2- Interventions politiques

3- Un crédit difficile à obtenir

A. La décision : lorsque la contrainte rencontre l'ambition

1. La pression réglementaire

« travailler propre » : des valeurs partagées pour la santé, l'environnement, le civisme, le pari de la réussite économique

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

La DREAL⁴¹ est passée. Je n'étais pas là. Mon mari était en train de dépolluer des voitures derrière. Ils ne savaient pas qui faisait des voitures dans le lotissement, donc ils sont passés à chaque maison, ils ont dit : « voilà, un cahier des charges vous avait été distribué, il va falloir le mettre à jour pour 2006 : obligation de faire un dossier d'agrément ».

Ferrailleur

Ce n'est pas compliqué : ils ne nous ont pas laissé le choix. Soit on arrêta de bosser, soit on faisait ça. On était illégalement sur le terrain.

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Les voyageurs n'y connaissent rien. Mais moi qui calcule un peu plus, mon mari m'a dit : « tu prendras rendez-vous à la DREAL, tu verras ce qu'ils ont dit là-bas parce que je ne comprends pas ce qu'ils veulent ». Et quand j'y suis allée, ils m'ont expliqué que si on voulait continuer à faire les épaves, il fallait demander un numéro d'agrément.

41 - DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement



On voulait vraiment que ça marche

Ferrailleur

Sur le coup, on a réfléchi, on a relu la lettre dix fois, on ne comprenait pas. On se disait : « c'est bizarre ! ». On ne savait pas qu'on n'était pas aux normes. Quand on était arrivé sur le terrain, on nous avait dit qu'il fallait le signaler à la Préfecture, mais on ne savait pas que c'était à nous de faire la demande. On était en location et on pensait que le propriétaire avait déclaré qu'on était sur le terrain. Mais il ne l'avait pas fait, et d'ailleurs,

ce n'était pas à lui de le faire. Je savais qu'il fallait un agrément pour le VHU mais jamais je n'aurais pensé qu'il fallait passer par la préfecture pour être déclaré en ferrailles. Cela faisait sept ans qu'on était en bas, et du jour au lendemain, la DRIRE⁴² nous a dit : « vous stoppez tout ». On avait quatre mois pour tout arrêter.

42 - DRIRE : Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement. Les DRIRE ont été réorganisées entre 2009 et 2010. Leurs missions ont été reprises par les DREAL et les DIRECCTE.

Associatif, appui à un GIE de ferrailleurs

Non seulement ils n'ont pas les moyens d'investir mais surtout, avant de monter le projet, ils n'en font pas de sens. C'est-à-dire qu'ils travaillent, ils ont déjà du matériel, au moins un camion, une base de travail et un réseau commercial. Pour eux, c'est suffisant, sauf que nous, on arrive avec une complexité qui leur montre que ce n'est pas suffisant et qu'il va falloir passer à un autre stade. Et pour passer à un autre stade, il faut qu'ils y fassent du sens, qu'ils se rendent compte eux-mêmes des points de blocage qu'ils ont.

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

On n'avait rien. Quand on a monté ça, j'avais 400 € de découvert.

Ferrailleur

On avait peur aussi, des charges, des paiements... ça fait vingt ans qu'on fait ça, mais on a toujours eu peur de déclarer... Regardez ce qu'il y a maintenant autour de nous, le budget que ça représente... Il y en a pour des sous, ça fait peur de se dire « on y

2. Valeurs

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

On voulait vraiment que ça marche. Vous êtes fiers quand vous créez quelque chose qui marche, qui est aux normes, qui est dans les règles... Et puis on l'a voulu parce qu'au départ, beaucoup ont dit : « les voyageurs, ils ne pourront jamais l'avoir » et quand on a entendu les grosses entreprises parler comme ça, on s'est dit qu'on allait leur montrer que des voyageurs étaient autant capables que des non voyageurs de monter cette affaire.

va, on n'y va pas » ! On y est allés parce que ça fait dix ans qu'on est installés, mais tu m'aurais dit au début « on y va ! », j'aurais dit non, je ne l'aurais jamais fait. Là-bas, on était en location : si ça ne marchait pas, on arrêtais... Mais ici, on paie le loyer, c'est chez nous, et on ne peut pas dire « on part demain » : si on décide d'arrêter, le banquier va nous dire qu'on n'a plus rien ! Le risque est là, maintenant.

Gérante, commerce de ferrailles et métaux

Il voulait se mettre à son compte il y a longtemps déjà, il voulait monter une Sarl, et moi j'avais toujours peur...

Ferrailleur

Un copain me disait tout le temps « mets-toi en Sarl, tu y arriveras », et pendant dix ans je disais non, je disais oui... Et je ne l'aurais jamais fait. Et puis on s'est lancés.

Gérante, commerce de ferrailles et métaux

D'autres continuent sur des terrains vagues, mais ils resteront dans leurs petits trucs de ferrailleur juste pour eux. C'est nous qui avons voulu faire ça, aussi, qui avons décidé de nous lancer.



On voulait travailler dans les normes

Commerce de pièces détachées automobiles, ancien élu Régional

Donc en 2006 il y a une nouvelle norme - l'agrément VHU. Avant, ils faisaient comme les autres : ils ramassaient et vendaient au plus offrant ... Ils vendaient à des grossistes. Sans aucune norme pour la dépollution. C'est récent. Jusqu'en 2005, c'est comme ça qu'on faisait. Mais en fait, il y avait déjà les séparateurs, le portail, le hangar spécifique à l'examen VHU, la dalle de béton sur la gauche. Ça avait déjà l'air d'une entreprise.

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

On voulait travailler dans les normes. On était déjà installés, on le faisait déjà depuis des années. Cette Loi n'a pas que du mauvais, elle protège vraiment l'environnement. Je l'ai vu, quand on a fait refaire et creuser des parties où c'était exploité avant : quand on vous dit que c'est pollué, oui c'est pollué ! On allait sur des casses

où les batteries, les moteurs, les récipients d'huile passaient dans les rivières... Ça nettoyait comme ça.

Ferrailleur, centre VHU

L'huile n'est pas un si gros polluant. Elle ne rentre qu'à quelques centimètres sous la terre. Mais le liquide de refroidissement peut descendre à douze mètres. C'est pour ça qu'il faut dépolluer : le liquide des freins, le moteur boîte et le liquide de refroidissement... Le reste de la voiture n'est pas un gros polluant.

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Nous avons fait des formations, donc on se rend compte. Le liquide qui va polluer le plus, c'est le liquide de refroidissement, ça pollue la terre pendant deux mille ans !

Ferrailleur, centre VHU

Si vous passez voir des garagistes pour prendre la ferraille, il y a toujours une dizaine de parechocs, cinq ou six parebrises et ils disent : « si vous prenez la ferraille, vous prenez ça aussi ! ». Les déchèteries n'en veulent pas, parce que ce n'est pas recyclable. Alors on charge la ferraille, on met ça par-dessus, on va dans les chemins, et on s'en débarrasse. Et ce sont les communes qui ramassent. Mais les communes n'ont pas droit à la déchèterie

et pour le moment, il n'y a pas de filière pour les pare-brise. Alors comme parfois c'est moi qui ramasse la ferraille dans la commune, j'enlève ça aussi, je le mets avec les voitures, et ça passe dans le broyeur...



Il y a l'espoir qu'au bout d'un moment, ça paie

3. La réussite

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées
Personne ne joue le jeu, les garages préfèrent aller se foutre dans la merde pour 50€... Quand les cours ne valent rien, quand la ferraille vaut 40€, on ne peut pas se permettre d'acheter pour 50€ les voitures dans les garages⁴³. Ça me coûte pour 20 000 € de polluants par an, il faut payer les gars pour le faire, le gasoil pour aller chercher les voitures, il faut que je paie mon RSI, mes papiers... Si j'achète la voiture 50 € au moment où elle se vend 40 la tonne, c'est à perte. C'est une sacrée problématique ! Alors les garagistes les donnent aux voyageurs sans papiers... Normalement chaque garage doit déclarer un démolisseur, eh bien faites le tour, demandez-leur... !

Au départ, on croyait vraiment que ça allait s'arrêter, que les autres ne pourraient plus faire les voitures. On était une dizaine d'opérateurs : c'était une sacré part de marché ! Je ne dis pas que ça n'a pas marché : on a une maison - on ne pensait jamais

en avoir une - mon mari a un beau camion, son outil de travail, qui vaut 150 000 €.

Il y a l'espoir qu'au bout d'un moment, ça paie. On s'était dit ça. Et ça a payé : quand j'ai commencé, on n'avait pas l'agrément, on faisait 350 voitures par an, et ma première demande est sur 300 voitures à l'année. L'année dernière, j'ai fait 1700 voitures. Et puis on ne se voyait pas faire autre chose ! Mon mari jamais n'aurait fait autre chose.

Associatif, appui à un GIE de ferrailleurs

Depuis qu'on a monté le truc, il y en a deux déjà qui ont changé leur camion, parce que le leur était obsolète, trop vieux, et qu'eux-mêmes ont pris conscience qu'il serait plus simple de passer par exemple d'un camion plateau à un camion benne. Ce sont des investissements. Et ce n'est pas la collectivité qui va payer, mais pour qu'ils le fassent, il faut qu'ils se rendent compte que c'est dans leur intérêt. Et ils ne vont pas investir de l'argent s'ils n'ont pas de visibilité. Et pour ça, il faut du temps. On peut faire de l'accompagnement. S'ils nous le demandent.

43 - Les garages ne peuvent pas stocker les VHU, ils les revendent pour le prix de la matière aux collecteurs, normalement agréés « centre VHU », qui assurera l'enlèvement et la dépollution, puis revendra les pièces et fera livrer la ferraille au grossiste.

B. L'absence d'accompagnement : self made women et interventions politiques

Sommés de se développer mais pas accompagnés, les entrepreneurs mobilisent leurs ressources - deux exemples d'interventions politiques décisives - incertitudes internationales,

invisibilité du segment, confusion des représentations concernant les voyageurs : un crédit particulièrement difficile à obtenir



C'était là qu'il fallait nous aider...

1. Ressources

Gérante, commerce de ferrailles et métaux

On n'a pas eu d'aide. On n'a pas demandé. On n'a rien demandé du tout et démarré de zéro.

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

J'ai été écouter, demander ce qu'il fallait faire, et au fur et à mesure qu'on faisait les travaux, j'allais à la DREAL demander si ça allait ; et si ça n'allait pas, on refaisait, j'ai fait refaire dix fois des choses à mon mari.

Gérante, commerce de ferrailles et métaux

On s'est débrouillé tout seul. La DREAL, on ne l'a rencontrée qu'une fois, quand elle est venue contrôler. Elle est venue avec deux gendarmes. Ensuite, il y a eu simplement des échanges de lettres, parce qu'on a voulu aller la voir mais qu'elle n'a jamais voulu. Mais vu qu'on a fait les démarches pour construire les bâtiments et s'installer ici, elle nous a laissés tranquilles : elle m'a contactée pour savoir quand on allait démarrer notre activité ici mais elle ne nous a jamais embêtés pendant deux ans.

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

La demande d'agrément, je l'ai faite moi-même. J'ai passé trois mois et demi sur internet, pour voir à quoi allait ressembler un dossier d'agrément. J'ai tout monté moi-même sur un ordinateur portable dans une caravane. Il n'y avait pas de chauffage, je n'avais pas encore ma maison. Mon premier dossier d'agrément ce sont des feuilles d'ordinateur, imprimées, que j'ai été faire relier.

Gérante, commerce de ferrailles et métaux

Je n'avais jamais touché un ordinateur avant. Quand j'ai commencé, j'ai eu peur. J'ai appris toute seule. Ça a été dur au début, on fait des erreurs. Je n'ai aucun diplôme. J'ai appris sur le tas. Au niveau papiers, c'est moi qui fais tout.

Commerce de pièces détachées automobiles, ancien élu Régional

Sans elle, rien n'était possible. Ça les aurait gonflés ! Ils étaient encore dans leur petite caravane, dans leur petite baraque à côté des parents, car seule était construite en dur la maison des parents, la deuxième génération, ceux qui ont aujourd'hui dans les soixante-dix ans. Elle avait beaucoup de volonté, et ils voulaient s'en sortir. C'est à ce moment-là qu'ils font des demandes, et que moi je suis bien placé pour les aider.

Ferrailleur

Ah moi dans le bureau, je n'irai pas ! Honnêtement, tu me dis d'aller au bureau, je n'irais pas !

Gérante, commerce de ferrailles et métaux

J'ai fait appel à un informaticien, et c'est lui qui m'a appris, petit à petit, il me faisait voir comment il fallait faire. Il avait mis un petit programme sur l'ordinateur, et quand j'avais besoin de lui, il prenait la main à distance. On est au téléphone, et on s'explique. Et après j'ai pris ma comptable et elle m'expliquait. J'ai fait trois jours de stage pour le nouveau logiciel. Le premier que j'ai eu c'était EBP, un logiciel à 150 €, classique, que tout le monde peut avoir et installer chez lui. Ma comptable me disait : « il faut faire ci et ça », et après on a pris un nouveau logiciel, complet, dans lequel on a toutes les matières, les entrées, les sorties... Dans la filière, tout le monde utilise ce logiciel, qui demande quatre jours de formation, pour éditer les factures, faire les déclarations fiscales, et même le VHU...

Ferrailleur

J'ai fait les Caces⁴⁴ pour les véhicules. Ça fait vingt ans que je conduis les pelles. Déjà avant, dans les espaces verts, je conduisais les pelles comme ça, sans Caces. On avait une 26T, une grosse, et puis des petites pelles normales : je sais conduire tous les engins ou presque. Je n'ai rien, je n'ai aucun diplôme. J'ai arrêté l'école à 14 ans. Je sais juste lire et écrire. De toute façon il n'y a aucune formation, ni à l'école, ni professionnelle. On ne peut même pas prendre d'apprenti. Il n'y a pas d'apprentissage pour ce métier.

Commerce de pièces détachées automobiles, ancien élu Régional

Ils y allaient, c'est des bosseurs fous. C'est comme ça qu'ils ont progressé, ils bossaient énormément. Plus tard, ce qui les a fait décoller, c'est les primes à la casse. Après 2010, les « jupettes », les « balladurettes », il y a eu plusieurs vagues de primes à la casse. Là, ils ont récupéré des centaines d'autos. Ils se sont associés avec ses deux cousins, et c'est des gars sérieux : quand ils bossent, ils bossent ! Ils ne savaient même plus où mettre les voitures, qu'ils allaient chercher à plein tombereaux, sur un semi. Ils pouvaient mettre huit autos par semi, et ça n'arrivait pas tous les jours mais presque. Il faut voir le boulot qu'ils ont fait, et puis bien rangé, bien structuré ! Ils ont énormément progressé, en 35 ans...

44 - CACES : certificat d'aptitude à la conduite en sécurité



Il faudrait un portage qui dise que sur tel secteur, la ferraille, c'est eux

2. Interventions politiques

Associatif, appui à un GIE de ferrailleurs

Ils ont beaucoup de capacités et quelques lacunes, on peut être là pour les combler mais dans un esprit « business », pas dans un esprit social. Notre travail est de leur faire prendre conscience qu'ils pourraient, par exemple, se tourner vers des marchés auxquels ils n'ont pas accès aujourd'hui.

Mais il faudrait aussi un portage qui dise que sur tel secteur, la ferraille, c'est eux. Cela a été fait il y a quelques années sur les DEEE⁴⁵, qui sont maintenant une filière organisée, avec le soutien d'un fléchage politique qui a établi qu'en ce qui concerne les DEEE, on travaille avec ce réseau-là, qui lui-même fait du social... Pourquoi on n'inventerait pas la même chose sur la ferraille ?

Ferrailleur

... Et du coup on a cherché un autre terrain. On a demandé un peu partout, on avait trouvé des terrains sur la zone et on nous a tout refusé. Refusé par les promoteurs qui vendaient les terrains et par les mairies. On nous a dit que c'était trop risqué pour les autres entreprises, qu'il y a aurait trop de va-et-vient avec les camions, qu'on allait apporter des ennuis dans la zone, aux autres entreprises...

Mais le maire de la commune dont on devait partir m'a signalé une parcelle à vendre, dans une commune voisine. Je suis donc monté directement en mairie, j'ai vu le maire d'ici : premier contact nickel. Je lui ai dit : « je suis ferrailleur », il m'a dit « aucun souci ! ». Après ce n'est pas lui qui donne l'autorisation, c'est la préfecture, mais lui m'a dit au premier abord : « je vois ce que c'est qu'un ferrailleur, il n'y a aucun souci ». Au contraire même, il était content. On a contacté le propriétaire, qui nous l'a vendu.

Commerce de pièces détachées automobiles, ancien élu Régional

J'ai surtout eu une intervention, qui a été un tournant, lorsque je suis allé voir le Président du Conseil départemental.

45 - DEEE : déchets « la collecte peut se faire de différentes manières : apport volontaire en déchèterie (...) ou auprès du distributeur (...) appel aux acteurs de l'économie sociale et solidaire en charge du réemploi » p.263

En 2006, j'étais assistant au groupe des Verts, et je vois passer plein de dossiers que je potasse, dont l'un qui me parle d'une fameuse « usine de démontage des voitures à l'envers ». C'était marqué comme ça. C'était un grand centre où tout aurait été aux normes, où on ne sait quel opérateur aurait démonté les véhicules. Ça aurait pris tout leur boulot. Je connaissais bien leur topo pour avoir longuement travaillé avec eux, avoir eu besoin de leurs services, leur avoir acheté énormément d'épaves ou de pièces.

J'ai fait venir le président du Conseil général sur le site de dépollution, pour lui montrer l'importance d'aider des ferrailleurs du voyage à se mettre aux normes. Et j'ai essayé de sensibiliser d'autres bureaux politiques. Les petits ferrailleurs... on était en terre complètement inconnue ! Mais j'étais là, je les ai sensibilisés à la question, ça a bougé et on a obtenu un rendez-vous avec le Conseiller Général en charge des dossiers d'agrément départementaux pour le ramassage des véhicules hors d'usage. Depuis les années '80, il y avait des programmes réguliers d'enlèvement des épaves, des campagnes par secteur. Financées par des primes allouées par le Conseil général, versées à des opérateurs pour le faire.

Il leur a accordé. Il les a rajoutés sur la liste. Donc ils ont eu du travail, un secteur, et ils ont pu marquer sur leur carte de visite : « ramassage d'épaves ». Ils faisaient partie des entreprises comme les autres industriels. Le fait qu'ils aient l'agrément départemental pour le ramassage des épaves, ça les a crédités d'une responsabilité. Je pense que ça a joué.

Associatif, appui à un GIE de ferrailleurs

C'est un accompagnement dans le temps, pour ce qui consiste à passer d'une activité traditionnelle à une activité qui demande de coller à toutes les normes. On va régler les problèmes les uns après les autres ; ensuite, on travaillera sur d'autres sites : tous les voyageurs savent ce qui se passe ici, et veulent développer. On va maintenant pouvoir arriver avec un cadre : on pourra dire qu'il y a des choses sur lesquelles on ne peut pas transiger, et d'autres sur lesquelles on va vous laisser un peu de temps.



3. Un crédit difficile à obtenir

Commerce de pièces détachées automobiles, ancien élu Régional

Quand je les ai connus il y a longtemps, la ferraille faisait le yoyo constamment, il fallait attendre qu'il y ait une grosse demande de la Chine ou de l'Italie pour que les cours remontent. Et rebaissent inévitablement. C'est pour ça qu'ils ont beaucoup travaillé avec des expédients : pendant ces périodes la ferraille ne payait pas, donc ils faisaient autre chose, ils venaient travailler pour moi, ou rachetaient tout ce qui était Peugeot et inondaient le marché maghrébin et africain avec des pièces de Peugeot.

Et puis il y avait eu un incident avec l'Adie. Je savais qu'ils avaient droit à un prêt d'honneur à 5000 €, mais on leur a dit « comme vous êtes des voyageurs, vous n'avez droit qu'à 1000 ». Elle n'avait pas compris que c'était une entreprise qui avait pignon sur rue depuis longtemps, elle pensait que des voyageurs ne présentaient pas assez de garanties. Ça a bougé quand le Président du Conseil général et le directeur de l'Adie ont vu l'entreprise, qui était déjà, en ce qui concerne le ramassage d'épaves, très conséquente ! Ils ont vu le chantier d'investissement VHU, tous les travaux qu'ils avaient déjà faits.



Pont bascule pour la pesée des camions

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Personne ne reconnaît travailler avec les voyageurs. Pourtant mon oncle fait rouler tous les jours des voitures, tous les jours que dieu fait ! Alors apparemment, des gens comme nous, on n'est pas

Ferrailleur

On a démarré en 2007 : maintenant qu'on a tout - enfin je ne veux pas dire qu'on a tout mais on travaille - quand on a besoin de quelque chose, on n'a qu'à appeler ; alors qu'avant, quand c'était là qu'il fallait nous aider, c'était dur... On a été à la banque pour faire le prêt, mais au début, il ne voulait rien nous donner... Le banquier, c'est à nous de le motiver, parce qu'on avait rien à amener, à part quelques métaux qu'on a pu justifier, ou les chaudières... Quand même, vu que c'était déclaré, il a pu voir un peu ce qui rentrait dans les comptes.

On leur a dit qu'on ferait 10T par semaine pour payer le pont⁴⁶. On a pris un crédit sur trois ans. Plus tard, on a fait un emprunt pour les pelles. Petit à petit après ça s'enchaînait. On est resté dix ans dans une banque et là, on a changé pour le prêt du bâtiment. On avait un meilleur taux dans l'autre banque. Alors être sûr, on n'est jamais sûr, mais là on a fait un prêt : on est partis pour vingt ans !

⁴⁶ - Le pont : la bascule, qui permet de peser les chargements et les camions. En réalité, ces 10T sont une quantité qui part maintenant presque chaque jour.



*Un des quatre capteurs de la balance
Photo antoine Quereuil / AGSGV63*

considérés comme des voyageurs, je ne sais pas pourquoi, « ni bons voyageurs, ni bons paysans »...

III. L'EXPLOITATION

SOMMAIRE

- A- Le service au client
 - 1- Le commerce comme relation de confiance
 - 2- Rendre un bon service : pratique, avec de bons prix
 - 3- Conseiller
- B- Financer les investissements
 - 1- Travail
 - 2- Capitalisation
 - 3- Interventions publiques
- C- Le capital
 - 1- Equiper le terrain écologie – sécurité
 - 2- La dépollution
 - 3- La démolition administrative
 - 4- La destruction mécanique
 - 5- Recycler
 - 6- Réemployer

Nous avons vu la situation en début de carrière, lorsque la décision n'est pas encore claire de l'orientation à prendre. Puis, ce qu'il faut affronter lorsqu'on décide de changer de statut. La complexité a semblé grande. Voyons donc maintenant dans le détail la façon dont on déploie et organise l'activité. On pourrait se contenter de regarder les décrets VHU et ICPE. Mais il nous paraît plus intéressant ici de suivre les acteurs dans les

raisonnements et les stratégies techniques qu'ils déploient. Le mouvement essentiel est en effet de passer d'une activité traditionnelle à une activité « aux normes ». Ceci ne se fait pas par décret, ni du jour au lendemain. Il faut piloter un développement. C'est ce que nous allons suivre.

A. Le service au client

1. Le commerce comme relation de confiance

Ferrailleur

Ici quand ils viennent peser, ils voient leur poids ; dans certaines entreprises, ils ne le voient pas. Et puis j'en ai quelques-uns qui viennent là, ils ne savent même pas lire les chiffres sur la bascule ! On est obligés de leur lire. On pourrait bien faire ce qu'on veut : leur dire qu'un 5 est un 6 ou un 4, ils ne feraient pas la différence... Mais bon, nous ce n'est pas notre rôle, on est dans le commerce, on ne peut pas dire au gars, s'il a trente kilos, qu'il en a vingt.

Je pense qu'au début, les gens étaient un peu méfiants, ils avaient la crainte qu'on les vole, que la bascule soit mal réglée. Souvent, ils pesaient tout avant de venir : pour tester, regarder... C'est normal : quand je vais livrer, je fais pareil.

Gérante, commerce de ferrailles et métaux

La bascule est contrôlée tous les ans. C'est obligatoire. Il ne faut pas que la bascule triche.

Ferrailleur

Maintenant, on connaît du monde, et les gens qui viennent nous connaissent, ou bien ont un copain qui leur a dit « va là-bas, c'est bien ». On n'a que des bons retours, et jamais de refus de client.

Gérante, commerce de ferrailles et métaux

On s'est fait la clientèle comme ça, on n'a pas fait de pub, c'est du bouche à oreille... Et ils trouvent qu'on est mieux ici maintenant, que c'est mieux pour venir.

Ferrailleur

C'est plus propre, et aussi ce sont beaucoup des gens des

alentours de Clermont, ou même de plus loin dans le pays, donc c'est plus simple pour eux aussi. On serait en ville, on travaillerait plus, on aurait plus d'artisans en fin de journée. Mais ils n'ont pas le temps de sortir si loin, avec une tonne de ferraille et le camion du chantier, donc ils se rapatrient sur la ville. Et il y a d'autres ferrailleurs.



Au moment de vendre, vous regardez les meilleurs prix, ou ceux avec qui vous aimez travailler

2. Rendre un bon service : pratique, avec de bons prix

Commercial chez un grossiste

Au moment de vendre, vous regardez qui va avoir le meilleur prix pour la matière que vous avez - et si vous avez des produits un peu particuliers, ce n'est pas tout le monde qui vous achète. Vous regardez les meilleurs prix, ou ceux avec qui vous aimez travailler...

Ferrailleur

En tarifs, on est à peu près comme les autres. Il y a certains trucs qu'on paie mieux sans doute. Ce qui compte, c'est la confiance pour travailler. Et l'accueil, peut-être. Nous, dès qu'ils arrivent, on

les fait. Au moins c'est fait, on discute cinq minutes si on peut discuter, sinon j'aime mieux les faire au moins on est tranquilles. Sinon c'est long quand tu arrives, l'attente...

Quand on a démarré, le temps de mettre en route, j'ai embauché un collègue, seulement le matin au début, pour faire les parties lourdes. Après deux ou trois ans, on l'a pris pour la journée, parce qu'une journée un peu chargée, quand tu es tout seul, quand il y a trop de monde, c'est impossible. Tu peux le faire, mais tu ne vas pas tenir longtemps. Courir à droite et à gauche, surveiller...

3. Conseiller

Commercial chez un grossiste

Nombre de gens viennent chez nous avec toutes sortes de problèmes, par exemple sur les certificats de non gage...

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Les gages, ça peut être les crédits non payés, ou bien des amendes, ou un huissier, ou bien encore un grêlé ou un accident pour lesquels vous n'avez pas fait les réparations, un véhicule qu'on vous a volé, que vous avez retrouvé mais dont on a oublié de faire lever la mention...

Commercial chez un grossiste

Souvent, ce sont des amendes : les gens ont déménagé, n'ont pas fait suivre leur courrier... Alors on annonce au client qu'il doit des amendes énormes. S'il ne veut pas payer, il garde le véhicule, qui ne sera jamais détruit... Il y a plein de cas possibles, et il va y avoir pas mal de problèmes. Neuf fois sur dix, les gens tombent des nues : ils n'ont aucune idée de la raison pour laquelle le véhicule est gagé. Et on ne doit surtout pas le détruire, parce que dans ce cas, vous êtes le dernier propriétaire et c'est à vous de payer ! Le fichier est tel que de toute façon, on ne peut pas passer.

Jusque-là, on disait aux clients d'aller à la sous-préfecture, pour régler le problème et qu'on puisse prendre le véhicule et le détruire.

Ils se déplaçaient et avaient quelqu'un en face d'eux. Aujourd'hui qu'il n'y a plus personne aux guichets, comment voulez-vous régler le problème? Comment va-t-on pouvoir le débrouiller par mail interposé ?

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

On a bien une ligne pour les professionnels mais elle ne fonctionne pas. Alors débloquer ce genre d'affaire, il y en a pour des heures. Et le problème est que si on n'y arrive pas, on se fait un ennemi de plus, parce que les clients repartent et considèrent que c'est nous qui n'avons pas pu leur faire leur papier, c'est très délicat ! On n'a pas la bonne position : si on n'aide pas les voyageurs, on n'est pas des bons voyageurs, et si on ne fait pas comme l'Etat nous dit de faire, on n'est pas dans le bon chemin. Donc : «ni bon voyageur, ni bon paysan», comme on dirait chez nous. On ne fait partie d'aucun des mondes, on reste au milieu.

B. Les investissements

1. Travail

Au-delà du travail, les deux sources de la capitalisation sont de passer contrat avec de grands groupes, ou bien de solliciter une intervention publique...

Pour les VHU, celle-ci a pris la forme d'une intervention législative qui promettait d'organiser un numerus clausus mais le processus réglementaire est inachevé et les opérateurs restent fragiles.

Commerce de pièces détachées automobiles, ancien élu Régional

Ils étaient connus dans les campagnes pour aller chercher les épaves, les vieilles ferrailles agricoles. Dans les campagnes, les gens leur font confiance. Ils ont leur tournée. Ce sont des ramasseurs. Ils passent par tous les petits chemins, les abords des fermes, et puis sur les coins du village, et lorsqu'ils voient

une voiture qui traîne, ils vont demander. Ils achètent, ils font leurs prix, C'est comme ça qu'ils procédaient, avant. Maintenant, peut-être que dans les garages ça ne se passe pas comme ça. Et puis ils suivent le mouvement, pour les voitures, c'est-à-dire que si la ferraille ne vaut rien, ils n'achètent pas.

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Ça pourrait bien marcher, on s'en était sortis. On se bat. Mais d'un autre côté, la DREAL nous demande tellement de travaux qu'on n'y arrive plus.

Ferrailleur

Les travaux, ça ne finira jamais !



**La profession regarde le secteur de la récupération et valorisation des VHU
comme un enjeu stratégique croissant - Ademe, 2013**

2. Capitalisation

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

C'est l'horreur parce qu'on n'a personne derrière au moment où il faut investir... Certains se sont fait racheter par des gros groupes. Ils leur ont mis à disposition la dépollution. Et puis, ils sont couverts : d'abord, ils ont un service juridique ; et puis, ils promettent à l'administration d'acheter un nouveau site, et ils traînent, ils traînent, ils arrivent à négocier... Pour eux, si les travaux ne sont pas faits tout de suite, ce n'est pas gênant : « Vous voulez nous fermer ? Vous vous débrouillerez avec nos salariés ! ». Moi, je n'ai pas de salarié, alors je n'ai pas de possibilité de pression de ce genre.

Nous, on n'a pas voulu être rachetés. Ceux qui ont accepté ont des drapeaux qui ne sont pas à eux. Ce n'est plus leur blason. Mon mari a hérité de son père et à ceux qui ont voulu nous racheter, on a dit de ramasser leur drapeau.

Au moment des primes à la casse, il fallait que ça aille vite. Mais ça ne valait pas le coup tant que ça parce qu'il fallait acheter les épaves à trois grands groupes essentiellement: l'Indra, Derichebourg, et Caréco⁴⁷. Si vous signez un contrat-cadre avec

un de ces groupes, ils vous attribuent des garages - par exemple

d'une ou plusieurs entités mandatées par ses soins, un réseau de centres VHU agréés (...) ayant l'obligation d'accepter tout véhicule hors d'usage remis par un détenteur».

Suite à cette obligation, les constructeurs ont développé plusieurs modèles de réseaux, dont certains se montrent largement dominants : La valorisabilité des véhicules est bien l'enjeu final pour les constructeurs automobiles. Si l'aspect réglementaire concernant l'homologation des voitures mises sur le marché est primordial dans cette mobilisation, la profession n'hésite pas à aller au-delà de la réglementation et regarde le secteur de la récupération et valorisation des VHU comme un enjeu stratégique croissant. (...) L'intérêt des constructeurs pour la filiale VHU est aussi clairement souligné par l'investissement de Renault dans une joint-venture à part égale avec SITA dans l'entreprise INDRA dans le courant de l'année 2008. (...) En prenant le contrôle de cette société et en s'associant dans le même temps avec SITA, Renault démontre son intérêt stratégique pour la fin de vie des véhicules, la recherche d'une recyclabilité croissante et l'intégration croissante de matières recyclées dans les voitures ».

Source : ADEME Observatoire de la filière véhicules hors d'usage - rapport annuel - Septembre 2013 PP. 57-58 <http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/vehicules-hors-usage-rapport-annuel-observatoire-donnees-2012-2013.pdf>

Pour un exemple de contrat cadre, dit « de concession » : <http://pro.largus.fr/actualites/vhu-indra-deploie-son-contrat-de-concession-1393368.html>

47 - Extrait du rapport 2013 de l'Ademe : « Il convient de rappeler ici le contexte réglementaire applicable aux constructeurs automobiles, conformément à l'article R. 543-156-1 du code de l'environnement : «chaque producteur est tenu de mettre, directement ou au travers

toutes les voitures qui partent de chez Renault - et en échange, vous n'avez pas le droit d'en refuser. Donc c'est trop dangereux. Vous êtes obligés d'acheter les épaves, et vous ne gagnez rien dessus, car les experts ne veulent pas les mettre en valeur zéro : ça s'achète à la cote. Mais ça se vend en lot. On récupérait beaucoup de voitures mais comme on n'avait pas de place, on n'avait pas le temps de les traiter comme il fallait, et tout partait sur les tas de tôle. Le problème avec ce système, c'est que les groupes les ont vendues à un moment où la tôle était retombée à 40 €/T. Ils ont facturé les épaves à un moment où elles étaient le plus cher, alors que la tôle ne valait plus rien. Ça a été une belle saloperie.

Ferrailleur, centre VHU

Pour les petits, une solution c'est de faire une grande place avec une cuve à hydrocarbures au milieu

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Ce n'est pas normal que l'Etat leur paie ça. Vis-à-vis de vous, entreprise, quand vous voyez les investissements que ça représente pour être aux normes et qu'à côté, c'est la collectivité qui va payer... il y a de quoi grincer des dents !

Ferrailleur, centre VHU

Oui mais il vaut mieux qu'ils fassent ça plutôt que sur le parking du Géant casino. Au moins, ça évite d'en mettre partout !



Le texte de loi n'avait jamais été reporté sur le papier alors qu'elle est en place depuis 2006

3. Interventions publiques

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Là, c'est l'écolo qui parle. Mais il s'agit de rentrer dans le droit commun. Quand on parlait de mettre des bennes ferraille sur les places, on soutenait, mais je ne veux pas cautionner le mélange avec les vhu. Pourtant, au départ, l'idée était de faire sur les places des sites de dépollution de véhicules mais quand on voit ce que ça coûte, c'est irréalisable : nous en sommes, en dix ans, à 5 ou 600 000 € d'investissement... Donc on ne peut rien signer qui dise « oui, faites-leur » ! Nous, on ne nous a pas aidés, on n'a pas eu 1€ d'aide.

Commercial chez un grossiste

Les fonctionnaires sont mal perçus dans la mesure où les gens qui essaient de faire les choses comme il faut, on leur demande toujours plus, on trouve toujours quelque chose qui ne va pas et on leur donne l'impression de leur mettre toujours des bâtons dans les roues, quand on voit qu'à côté, il se fait tout et n'importe quoi. Le problème est que tout le monde doit être mis à la même enseigne.

Beaucoup de gens ont fait des investissements et des travaux, et depuis qu'ils ont entamé ces démarches d'être encore plus carrés, plus d'aplomb, ils n'ont que la DREAL sur le dos. C'est dommage parce qu'ils ont la bonne démarche, il n'y a plus qu'à les encourager, mais on a l'impression de leur mettre encore plus de contraintes et de les enfoncer un peu plus.

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Pour les petits [sans agrément], ça va être terrible ; pour les moyens comme nous, ça va être très bon. Quant aux grossistes, ça n'est pas bon pour eux non plus : ils n'auront plus le monopole puisqu'ils ne pourront plus dire au petit voyageur « tu m'en stockes quatre ou cinq,

Pour nous, une non-conformité, c'est une catastrophe, on vit dans la peur, quand on arrive sur le site, et qu'on voit que quelqu'un a oublié de ranger une batterie, on se dit « s'ils étaient passés, on serait morts ». Moi j'ai planté une visite pour un bac qui était cassé. Un jour j'ai dit aux agents : « allez voir ailleurs, parce que c'est pénible, c'est lassant », et on m'a répondu « mais vous, on sait où vous êtes, les autres on ne sait pas ! ».

C'est pour ça que c'est dur, parce que nous, nous avons besoin de cette matière première. Or les gens qui ramassent les voitures une par une alors qu'ils ne sont pas agréés, pour nous qui sommes partis de rien et qui ne sommes pas gros, ça enlève une part de marché énorme. Mais ce formulaire peut nous en ramener.

Ils viennent de nous changer les papiers cette année : on passe aux nouveaux certificats. Avant, ils avaient séparé la « cession de véhicule d'occasion » et la « destruction ». Maintenant ils ne font qu'un certificat et ça ne sera pas plus mal. Parce que ceux qui récupéraient les véhicules « pour destruction » sans les papiers ne pourront plus : ici, il faut indiquer son numéro d'agrément obligatoirement. Les gens, s'ils savent que c'est de la destruction, vont demander où est l'agrément.

Le texte de loi n'avait jamais été reporté sur le papier, c'est la première fois que je le vois, alors qu'elle est en place depuis 2006. Maintenant, le propriétaire doit indiquer que le véhicule est « cédé pour destruction à un professionnel agréé pour le traitement des vhu ».

je viens te les chercher la semaine prochaine ». Les grossistes ne se déplacent pas pour un seul véhicule, ils se déplacent chez les voyageurs pour quatre ou cinq véhicules... Et le petit ne peut pas récupérer de vhu s'il n'est pas agréé.

C. Le capital

Equiper un terrain d'exploitation pour la protection de l'environnement et celle des stocks - les investissements nécessaires aux opérations de dépollution - la démolition administrative, véritable compétence clé du système - recyclage, réemploi : la destruction mécanique

1. Equiper le terrain (écologie - sécurité - investissements)

Commerce de pièces détachées automobiles, ancien élu Régional

Il faut qu'ils présentent une dalle bétonnée, des locaux, avec des cuves à double fond pour séparer l'huile de l'eau dans les moteurs gras, un instrument pour aspirer la climatisation, un bac à batteries spécialement conçu pour retenir un éventuel épanchement d'acide, et ainsi de suite. C'est une somme d'aménagements techniques qu'il faut faire. C'est ça, un agrément VHU. Et après, un gars qui vient de Paris, pour mettre des petites croix, dire que c'est bon et les ponctionner de 800 €.

Associatif, appui à un GIE de ferrailleurs

Un des freins qu'on a aujourd'hui au niveau économique, c'est de penser les lieux de travail. Et il ne faut pas tout mélanger. Or on a surestimé les investissements nécessaires sur les terrains, car beaucoup ne concernent pas la ferraille, dont l'essentiel est constitué de métaux stables, non dangereux. Si on bascule sur le dangereux, on bascule sur d'autres normes, qui vont demander des investissements très importants. Dans le dangereux, on a les DEEE - puisqu'il y a une phase de dépollution et de récupération - et puis il y a le démantèlement des véhicules, générateur de pollutions. Alors soit on viabilise un terrain pour toutes les pratiques en même temps, et ça va être un investissement important, soit on y va progressivement pour, dans un premier temps, viabiliser un espace de travail officiel sur le ferreux non dangereux. Au moins, passons ce cap-là ! Ça va nous permettre de passer des accords officiels avec des groupes, et de disposer d'un lieu pour le démantèlement, propre, officiel, cadré.

Commercial chez un grossiste

Nuisances sonores, poussières, analyse des sols : pour s'installer aujourd'hui, ça devient compliqué. Aujourd'hui, ils en sont plutôt à fermer des sites, malheureusement. C'est compliqué surtout sur les sites où il n'y a rien, mais les gens qui ont une base d'installations avec des dalles et des séparateurs d'hydrocarbures, on leur donne tout de même l'autorisation, du moins pour les ferrailleurs. Pour les voitures, ça ne sera pas donné comme ça, à mon avis...

Associatif, appui à un GIE de ferrailleurs

Ça ne va pas empêcher les problématiques de véhicules mais à partir du moment où on parvient à travailler cette question-là, on pourra s'en saisir pour faire bouger les autres, en se donnant un objectif à deux ou trois ans... Mais si on met toutes les contraintes d'abord, personne ne va bouger ! Les politiques vont trouver que c'est trop cher, les voyageurs vont dire « laisse tomber, on reste comme ça »... On a eu beaucoup ça, au début : « c'est trop compliqué, ce que tu nous demandes, tous ces papiers, tous ces contrôles... ». Beaucoup ont dit « on va revenir à nos façons d'avant, parce qu'au moins, on n'était pas embêtés, et on récupérait les DEEE en plus, tandis que maintenant on ne les touche plus... ».

Mais l'intérêt pour eux est celui de la tranquillité publique. Ce sont des relations apaisées, une reconnaissance professionnelle. Ce sont les enjeux des voyageurs, parce qu'en terme de flux, on leur en a fait perdre ! Avant, on ne trouvait aucune batterie en déchèterie, et le flux de DEEE a été multiplié par quatre : la collectivité perd peut être un peu d'argent sur la ferraille, en gagne beaucoup sur les DEEE, en gagne beaucoup en terme de processus écologique, puisque les DEEE sont retraités à 95% correctement... Alors qu'auparavant ils étaient dépouillés. Alors oui, il y a un coût mais... il faudrait l'évaluer !

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Lors des premières réunions autour de cette étude, il avait été dit que ça allait coûter cinq ou six cent mille euros pour sécuriser les déchèteries du puy de dôme : pour ce prix-là, faites des places et enlevez-les du voisinage des déchèteries !

Commercial chez un grossiste

Le but pour la déchèterie est de vendre ce qui peut être valorisable, donc la déchèterie en elle-même n'a aucun intérêt à laisser des gens récupérer la marchandise, mais pourtant c'est la réalité. Pour la tranquillité.

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Une voiture, si c'est une bonne voiture, peut me ramener jusqu'à mille euros en pièces ! Mais si je la laisse sur un site ouvert, la

famille va venir, se servir, et moi j'aurai acheté la voiture 400 € et au final je n'aurai plus rien. C'est comme ça que je me suis cassée la gueule. Alors ici, on est bien parce que les gens nous foutent la paix. On est surveillé - jour et nuit, puisque qu'on a une grande entreprise à côté. Ici, personne ne rentre. On ne voit pas la famille toute la journée. Et on ne voit rien depuis l'extérieur.

Associatif, appui à un GIE de ferrailleurs

Il ne suffit pas de dire aux gens qu'ils n'ont pas le droit de stocker. C'est souvent une erreur faite sur les dossiers « habitat », qui vont être pensés en termes de sédentarisation, mais ce n'est pas

2. Dépolluer - la démolition des véhicules

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

1- Liquides de refroidissement et gaz

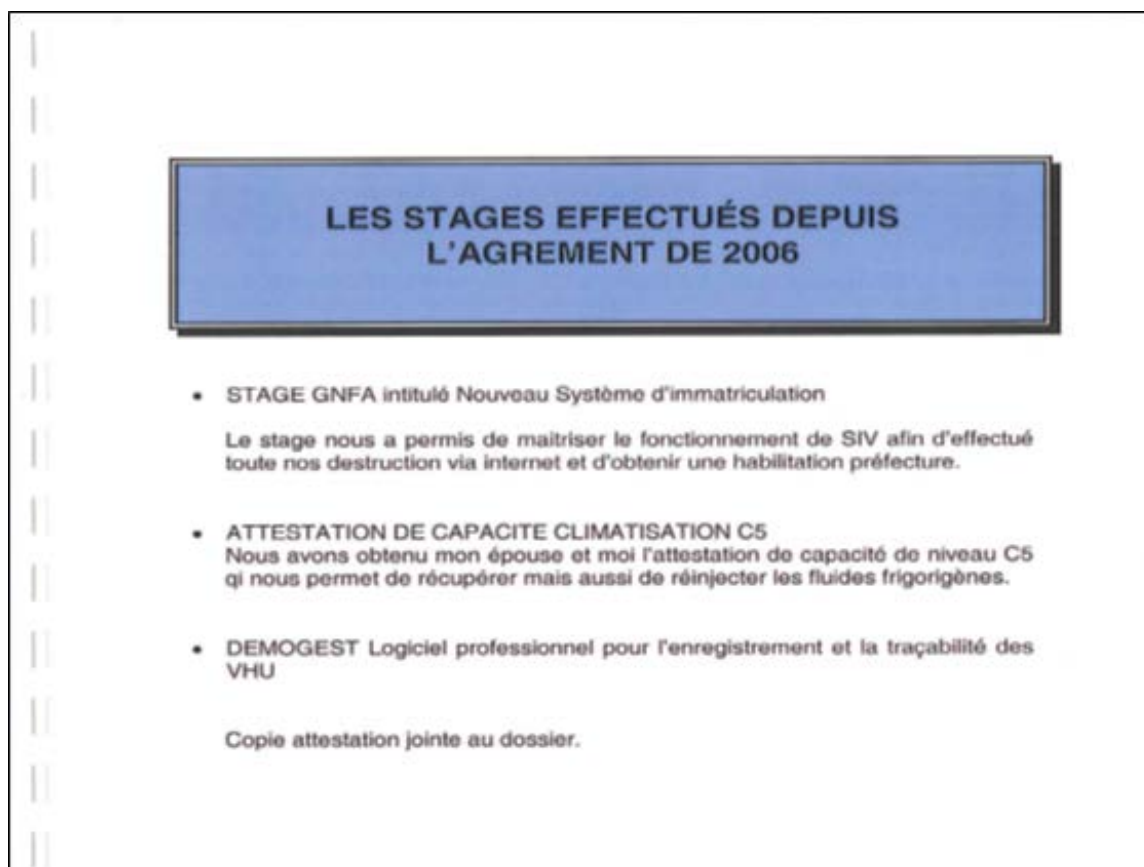
Les normes sont définies tous les ans. Tous les ans on en rajoute une couche. Il faut les outils de dépollution, les travaux adéquats pour le stockage... Il faut obligatoirement faire des stages, pour lesquels on nous délivre une attestation. Par exemple, pour le gaz, il faut passer une attestation de capacité personnelle puis demander un agrément pour la société. L'attestation de capacité appartient à une personne propre, à vie, par contre l'agrément doit être renouvelé tous les cinq ans ; et à chaque fois c'est payant, ça coûte 3000 €. Si on arrête de prendre l'agrément « clim' » ; on ne peut plus avoir l'agrément VHU...

parce que tu demandes ou que tu donnes les moyens aux gens de s'arrêter de travailler qu'ils vont le faire ; les gens ne vont pas arrêter de travailler. Tu ne peux pas faire avancer un truc et en faire reculer un autre.

Notre action montre aux voyageurs qu'à plusieurs, ils peuvent avoir une meilleure force de frappe, mais aussi aux élus qu'on pourrait aller plus loin en termes de développement à condition de formaliser le lieu de travail. Il faut un terrain de travail officiel. Et là on en revient aux besoins d'investissement.

La destruction des liquides de refroidissement est obligatoire et payante, environ 1000 € la tonne. Vous devez fournir à l'Etat tous les ans vos factures, attestant que vous les avez faits détruire.

Attestations de stages et de formations - extrait de dossier d'agrément

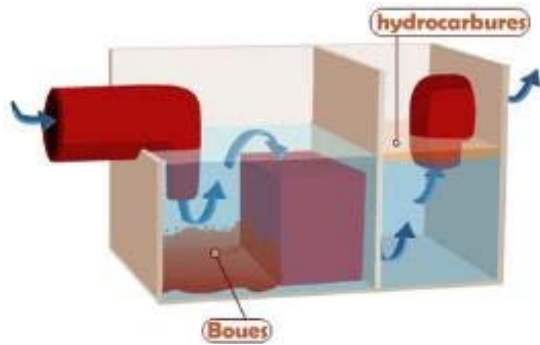


Attestations de stages et de formations - extrait de dossier d'agrément

2- Huiles

Pour la récupération des huiles, notre prestataire est devenu payant, 160€ par pompage. Le débouillage a lieu une fois par an, 1000 € par cuve à hydrocarbure. J'en ai trois, chaque fois qu'ils viennent, c'est un billet de trois mille euros⁴⁸. L'analyse de

48 - Un bac débouilleur-déshuileur sert à collecter les rejets qui



Bac débouilleur- déshuileur : schéma de fonctionnement

l'eau de sortie est obligatoire deux fois par an, 200€ à chaque analyse.

contiennent des hydrocarbures, ainsi que d'autres produits et souillures provenant d'un atelier. Il dépollue ces effluents avant de renvoyer l'eau clarifiée dans le réseau des égouts. Ce type d'installation est également appelé "séparateur à hydrocarbures". http://www.ecomet.fr/A36_bac_debouilleur_deshuileur.html?2



Regard d'un bac débouilleur-déshuileur

3- Batteries

Les batteries sont dans des bacs, fournies par le grossiste. Les BSDI⁴⁹ sont obligatoires. Il faut aller voir sur le site la fiche d'identification de ces polluants, la FSD⁵⁰. C'est obligatoire, j'ai raté ma visite annuelle à cause de ça.

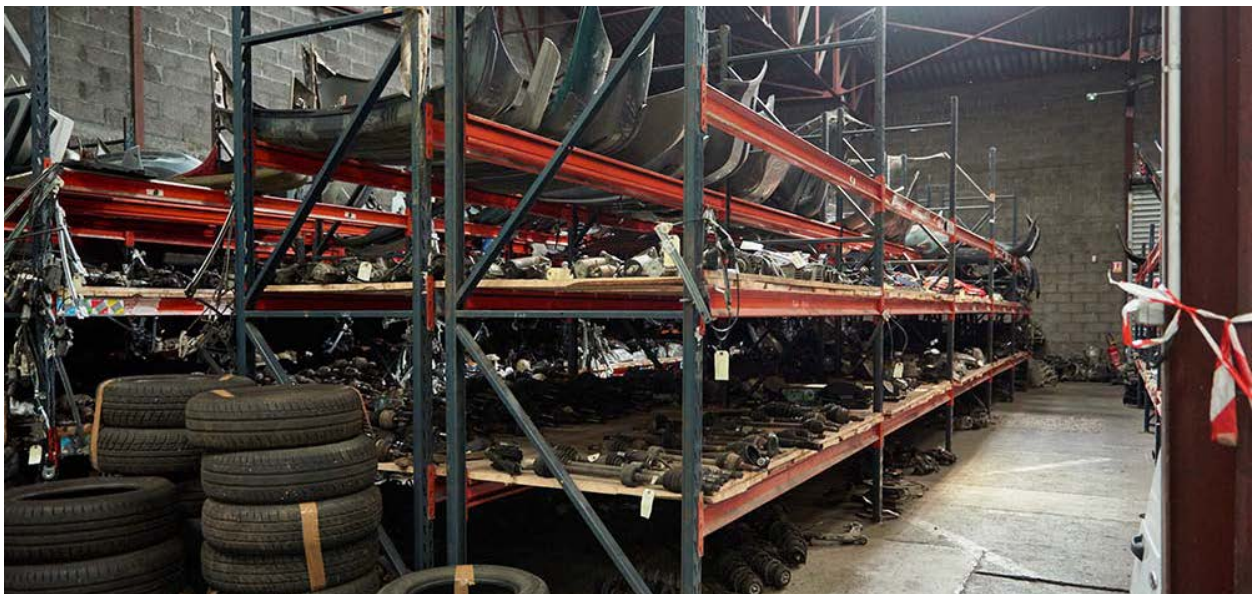
49 - Bordereau de suivi de déchets industriels : https://www.dictionnaire-environnement.com/bordereau_de_suivi_des_dechets_industriels_bsdi_ID244.html

50 - Fiche de données de sécurité, outil pour communiquer des informations sur une substance chimique ou un mélange le long de la chaîne d'approvisionnement <http://www.uic.fr/content/download/21054/272925/file/Reach-Responsabilites-obligations-fiche-donnees-securite-etendues.pdf>

4-Parebrises, parechocs et mobilier

On commence à être obligé de démonter les intérieurs. Même s'il n'y a pas de filière pour les sièges, ni pour les parebrises. Or on ne peut pas vous obliger à faire quelque chose si on ne sait pas où ça va partir. Ils ne savent pas comment traiter le verre des pare brises, donc ils ont retiré l'obligation.

Alors on les travaille à la demande : si les gens en veulent, ils viennent, et s'ils cassent ils ne paient pas, s'ils ne cassent pas ils récupèrent, on leur vend 10 euros. C'est symbolique mais ça nous en fait partir, ça nous gagne du temps, ça repart dans le circuit, ça nous évite de payer pour le retraitement. Autrement il va partir au tas de tôle quand même...



Rayonnages d'un magasin de pièces détachées

5- Pneus et jantes

Commercial chez un grossiste

Quand vous achetez un pneu vous payez une écotaxe dessus, censée payer pour le recyclage de ce pneu. Mais quand vous voulez vous en débarrasser, personne n'en veut, les déchetteries n'en veulent pas... On les retrouve dans les rues, dans les chemins...

Ferrailleur, centre VHU

Que ce soit l'un ou l'autre qui le récupère, à la fin, ça finit au broyeur... Concernant le pneu, les grossistes ne prennent pas les pneus avec les jantes, alors les gens repartent avec et amènent ça chez moi. Ils prennent le meilleur et laissent le reste. Normalement ils doivent pourtant tout récupérer.

On n'a plus le droit de laisser les pneus sur les épaves, nous avons donc une déjanteuse. Elle nous a coûté plus de huit mille euros. Elle déjante un pneu en 14 secondes. C'est dangereux. Et puis il y a des réglages, selon la taille de la roue... Il faut aussi la force électrique, c'est du 180, c'est un gros moteur. Mais la jante, c'est du premier choix !

Lorsque notre machine est en panne, on peut les amener à un gars qui fait ça sur une place : on lui amène les pneus il les démonte à la main. Il garde les jantes, ramène les pneus à la déchèterie.

On stocke les pneus dans des bennes fermées, une mesure obligatoire pour éviter la prolifération des moustiques.



Déjanteuse

6- Sécurité incendie

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Maintenant ils ajoutent à l'agrément des stages « incendie », « secouriste ». Le gros problème, ça va être l'eau : il faut avoir des bassins qui récupèrent l'eau d'arrosage de deux heures d'incendie.

7- Radioactivité

Commercial chez un grossiste

Au niveau des pollutions c'est très, très lourd, et même si on n'y est pas encore, bientôt les récupérateurs agréés seront les seuls à pouvoir travailler. Vous avez obligation maintenant que tous les ponts bascule soient équipés de détecteurs de radioactivité, j'ai des contacts avec des gens qui n'étaient pas équipés, et lors de la dernière visite de le DREAL, c'est imposé ! Au niveau des normes, c'est de plus en plus compliqué. Et parfois des choses qui ne sont pas très logiques.

8- flotte de véhicules

Commerce de pièces détachées automobiles, ancien élu Régional

Avec les camions, les SG2⁵¹, il n'y avait pas forcément les sous pour des camions neufs, et des camions costauds il n'y en a pas eu 36000, ils chargeaient deux ou trois voitures, et il y a toujours eu des procès avec la maréchaussée pour des surcharges parce que quand on met deux véhicules sur un camion costaud, déjà lourds, il y a la fameuse loi des 3,5T, et c'est pour ça qu'ensuite, quelques-uns ont eu des poids lourds.

51 - https://fr.wikipedia.org/wiki/Renault_Super_Go%C3%A9lette



Camion « plateau » Super goélette



Il faut se tenir au courant

9- Formations / investissements en compétences

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Il faut se tenir au courant, faire des stages, des formations. La climatisation par exemple, c'est un gros problème : un nouveau gaz est sorti il y a un an. On ne le verra pas en casse avant vingt

ans, mais on est censés avoir déjà la nouvelle machine. Comme on ne peut pas mélanger les deux gaz, l'ancien et le nouveau, il faut avoir les deux machines à la fois. La nouvelle vaut 6000 €. Il faut donc qu'on achète une nouvelle machine qui ne servira pas avant quinze ou vingt ans, mais qu'il faut justifier sans attendre dans les dossiers d'agrément.

Ferrailleur, centre VHU

Ce nouveau gaz ne pollue pas, mais il brûle⁵². C'est arrivé récemment avec un bus⁵³. Sur les accidents, peut-être qu'on le verra d'ici cinq ou six ans.

C'est comme pour les voitures électriques : on a été appelé un soir et quand on a voulu charger le véhicule, le gars nous

52 - <https://www.ccf.fr/Le-point-sur-la-polemique-autour>

53 - La question de la responsabilité de ce nouveau gaz est encore débattue, par exemple sur ce forum spécialisé dans la recherche de rumeurs infondées ; les contributeurs ont du mal à parvenir à une conclusion certaine : <http://www.hoaxbuster.com/forum/climatisation-du-bus-de-puisseguin>

a arrêté et nous a dit : « vous voulez mourir !? ». Il faut savoir que pour les démolisseurs, ces batteries sont très dangereuses parce qu'elles sont chargées comme trois fois le jus d'une maison. C'est énorme. En cas de choc, le système est coupé mais si tu chauffes, non. Alors des spécialistes sont venus, ont sans doute enlevé un fusible ... Le dépanneur, que doit-il faire si, sur un accident de nuit, il y en a une comme ça ? On risque de se faire électrocuter. Ils ne pensent pas à tout ! Ils pensent bien à protéger la planète, mais pas les gens qui interviennent !

10- L'organisation spatiale

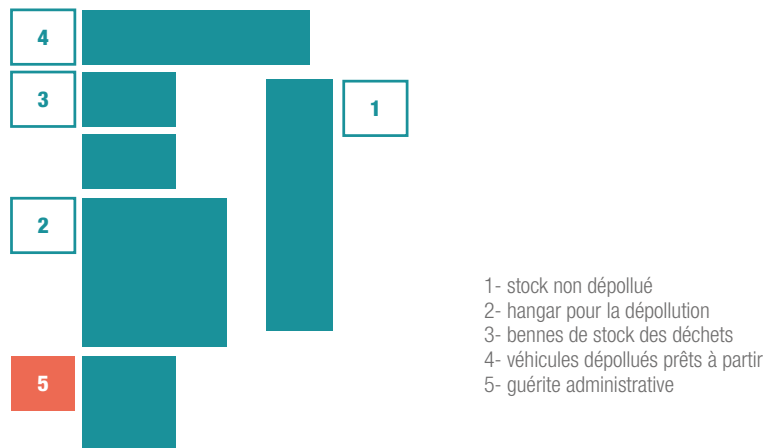


Schéma d'un centre VHU

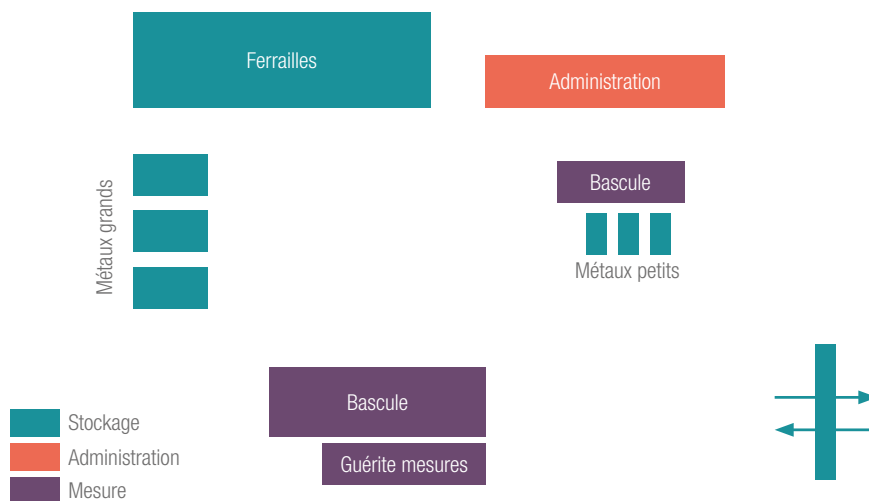


Schéma d'un site de ferrailage

3. La démolition administrative

Une interface essentielle entre le livre de police de l'exploitant et les données publiques

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Le logiciel⁵⁴ est fait sur mesure, et nous ne sommes qu'une vingtaine à l'avoir en France. Il coûte entre dix et douze mille euros si on achète tous les modules. Le mien est complet.

1- L'enregistrement

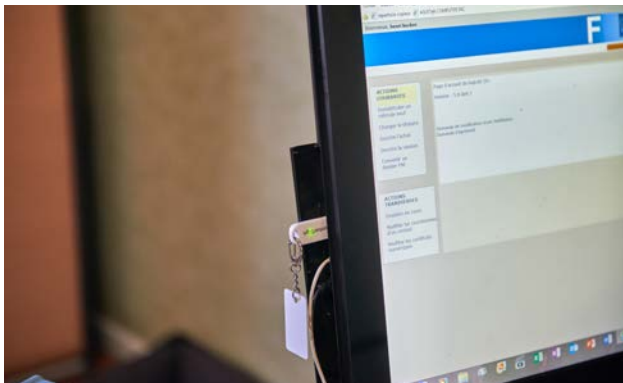
Les gens m'appellent. J'ai leur numéro de téléphone, je l'enregistre là, dans mon livre de police. Je rentre mon numéro de police, l'immatriculation, je prépare la carte grise. Le logiciel propose des boîtes automatiques : la marque de la voiture, son modèle, l'heure à laquelle elle est rentrée, le jour, tout est complété...

Lorsque j'indique l'immatriculation, le logiciel va sur le site de la préfecture et tout est rempli automatiquement, sauf la formule SIV⁵⁵.

Après, je rentre le nom du propriétaire, j'imprime. Il faut encore aller chercher le non-gage. Voilà, le dossier est fait une première fois.

54 - Demogest : http://demogest.fr/DEMOGEST_SITE_VITRINE_WEB/FR/logiciel%20de%20gestion%20des%20VHU%20et%20VO.awp

55 - Système d'Immatriculation des Véhicules



La clé autorisant l'accès au fichier préfectoral SIV

4. La destruction mécanique

1- Recycler

Production de matière première secondaire - recyclage

Commercial chez un grossiste

Le principe est simple. Ça va être défini selon le type de matière que vous avez à préparer :

Tout ce qui est mélangé implique un tri mécanique, avec une pelle ; Tous les six mois, on contrôle les pelles, les chariots.

Si vous avez de la ferraille légère mélangé avec des métaux, il

2- Le système d'identification des véhicules

Ensuite les gens arrivent avec la carte grise. J'ouvre à nouveau, je contrôle. Il faut que j'aille indiquer ici le numéro de la formule SIV. Puis je mets mon véhicule en attente. Ensuite je retourne sur le SIV, je reprends mon dossier, je fais ma destruction. J'attends un moment, et lorsque l'Etat l'a enregistré, je retourne sur l'autre logiciel : le véhicule est indiqué « détruit ».

3- La livraison

Je peux alors reprendre mon dossier et faire mon livre de police. Par écrit. C'est dans le logiciel, mais je préfère le faire par écrit. Une fois que c'est fait, je sépare les cartes grises, et quand le grossiste vient chercher la ferraille - les épaves - je retourne dans mon logiciel, je reprends les cartes grises des véhicules qui sont partis, je les coches toutes « vendues ferraille ». Parce qu'à ce moment-là, elles sont en statut « détruit » mais elles sont encore là, et quand elles sont parties, je dois le déclarer. Je dois donc reprendre les cartes grises encore une fois.

Les boîtes en haut sont celles qui sont en attente d'être vendues, les boîtes en bas, c'est qu'elles sont vendues en ferraille, et une fois par an, je les ramène en préfecture. Et encore une fois au mois de mars, je recontrôle tout pour la déclaration. Tout doit être fait dans les quinze jours à partir du moment où les voitures entrent. Il faut que je fasse aussi la comptabilité et que je réponde au téléphone. J'ai un comptable mais il demande que tout soit préparé, afin qu'il ait à en faire le moins possible. Et puis il y a les déclarations auprès de l'Ademe, les déclarations de ceci, de cela, faire les Bsd⁵⁶ de toutes les voitures qui partent...

56 - Bordereau de suivi des déchets industriels



Tri mécanique avec une «pelle»

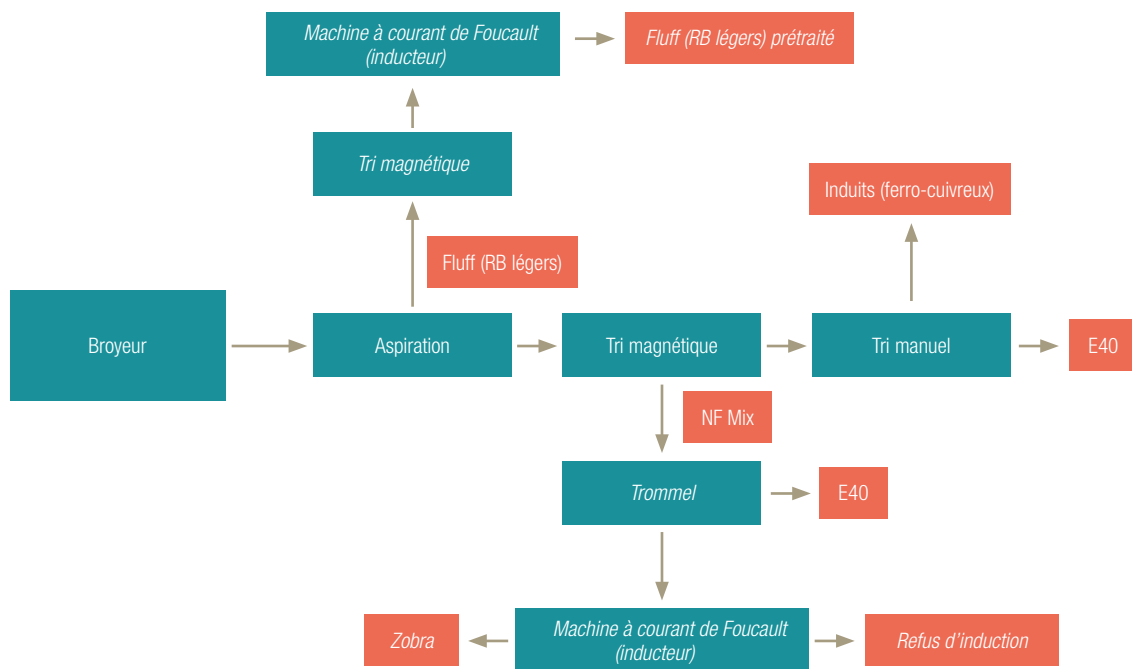


Ferrailles cisillées



Broyeur

Schéma-type de broyage de VHU



Ademe, rapport annuel, 2013

2- Réemployer

Commerce de pièces détachées - réemploi

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Notre atelier « pièces détachées » est un commerce qui n'est pas soumis à autorisation mais qui propose des pièces « issues du démontage des VHU ». A partir du 1er janvier 2018, le commerce de pièces détachées va aussi s'arrêter sur internet parce que seuls auront le droit de vendre ceux qui disposent du numéro d'agrément « vhu ». Il faut être logique : si demain on laisse tout le monde s'installer en commerce de pièces détachées de réemploi, comme cela veut forcément dire qu'il y a de l'épave derrière, alors on admet que le trafic continue : on ne vend plus de vhu, on vend de la pièce détachée, mais la pièce détachée provient du vhu... Alors il faut être sur la liste.

Tout est étiqueté ou marqué. Les rayons sont tous par marque. Et ensuite il y a une étiquette par type de pièce. Tout est trié et étiqueté.

Si on ne le fait pas, on se fait taper sur les doigts, parce qu'ils vont voir nos poids d'entrée, et si ce sont les mêmes que les poids de sortie, ils vont dire que nous n'avons rien fait sur les voitures ! Que nous n'avons pas recyclé, que nous n'avons pas respecté les conditions.

Or l'Ademe⁵⁷ a des critères bien définis : la voiture fait tant, la batterie c'est 7kg, etc. et vous devez donc avoir récupéré tant de poids de batterie, tant de poids de ceci et tant de cela. C'est pareil pour l'huile : vous en avez tant par véhicule, et son retraitement est obligatoire.

Mais on récupère des voitures qui ont cassé leur bac d'huile, et qui n'ont plus une goutte... Ou bien l'Ademe compte cinq pneus par voiture reçue mais pour commencer, la roue de secours n'y est plus, c'est maintenant une galette, et encore, quand les gens veulent bien la payer, parce que c'était obligatoire mais c'est devenu un luxe... Et surtout, il ne faut pas qu'ils oublient que dans le Puy de Dôme, on a Michelin, et on a énormément de gens qui récupèrent les pneus pour les rendre chez Michelin. Michelin équipe plein de voitures et met des pneus à disposition des gens qui travaillent chez lui. Alors les gens les paient bien moins cher mais sont obligés de les rendre parce qu'après, ils se resservent du caoutchouc pour faire je ne sais quoi. Donc lorsqu'on enlève une voiture équipée de pneus Michelin, on est obligés de lui rendre, parce qu'ils sont la propriété de Michelin. Et c'est pourquoi le poids de pneus ne correspond pas au poids attendu par l'Ademe. C'est aberrant. Et finalement ils vous rattrapent : « vous n'avez pas fait votre déclaration correctement ».

⁵⁷ - Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie - <http://www.ademe.fr/>

3- Stocker

Gérer les stocks (difficultés à déclarer toutes les opérations - pneus, huiles)

La destruction, cela signifie que les véhicules sont passés en dépollution. Même si on les garde pour les pièces. Après, « vendus ferrailles » c'est quand ils sont partis.

Le grossiste récupère la coque : on calcule soi-même la différence entre le poids à l'entrée et le poids de sortie et on doit justifier de la différence, par exemple 400kg. Il faudrait peser à l'entrée et à la sortie mais comme ça part en lot, c'est impossible. C'est là que c'est compliqué.

On va démonter par exemple 50T de pièces, mais je ne vais en avoir vendu que 20T. Les 30T de différence, je ne vais pas pouvoir les déclarer vendues, puisqu'elles sont là... Donc elles sont inscrites ailleurs : si on me demande de vérifier où sont passées les 30T, je peux justifier où elles se trouvent mais cela crée une incohérence sur le logiciel. Ces 50T, je ne peux pas les enlever puisque je ne les ai pas vendues. Et ce n'est pas du réemploi puisqu'elles sont encore là... Ce qui est compliqué c'est qu'à un moment donné, le stock, on ne le connaît pas. On va être informatisés l'année prochaine, si j'ai les moyens, je passe à la scannette, mais bon, il faut pouvoir, ça en fait des

5. Envoi : vers le développement

Les deux entrepreneurs que nous avons étudiés dans cette partie, dans leurs ambitions comme dans leurs stratégies, nous semblent des entreprises somme toute standard - à part un manque total de formation et d'accompagnement, qui les laissent bien seuls. Sans doute se trouvent-ils tout de même dans une situation paradoxale : ceux qui se lancent dans un développement artisanal, que ce soit en ferrailles ou en vhu, s'autorisent d'une loi qui ne parvient pas à s'appliquer entièrement. En effet, ils doivent respecter un système de normes contre la promesse d'une captation du marché, mais en réalité, les filières illégales persistent. Non pas parce que les entrepreneurs sont des trafiquants, mais parce que la filière a volontiers recours à eux lorsqu'il s'agit de se réguler elle-même. Dans ces conditions, ils subissent la double peine d'une fuite en avant des investissements, sans la perspective de pouvoir un jour exercer tranquillement, et d'avoir une place dans la filière.

On le voit, les leviers de l'investissement sont aux mains des plus grands groupes, qui sont de surcroît en mesure d'organiser le marché : les constructeurs de voitures, par exemple, sont aussi ceux qui dictent les conditions de leur récupération en bout de chaîne. Ils conduisent une stratégie industrielle sans considération pour les autres acteurs plus petits. Et c'est ainsi

pièces par voiture !

C'est compliqué. Il faut aimer faire ce métier. C'est pourquoi quand ils ont parlé de faire des aménagements sur les places désignées pour travailler les voitures, on a dit c'est impossible ! Nous avons l'agrément depuis 2006 et on n'a pas arrêté d'être embêtés, et on continue de faire des dettes.

Commercial chez un grossiste

En dessous de 100€/T, forcément vous perdez de l'argent, vous ne payez pas les frais de dépollution, le temps passé, les frais de traitement des huiles, et de tout ce qui est liquide.

Gérante, Centre VHU et commerce de pièces détachées

Vous êtes obligés de payer pour ceci, pour cela, et au bout d'un moment, la voiture, vous ne l'avez peut-être pas payée, mais il a fallu aller la chercher, 10 € de gazole, et puis après pour la dépolluer, il faut bien compter 30 €, pour les filtres, les pneus... Et pour l'instant, on n'a pas compté de travail... mais on est déjà à 40 € sur un scénario sans problème. Si vous ne vendez pas une pièce dessus, avec le temps, la voiture finit par vous coûter. Et si vous avez acheté la voiture en pensant revendre le moteur, mais que vous ne le vendez pas, vous l'avez achetée pour 150€, eh bien là vous en avez pour -200€.

que toute hausse du niveau des normes environnementales contribue aussi, objectivement, à augmenter la pression sur les investissements, à aiguiser la concurrence, à fragiliser les plus petits. Quant à l'intervention publique, elle est en de rares cas un recours pour accéder au marché, mais elle est rendue d'autant plus difficile que ce monde est méconnu, voire objet de fortes préventions. On ne peut considérer comme un hasard ce fait qu'il s'agit d'une population largement discriminée qui se trouve à ce point où l'activité est la plus difficile et la plus trouble.

D'ailleurs, les acteurs ne demandent pas d'action de type « discrimination positive ». Il est clair, de toute façon, que les rapports politiques actuels ne la leur feraient pas obtenir. Mais on peut noter plusieurs suggestions en faveur d'une politique véritablement économique, qui passerait par la possibilité d'un développement progressif.

Tranquillité, possibilité d'anticiper, développement à terme, les demandes des acteurs sont les mêmes que dans bien d'autres métiers de même rang. Ni aides directes, ni équipements collectifs, ce qui est espéré est la possibilité d'une installation progressive.

Il ne faut pas oublier enfin - nous l'avons vu en premier chapitre de cette partie - que beaucoup de ferrailleurs (et en général tous les plus jeunes) ne sont pas dans une perspective d'installation immédiate, ni d'investissement lourds. Ils ferrailent entre autres activités. Pour eux, la fermeture du marché par une hausse des normes, et une répression corrélative, les priverait d'une importante source de revenus. Il est normal que les acteurs installés réclament que l'on sécurise leurs investissements en réprimant la filière non réglementaire. Mais ne peut-on pas penser aussi à ceux, les plus petits, les collecteurs, qui risquent ainsi de se voir éjectés un jour du système, et qui sont, en attendant, constamment exposés au risque juridique, aux contrôles, aux amendes, à l'opprobre ? Qui fournissent pourtant encore une grosse part de la matière qui alimente la filière industrielle⁵⁸ ? Avant de soutenir des politiques visant leur extinction, a-t-on d'abord pensé à leur reconversion ? Aux conséquences économiques et environnementales de la disparition de ce service de proximité ?

58 - Le rapport Ademe de l'année 2013 note : « l'année 2012 enregistre une baisse de 20,2 % du nombre de véhicules pris en charge par les acteurs agréés, due en grande partie par la fin de la prime à la casse, à la conjoncture économique délicate en France et à l'international ainsi qu'à la persistance de l'activité illégale. Ainsi, 1 209 477 VHU ont été déclarés être pris en charge en 2012 par les centres VHU, ce qui représente 57 % du gisement estimé de VHU. Ce taux de couverture est en baisse d'environ 14 % par rapport à 2011 (66 % en 2011) ». Op.cit. p.41

Autant il est injuste de forcer les entrepreneurs à respecter des normes sévères si l'on n'est pas en mesure de leur garantir un minimum de prospérité (de tranquillité ?), autant il est hasardeux, au sens fort du terme, de ne poursuivre qu'une politique de répression à l'égard des collecteurs, sans être certain que leur développement ne serait pas, en réalité, bien plus profitable.

Qui, en effet, a le souci de ranger et de récupérer ? Qui en a les moyens ? On voit fleurir ici et là d'heureuses initiatives citoyennes pour réduire les « points noirs écologiques », les décharges sauvages, récupérer les épaves abandonnées... Mais ces groupes de bénévoles n'ont généralement pas le matériel, ni l'expertise, et surtout, ils ne semblent pas à la hauteur de la tâche qui consiste à remettre dans un circuit vertueux l'immense production contemporaine de déchets ! Il faut pour cela une myriade d'acteurs occupés chaque jour, selon diverses modalités - y compris les moins rentables.

Améliorer l'accompagnement et la formation, compléter le parc d'outils mécaniques, aménager des aires de travail, ouvrir la possibilité d'une installation progressive : ce sont donc les pistes qui seront explorées dans la dernière partie de cette étude.

Mais il est nécessaire de s'approcher à présent des collecteurs de matière « au premier kilomètre », pour comprendre les formes adoptées par leurs activités, et ainsi calibrer avec soin les réponses proposées.



LE RELAIS

LE RELAIS

LE RELAIS

LE RELAIS

Merçi

DN-59

ECO

CC-553-QA

Daily



CHAPITRE 3. LA COLLECTE AU PREMIER KILOMÈTRE

La première partie de l'étude a présenté un schéma global de la filière du recyclage des métaux et ferrailles. Elle a permis de situer les collecteurs en son sein, à une place particulière et nécessaire à la fois. La deuxième partie a permis de voir comment, lorsqu'un entrepreneur développe son activité, il doit se déployer sur les plans techniques et administratifs ; comment, bien souvent, il pilote seul - ou en couple - ce développement.

La troisième partie s'approche du collecteur du « premier kilomètre », avec une question principale : comment aider à un développement qui lui permettrait de gérer mieux les désordres contemporains liés à son activité ? Et corrélativement, elle pose cette question fondamentale : de quel développement parlons-nous ? Ou plutôt : de quel développement parlent-ils ?

I. REPRISE

Nous présentons d'abord une analyse visant à positionner au plus juste l'offre considérée, en termes d'accompagnement au développement des TPE. Puis nous reprenons les principaux points de désordres qui ont été à l'origine de cette étude, afin d'ajuster des réponses possibles.

Auparavant, nous reprenons rapidement les points de départ de la commande, augmentés des réflexions issues des deux premières parties.

A. Problème et besoins

Les gens du voyage ont une activité historique de récupération de ferrailles à fin de revente au sein d'une filière industrielle. Cette dernière s'est structurée au cours des années récentes, à un rythme très élevé :

- Le réseau des déchèteries s'est complété au cours des années 2000, et a capté une grande part des ferrailles et métaux des particuliers ;
- La filière des Véhicules Hors d'Usage (VHU) s'est refermée sur un petit nombre d'opérateurs en 2006.
- La filière de traitement des ferrailles et métaux a connu - et connaît encore - de vastes mouvements de réorganisation et de capitalisation, sous l'impulsion de nouvelles politiques environnementales (obligeant à d'importants investissements)

et de gestion des ressources (le recyclage étant apparu, à la même période, comme une source de matières premières « secondaires » stratégique).

Cette histoire récente a bouleversé les conditions d'exercice des entrepreneurs gens du voyage, qui sont situés essentiellement sur le segment de la collecte « au premier kilomètre ». Nombre de marchés leur ont alors échappés du fait de la concurrence d'acteurs mieux dotés en capitaux, voire d'acteurs publics. L'évolution des normes les a exposés très fortement aux risques juridiques et fiscaux. Il en découle de nombreux désordres, et conséquemment une accentuation des discriminations sous diverses formes.

B. Désordres contemporains

En effet, plusieurs désordres nouveaux sont apparus, sur lesquels les lignes d'action ici proposées cherchent à intervenir. Précisons que ces désordres sont apparus essentiellement par le fait des

évolutions de la filière, et par le fait d'une nouvelle conscience environnementale et paysagère.

1. Stocks de ferrailles

La collecte au porte à porte est faite en petits camions d'une capacité de 1Tonne, tandis que les grossistes n'acceptent de venir que pour 10T ; les stockages de matière peuvent donc attendre deux semaines pour ce seul élément logistique, si les cours ne sont pas instables... Or, ces stocks doivent être conservés à proximité pour des raisons de sécurité. De ce fait, ils causent aux entrepreneurs des problèmes avec les riverains, les communes, et bien sûr les autorités chargées de l'environnement, car ces matières sont polluantes.

Il faut encore préciser sur ce point que l'accès au foncier reste très difficile pour les gens du voyage, qui sont largement victimes de discriminations. Se trouvant le plus souvent locataires, ils ne peuvent réaliser les aménagements nécessaires. Pourtant, le territoire est d'une densité relativement faible, surtout par rapport à d'autres zones plus industrielles, et la problématique du stockage de proximité peut être aisément envisagée. Il faut mettre ce point en regard d'autres nuisances possibles, liées aux mobilités pendulaires, aux pollutions et aux dépenses qu'engendrent dans

les agglomérations plus denses, la nécessité de déplacer les éléments à stocker vers l'extérieur des couronnes urbaines. Sur le territoire du Grand Clermont, les circuits restent courts. Si l'on en croit les acteurs, ils tendent même à raccourcir au fur et à mesure que des entrepreneurs développent des sites d'agrégation de matière de proximité - alors qu'auparavant, ils couraient fréquemment de longues distances pour livrer aux ferrailleurs. Le raisonnement concernant les zones de stockage doit donc être intégré à celui, plus large, de la logistique des circulations, commune à d'autres flux, et qui occupent déjà intensément les agglomérations modernes.

Quant aux aires de travail elles-mêmes, le coût de tels aménagements est l'objet d'incertitudes de la part des acteurs

2. Brûlages

Parmi les métaux récupérés, le cuivre est celui qui a le plus de valeur. On le trouve notamment dans les fils électriques. Pour dégager ces fils de cuivre, les gens du voyage ont l'habitude de brûler les gaines de plastique, générant des fumées extrêmement nocives aux personnes et à l'environnement.

Il existe des machines capables de dégager ces fils de leurs gaines par action mécanique, et d'un investissement relativement modéré. Une de ces machines est en exercice à Nantes, au profit d'un GIE⁶⁰ travaillant à partir de la déchèterie de REZE. Il s'agit d'une expérimentation rare mais qui aujourd'hui fait ses preuves. Elle a aussi permis de faire voir ses limites.

60 - GIE : Groupement d'intérêt Economique

3. Problèmes de gestion et d'administration

Les rapides évolutions industrielles et de la réglementation ont fait émerger une nouvelle fonction dans la filière, y compris dans son segment « collecte », celle de la gestion et de l'administration d'entreprise. Il s'agit d'abord de la capacité à constituer et défendre des dossiers d'agrément, puis de constituer un environnement de travail informatisé pour justifier des activités.

La plupart des collecteurs n'ont pas estimé avoir la capacité à acquérir ces compétences, et sont donc demeurés dans des activités déclarées au minimum, ou en butte à des nombreux tracas dus à des erreurs.

Certains, pourtant, ont investi en compétences et en outils. Il s'agit notamment de quelques femmes, qui ont trouvé l'énergie et une place dans les entreprises, par ailleurs très masculines⁶¹.

61 - Ces fonctions semblent aujourd'hui très nettement genrées, ce qui n'empêche pas que des hommes puissent aussi être concernés

(notamment des collectivités). Les aires de travail actuelles, qui sont nécessaires aux entrepreneurs pour valoriser au mieux leur collecte, sont aujourd'hui le plus souvent « tolérées » puis réprimées sans réflexion, et sans possibilité d'investissement progressif : tolérance erratique qui ne permet aucun développement, et laisse libre cours à d'importantes pollutions. Néanmoins, des expérimentations ont pu être menées par l'ARTAG⁵⁹ en Rhône Alpes, prouvant la possibilité d'une intervention, quoique devant faire l'objet d'une évaluation critique.

59 - ARTAG : Association Régionale des Tsiganes et de leurs Amis Gadjé / Centre social itinérant
<http://www.artag-asso.org/>

La principale a trait à la gestion collective de cet équipement, gestion rendue très difficile par la faible appétence des gens du voyage à travailler en collectif. Ceci oblige à confier la gestion de la machine à une personne tierce, et donc à créer un poste coûteux sur le long terme (même s'il exerce indirectement une très utile fonction de médiation). Pourtant, la conscience est très vive des méfaits de ces brûlages. Cette pratique est d'ailleurs interdite, et les grossistes locaux n'achètent plus, en général, les câbles qui en sont issus. Mais des prestataires venus d'autres pays, en l'occurrence d'Espagne ou de Belgique, continuent à donner des débouchés à ces matières. Ceci place une activité traditionnelle des gens du voyage dans le registre du trafic, et renforce les préjugés à leur égard.

Aujourd'hui, elles exercent la fonction la plus essentielle, et se trouvent en capacité de former d'autres personnes. Ceci est un développement heureux, car cette activité ne dispose pas de filière de formation dédiée, tout en utilisant des outils - des logiciels - spécifiques. Et les jeunes femmes gens du voyage ont beaucoup de mal à trouver un travail dans d'autres secteurs, du fait d'importantes discriminations, indirectes (bagage scolaire, attitudes au travail⁶²) ou directes (adresses, réputation).

par d'éventuelles actions, ni surtout que la question du genre elle-même ne puisse être traitée au sein des entreprises, afin tout à la fois de respecter les habitudes actuelles, et de permettre à chacun de mieux situer les différences entre les fonctions, les rôles, les compétences et les droits.

62 - Attitude au travail : terme communément employé dans le domaine de la formation pour définir un savoir-faire relationnel, des comportements et attitudes attendus dans une situation professionnelle.

Nous pensons donc disposer aujourd'hui d'une clé décisive pour aider à la fois certaines femmes dans leur insertion professionnelle, reconnaître les compétences acquises par celles qui sont aujourd'hui gestionnaires, et permettre le développement

des entreprises. L'accès à la conformité réglementaire est en effet le verrou de tout développement contemporain.

4. Concurrence pour la récupération de la matière

La multiplication des conflits sur les déchèteries, dans ce qui apparaît comme un effet de la forte concurrence entre systèmes de collecte au « premier kilomètre⁶³ » est un point de préoccupation majeur à l'origine de cette étude. Le problème est posé, d'une part, en termes de diminution des revenus des ferrailleurs indépendants, et d'autre part en termes de coûts techniques et sociaux pour les syndicats gestionnaires, les opérateurs et les territoires.

En l'état actuel des débats, conduits sous haute tension sociale et politique, les acteurs cherchent au minimum des arguments et des explications afin de faire refluer les discours « culturalistes » discriminants qui attribuent les disputes à une supposée tradition « parasitaire », et en déduisent des solutions sécuritaires. Car

63 - Pour rappel : 1/ collecte à domicile, 2/ location de bennes sur les chantiers ou 3/ apport volontaire aux centres de collecte.

les professionnels reconnaissent la vanité de ces réponses, et demandent des prises objectives pour le changement. Sans cela, cette concurrence, qui se manifeste par des conflits, qui eux-mêmes peuvent finir par chercher leur règlement dans des arrangements locaux⁶⁴, demeure incompréhensible et alimente les chroniques de faits divers, les drames humains et le racisme.

64 - Par arrangements, nous désignons essentiellement des accords de gré à gré pris sans le passage par une délibération publique, où l'ensemble des éléments d'une situation auraient pu être débattus et une solution, supérieure en qualité, en ampleur et en légitimité par rapport aux positions de départ, aurait pu être trouvée. Il ne s'agit pas à proprement parler de corruption mais d'un accord trouvé entre acteurs sur fond de lassitude et de préservation des règles officielles. Il ne s'agit pas de briser les règles, mais plutôt d'en chercher une application raisonnable.

5. Paralysies réglementaires et de la gouvernance

Les solutions à ces divers problèmes, principalement ceux liés aux stocks de ferrailles - qui relèvent de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) - doivent faire l'objet d'accords de gouvernance, et initier parfois des interventions réglementaires. Nous identifions notamment la nécessité d'introduire une notion de progressivité dans la réalisation des investissements, qui ne dispose pas aujourd'hui de base légale claire. En l'état actuel des choses, les investissements sont hors de portée des acteurs, et les pollutions continuent... La situation est bloquée.

Par ailleurs, toute intervention en faveur d'une population particulière ou d'une catégorie d'entrepreneurs génère d'importants débats au sein de la population, ainsi qu'au sein de la filière. La construction d'un accord politique doit faire l'objet d'une attention particulière, sans quoi aucun progrès ne sera réellement possible. Nous en prenons pour preuve les difficultés rencontrées dans la politique d'accueil et d'habitat pilotée dans le cadre des Schémas départementaux depuis 2002, qui ont dû faire face à de multiples pétitions de riverains, ainsi qu'à des réticences de la part de certains agents des services et d'élus.

Enfin, le statut des entrepreneurs, et notamment la fluctuation de leurs revenus et la capacité à se projeter dans l'avenir, est conditionné par le fonctionnement d'une filière qui leur demande une très grande flexibilité. Les prix proposés en rémunération du travail effectué sur ce segment dépendent des fluctuations de

l'activité économique globale, médiatisées par le marché boursier. De ce fait, lorsque l'activité ralentit, les travailleurs sont contraints de cesser leur activité, faute de commandes. Ils se tournent alors vers des pratiques « non réglementaires », qui génèrent d'importantes pollutions, et beaucoup de souffrance sociale.

Globalement, la filière fait ainsi supporter le coût de sa flexibilité sur l'action publique, qui doit subvenir aux besoins des travailleurs démobilités par les minima sociaux (RSA) ou s'acquitter des coûts liés à la dépollution de l'environnement (nettoyage des cours d'eau, des terrains...), voire développer des programmes de lutte contre l'intolérance, la discrimination et le racisme pour aller à l'encontre des préjugés générés par l'exercice d'un travail dans de si mauvaises et incertaines conditions. Un travail sur le statut de ces travailleurs peut aujourd'hui se faire à l'occasion de deux évolutions importantes : la fin du statut particulier des gens du voyage en France⁶⁵, et la réforme à venir du statut des travailleurs indépendants⁶⁶. Sur un plan plus directement économique, nous pensons qu'une réflexion doit être menée sur le statut des très petites entreprises (TPE) qui sont le cadre d'exercice de ces actifs, statut aujourd'hui mal défini.

65 - Fin du statut particulier des gens du voyage : <http://www.agsgv63.com/des-consequences-du-statut-administratif-des-gens-du-voyage/>

66 - Réforme annoncée du RSI : <https://www.rsi.fr/a-propos-du-rsi/qui-sommes-nous/nos-objectifs/transformation-du-rsi.html>

La combinaison de ces actions poursuit l'objectif global de poser les conditions d'un développement durable des activités des gens du voyage, et leur inscription légitime dans la filière du recyclage de la ferraille. Le problème essentiel est que, faute de conditions satisfaisantes pour un développement et les investissements

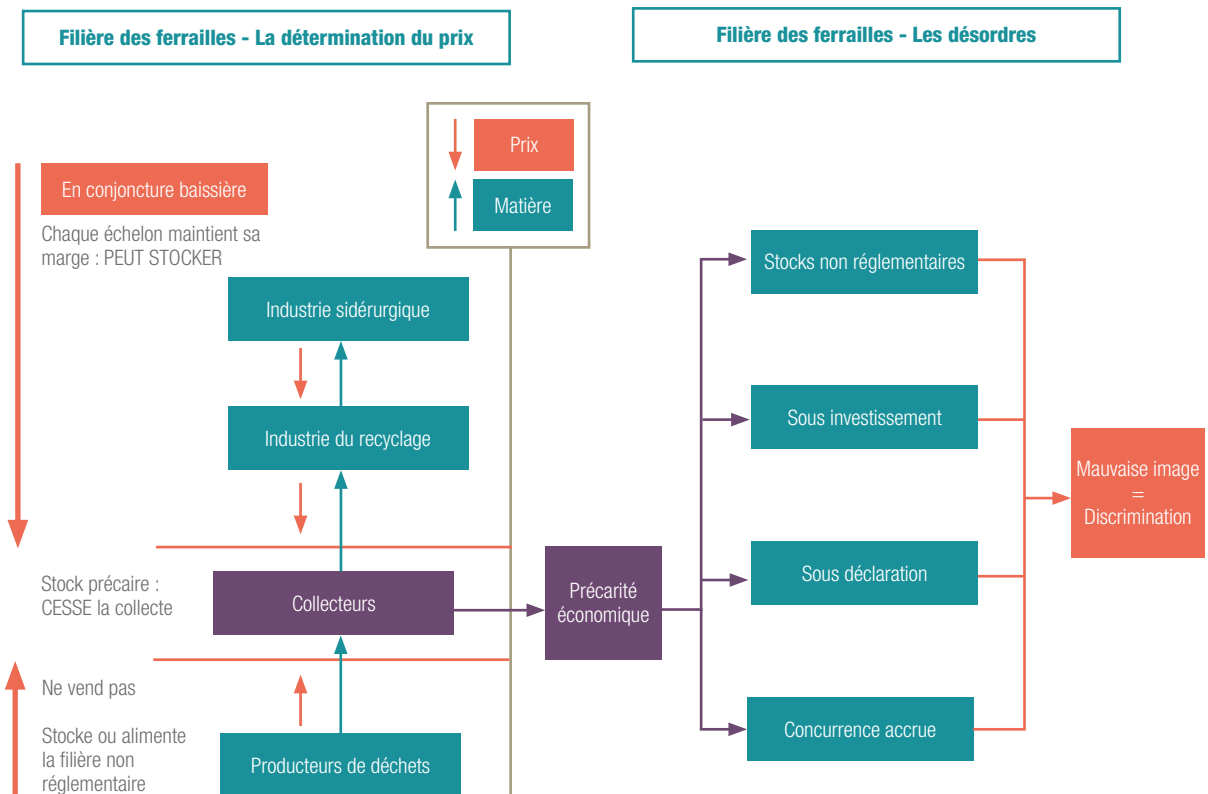
nécessaires, les opérateurs restent très exposés aux fluctuations d'une filière. Ceci génère des désordres environnementaux, économiques et sociaux.

6. Dénouer les discriminations par le développement

L'étude cherche à dénouer des fonctionnements qui produisent ces problèmes, et à dessiner des pistes qui puissent contribuer à sortir les gens du voyage de la forte exposition sociale à laquelle ils sont livrés. Le prisme adopté par l'étude prend au sérieux l'objectif de la sortie des stéréotypes qui enferment une population dans une lecture exclusivement culturelle, quand il s'agit pour une très large part de questions d'organisation institutionnelle et de développement économique.

Le fonctionnement de la filière industrielle du recyclage ne leur permet pas un développement et induit au contraire des désordres nouveaux. Depuis une vingtaine d'années, l'évolution conjointe de la législation environnementale et sociale, ainsi que la professionnalisation des acteurs industriels et publics a été très rapide. Cela a demandé aux entrepreneurs des investissements qu'ils n'ont pas été en capacité de faire.

L'étude socioéconomique permet d'établir que les conditions d'exercice de l'activité de récupération de ferrailles par les gens du voyage les exposent fortement à la désapprobation sociale.

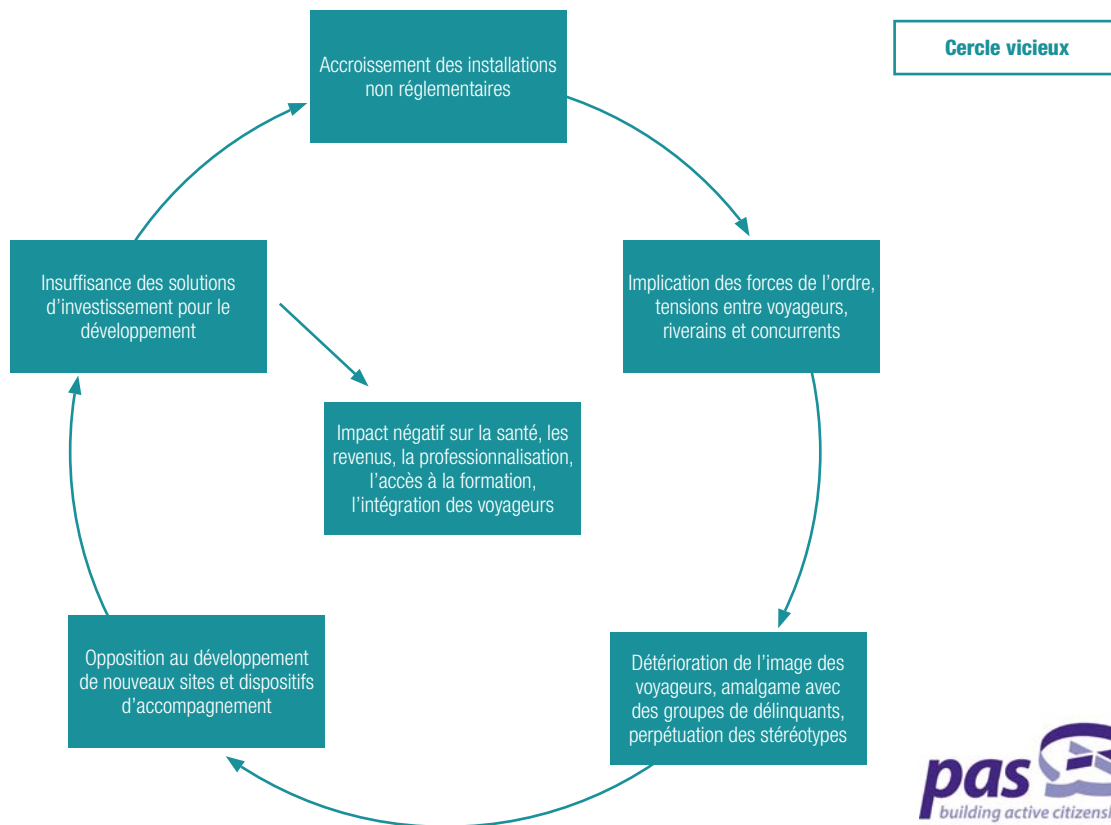


La fixation du prix dans la filière, la précarité économique correlative des collecteurs gens du voyage, la construction d'une image défavorable

Plusieurs phénomènes se sont ainsi conjugués pour donner aux gens du voyage, exerçant dans ce segment de la filière, une mauvaise image. Nous pouvons en rappeler deux :

- Les immenses difficultés que rencontrent les gens du voyage pour accéder à l'habitat ou au foncier les empêchent de disposer de terrains pour investir et aménager des aires de travail. Pire, les règlements de ces terrains condamnent généralement les stocks, tandis que le fonctionnement de la filière industrielle les réclame. Laissés au vu et au su de tous, rendus illégaux par une réglementation récente et en évolution rapide, ils renvoient une image de « saleté », de « désordre », de « pollution » qui rejaillit sur les gens du voyage. Or ceux-ci, contraints de garder à portée de vue des matériaux de valeur, sont les premières victimes de ces désagréments. Ils supportent pénibilité, maladies, disputes de voisinage.

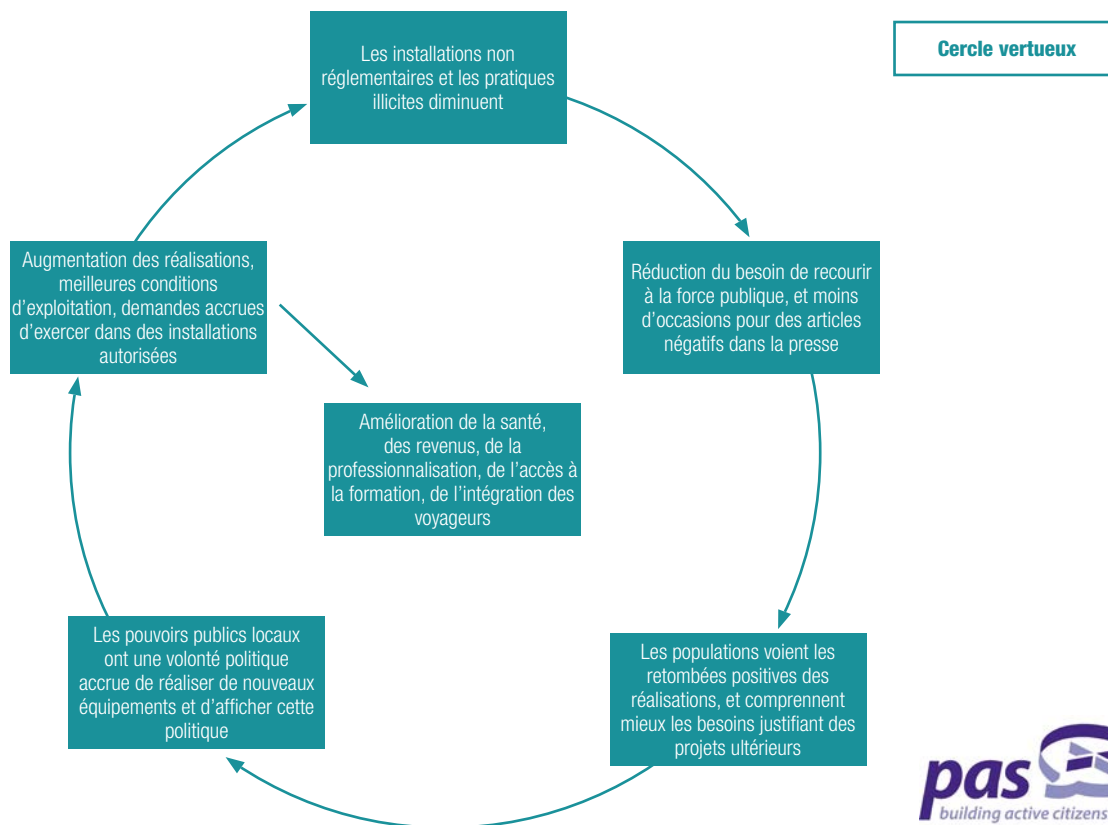
Lorsque la législation avance, les plus grands opérateurs moquent les difficultés administratives des gens du voyage, leurs faibles capacités à écrire, à lire, à déposer des dossiers conformes. Surtout, la filière a besoin, pour son équilibre, de décharger ses stocks sur une filière « non réglementaire ». Par exemple, lorsque les prix descendent trop bas, comme par exemple en 2016, lorsque la tonne de ferraille valait 40€ contre 120 habituellement, les producteurs de déchets ne peuvent plus trouver de centre agréé pour reprendre les épaves ; ils sollicitent alors les gens du voyage. Cette matière non traitée par les centres agréés est estimée à 30% des VHU sortis du parc roulant chaque année, pour un total de 1,5 millions. Cette manne fait des gens du voyage des « pollueurs », des « trafiquants », alors que c'est la filière qui réclame leurs services - tout en rendant difficile leur installation réglementaire.



Le cercle vicieux de la précarité à la discrimination. source : <http://pas.org.uk/> - adaptation : agsgv63

L'analyse conduit à dénouer les fils de cette discrimination indirecte, pour reporter la responsabilité des désordres sur d'autres points qu'une supposée « culture tzigane du trafic ». Il ne s'agit pas de dénoncer des injustices, mais d'amorcer les

conditions d'un développement. Les outils pour cela relèvent de la formation, de la communication mais aussi des conditions minimales nécessaires à une capitalisation.



Le cercle vertueux du développement à la citoyenneté. source : <http://pas.org.uk/> - adaptation : agsgv63

II. POSITIONNEMENT DE L'OFFRE DE SOLUTIONS

A. Formation, insertion ou accompagnement ?

Il est utile de s'intéresser à présent au contexte dans lequel se trouvent ces acteurs, afin d'identifier leurs besoins. Sont-ils des actifs en besoin de formation ? Ou bien des chômeurs en

demande d'insertion ? Sont-ils plutôt entrepreneurs et, dans ce cas, les entreprises ont-elles des caractéristiques particulières ?

1. Formation

Les évolutions rapides et récentes que la filière du recyclage connaît ces temps-ci emportent quelques conséquences sur les possibilités de considérer qu'ils se trouveraient simplement en besoin de formation.

En effet, qu'est-ce que la formation ? Dans son acception habituelle, elle s'interroge schématiquement sur deux points : (1) quel contenu s'agit-il de transmettre et (2) comment transmettre ce contenu au mieux ? A ceci s'ajoute logiquement une troisième considération : qui est le plus à même d'être en position de « sachant » ?

Or, sans y revenir aussi complètement qu'en première partie, il est manifeste que, parmi les acteurs de la filière, et même en y ajoutant leur entourage social et politique, bien peu sont capables de décrire les évolutions, et encore moins de leur donner un sens un peu stabilisé. Les administrations locales n'apparaissent dans les récits que comme des acteurs parmi d'autres, sans prise sur les cours de la bourse et les relations commerciales ; aucun acteur professionnel ne semble s'être organisé pour transmettre son propre savoir de niche aux autres mais tous fonctionnent au contraire plutôt par des rapports de force ou des négociations de gré à gré. Enfin, même les acteurs associatifs et leurs partenaires publics sont dans une posture d'« expérimentation⁶⁷ ». Manque

d'accord sur la réalité et donc sur le contenu, relations de concurrence ou d'autorité : les conditions ne sont pas réunies pour envisager de la formation.

Et si de fait, on relève bien quelques recours à la formation, c'est essentiellement sur des points techniques : conduite de véhicules, usages de machines, manipulation de produits, maîtrise des logiciels. Souvent, ces formations sont obligatoires pour obtenir un agrément. Elles sont aussi très spécifiques ou bien, en ce qui concerne les informations dispensées aux entrepreneurs sur le processus de création, très généralistes⁶⁸.

à la teneur des messages qui s'échangent au sein du réseau, et qui montrent tous une grande prudence, par exemple celui-ci, du mois d'août 2017 : « La Communauté d'Agglomération d'[X] a pour projet la création d'habitats adaptés ou de terrain familiaux locatifs pour des familles issues de la communauté des Gens du Voyage. Suite à un diagnostic social, il apparaît que 5 familles ont actuellement une activité de ferrailage que nous souhaiterions intégrer à l'habitat. Toutefois, je ne sais pas quelle est la surface minimum qu'il nous faut prévoir et si des besoins spécifiques ou réglementaires sont à penser... »

68 - Ainsi, cette gérante d'un établissement de ferrailles à propos du stage effectué à la chambre des métiers « C'est un stage de huit jours. L'URSSAF vient, des comptables, des banquiers, des assureurs... J'en savais un petit peu, déjà. Mais c'est comme n'importe quel gars en micro entreprise : ils font le même stage que nous, c'est identique, que tu sois en espace verts ou autre chose »

67 - Nous pensons à Nantes, au premier chef, qui vient de rendre son rapport après quatre ans d'une innovation locale – nous pensons aussi

2. Insertion

Qu'ils soient pluriactifs ou qu'ils travaillent ordinairement pour la filière industrielle du recyclage, les voyageurs se voient souvent proposer des actions d'insertion. Ils y sont d'ailleurs appréciés, montrant des capacités importantes d'autonomie dans le travail et de nombreuses compétences techniques.

Mais l'objet des actions d'insertion, et particulièrement des chantiers, n'est pas de mobiliser de bons travailleurs, il est de donner un cadre qui permette d'accompagner les personnes dans leur parcours de vie et leur parcours professionnel. Les publics concernés, des chômeurs de longue durée, sont le plus souvent

en situation de rupture professionnelle : réorientation suite à un accident, à une incapacité ou à la disparition d'un métier. Ils peuvent se trouver aussi en difficulté d'accès au marché du travail, soit du fait de l'absence de toute expérience depuis la fin des études, soit au retour d'une activité au foyer...

Il leur est proposé une double intervention : l'acquisition de compétences, essentiellement sur des attitudes au travail mais aussi sur certains points techniques selon la nature de l'opération support, et un accompagnement social afin de reprendre les éléments d'une situation qui a pu se dégrader au cours de la

3. Accompagnement

Les constats précédents orientent donc la description de leurs besoins vers l'accompagnement. En effet, nous avons dit qu'ils disposent de l'essentiel des compétences techniques, et d'une partie des ressources pour exercer ; nous avons dit aussi que personne ne se trouvait clairement en mesure de les « former » à un métier sujet d'importantes et rapides évolutions sur tous les plans... Leur situation est donc mieux décrite en termes de création d'entreprise : il s'agit surtout pour eux d'organiser des compétences et des ressources existantes.

Nous voudrions préciser encore que, plutôt que de création, il vaudrait mieux parler d'installation, entendue comme la création d'une entité juridique nouvelle, non pas « à partir de rien » mais valorisant un potentiel (compétences, expériences, patrimoine, etc.) quoique sans reprendre un « fonds » (au sens des fonds

de commerce) existant⁶⁹. Or en ce domaine, l'accompagnement pertinent ne peut prendre la forme classique d'un appui technique, d'une transmission de savoir ou d'un guidage des projets en fonction de besoins objectivement définis (par exemple en fonction de « projets de territoires » ou industriels). Car il ne peut s'agir que de projets innovants, dans leur conception et leur élan, dans la nécessité d'une adaptation à un nouveau contexte économique ou dans la prégnance d'un projet personnel.

de commerce) existant⁶⁹. Or en ce domaine, l'accompagnement pertinent ne peut prendre la forme classique d'un appui technique, d'une transmission de savoir ou d'un guidage des projets en fonction de besoins objectivement définis (par exemple en fonction de « projets de territoires » ou industriels). Car il ne peut s'agir que de projets innovants, dans leur conception et leur élan, dans la nécessité d'une adaptation à un nouveau contexte économique ou dans la prégnance d'un projet personnel.

69 - Pour un développement de cette différence entre trois formes d'accès à la profession : la « transmission » d'une entreprise conçue, développée et gérée pour « installer un fils », biologique ou non, le « recrutement » dans une société existante et « l'installation » dont nous parlons ici, voir « Pédagogie de l'accompagnement et entrepreneuriat social », Collectif, éd. Crefad Documents, 2007 p. 8

B. Caractérisation des TPE

Les conditions particulières dans lesquelles se trouvent les très petites entreprises produisent quelques caractéristiques que nous pouvons présenter en quatre points. Ils ne sont pas foncièrement différents, chez les voyageurs, des caractères que

l'on peut trouver chez d'autres populations se trouvant dans la même situation économique, et devant de ce fait arbitrer les mêmes dilemmes.

1. Caractère 1 : imbrication des sphères privées et professionnelles

Nous avons évoqué, à propos de la formation, le fait qu'il n'y a pas d'accord sur la réalité, et donc pas sur le contenu. Que ce point fait du métier de ferrailleur une activité difficile à « normer ». C'est là la première caractéristique d'une situation qui relèverait donc plutôt de la « création » d'activité que de la « formation » à un métier.

Or nous voudrions ajouter encore un point « atypique » et prendre pour acquis le fait qu'il s'agit d'activités toujours très étroitement liées aux projets de vie des personnes, et particulièrement de leurs problématiques familiales, ou d'habitat. Sans l'avoir

complètement vérifié⁷⁰, en effet, nous avons très souvent entendu que les parcours des entrepreneurs sont liés aux endroits où ils parviennent à habiter, et à un fonctionnement qui donne toujours une grande part aux relations familiales, et moins grande au développement purement professionnel. Moins grande, en tout cas, que dans la façon dont les autres catégories de population présentent leurs « plans de carrière », souvent affichés comme radicalement séparés (ou volontiers séparés) de leur vie personnelle et de leur entourage privé.

70 - L'étude actuelle n'a que seize mois, et ne peut prétendre accéder à ce type d'élément ethnologique... Elle se contente, sur ce point, d'accepter les énoncés des diverses personnes rencontrées, sans avoir pu les vérifier systématiquement.

Sans doute, les effets d'appartenance de groupe ou de classe sont aussi très forts ailleurs, notamment dans les classes supérieures⁷¹ ; sans doute encore, les discussions actuelles sur les inégalités de genre en disent assez sur le fait que le rôle familial est encore d'une très grande importance dans le déroulement des carrières⁷² mais nous voulons souligner surtout que si ces dernières questions sont débattues, c'est le plus souvent pour en appeler à une plus grande autonomie de la personne, de

71 - On pense notamment aux travaux des sociologues Michel Pinçon et Monique Pinçon (« Voyage en grande bourgeoisie », par exemple) ou plus précisément encore à ceux de Nicolas Jouin, qui envoie ses étudiants en sociologie de Seine St Denis enquêter dans les quartiers chics de la capitale. Ils s'y rendent avec l'a priori d'un individualisme des classes supérieures, qu'ils opposent à une solidarité communautaire des classes populaires, avant de découvrir que la haute bourgeoisie connaît bien souvent son histoire familiale sur plusieurs siècles, et plusieurs continents... Nicolas Jouin, Voyage de classes. Des étudiants de Seine-Saint-Denis enquêtent dans les beaux quartiers (La Découverte, 2014) ». Les choix économiques opérés par les individus dans ces milieux sont aussi hautement liés à une conscience collective.

72 - Par exemple : « Une partie des écarts salariaux sont la conséquence des inégalités persistantes dans l'organisation familiale. Les femmes subissent davantage les contraintes des enfants au niveau professionnel : seules 72 % des mères de famille ont un travail, contre 85 % des pères, et parmi ces dernières, un tiers (33 %) travaille à temps partiel, contre seulement 4 % des pères en moyenne ». En savoir plus sur http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/03/07/les-inegalites-hommes-femmes-en-12-chiffres-et-6-graphiques_5090765_4355770.html#2QKcVxw8uFtHrRQ.99

2. Caractère 2 : prudences

Une étude sur « la création d'activités inventives dans les territoires ruraux⁷⁴ » souligne ainsi qu'« *un point crucial de distance entre les dispositifs institutionnels et les TPE inventives est la manière d'appréhender la viabilité de l'activité. Pour les premiers, elle est centrée sur un seuil de rentabilité, sur une notion de minimisation du risque financier. Pour les TPE inventives, la viabilité est traduite principalement par des critères de vivabilité et est construite parfois chemin faisant, à travers la combinaison d'activités, de clientèles et de commercialisation. L'objectif principal des créateurs de TPE inventives est de vivre mieux ainsi, et même lorsque les deux membres du couple ne sont pas impliqués dans l'activité, son organisation reste fortement influencée par la vie de famille (...). Ce point rend plus difficile encore la compréhension des modèles de viabilité défendus et conduit parfois à une discréditation du projet et de sa solidité⁷⁵ ».*

74 - Marie-Anne Lenain. Dynamiques et accompagnement des TPE inventives en espace rural isolé : Entre territoires et réseaux : L'exemple en Cézallier, Combrailles et Millevaches. Géographie. Université Blaise Pascal - Clermont-Ferrand II, 2011. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00845391/document>

75 - Lenain, 2011, op.cit. p. 182

l'acteur (actrice) économique ; que, donc, l'idée générale est que les parcours professionnels et personnels doivent pouvoir être séparés. Dans le cas des voyageurs, la thèse n'est pas si nette, et il est au contraire plutôt défendu le fait que lorsque surgit un événement social, on suspend son occupation professionnelle. De cela, nous faisons un autre argument pour rapprocher notre propos de l'accompagnement à la création d'activité plutôt que de la formation, car la création d'activité porte en son cœur la prise en compte d'un projet personnel.

Dans les très petites entreprises, la forte imbrication entre les sphères privées et professionnelles peut se lire tant dans la cohérence de lieux (entreprise qui utilise des locaux proches, voire communs avec la famille du créateur), que dans les rythmes de travail (articulation des temps sociaux) et dans la cohérence globale des projets de vie et professionnels (valeurs mises en œuvre). Cette imbrication est à la fois source de complexité (qu'est-ce qui est du ressort de l'entreprise, qu'est-ce qui est du ressort du privé ?) et facteur de la viabilité. Elle est souvent l'une des motivations profondes du projet de création d'activités, mais aussi une de ses difficultés concrètes⁷³. En tout cas, c'est un élément qui doit être pris en compte au moment de dessiner les contours d'une intervention pédagogique.

73 - Ce passage est repris du lexique établi à la faveur du projet Equal DORA (...). Repris in « pédagogie de l'accompagnement et entrepreneuriat social » éd. Crefad documents, 2007, p. 67

Notons d'abord que nous trouvons là une défense de la pluriactivité, habituellement considérée comme une forme primitive de professionnalisme, et ici au contraire défendue pour ses capacités résilientes.

Surtout, insister sur la forme particulière de ces entreprises, à la fois dans leur organisation et dans leur élan, doit permettre de la dégager des attendus ordinaires en matière de développement. A cette condition, nous pourrions considérer une approche qui ne soit pas mal calibrée. Notamment sur ces points : ne pas demander aux entrepreneurs de grossir et de se développer au-delà d'une certaine mesure ; comprendre les limites internes de leurs possibles investissements ; positionner un dispositif d'accompagnement adapté.

Les attendus ordinaires sont, en résumé, le développement d'une PME ou bien l'abandon de l'activité et le choix d'une autre orientation professionnelle. C'est en somme l'alternative qui est présentée aux autoentrepreneurs suivis dans le cadre du RSA⁷⁶.

76 - Lors d'un colloque organisé par l'association « Solidarité paysans », en mars 2017, nous avons pu comparer cela avec l'accompagnement

Or les entrepreneurs dont nous parlons ici ne sont pas sur ces modèles. Objectivement, ils ne souhaitent ni se développer, ni abandonner. Nous avons donc affaire à des populations qui ne se sentent pas « entrepreneurs », ou bien pas « professionnels⁷⁷ », ou bien qui ne désirent pas « réussir », etc., des personnes qui se trouvent à la frontière entre un besoin d'apports techniques et un besoin relevant plutôt du développement personnel et social, des personnes, enfin, qui ne s'autorisent pas elles-mêmes à prendre des initiatives... Ils n'ignorent pas ces modèles, mais ne souhaitent pas ou ne pensent pas pouvoir s'y conformer.

Le collectif

De ce fait, on comprend mieux aussi leur prudence vis-à-vis de l'organisation collective. L'association avec d'autres producteurs est d'autant moins simple qu'on peut se trouver lié par d'autres intérêts : famille étendue, riverains. L'entente avec des acteurs aujourd'hui concurrents implique, dans ces circonstances, de très vastes dépendances, impossibles à coucher sur contrat.

Mais il y a aussi une prudence familière aux artisans et aux indépendants. Certes, on voit les limites de petits exploitants indépendants, leur manque d'envergure capitalistique alors même que les investissements sont décisifs, leur incapacité à mutualiser les services dont ils ont tous besoin. Mais on peut tout de même leur rendre raison d'une prudence vis-à-vis d'autres ornières tout aussi immédiates. Même en se gardant des exemples extrêmes de la collectivisation, on peut constater que de nombreuses expériences de mise en commun ont dérivé vers la prise de contrôle des activités des producteurs par l'administration qu'ils avaient placée entre eux, ou bien que la propriété privée - voire l'indépendance - ont pu donner des points d'appui pour résister à des grands projets majoritaires mais mal fondés en raison⁷⁸.

proposé aux agriculteurs en difficulté. Il est manifeste que la procédure Agridiff (<https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F31198>) s'efforce de garder bien plus longtemps les agriculteurs dans leur métier. L'intervention elle-même est déclenchée lorsque l'on peut mesurer une baisse de 20% de l'excédent brut d'exploitation sur une période de cinq ans ; c'est une donnée à comparer au critère RSA de 24 mois de trop faibles revenus d'activité des ferrailleurs...

77 - Ainsi, dans le film « ça ferraille dur », cette nuance d'un entrepreneur en espaces verts : « On n'abat pas les gros arbres, pour faire de l'abattage, il faut être qualifié, on ne fait que les petites haies, on évacue »
<https://www.cestpossible.me/action/parole-de-voyageurs/>

78 - De cette défense « progressiste » de l'individualisme, voire de la propriété privée, on peut trouver plusieurs exemples tels que la myriade des petits propriétaires du Larzac s'opposant aux projets de l'administration militaire : « Pendant dix ans, entre 1971 et 1981, le site a été occupé pour s'opposer à l'extension d'un camp militaire. Menacés d'expropriation, les 103 paysans qui ont juré de ne jamais vendre leurs terres sont alors soutenus par des antimilitaristes et des

Enfin, les montages des uns et des autres ne correspondent pas souvent. Certains combinent la ferraille avec d'autres activités, tandis que d'autres s'y consacrent exclusivement. Il faudrait, pour avancer sur tous ces points, un espace de délibération politique qui n'existe pas aujourd'hui, et dont même on peut penser qu'il ne pourrait être que l'aboutissement de collaborations pragmatiques et expérimentales. Dans ces conditions, la mutualisation ne pourrait aujourd'hui être apportée que par un acteur extérieur, ce qui rendrait le projet impossible.

Au contraire, on voit que des expérimentations prudentes, telles que celle réalisée à Nantes, peuvent produire les résultats attendus en termes de mutualisation. A partir de l'usage en commun d'une machine, ainsi que de la répartition à plusieurs d'un premier marché, et au bout de quatre années, le travail en commun devient plus facile à envisager. Car la situation d'origine est bien différente : « *Ce n'est pas parce qu'ils font partie du même groupe familial qu'ils vont aller se dire qu'ils vendent tant de la tonne et qu'ils récupèrent tant. Il y a beaucoup de fantasmes autour de cela. Les gens pensent qu'ils vivent en communauté, mais ce n'est plus vrai depuis très longtemps, et puis ça reste des entreprises individuelles, qui restent elles-mêmes en concurrence : ils ne se partagent pas les infos, ni les prix* ». Et même si ce groupement d'opérateurs a réussi à construire un espace de régulation public entre eux, et à prendre un important marché en commun, il reste de sérieuses limites, au premier chef celle de la responsabilité collective : « *Il y a des enjeux, particulièrement ceux de la traçabilité. On fournit donc toutes les factures de nos relations avec la déchèterie et personne, dans le groupe, ne prendra sur lui la responsabilité de cet enjeu-là vis-à-vis de la collectivité*⁷⁹ ».

On peut croire cette prudence, la prendre au sérieux, alors que la filière connaît de si intenses mouvements de rachats et de réorganisations financières. Lorsqu'un entrepreneur réplique à une offre de rachat : « c'est mon père qui a créé cette entreprise, vous pouvez reprendre votre drapeau », on peut lire autre chose qu'une simple fierté : « nous serons là quand vous aurez bientôt disparu dans le ventre d'un fonds financier qui vous aura finalement fermée ou fait faire autre chose que votre métier »...

écologistes qui squattent le terrain et cultivent le sol » <https://www.nouvelobs.com/planete/20171220.OBS9589/jose-bove-comme-au-larzac-notre-dame-des-landes-peut-devenir-un-laboratoire-foncier.html>

79 - Associatif, accompagnement d'un GIE

3. Caractère 3 : faible intégration symbolique à la filière

Logiquement, en ce qui concerne les espaces de ressources, nous parlons ici de trouver d'autres lieux que des « centres de conseils » institutionnalisés et repérés. La demande n'est pas de trouver des modèles de projets « clé en main » mais d'être accompagné sur un chemin long et socialement sinueux ; elle n'est pas de recevoir une aide « décisive » mais de trouver constamment quelqu'un avec qui travailler lors de tous ces moments où il ne s'agit pas de « décision », de « basculement », de « prise d'autonomie » mais d'un accompagnement, d'une présence, d'un soutien.

Pourtant, les dispositifs institutionnels existent bien. Par exemple, il s'agit des chambres consulaires ou bien des syndicats professionnels. Les ferrailleurs ne citent guère ces instances dans leurs récits. Est-ce de leur part une incapacité ou une faiblesse, qu'il faut compenser par un meilleur déploiement, plus fin, des institutions ? Faut-il donc préconiser que les institutions fassent un effort supplémentaire de finesse pour s'approcher plus près ? Ou bien considérer que ces types d'approche ne correspondent pas aux besoins des entreprises considérées ?

Pour comprendre cette dernière hypothèse, on peut recourir à la comparaison avec les modèles d'autres filières, occupées aussi à « susciter le développement ». Nous pensons bien sûr aux efforts de l'action sociale, des centres sociaux par exemple, dont les animateurs s'efforcent d'intéresser leurs publics à des questions sur lesquels ils n'osent pas aller : la nutrition, l'éducation, la santé, la citoyenneté. Dans les centres sociaux, il est tenu pour évident que les usagers ne viennent pas rencontrer les équipes sur ces questions directement, même si les équipes peuvent voir qu'il y a bien là un besoin : charge à elles de trouver les moyens d'une prise de conscience, puis d'un engagement des personnes sur ces sujets. De la même façon que personne ne vient voir un centre social pour parler directement de sa façon de se nourrir, de même les ferrailleurs n'ont d'abord « besoin de rien » lorsqu'on va les rencontrer pour une étude...

Plus généralement, l'action sanitaire et sociale articule avec aisance des « institutions » et autres « centres de soins » et des « points d'écoute » situés aux endroits pertinents ou bien, justement, aux

4. Caractère 4 : inventivité

L'accompagnement des entreprises est un dispositif en place. Du RSA aux Chambres consulaires, des banques aux formations en management d'entreprise, les acteurs sont présents. Et pourtant, les entrepreneurs de longue date que sont les ferrailleurs continuent à ne pas les solliciter. Ou à ne pas pouvoir le faire. C'est donc qu'ils répondent à un autre modèle. Rappelons-en les caractéristiques que nous avons pu déceler :

endroits qui ne sont pas censés l'être, sans compter des équipes mobiles ou mêmes des associations d'autosupport d'usagers... !⁸⁰ Une telle variété des approches et des outils d'intervention n'est ordinairement pas perçue dans le domaine de l'économie. Les secteurs privés lucratifs et publics estiment leurs moyens et leurs outils généralement suffisants. Les interventions « interstitielles » (celles des associations ou des services sociaux) sont jugées a priori incompétentes et impertinentes (au sens propre du terme). Souvent, leurs interventions sont reçues par les acteurs plus installés ou institutionnels comme des critiques, comme si elles cherchaient systématiquement à dénoncer des manquements, à « rétablir des vérités », à « dévoiler » des éléments négligés, à dénoncer l'abandon des « laissés-pour-compte », à prétendre qu'il existe un « continent noir » de l'entrepreneuriat, dont elle seraient chargées. Mais si, tout simplement, elles veillaient seulement à laisser ouvertes les questions qui résistent à toutes les améliorations du système ?

Dans le domaine de la santé dont nous venons d'évoquer l'exemple, il s'agit d'un objectif de soin global, intégrant le curatif et la prévention. La menace, en l'occurrence, est de laisser se développer des problèmes qui débordent les capacités curatives. Il convient donc de les identifier et de les aiguiller assez tôt vers le soin. Ces niveaux d'intervention font système. Dans le cas du recyclage, il en est de même. Les collecteurs du premier kilomètre font un travail que ne font pas les autres. Nous n'avons pas un tableau dans lequel certains sont « in » et d'autres sont « out ». Mais pour autant, les mêmes modèles ne peuvent pas s'appliquer indifféremment à tous.

80 - Ainsi, dans une note récente concernant la réorganisation des services de santé, on relève ce point : « Si le territoire doit devenir, selon Marisol Touraine, « la nouvelle frontière » de l'hôpital public, c'est pour mieux agir « hors les murs » et non plus seulement dans le cadre de « l'accueil de ceux qui viennent à lui ».

<http://www.courrierdesmaires.fr/10197/hopital-un-pacte-de-confiance-sous-langle-des-territoires/> in : Courrier des maires, le dossier de mars 2018, l'article : « Hôpital : un « pacte de confiance » sous l'angle des territoires » par Aurélien Hélias.

- Pas de désir évident de développement car la pertinence économique et technique du modèle proposé - la PME - ne fait pas l'unanimité ;
- Un lien fort du projet professionnel avec un projet de vie - personnel ou familial.

Nous en appelons donc à conclure qu'il ne faut pas que l'accompagnement ait pour but d'amener les gens à se rapprocher de modèles qui ne conviennent pas. Les risques sont du registre industriel (endettement, étouffement administratif), concurrentiel (manque de ressources de base pour jouer le jeu, par exemple pour cause de sortie précoce du système scolaire) ou existentiel (projets de vie peu compatibles). Il faut donc adopter une posture au plus près des personnes, de façon à ce qu'elles construisent elles-mêmes leur parcours.

Lorsqu'on écoute raconter un entrepreneur, on est frappé de ce que son récit comporte de « rencontres », comme il progresse par bonds plutôt qu'il ne suit une ligne continue, décrit quelqu'un qui avance sur un projet personnel, qui sollicite ou non les avis, s'autorise ou non à le faire, est au courant ou non qu'il y a des gens qui se proposent de l'aider... Quant à l'espace de création d'activité, il semble fait de gens postés sur le parcours, à différents endroits, à différents moments, compétents ici et pas là...

Pour bien mesurer ce qui fait notre étonnement, il faut opposer ceci à un autre récit possible, celui qui décrit d'abord les besoins du territoire ou de l'économie, et dessine les parcours balisés mis en place pour les satisfaire. Un tel discours ne parle pas tant de « bonds » que d'étapes (forcément successives), appelle la lente et erratique sédimentation des relations sociales une « insertion » et préfère lire le terrain sur une carte que faire confiance à l'intuition.

Ce sont des visions très différentes. Ces différences ont des conséquences très importantes et par exemple en ceci : elles n'imputent pas les responsabilités de leurs limites ou de leurs échecs aux mêmes facteurs.

Dans un cas, il s'agit d'améliorer l'information des populations concernées, d'étendre le plus loin possible et de la façon la plus sophistiquée l'influence des acteurs institutionnels, et ainsi d'approcher même des publics les plus « atypiques ». C'est une question de moyens, et de capacités techniques du dispositif. La limite se trouve dans ces moyens, et les publics feront le reste du trajet qui doit les amener aux points d'entrée du système⁸¹. Dans l'autre, il faut sans cesse réadapter le dispositif lui-même, en

81 - On peut penser, sans s'éloigner de notre sujet, au dispositif de collecte des déchets : les évolutions actuelles sont de limiter les collectes à domicile pour aller vers des points d'apport volontaire, ce qui allie la vertu pédagogique aux économies de moyens pour le système, mais dépend du niveau d'adhésion (d'éducation) des usagers.

Pour une illustration de ce point, cet extrait de la lettre du syndicat de collecte local de septembre 2017, dont le montage met en vis-à-vis les enjeux d'éducation et d'économies : http://www.sba63.fr/sites/www.sba63.fr/files/sba-infos-28_1.pdf

fonction de ce que lui demandent les entrepreneurs. La limite est dans la compréhension des logiques propres aux entrepreneurs, et dans la capacité à se porter au bon endroit. Alors, ce n'est pas le dispositif qui installe l'entrepreneur, c'est l'entrepreneur qui installe le dispositif.

Ces deux visions comportent leur part de pertinence et elles impliquent des dispositifs et des postures pratiques très différentes. On regrette qu'elles soient souvent mises en concurrence et considérées comme exclusives l'une de l'autre, plutôt qu'articulées. Cet effort est pourtant accompli par les entrepreneurs eux-mêmes, dans leurs mouvements de va et vient entre la mise aux normes et l'invention de formes appropriées aux évolutions de leurs activités.

De tout cela, nous voulons tirer les conclusions suivantes :

- Des améliorations du système économique sont nécessaires, pour mettre fin à certains impensés et à certains avantages disproportionnés dont bénéficient les acteurs majoritaires⁸².
- Il faut aussi prendre au sérieux les analyses et les stratégies des acteurs qui ne désirent pas jouer le même jeu, ou bien qui ont compris que les rapports existants leur étaient durablement défavorables, et qu'ils devaient donc plutôt inventer de nouvelles formes de développement.

Sur le premier plan, il s'agit de modifier certaines règles du jeu, essentiellement ce qui oblige à dégager de trop importantes capacités de financement. A tout niveau de la filière, il est manifeste que l'accélération de la réglementation a eu pour effet objectif de mettre en danger les acteurs. Les entreprises familiales moyennes ont dû accepter un rachat par de plus grands groupes ; ces derniers ont dû se lancer eux-mêmes dans des courses à la capitalisation⁸³. Pour les TPE, l'alternative a été

82 - Par exemple, nous avons vu en partie 2 que certaines interventions d'ordre politique étaient parfois nécessaires pour débloquer des situations. Cela fait écho aux capacités largement supérieures des opérateurs installés d'avoir l'oreille des acteurs qui organisent le contexte économique (acteurs publics, organisations professionnelles, etc.). La différence est que ce recours, chez les plus petits entrepreneurs, n'est pas organisé, il « surgit » toujours comme une bonne nouvelle un peu inattendue...

83 - Pour un récit synthétique qui reprenne tous ces mouvements, on peut se reporter à cet article : <https://www.usinenouvelle.com/article/le-recycleur-paprec-conclut-le-rachat-de-coved.N524334> On y trouve le rachat d'une entreprise familiale par un grand groupe, lui-même engagé dans la course à la capitalisation boursière (pour gagner de l'indépendance vis-à-vis des banques) et attentif aux évolutions ministérielles allant jusqu'à des prises de position politiques publiques... Pour situer cet acteur emblématique du moment que connaît la filière, on peut consulter cet autre article de la presse spécialisée : <https://www.latribune.fr/green-business/l->

d'emblée impossible : l'abandon, ou l'endettement - qui leur est refusé par les banques⁸⁴.

actualite/20120719trib000709940/veolia-et-suez-deux-geants-
ebranles-par-les-mutations-du-marche-des-dechets.html

84 - Nous renvoyons à la dernière partie de ce texte pour la proposition de solutions en termes de progressivité des investissements. Car là encore, des précédents peuvent servir d'exemple si nous regardons d'autres filières. Ainsi l'agriculture a déjà été confrontée à une pareille hausse des normes sanitaires. Or certains ateliers de transformation ne pouvaient tout simplement pas être réaménagés. Se trouvant dans de vieilles bâtisses, cela revenait à reconstruire ailleurs en neuf, abandonnant les espaces et les paysages. Un compromis a pourtant été trouvé, qui a permis d'établir les règles de la vente directe : limitation des investissements, contre limitation des possibilités de vente, et donc maîtrise de la traçabilité sanitaire des produits. De tels compromis sont donc imaginables. Reste à déterminer à quel échelon de telles négociations pourront être menées. Dans notre secteur, il peut s'agir de la DIHAL (Délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement). On peut se référer aux règles en vigueur dans le domaine agricole en consultant cette page, qui indique en caractères gras : «

Sur le second plan, il faut d'abord admettre qu'il existe un autre modèle de développement spécifique à certaines entreprises : les TPE. Et que l'accompagnement qui leur est nécessaire est aussi différent.

Nous aborderons les éléments de préconisation qui peuvent en être déduits dans la partie suivante, dans les points 1 et 4. Mais l'ensemble de ces éléments de particularité des entreprises considérées amènent à calibrer avec soin les solutions possibles. Celles-ci font l'objet de la dernière partie de cette étude.

l'application des prescriptions des règlements de l'Union européenne dans les petites structures fermières ou artisanales doit se faire avec une certaine souplesse. Ces petites structures sont souvent limitées en moyens matériels et humains pour appliquer ces dispositions. Des aménagements sont donc possibles dans la mesure où ils n'affectent pas la sécurité des aliments ». <http://agriculture.gouv.fr/circuits-courts-exigences-sanitaires-et-flexibilite-pour-les-petites-entreprises>


C. L'accompagnement comme un droit

En tant que maillon de la chaîne de récupération de la matière, les collecteurs sont un segment stable. Les acteurs aujourd'hui considèrent volontiers ces formes d'activité comme vouées à disparaître sous la poussée du développement industriel, qui va raffiner ses méthodes pour capter toute la matière. C'est faire peu de cas d'évidentes limites technologiques et logistiques, et un modèle de récupération complète de la matière qui pourrait se passer des collecteurs au premier kilomètre n'a pas encore été trouvé. Ni les déchèteries, ni les grossistes ne sont, à ce jour, capables d'assurer cette fonction. La collecte est encore nécessaire : elle peut changer d'opérateurs, mais en tant que tel, c'est un segment stable et intégré au fonctionnement de la filière.

Le reconnaître est déjà un grand pas pour alléger la situation des collecteurs. En effet, si l'on considère que cette activité est vouée à disparaître, on prépare les motifs des divers refus d'accès aux aides financières. Mais fondamentalement, on pose mal la question de leur installation : elle est celle de l'organisation de ce segment d'activité, pas celle de l'évincement de certains acteurs. On doit se demander comment améliorer leur situation, notamment sur le plan administratif, plutôt que de les mettre étourdiment en demeure de satisfaire à de nouvelles conditions particulièrement difficiles à mettre en œuvre.

Le sentiment de vertige et d'angoisse au moment de se lancer, de constituer, par exemple un dossier d'agrément ICPE complexe, doit être le point de départ d'une réflexion sur l'accompagnement. Comment se fait-il qu'on leur renvoie, et qu'ils intègrent eux-mêmes, le sentiment d'une illégitimité dans la filière, alors même qu'ils y travaillent depuis si longtemps, et de façon si régulière ? Si les entrepreneurs avaient refusé l'obstacle du dossier d'agrément, au final, ils auraient cessé d'exercer. Alors même que nul autre acteur n'est en mesure de prendre leur place. L'accompagnement doit intervenir sur ce point : les obligations réglementaires nouvelles doivent être conçues d'abord comme des obligations que la société se fait à elle-même, et non pas des mises en demeure adressées aux opérateurs : si on oblige à certains investissements supplémentaires (en capitaux mais aussi en compétences), alors il faut mettre en face les moyens pour eux de les faire, et ceci est de la responsabilité de celui qui oblige, plutôt que de celui qui reçoit l'obligation. C'est ainsi que nous proposons de situer l'accompagnement des entrepreneurs : comme un droit qui vient aider à assumer ses devoirs.





CHAPITRE 4. FAVORISER ET ACCOMPAGNER L'INSTALLATION DES ENTREPRISES POUR RÉDUIRE L'EXPOSITION SOCIALE DES VOYAGEURS

Nous souhaitons finir cet exposé avec des prises pratiques pour les acteurs sociaux intéressés à l'évolution de l'activité de ferrailage. Elles sont essentiellement une exploration et un travail de préfiguration technique de suggestions et d'idées recueillies auprès des acteurs.

Nous reprenons ici les principaux points discutés au cours des pages qui précèdent, pour donner matière à travailler sur les thèmes suivants : l'accompagnement, la collecte, le stockage, la formation aux compétences administratives, l'intervention sur les conflits de concurrence, ainsi que les évolutions réglementaires et de gouvernance qui sont utiles à la réalisation de ces projets.

I. ACCOMPAGNER

Au vu des caractères que nous avons exposés dans la partie précédente, nous dessinons le dispositif d'accompagnement suivant :

Des propositions existent déjà sur le territoire, mais la question

reste ouverte des coordonnées exactes des différents acteurs, sur le sceptre de «l'accompagnement»; c'est donc plutôt un rôle de coordinateur que de véritable opérateur.

A. Forme

- L'accompagnement doit se trouver **accessible à plusieurs endroits de l'activité** : de l'idée au projet. Cela signifie qu'il doit être accessible à l'entrepreneur qui démarre son installation, qui peut-être n'en a que l'idée, et se trouve en situation de pluriactivité, mais aussi à celui qui, après quelques années de développement, cherche une formation de mise à niveau... Ceci car, en principe, des aller retours sont possibles au cours d'une carrière, entre les différents niveaux d'activité, et surtout parce que les problématiques sont différentes et que nous n'avons pas les moyens de juger si un moment est plus décisif qu'un autre.
- Cet accompagnement doit pouvoir accueillir simplement, pour donner quelques informations de base ou procurer une écoute active, mais il est souhaitable qu'il puisse aussi répondre à des demandes plus claires, et initier des actions. Il a besoin de **maîtrise d'œuvre** afin de répondre à des demandes, exprimées ou déduites de l'analyse. Il a besoin enfin de pouvoir initier des actions pour entretenir une relation productive : encadrer des tests, produire des réalisations exemplaires pour avancer et convaincre, pour échanger surtout. Car un accompagnateur qui ne serait que dans l'écoute n'aurait que peu de prise sur des entrepreneurs préoccupés d'efficacité concrète.
- Il doit assurer une coordination dans **le temps**, sur une entrée professionnelle - tandis que beaucoup d'autres acteurs ont pour cadre et limite un dispositif auquel on émerge un temps puis dont on sort pour aller dans un autre... Il est important qu'un acteur puisse suivre les entrepreneurs au gré de leurs changements de statuts.
- Ceci dessine **une fonction de veille, avec une dose de maîtrise d'œuvre**. On peut aussi parler de coordination, mais elle emporte une nuance d'autorité sur les autres acteurs, qui est ici hors de propos : il ne s'agit pas de se substituer aux propositions déjà existantes sur le territoire, mais d'orienter les opérateurs vers eux, tout en ayant le souci de chercher des moyens supplémentaires et de capitaliser les opérations

B. Points d'attention

- L'intervention peut s'inspirer de ce qui a été expérimenté dans le domaine du logement, et formalisé dans le référentiel correspondant⁸⁵ : s'il est vrai qu'il existe plusieurs modèles de développement d'entreprise⁸⁶, on doit considérer que les entrepreneurs le savent, et qu'ils empruntent en réalité à chacun en des proportions variables. Il faut donc avant toute préconisation pratique **une phase d'analyse préalable**.
- Nous avons vu que les entrepreneurs ne s'adressaient pas forcément aux instances identifiées, pour divers motifs. Pour pallier à cela, il ne faut pas négliger **les modes informels**

85 - Référentiel départemental Habitat Adapté, octobre 2017, notamment pp. 24-27 « l'étude diagnostique des ménages » <http://www.agsgv63.com/wp-content/uploads/2017/10/Referentiel-departemental-habitat-adapte.pdf>

86 - Par exemple, cette typologie simple :

- « La TPE managériale résulte d'une prise de risque par un créateur d'entreprise s'inscrivant dans le modèle classique dominant de l'entrepreneuriat, et ce en vue de développer son organisation, son chiffre d'affaire et son effectif salarié (...)
- La TPE traditionnelle regroupe l'artisanat, l'agriculture, les professions

libérales réglementées... (...)

- La TPE inventive correspond à un profil intermédiaire, celui d'un créateur d'activité valorisant son indépendance mais s'inscrivant souvent dans une logique d'auto emploi et de développement limité de l'activité – jusqu'à atteindre un niveau de vie estimé satisfaisant (...)

S. Rouault « une typologie pour mieux accompagner les petites entreprises », Revue POUR, n°192, décembre 2006, p. 85.

de coopération (culture, ateliers, occasions non formelles de rencontres)⁸⁷

- **Soutenir un réseau diversifié** : c'est pourquoi nous sollicitons des ressources dans les filières agricoles, ou dans le commerce, ou auprès de l'animation, ou auprès de la recherche scientifique ; multiplier les points d'accès à l'aide, et faire sortir aussi d'une approche « voyageurs »

87 - Cette fois-ci, l'exemple ne nous vient pas du logement, mais de l'agriculture : lors d'un colloque organisé par l'association Solidarité Paysans, Elisabeth Saint Guily présente une étude sur les exploitants qui s'adressent à l'association. Elle remarque que les agriculteurs trouvent ailleurs que dans les dispositifs institutionnels les ressources dont ils ont besoin. Ils font appel à d'autres réseaux que ceux dans lesquels se trouvent les professionnels : les parents d'élèves, les loisirs, les associations... : « il y a beaucoup moins de jugement quand on ne va pas dans un réseau professionnel ». Ils y trouvent des récits de gens qui ont aussi subi des ruptures professionnelles, des périodes de chômage, des ressources pour relativiser et reconstruire. Elisabeth Saint-Guily prépare une thèse intitulée : « Trajectoires de vulnérabilité et de résilience socio-économique : le cas des agriculteurs en difficulté du Nord Pas de Calais »

ou « sous prolétaires » enfermante. Il faut tenir ensemble les éléments de cette tension : favoriser les habitudes de travail entre pairs, et utiliser les ressemblances avec d'autres populations d'entrepreneurs et d'autres filières - agriculteurs, etc.⁸⁸.

Ce qui importe est de se rendre compte que différentes approches se trouvent complémentaires, et que celui qui propose l'accompagnement de projet n'est pas une critique des actions des autres acteurs mais un appel à compléter le dispositif, au service du dynamisme socioéconomique des territoires et des projets des personnes.

88 - Il est utile de chercher des comparaisons avec d'autres secteurs professionnels, pour, d'une part, sortir des clichés qui enferment, liés aux « ferrailleurs », « éboueurs », « tsiganes ». Ainsi, on ne se trouve plus dans une situation qui condamne un métier ou une communauté toute entière ; d'autre part, on sort aussi du schéma dans lequel certains ont « réussi » tandis que d'autres « n'ont pas les capacités », pour remarquer ce qu'il peut y avoir d'universel dans l'échec professionnel.

II. INTERVENIR SUR LA COLLECTE

A. Attendus

- Le service de collecte est un besoin constant, puisque la production de déchets est elle-même constante ;
- Les industriels, pour la plupart, estiment que ce segment n'est pas rentable, et n'ont pas trouvé de modèle. Ce sont bien les collecteurs qui le font.
- Enfin, la valeur de la matière est inconstante, du fait du mode de fixation de son prix, et la collecte, en certaines circonstances, s'interrompt, ce qui produit des désordres et des pollutions.
- Il soutient de fait des investissements logistiques (véhicules, essentiellement), positifs en termes de développement, à quelque niveau que l'on se trouve dans la filière (pluriactivité ou spécialisation). On fait d'ailleurs l'hypothèse que la concurrence pourrait se jouer, dans les années qui viennent, sur cet aspect du capital (conformité des véhicules, performances, etc.). Ce segment, faiblement mécanisé, est occupé essentiellement à agréger de la matière que les utilisateurs des biens de consommation ont dispersée. Ce n'est que plus haut dans la filière que le tri prend réellement de la valeur. Ce qui compte ici, c'est donc bien plutôt de disposer de véhicules performants (en énergie, en conditions de travail...). Si de grands opérateurs voulaient récupérer le contrôle de ce segment, c'est par l'équipement de véhicules concurrentiels qu'ils commenceraient certainement.

Considérant ces trois éléments, nous avons étudié l'hypothèse d'un déplacement de la valeur non plus sur celle du matériau récolté - dont le prix est inconstant - mais sur le service de collecte lui-même qui, lui, est constant.

Pour les opérateurs :

- Le grand avantage de ce déplacement tient à la régularité

- En revanche, il peut venir à l'encontre des pratiques actuelles - et anciennes ! - ainsi que des valeurs professionnelles aujourd'hui valorisées : l'habileté à réaliser des « coups », la maîtrise des différentes qualités de matières...⁸⁹

Pour les territoires, ce déplacement a pour but de s'assurer que

89 - Les contrats passés jusque-là avec les gens du Voyage, y compris à Nantes, font tout reposer sur le prix de la matière mais ne paient jamais ni le travail, ni le transport... Il semble pourtant possible de dire que le reste de la filière industrielle valorise tout autant la régularité, la quantité... et la prévisibilité ! Cette différence de « valeur » est peut-être une clé importante pour comprendre l'origine des désordres dans la filière...

les stocks de métaux ne sont pas conservés par les collecteurs :

- Les motifs de l'immobilisation de matières polluantes sont identifiés : soit il s'agit d'attendre un meilleur prix, soit il faut attendre d'avoir agrégé une quantité suffisante pour que le grossiste se déplace.
- Des risques immédiats importants en termes de santé des riverains, de pollution de réseaux d'eau, de sécurisation des stocks relèvent de la responsabilité des territoires.
- Des risques à plus long terme de coûts énormes de dépollution des terrains sont aussi manifestes.

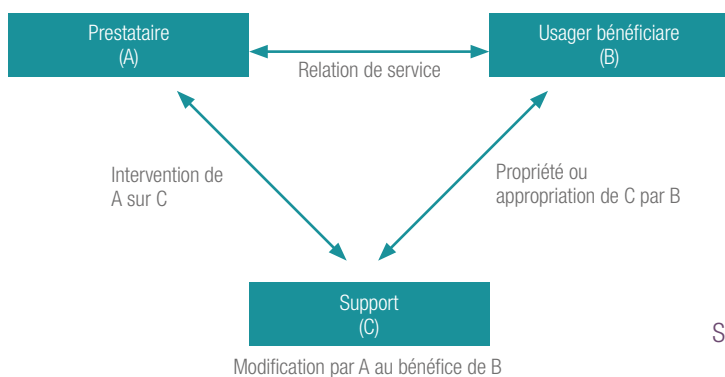
B. Modèles de services existants

Le déplacement essentiel est donc de penser la collecte en termes de service, et non plus simplement de commerce. Le service n'est pas une stricte relation bilatérale entre le vendeur et l'acheteur, mais un triangle : l'utilisateur sollicite une intervention sur un support, qui est assurée par un prestataire⁹⁰.

90 - Nous renvoyons, pour une présentation complète de ce mouvement, aux recherches d'O. Aznar, chercheur à VetagroSup : Olivier Aznar, « Une caractérisation des services environnementaux à dimension paysagère produits dans les espaces ruraux », Développement durable et territoires [En ligne], Dossier 1 | 2002, mis en ligne le 29 juillet 2014, consulté le

Nous avons suivi ce fil et tenté d'intégrer au schéma actuel de la filière un acteur intermédiaire, chargé d'opérer le déplacement de valeur. Pour en comprendre le principe, on peut recourir à des exemples existants : il en existe déjà beaucoup !

08 mars 2018. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/904> ; DOI : 10.4000/developpementdurable.904



Source : jean gadrey

1. La récupération des bouchons de plastique

Une association récupère les bouchons en plastique - qui représentent un surcoût de traitement pour les industriels - qui sont ensuite transformés en palettes, revendues enfin pour acheter du matériel pour les personnes handicapées⁹¹.

On note plusieurs points intéressants : il y a moins d'échanges d'argent dans ce modèle ; on assure la récupération auprès des ménages de tous leurs bouchons de plastique, on sécurise cet approvisionnement puisque les gens les réservent pour les donner.

91 - <http://www.bouchonsdamour.com/>

2. La récupération du verre

Le verre a longtemps été consigné⁹². C'est-à-dire que les usagers les rapportaient au point d'achat, recevaient pour ce geste une contrepartie financière. Aujourd'hui, pour des motifs

92 - Pour une histoire de la consigne et ses enjeux : <http://www.cniid.org/Le-point-sur-La-consigne-des-bouteilles-1e,181> ; pour les chiffres actuels, établissant notamment que 80 % de la collecte est réalisée sur le système de l'apport volontaire : <http://www.verre-avenir.fr/Le-recyclage-du-verre/Les-chiffres-du-recyclage>

3. La récupération du plastique

Ce schéma a été élaboré à partir de l'expérimentation de l'association Zéro Waste⁹⁴. En Albanie, où il n'existe pas de système de collecte, des collecteurs prennent sur leur dos, au fur et à mesure d'une tournée, le plastique qu'ils trouvent, puis vont le vendre à des agrégateurs, qui ensuite le valorisent.

La difficulté était de rendre leur collecte plus efficace, en incitant les ménages à leur réserver la matière, si possible préparée. Ils ont donc imaginé ce système avec des bons d'achat négociés avec des magasins d'alimentation, octroyés à ZeroWaste qui les distribuait aux collecteurs, qui les donnaient aux ménages contre

94 - <https://www.zerowastefrance.org/fr/articles/255-recyclage-informel-en-albanie>

4. Les chèques restaurants

Le système est aujourd'hui connu et bien rodé : des bons sont financés paritairement par les employeurs et leurs salariés, tandis que l'Etat les exempte de cotisations sociales... Plusieurs acteurs sont présents sur le marché, avec des modèles différents, de la coopérative au groupe financier, mais le principe d'intervention est le même. Des développements ont été réalisés sur les vacances, et d'autres produits, tous sur le principe du « moyen de paiement scriptural « affecté » », c'est-à-dire ne

5. La « prime à l'herbe »

En conséquence de l'industrialisation de l'agriculture et de l'exode rural, des zones importantes ont cessé d'être exploitées. On a pu mesurer alors que l'activité agricole contribuait objectivement à l'entretien des espaces, et l'on s'est interrogé sur le moyen de maintenir cette gestion à un niveau satisfaisant. Il a été imaginé de la soutenir par le versement d'une prime, attribuée aux agriculteurs qui entretiennent des prairies, espaces non dédiés à la production mais qui doivent tout de même rester pris dans un système (adduction d'eau, circulation, principalement).

Les objectifs de cette politique sont multiples : 1/ intervenir sur

liés à diverses évolutions des acteurs, la collecte est organisée essentiellement par l'apport volontaire sur des bennes se trouvant sur l'espace public. Mais le système de la consigne existe encore dans de nombreux pays, par exemple en Allemagne⁹³.

93 - <http://mondeacsoc.blog.lemonde.fr/2014/06/19/la-chasse-aux-bouteilles-vides-une-economie-informelle-a-lallemande/>

de la matière plastique préparée, collectée, gardée. Ces derniers pouvaient ensuite aller les échanger contre des produits dans les magasins émetteurs.

Ces marchands ont alors plus de clients, ou bien des clients qui viennent au moment choisi, comme lors d'une opération promotionnelle classique ; pour le collecteur, le trajet est plus simple, il mesure mieux la façon dont sa journée va s'organiser ; le grossiste a une matière qui arrive de façon plus régulière ; enfin, la quantité de matière qui traîne et finit par se retrouver dans les rivières diminue. Il y a ainsi des profits pour tout le monde.

pouvant être utilisé que pour l'achat de certains produits, à certaines conditions préalablement définies⁹⁵.

95 - Exemple des titres restaurants : http://www.cntr.fr/V2/legislation/tr_acceptation.php ; pour une présentation colorée de cette innovation : <http://www.capital.fr/economie-politique/ticket-restaurant-l-inventeur-du-titre-repas-plus-vous-mangez-plus-il-grossit-1134273>

l'équilibre d'un écosystème, en gardant les espaces ouverts et accessibles ; 2/ recevoir, pour les agriculteurs, le prix d'une activité de gestion de l'espace ; 3/ soutenir les agriculteurs fragiles par un complément de revenu, qui empêche des cessations d'activité qui, à terme, renforceraient encore la désertification et donc un déséquilibre global de la gestion de ces espaces.

Au départ simple externalité de l'activité de production agricole (friche), l'entretien de prairies évolue en service passif, puisqu'il ne demande aux agriculteurs ni investissement supplémentaire,

ni même gestes professionnels spéciaux. A ce stade, il s'agit donc essentiellement d'un complément de revenu.

Mais ensuite, certains vont réaliser des investissements pour accroître leur productivité sur les quelques activités d'entretien exigées, ou pour répondre aux contrôles : ils évoluent vers un statut de prestataire conscient.

On aboutit ainsi à définir séparément :

- des « services » - rendus de façon volontaire ;

- des « externalités » - conséquences objectives, positives ou négatives, induites par l'activité mais sans caractère volontaire ni coûts de production ;
- et, dans un entre-deux, des « quasi services », dont le caractère volontaire est incertain, c'est-à-dire qu'il n'est pas nécessairement affirmé ou connu de toutes les parties. Ce dernier point étant un avantage lorsqu'un tel soutien est porté sur un objectif politiquement difficile à défendre (subvention d'activité / fierté professionnelle).

6. La collecte des ferrailles : un nouveau modèle ?

Concernant la collecte des ferrailles, nous pouvons résumer les termes de la question de la façon suivante :

Problématique :

1. Les territoires ont besoin que soit assuré un service de collecte suffisant pour limiter les pollutions liées aux stocks
2. Les collecteurs ont besoin d'une rémunération régulière et de niveau suffisant.

Facteurs d'immobilisation des ferrailles sur les territoires :

1. Volatilité des cours
2. Capacités logistiques (les grossistes demandent qu'on accumule une cargaison suffisante).

Proposition :

1. Un partenariat public / privé qui soit en mesure de soutenir les prix en niveau et en régularité.
2. Un basculement de la rémunération de la collecte sur le service rendu, plutôt que sur la valeur « matière ».

Le partenariat indique que, tout comme le projet « ZeroWaste », il peut s'agir de politiques limitées, dans le temps ou d'ans l'espace, et pas nécessairement d'une politique permanente :

- Un territoire limité :
 - l'implication d'une collectivité donne un périmètre défini, doté d'une cohérence sur plusieurs plans : présence des différents niveaux d'acteurs de la filière, réseaux environnementaux (eau, vents, par exemple).
 - Cela peut aller jusqu'à une notion de « circuit court », à la manière dont certaines monnaies locales entendent soutenir un développement ciblé⁹⁶.

- Un temps limité :
 - le département a connu des campagnes de « ramassage des épaves », ou d'interventions sur des décharges sauvages, politiques réitérées par intervalles, mais pas continues ;
 - les distributeurs commerciaux qui sont sollicités dans le modèle que nous présentons se montrent aussi familiers de campagnes limitées et ciblées de promotions...

Le partenariat prend la forme suivante : le territoire et un opérateur économique abondent un fonds qui permet de soutenir un prix régulier et acceptable pour les collecteurs. Ce fond compense le différentiel entre le cours du marché et le prix régulier, acceptable.

L'acteur économique peut y voir son intérêt en plusieurs cas :

- Défiscalisation d'un don à une association ;
- Opération promotionnelle visant à faire valoir son image auprès d'un public ciblé de consommateurs ;
- Acquiescement de ses obligations légales en deux points :
 - Responsabilité sociale des entreprises⁹⁷
 - Emission de gaz à effets de serre⁹⁸

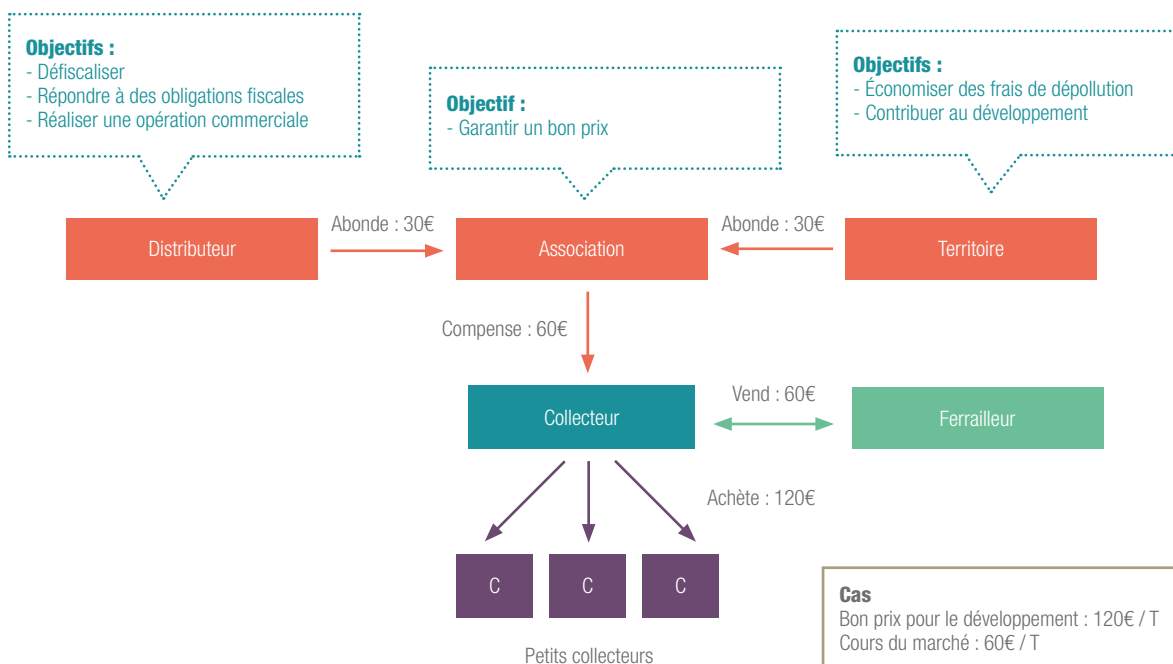
Dans la schématisation suivante, nous avons pris le cas de la situation au printemps 2016. Les cours sont passés de 120€/T - un prix considéré comme idéal - à 60€/T. La collecte s'est arrêtée.

96 - Pour une revue récente des expérimentations en cours de monnaies locales : http://www.lemonde.fr/economie/article/2018/02/12/les-monnaies-locales-en-cinq-questions_5255656_3234.html

97 - Pour une présentation complète de la démarche RSE : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/responsabilite-societale-des-entreprises>

98 - Par exemple dans un cadre comme celui des « certificats d'économie d'énergie » <https://www.primesenergie.fr/guide-energie/certificats-economie-energie>

La collecte : passer de la rémunération de la valeur à celle du service



III. INTERVENIR SUR LE STOCKAGE

Reprenons les principales données de la question des stockages de ferrailles, qui se déclinent en trois catégories :

- désordres paysagers
- rationalité
- capacités d'investissement

1. Désordres paysagers

a- Clôtures : les stocks sont réalisés en plein air, et cela heurte l'ordre paysager et le sentiment de propreté en même temps que cela expose les entrepreneurs aux regards - et au jugement - de tous les passants ; la mesure minimum consiste à permettre *la fermeture sur le plan visuel* de ces espaces, à les clôturer voire à les couvrir.

b- Implantation : le sens commun moderne de l'organisation des espaces, ainsi que son inscription dans les documents d'urbanisme, commandent que les habitations et les activités

soient séparées. Avant tout aménagement, *une discussion doit être organisée avec les familles* pour faire travailler cette tension entre le besoin immédiat d'habiter et de vivre au même endroit d'une part, et la conséquence fréquente qui en découle, l'éloignement des habitats des zones urbaines. Il est nécessaire qu'ils puissent poser le problème et anticiper la vie sociale à moyen terme - activités des enfants devenus grands, travail du conjoint, proximité des services - avant de se précipiter sur un aménagement immédiat sur place, c'est-à-dire le plus fréquemment en zone périphérique.

En miroir, la discussion doit aussi être ouverte avec les maîtres d'œuvres, pour anticiper l'usage des lieux et prévoir des zones d'activité au sein des espaces d'habitation. En d'autres circonstances, on prévoit par exemple des commerces en rez-de-chaussée des immeubles. Les montages le permettent, à condition d'y penser dès le départ. Il est important de ne pas confondre un tel aménagement avec un « espace commun » - comme on le fait pour une place d'agrément ou une aire de jeu pour les enfants, par exemple. Un espace d'activité permet de concevoir une privatisation relative, une conciergerie, une autonomie fonctionnelle, un coût plus élevé dû à des normes particulières... Il est important d'ouvrir la discussion car les bailleurs se concentrent spontanément sur les seules habitations du fait que c'est à elle que l'on rapporte le calcul des loyers, et des aides qui vont avec. Or des dispositifs financiers existent aussi, mais distinctement, pour les espaces d'activité.

2. Rationalité

Le fonctionnement de la filière pousse voire oblige à stocker. Pour alléger cette contrainte, une solution est donc à chercher du côté

3. Capacités d'investissements

a- Publics : la légitimité des investissements publics est controversée, et contestée par les pairs concurrents. Il y a là une focalisation excessive sur les aides directes, alors que les interventions publiques se déploient en réalité sur d'autres plans. Ainsi, on peut mettre des services collectifs en place - typiquement, aménager des zones d'activités. Ou bien calibrer des politiques publiques de façon à cibler certains types d'entrepreneurs. Cela se fait à grande échelle, pour protéger certains secteurs, voire certains opérateurs. Ici, plutôt que de protectionnisme, on raisonnerait plutôt en termes de « circuits de proximité », ou de « circuits courts¹⁰⁰ ». D'autres intérêts publics ont été déjà mentionnés : anticipation des frais de dépollution, action en faveur du développement de certaines catégories de populations, avec des critères définis (ailleurs, on circonscrit par limite d'âge, de revenus, etc.).

b- Personnels : les revenus des TPE ne peuvent suffire à alimenter des investissements, et ils ne peuvent évoluer à court terme car elles ne sont pas en mesure de fixer elles-mêmes leurs prix, ni à l'achat de matière auprès des propriétaires de déchets, ni à la vente aux ferrailleurs et aux grossistes, qui reçoivent eux-mêmes leurs prix de la Bourse. Ce prix, par ailleurs, est mal formé,

Ces aménagements, notamment les clôtures, pourront être réalisés en auto construction tutorée, pour des motifs de réduction des coûts, d'autonomisation des entrepreneurs et de développement durable. L'utilisation de matériaux écologiques, comme la terre par exemple, d'usage simple, très peu coûteuse, et conforme à l'histoire patrimoniale des territoires⁹⁹, peut apporter des compétences supplémentaires à des entrepreneurs qui ne sont pas tous spécialisés mais cherchent à cultiver la combinaison d'activités. Néanmoins, ce n'est qu'une suggestion prudente, car le matériau terre est perméable aux pollutions.

99 - La construction et surtout la rénovation en terre crue pourraient donner accès à un patrimoine important en Auvergne <http://www.parc-livradois-forez.org/preserver/architecture/le-pise/> ; la Région Auvergne Rhône Alpes a développé de grandes compétences en ce domaine <http://craterre.org/>

de la fréquence des collectes et des livraisons aux ferrailleurs et aux grossistes. Nous développons cet aspect dans le point suivant.

puisqu'il n'intègre pas les coûts que sont les frais de dépollution des sites (généralement assumés par les territoires, ou bien renvoyés au système assurantiel), ni les coûts sociaux (recours aux minimas, à la redistribution, donc finalement aux contribuables et aux cotisants sociaux). Ces surcoûts s'actualisent dans la pression réglementaire qui augmente rapidement, que les entrepreneurs doivent assumer sans pouvoir, comme c'est le cas dans d'autres situations économiques, les reporter sur leurs clients.

Ils doivent donc recourir, à titre personnel, à l'emprunt. Pour pallier les difficultés dans l'accès au crédit bancaire, on peut chercher des solutions du côté du microcrédit¹⁰¹. En général, la possibilité de percevoir des revenus réguliers offre les garanties demandées par les établissements de crédit, ce qui renvoie à deux autres problématiques de la filière : la variation des prix de la matière d'une part, la difficulté administrative de la déclaration de ces revenus. C'est sous cet angle peut-être qu'il convient de soutenir les démarches de déclaration administrative : elles permettent ensuite de justifier de son activité auprès des prêteurs, de les rassurer sur la permanence de l'activité. C'est enfin un point commun avec la question de l'accès à la propriété, certainement

100 - Le circuit de proximité favorise l'économie locale, le circuit court agit sur le nombre d'intermédiaires dans la chaîne - ceux-ci pouvant demeurer géographiquement éloignés.

101 - Voir par exemple Frétygné, Hélène, Impact de l'action de l'ADIE auprès des gens du voyage, janvier 2008 ; sur la base d'un partenariat avec la Fnasat : <https://www.adie.org/partenaire/fnasat-gens-du-voyage> ; ou l'action de garantie bancaire proposée par Auvergne Active <http://www.auvergneactive.net/qui-sommes-nous.htm>

une des clés du développement puisqu'elle autorise à programmer des aménagements, mais dépend en revanche de la confiance qu'on est capable d'inspirer au vendeur... La déclaration est aussi nécessaire pour occuper un espace d'activité. Enfin, le paiement d'un loyer peut être considéré comme une contribution aux investissements.

c- collectif : au vu de la situation sociale des opérateurs, un important travail doit être fait avec eux pour déterminer les formes d'organisation les plus adaptées. En première approche, nous pensons qu'il ne faut pas penser trop rapidement en termes de collectivisation, mais plutôt respecter leur organisation actuelle, et aider au développement de petits équipements.

d- progressifs : d'autres filières ont su faire face à des difficultés similaires. Dans le domaine de l'agriculture, par exemple, l'accélération des normes a eu lieu il y a longtemps déjà, pour des motifs essentiellement sanitaires. Face à l'impossibilité de nombreux petits exploitants de faire face aux investissements nécessaires, ou bien du fait des complexités apparues pour l'adaptation de bâtiments agricoles anciens, mais avec le souci de conserver un tissu dense de producteurs, le secteur a trouvé des compromis réglementaires dans le cadre des dispositifs de vente directe¹⁰².

102 - « L'application des prescriptions des règlements de l'Union européenne dans les petites structures fermières ou artisanales doit se faire avec une certaine souplesse. Ces petites structures sont souvent limitées en moyens matériels et humains pour appliquer ces dispositions. Des aménagements sont donc possibles dans la mesure où ils n'affectent pas la sécurité des aliments » <http://agriculture.gouv.fr/circuits-courts-exigences-sanitaires-et-flexibilite-pour-les-petites-entreprises>

Les points de compromis restent à étudier pour une éventuelle importation dans la filière du recyclage, mais nous pouvons indiquer que pour l'agriculture, ils sont calibrés selon l'identité des acteurs (plutôt « petits »), et imposent des limites au développement (taille de l'exploitation, accès à la distribution...). Une telle réflexion pourrait faire l'objet d'un travail de la Commission Nationale Consultative des Gens du Voyage, afin que soit gérée la concurrence ainsi que la possibilité d'un développement qui ne se heurte pas à l'obligation de répondre à l'ensemble des normes en préalable.

L'expérimentation nantaise insiste sur la progressivité générale de la démarche. Notamment sur l'importante question du traitement des VHU. Ceux-ci sont strictement interdits sur les aires de ferrailage, car ils relèvent d'une réglementation beaucoup plus contraignante. Toutefois les ferrailleurs conservent l'habitude de traiter ensemble ces matériaux. La progressivité consiste à réaliser des aménagements dont on sait qu'ils sont d'abord insuffisants, mais qu'ils constituent en revanche un préalable pour avancer ensuite sur les autres points. Au moment de la réalisation, on peut essuyer des critiques. Mais on sait alors qu'on dispose d'un levier qu'on pourra faire jouer pour résorber à moyen terme les autres problèmes¹⁰³.

103 - Peut-être y aura-t-il encore des VHU, mais nous aurons tout de même avancé sur un point de développement, et on pourra continuer à travailler pour les éradiquer, sans avoir ou tout interdit, ou tout permis. De nouveau, on retrouvera une situation familière dans l'habitat : les aires d'accueil sont devenues résidentielles faute d'autres possibilités d'habitat, et on doit lutter pour empêcher une installation de résidences immobiles, mais avec tout de même ce point de levier : ce qu'il faut, ce sont de véritables espaces d'habitation, pas l'installation de bidonvilles sur des espaces non prévus pour.

4. Un exemple d'aménagement (Rhône)

Historique du projet :

Une opération de relogement sur site conduit à prendre en compte la nécessité de permettre aux familles de poursuivre leurs activités de ferrailage. Il est convenu d'aménager, sur un terrain en vis-à-vis de l'habitat, des espaces de travail. Dix aires sont aménagées, et livrées en 2009.

Il y a eu depuis de nombreuses interventions de gestion.

- il est difficile de maintenir des espaces « vagues », collectifs ou verts. Les activités prennent tous les espaces.
- cet espace d'habitat et d'activité se trouvait déjà sur une ZA, ce qui comporte de nombreux désagréments : activités nocturnes, odeurs. Ils y sont les seuls habitants. Ils ont revendiqué le fait de rester sur ce site pour deux raisons : l'ancienneté de leur installation, et la nécessité de pouvoir surveiller leurs espaces de travail. Ils mesurent aujourd'hui les limites de cette option : les pollutions, les dangers pour les enfants, et surtout l'impossibilité de développer leur espace, ou de rejoindre les autres zones urbaines et leurs services.

- les pollutions mettent en danger les nappes phréatiques
- les aires ont été calibrées pour se trouver sous la limite obligeant à une déclaration ICPE, donc un maximum de 90m². Chaque aire est nettement séparée des autres par un muret.
- la possibilité d'accéder à ces aires de travail est conditionnée au fait de disposer d'une licence en règle.

Coût d'origine

1,2 millions (hors coût d'acquisition du terrain).

Les subventions de l'Etat et du Département ont permis de couvrir 50%. La commune a abondé sur le reste.

Les loyers sont ensuite de 16€ par mois, plus 15€ de charges. Les dix aires sont occupées en permanence. Sur la période de 2009 à 2017, les loyers ont donc rapporté

$(16€ \times 12 \text{ mois}) \times 10 \text{ emplacements} \times 8 \text{ ans} = 15\,960€ + \text{charges} : 15\,200 € = 31\,160 €$

Il faut compter le travail de recouvrement effectué par l'association Artag.

Entretien

Les aires ne sont pas abritées. Elles consistent en une surface enrobée, et une guérite de petite taille pour ranger les outils (mais pas pour le stockage). Il faut préciser que, sur ces sites, les ferrailleurs traitent aussi des VHU, particulièrement polluants.

Le problème principal est venu des eaux pluviales, qui nettoient les surfaces enrobées. Or les eaux usées sont recueillies dans des séparateurs à hydrocarbure qui sont périodiquement curées. Mais si un orage survient au mauvais moment, ces cuves sont engorgées, débordent et la pollution se retrouve dans le réseau ordinaire. De plus, les polluants ont détérioré le bassin de décantation, et la menace de pollution s'est portée directement sur la nappe phréatique.

Ceci a amené à effectuer des travaux supplémentaires pour organiser des réseaux de collecte différenciés : habitat et usages ordinaires / activités de recyclage. Coût : 160 000 €.

Recommandations

- Couvrir les zones de travail et de stockage, pour éviter les pluies, qui peuvent survenir au mauvais moment en empêchant la gestion de l'entretien des séparateurs d'hydrocarbures.
- Penser l'évolution dans le temps des besoins des habitants, et pour cela rapprocher les habitats des franges urbaines. Sur ce point, il y a aujourd'hui un problème important pour les familles, pour des enfants qui ont grandi et ont des amis à rejoindre, une autonomie à prendre.

Le projet a donc répondu au besoin des ménages de tenir ensemble l'accès à un habitat décent et le maintien d'une activité économique qui permette de le financer. Mais au fil du temps, après presque dix ans, les besoins des habitants ne sont plus les mêmes, alors que les constructions sont définitives.

De ceci, on peut faire une base pour informer le choix des familles, au cas où une telle opération devrait être reproduite.

IV. MÉCANISER LE TRAITEMENT DU CUIVRE POUR STOPPER LES BRÛLAGES

A. Attendus

Reprenons les principales données de la question des brûlages :

- Il existe toujours un marché et des débouchés pour le cuivre récupéré dans les câbles électriques. *Même si les ferrailleurs locaux n'achètent plus, d'autres opérateurs venus de territoires externes voire transnationaux opèrent la collecte.*
- Le souci environnemental et sanitaire est partagé par les voyageurs. *Ils sont les premiers riverains.*
- La mécanisation est aujourd'hui peu adaptée : d'un design peu pratique, ou de modèle industriel. *Cela induit non seulement un investissement trop important mais encore une gestion logistique nécessairement collective...*

B. Exemple de la dénudeuse de Rezé

A Nantes métropole, sur le site de Rezé, une machine mobile qui permet de dénuder des câbles passe régulièrement. Elle découpe les gaines mais est d'usage très fastidieux :

- il faut trier très finement les câbles avant de les faire passer un à un - alors qu'ils sont collectés souvent en vrac, voire en boules.
- le temps que cela prend est source de conflits, et sa gestion est restée externe, assumée par un acteur associatif (c'est-à-dire un poste supplémentaire au coût de la machine elle-même).

En revanche, c'est cette même contrainte qui a été utilisée pour développer une relation de médiation avec les voyageurs, voire une relation pédagogique, en tout cas une relation suivie.

La conjonction des deux éléments (mécanisation et médiation) ont permis que cessent les brûlages sur la zone. Certains câbles sont vendus à leur meilleur prix, tandis que d'autres, les plus fins, sont vendus au poids après que le calcul précis du ratio revenus/dépense de temps ait été effectué au cours de la médiation.

Un film a été réalisé sur cette expérimentation.

C. Recherches sur une granuleuse

Il ressort de ces discussions qu'il faudrait concevoir une machine de type « granuleuse » de petit format, mobile et peu chère. La granuleuse utilise un autre procédé que la dénudeuse. Celle-ci manie des ciseaux pour couper les gaines, tandis que la granuleuse brise et concasse les câbles puis sépare les éléments. Elle a donc le grand avantage de traiter les câbles en vrac.

Mais il semble qu'elle ne soit qu'au format industriel, donc très coûteux. Nous avons sollicité les écoles d'ingénieurs¹⁰⁴ pour

savoir si elles voudraient étudier la construction d'une machine d'un type plus approprié, d'un usage beaucoup plus simple, techniquement et socialement : petite taille, mobile, de type granuleuse.

Il est souhaitable d'associer les gens du voyage à sa construction, inévitablement pour un design précis (puisque'ils en sont les

104 - Grande école d'ingénieurs :

Chimie, génie industriel, génie des procédés, matériaux, mécanique, robotique, structures : SIGMA <https://www.sigma-clermont.fr/fr>
Institut National de recherche en sciences et technologies pour l'environnement et l'agriculture : IRSTEA <http://www.irstea.fr/accueil>

utilisateurs finaux), ensuite pour des motifs d'accès à l'autonomie. Dans le processus, ils pourront aussi déterminer le nombre de machines nécessaires, et sa gestion sociale.

L'opération consistera donc à mettre une équipe d'ingénieurs pour la phase de design de cette machine, et une équipe d'entrepreneurs gens du voyage pour sa construction et la proposition d'un fonctionnement socialement pertinent.

D. Préfiguration opérationnelle

Une préfiguration a été élaborée dans le cadre de la candidature de l'AGSGV63, conjointement avec l'ARTAG et le laboratoire IRSTEA à l'appel à projet de la Commission Européenne (Rights, Equality and Citizenship, DG Justice and Consumers). L'ensemble du processus a été estimé à 48000 €.

Il a été prévu la mobilisation d'une équipe comprenant un ingénieur et des ferrailleurs. Le projet sera accompli en trois phases : design du prototype, construction des machines, implantation auprès des professionnels.

Une réponse de la Commission est attendue au printemps. Pour la conception de la machine, on peut envisager d'autres demandes auprès des industriels et des mécènes.

Le budget pour le développement peut être recherché auprès de financeurs industriels. Les coûts d'un tel développement ne sont pas estimés. Si la machine est effectivement d'un faible coût

de production, une partie pourra être couverte par la vente aux opérateurs.

On peut envisager le dépôt d'un brevet que nous souhaitons, à ce stade, libre d'utilisation. Ce point devra être discuté selon les règles de la Commission et les droits de la propriété intellectuelle. Les enjeux commerciaux seront aussi considérés, afin de protéger la liberté d'usage souhaitée.

- design de la machine : rencontre avec les entrepreneurs, conception ;
- construction de la machine : en chantier d'auto construction accompagnée ;
- implantation de la machine : en coordination entre les parties : entrepreneurs, ingénieurs, territoires ;
- dépôt du brevet, enregistrement des compétences et valorisation de l'opération.

V. FORMER À LA GESTION ET À L'ADMINISTRATION D'ENTREPRISES

A. Attendus

Reprenons les principales données de la question de la formation :

- La compétence administrative est devenue centrale dans le développement des entreprises, essentiellement du fait de l'accélération de la réglementation
- Les entreprises ont fait face à cette évolution avec difficulté, et lorsqu'elles sont parvenues à acquérir ces compétences, elles l'ont fait en apprentissage autodidacte ; de ce fait certains opérateurs sont en position de transmettre ces compétences, à condition qu'elles acquièrent encore des compétences pédagogiques et qu'un cadre soit construit ;
- Les conjointes d'exploitant ont assumé l'essentiel de cet effort.

Nous ajoutons quelques éléments supplémentaires liés à la posture souhaitable de l'accompagnement :

- Il s'agit de mobiliser un public éloigné de la formation
 - Mobilisation : ce public ne sollicite pas les dispositifs de formation existants, il faut aller le mobiliser là où il se trouve. Pour cela, il ne faut pas négliger les modes informels de coopération (culture, ateliers, occasions non formelles de rencontres). Une telle politique d'animations, dotée d'un arrière-plan de mobilisation des professionnels, est susceptible de donner de meilleurs résultats qu'une sollicitation directe - d'autant que les attentes sont fortes, et que les acteurs saisissent toutes les propositions qui surgissent, même

inabouties ou financièrement non garanties, par exemple.

- Formellement, il est préférable de proposer de courts modules, dont l'articulation globale en un parcours n'est pas nécessairement apparente.
 - La problématique de l'illettrisme doit être prise en considération dans la construction des outils pédagogiques.
- Les entreprises n'ont pas de modèle à adopter, mais doivent inventer de nouvelles formes ; de ce fait, pédagogiquement, la proposition est plutôt située en termes « d'accompagnement de projet » que de formation ou d'insertion ;
- On doit penser l'accueil en divers points d'un parcours : de la simple idée jusqu'à la demande de formation sur un point précis ;
 - Construire une proposition qui articule les différents moments d'une possible progression sans imposer de suivre un ensemble défini « hors sol ».
- Ces fonctions ne sont pas aujourd'hui reconnues et il est souhaitable de positionner la démarche dans la perspective d'un développement vers la déclaration du métier
- La formation doit intégrer assez tôt une démarche d'enregistrement des compétences de type, par exemple CQP¹⁰⁵ qui puisse déboucher, pour les personnes sur un accès à un titre professionnel existant, et pour le dispositif à une inscription au RNCP¹⁰⁶, qui conditionne l'accès au

105 - Certificat de qualification professionnelle <http://travail-emploi.gouv.fr/formation-professionnelle/evoluer-professionnellement/article/certificat-de-qualification-professionnelle-cqp>

106 - Répertoire national des certifications professionnelles <http://www.rncp.cncp.gouv.fr/>

financement des formations et finalement, à un statut des personnes en formation.

- Beaucoup d'entrepreneurs exercent en position de pluriactivité ou de combinaison ; le dispositif doit aussi rester ouvert à des carrières dans d'autres filières.
- Compétences transversales pour l'accès à d'autres métiers. Nous avons deux exemples de ce souci :
 - i. les travaux du groupe de travail « emploi et formation » de la DIHAL cherchent à proposer aux voyageurs de nouveaux débouchés que ceux, actuellement engorgés mais spontanément sollicités, de la propreté et du service à la personne...
 - ii. Une même réflexion a été entendue lors du bilan de l'action de la Mission Locale de Riom, au cours duquel les jeunes femmes ont exprimé le désir de poursuivre dans la voie de la formation, pour s'orienter vers des métiers d'administration ou de communication.

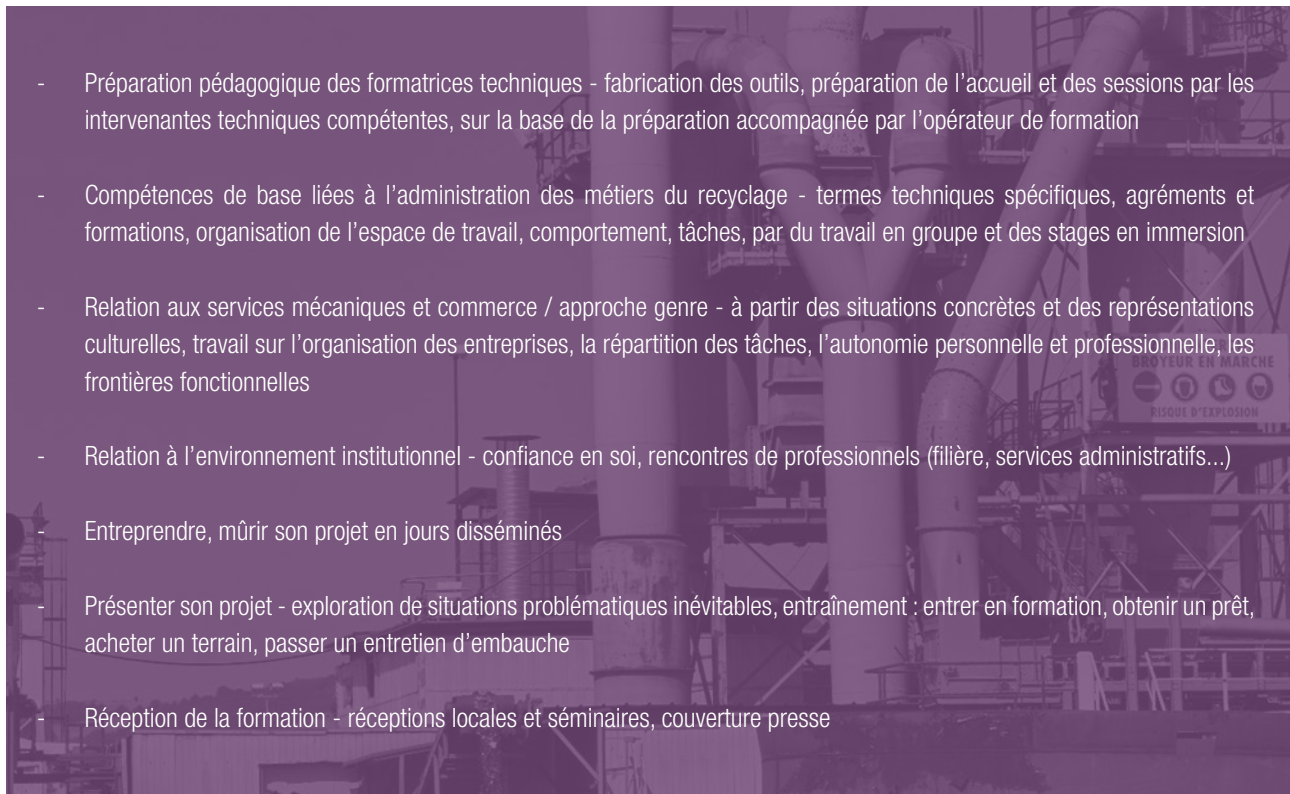
L'opération propose de constituer une filière de formation à la gestion et à l'administration d'entreprise, essentiellement pilotée par les voyageuses elles-mêmes, exerçant dans des entreprises identifiées. La construction de cette filière sera accompagnée par un organisme d'éducation populaire spécialisé dans la formation et l'accompagnement de projets, auquel sera associé un autre opérateur spécialisé dans l'illettrisme. L'enregistrement des compétences sera confié au réseau Chantier Ecole, de façon à inscrire d'emblée la formation dans la perspective d'une inscription au CNCP¹⁰⁷.

107 - CNCP : Centre national de la Certification Professionnelle <http://www.cncp.gouv.fr/>

B. Préfiguration opérationnelle

Une proposition de modules pour l'accompagnement à l'acquisition de compétences de gestion et administration des entreprises :

- Préparation pédagogique des intervenants opérateurs de l'accompagnement - Etablir la confiance, adapter les outils adapter les approches, définir les modalités d'intervention, mobiliser les stagiaires, effectuer le montage institutionnel
- Module « parler chiffres » - Approcher par des situations concrètes un rapport aux chiffres, au calcul et à l'économie ; ouvrir vers la question du statut ; adapter les outils aux situations d'illettrisme
- Module « choisir ses statuts » - en partant des situations concrètes, ou vécues lors de précédentes activités et prises d'emploi, explorer la diversité des statuts existants et souhaitables
- Formation pédagogique des tutrices / opératrices en poste - accompagnement à l'intervention en formation, fabrication des outils pédagogiques

- 
- Préparation pédagogique des formatrices techniques - fabrication des outils, préparation de l'accueil et des sessions par les intervenantes techniques compétentes, sur la base de la préparation accompagnée par l'opérateur de formation
 - Compétences de base liées à l'administration des métiers du recyclage - termes techniques spécifiques, agréments et formations, organisation de l'espace de travail, comportement, tâches, par du travail en groupe et des stages en immersion
 - Relation aux services mécaniques et commerce / approche genre - à partir des situations concrètes et des représentations culturelles, travail sur l'organisation des entreprises, la répartition des tâches, l'autonomie personnelle et professionnelle, les frontières fonctionnelles
 - Relation à l'environnement institutionnel - confiance en soi, rencontres de professionnels (filère, services administratifs...)
 - Entreprendre, mûrir son projet en jours disséminés
 - Présenter son projet - exploration de situations problématiques inévitables, entraînement : entrer en formation, obtenir un prêt, acheter un terrain, passer un entretien d'embauche
 - Réception de la formation - réceptions locales et séminaires, couverture presse

C. Pistes de financement

Nous avons préfiguré une formation pour un groupe de huit participants, comprenant des sessions en mobilité (visites et rencontres en région Auvergne Rhône Alpes) pour un montant estimé à 44 000 €.

Un financement a été recherché dans le cadre d'un appel d'offre proposé par la Commission Européenne, programme « Rights Equality, Citizenship » (DG Justice and Consumers).

D'autres sources sont à rechercher, au titre de la formation :

La Région, le Pôle Emploi peuvent financer des formations collectives, répondant à certains critères spécifiques : formations certifiantes, publics ciblés... Les collectivités peuvent apporter des aides.

Par ailleurs, on peut solliciter des prises en charges individuelles auprès du Pôle Emploi, notamment au titre d'une « action de formation conventionnée » (AFC), si cette formation répond à des besoins de qualifications identifiés sur le marché local de l'emploi. Enfin, on peut s'adresser au syndicat professionnel, la FEDEREC¹⁰⁸ (fonds de formation OPCALIA).

108 - <https://www.opcalia.com/zoom-sur/zoom-sur/zoom/show/Zoom/federec-la-federation-des-industries-du-recyclage/>

VI. POLITIQUE DE LA CONCURRENCE

La concurrence entre les acteurs de premier rang pour la récupération des matières se joue de façon la plus visible autour des déchèteries. A cette frontière se rencontrent les deux systèmes de collecte que sont l'apport volontaire en centre de recyclage d'une part, la collecte auprès des particuliers d'autre part.

Deux évolutions se dessinent : le retour de la matière aux collecteurs, et le développement de déchèteries de deuxième génération. En attendant ces évolutions, la dissémination des expérimentations réussies est suspendue.

A. Une concurrence d'abord économique

Il est essentiel d'intervenir constamment pour situer la cause de cette concurrence sur un plan objectif - l'irruption d'un acteur public puissant sur un marché auparavant occupé par des collecteurs individuels traditionnels. De nouvelles conditions de concurrence au niveau de la collecte ont conduit

à une appropriation récente des matériaux par de nouveaux opérateurs, et c'est ce qui génère des conflits. Une option est de revenir sur cette évolution, et de rendre le marché aux collecteurs individuels.

B. Deux pistes concurrentes pour la résolution des conflits

- Des accords soumis à délibération publique - expérimentation Nantes Métropole¹⁰⁹

Avec le soutien de Nantes Métropole, une expérimentation de l'association SRI¹¹⁰ a permis d'initier des relations nouvelles entre collecteurs et déchèteries. La situation d'origine est un mélange de concurrence vive et d'accords discrets, laissant les acteurs dans des situations de grand stress, tant du côté des employés de la déchèterie que des collecteurs.

De plus, les contrats de gestion passés par la Métropole étaient vidés de leur contenu, ou en tout cas impossibles à contrôler, faute de traçabilité. En effet, les contrats portaient sur le transport par un grossiste des bennes ferrailles à raison d'un nombre défini de transports par an. Le grossiste était rémunéré pour le transport, le prix de la matière revenait à Nantes Métropole. Mais la situation de conflit faisait qu'il n'était pas possible à ces acteurs de s'assurer ni même de mesurer le contenu des bennes finalement transportées.

L'accord a permis de sortir de cette double difficulté : le stress et la traçabilité.

- les collecteurs se sont constitués en personne morale en l'occurrence un GIE¹¹¹. De ce fait, ils ont pu passer contrat avec la collectivité.
- ils ont remporté l'appel d'offre correspondant à la gestion de la ferraille sur le point d'apport volontaire ;
 - i. service : ils sont présents chaque jour, toute la journée
 - ii. traçabilité : ils enregistrent avec soin la cargaison au départ, à la livraison chez le ferrailleur, et rendent compte de cette vente à la déchèterie.
 - iii. pollutions et stockage : ils livrent leur cargaison le jour-même au ferrailleur, sans stocker sur leurs propres terrains
 - iv. ils récupèrent seulement cette filière de matériaux comme d'autres, sur le même site, les DEEE
 - v. les collecteurs ne sont pas rémunérés pour le transport ni pour le travail, mais sur le seul prix de la matière.

Progrès pour le territoire :

- économies d'équipements de sécurité et de résilience du personnel de la déchèterie ;
- traçabilité et mesure des flux, qui permettent de piloter des politiques sur des éléments objectifs ;
- la perte des revenus liée à l'abandon du prix de la matière est mal mesurée, faute de statistiques fiables dans le cadre du système précédent.

109 - Le rapport d'évaluation de cette expérimentation est en cours de publication – s'adresser à Nantes Métropole.

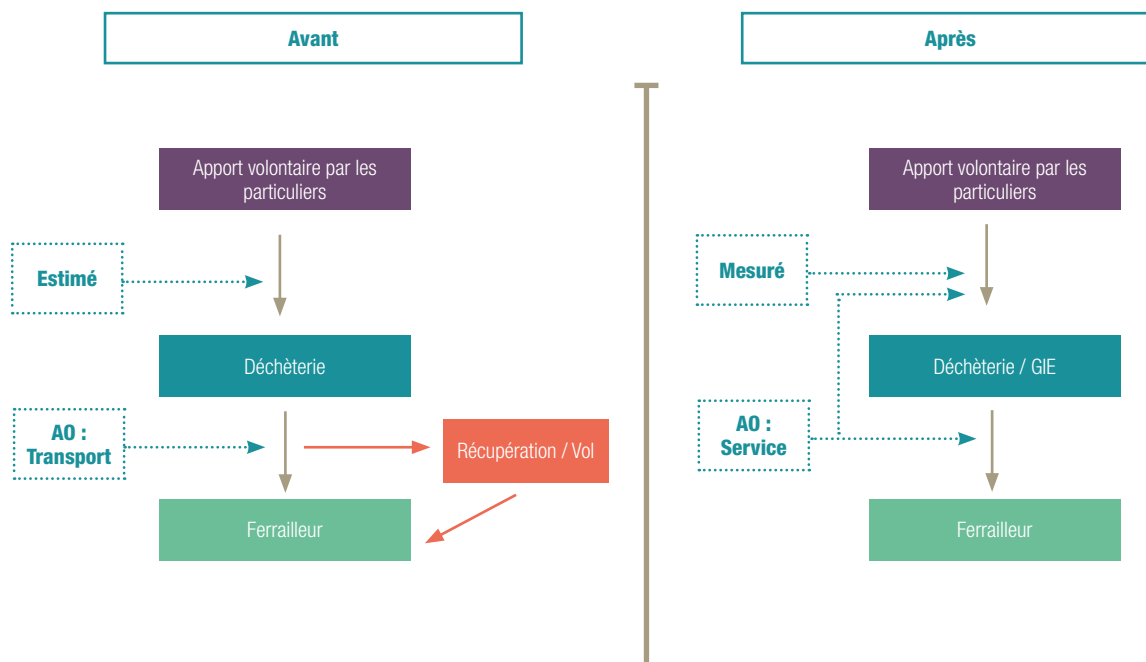
110 - Pour une présentation de l'une des actions de l'association SRI [Services Régionaux Itinérants], voir : https://www.rencontrestsiganes.asso.fr/wp-content/uploads/Lettre_Info-NANTES-Reseau_GV_n7_2016-06.pdf

111 - GIE : Groupement d'Intérêts Economiques

Progrès pour les collecteurs :

- fin des conflits et de l'exposition judiciaire ;
- possibilité d'établir des relations commerciales avec les usagers de la déchèterie ;
- publicité des revenus.

Sur les territoires, il n'est plus impensable de revenir sur une évolution somme toute récente, et d'abandonner la collecte de la ferraille en déchèterie, pour la laisser revenir au marché, aux opérateurs privés, aux collecteurs qui s'en occupaient avant que les centres de recyclages publics mettent le pied dans ce secteur... Parmi les plus lucratifs...



- Le développement de déchèteries de deuxième génération : ce que peut le design

que celles-ci se développent avec vigueur depuis peu de temps et n'ont pas encore réellement trouvé leur modèle...

Mais d'autre part, les syndicats et leurs opérateurs industriels font mouvement eux aussi et étudient une autre option, expérimentée à Bordeaux¹¹² et bientôt sur l'agglomération clermontoise.

Un tel développement est difficile, et sera donc très long ; il nécessite des investissements importants, et aussi peut-être un changement du geste professionnel des agents (fin de l'accaparement et de la sécurisation des stocks, service nouveau aux usagers). Mais d'ores et déjà, les acteurs suspendent leur élan d'exploration d'autres pistes :

Deux évolutions notables sont apportées :

- les ferrailles sont compactées au fur et à mesure, ce qui en rend le transport plus aisé mais surtout la récupération impossible.
- une ressourcerie est intégrée au modèle, qui permet d'orienter certains flux vers la revente ou la récupération.

- A Nantes, très avancé dans un autre type de relations avec les déchèteries, et où les opérateurs ont commencé à prendre la voie d'accords plus sains entre collecteurs privés et déchèteries, on a décidé d'attendre et de voir, pour ne pas engager les acteurs dans une voie qui serait remise en cause à moyenne échéance si les déchèteries de deuxième génération devaient devenir le modèle du futur.

Quant à la première évolution, il n'est pas besoin de faire de commentaire supplémentaire : cela semble être l'arme absolue contre toute récupération de la matière en interne ou en externe.

- De même en Auvergne, des associations d'insertion qui ont participé au montage de ressourceries mesurent aujourd'hui les limites d'un modèle qui :

Quant à la seconde, elle pourrait, selon l'ampleur qui lui est donnée, mettre les déchèteries sur le terrain d'une nouvelle concurrence avec les ressourceries et recycleries privées (associatives), alors

- a oublié que des acteurs privés se trouvaient déjà sur le secteur de la récupération : ferrailleurs et autres collecteurs, brocanteurs ;
- s'est concentré sur la collecte de bibelots et de mobilier,

112 - <https://www.francebleu.fr/infos/societe/gironde-un-centre-de-tri-nouvelle-generation-de-floirac-1388728800>

sans mesurer que le véritable enjeu de leur équilibre est sur les matériaux : bois, ferrailles, DEEE. Ceci s'ajoutant à la pression d'une autre profession, les brocanteurs, sur le mobilier de valeur, les ressourceries ont du mal à

installer un modèle économique soutenable, et se trouvent entièrement dépendantes de leur objectif d'insertion sociale des personnels qu'elles emploient.

C. Ouvrir le temps de la concertation

Les syndicats gestionnaires et les territoires ont la main sur cette politique : les bennes ferrailles des déchèteries comptent dans l'équilibre financier des structures, tandis que des populations relativement nombreuses vivent de la collecte. La réflexion à ce niveau est décisive pour les années à venir.

Il faut qu'elle soit ouverte, et ne se limite pas à un arbitrage en termes de design, comme cela a été fait à Bordeaux : la technique peut prendre un pas définitif et régler le problème des

conflits. Mais par la force. Cela ne règle que les difficultés de gestion des déchèteries, pas celles des populations du territoire qui vivent de cette activité économique de collecte.

Les cercles de décision doivent donc être ouverts à d'autres problématiques, et ne pas oublier cette fois-ci les collecteurs traditionnels, ni les associations qui ont été à l'initiative des ressourceries.

VII. EVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES ET DE LA GOUVERNANCE

La présente étude n'a pas réalisé un diagnostic territorial, mais simplement un état des lieux. Elle ne l'a pas fait par prudence. Comme il a été maintes fois éprouvé dans le contexte des politiques d'habitat, on ne peut pas aller voir des personnes qui

sont dans un besoin aiguë d'amélioration de leur situation sans avoir au préalable assuré certaines réponses possibles. Sans quoi on suscite des espoirs auxquels on ne peut pas répondre.

A. Un nécessaire portage politique

Il est donc nécessaire de se montrer prudent et de s'assurer d'un portage politique préalable, assorti des moyens réels d'agir.

1. Quelques principes pour la délibération publique

Or sur le plan de la gouvernance locale, la situation dans laquelle nous nous trouvons est défavorable à un tel accord.

- Concernant l'aménagement des aires de ferrailage, tout débat public sur le sujet avive les disputes en provenance du « grand public » d'une part, et de la filière d'autre part. La première population est souvent soupçonneuse d'avantages indus donnés à un groupe particulier, et le

slogan « même droits, mêmes devoirs » est utilisé dans un sens très restreint : pas une aide pour les uns qui ne soit due à tous. Mais c'est raisonner sans considération des faits historiques, qui donnent aux gens du voyage un retard important, résultat de plusieurs siècles de régime d'exception, ni des effets d'une discrimination indirecte liée d'abord à des questions de domiciliation...

2. Pour l'auto construction

Les élus locaux concernés sont pris dans ce débat, et rencontrent d'importantes difficultés pour engager des actions et des financements. Pour réduire cette pression, nous pensons prioritaire de maîtriser les coûts de ces aménagements, et d'en charger le plus possible les bénéficiaires eux-mêmes, en favorisant l'auto construction. Cela peut se faire par la mobilisation des réseaux de constructeurs tels que les Compagnons bâtisseurs, par exemple, et en général l'économie sociale et solidaire. Ceci est une condition essentielle pour engager des travaux qui ne paraissent pas être des « cadeaux » à certains entrepreneurs défavorisés, mais un effort consenti par eux-mêmes.

- La filière, quant à elle, joue d'un double discours pour refuser toute aide particulière. D'abord, le syndicat professionnel guette toute évolution du secteur de la collecte « au premier kilomètre », susceptible d'affaiblir ses marges. A vrai dire, peu de menaces semblent poindre à part de la part de collectifs qui se montreraient à même de faire jouer plus rudement la concurrence entre les grossistes. Car ceux-ci en ont conscience : il n'y a guère de fidélité dans le commerce.

Ensuite, chaque entrepreneur particulier estime s'être fait seul et n'avoir reçu aucune aide. En réalité, l'accès à un certain niveau de publicité et de légalité produit rapidement des effets de connivence et de prestige, dont usent tous les acteurs du haut de la filière pour façonner le marché à leur intérêt (par exemple, découpage des lots lors des appels d'offres de marchés publics, au nom de l'emploi local - ailleurs appelé « circuit de proximité »). Ce rôle est joué, auprès des plus petits entrepreneurs, par les associations (par exemple, intercession auprès des collectivités, ou appui à la gestion); mais l'identité de ce rôle n'est pas reconnue, et on y voit une « concurrence déloyale ». En l'occurrence, l'approche consiste à prendre en compte cette critique, à y répondre, et à veiller à soutenir l'action des gens du voyage eux-mêmes, sans jamais agir à leur place.

Fondamentalement, notre analyse nous porte à considérer, à rebours des positions spontanées de la filière, qu'une intervention

3. Introduire un principe de progressivité

La possibilité d'une progressivité des investissements demandés aux entrepreneurs, a pour enjeu public essentiel de les inscrire dans un cadre légal au plus tôt dans le processus, même sans pouvoir réaliser d'emblée une mise en conformité complète. Mais cette proposition emportera probablement des débats sur l'évolution des règlements, et sur la légitimité des financements.

est nécessaire, pour rattraper l'avantage qu'ont eu les acteurs les plus importants lorsque les politiques publiques ont organisé le marché du recyclage et ont ainsi soutenu le développement des opérateurs industriels.

Une intervention est par ailleurs légitime car tous ont pu jouer de leurs ressources pour négocier la forme que devait prendre les marchés publics, et la place qu'ils pouvaient y occuper. Tous, sauf les gens du voyage, qui ne disposent pas des ressources pour de telles interventions : difficultés dans l'accès à l'éducation, aux capitaux et aux prêts bancaires, sans oublier une importante spoliation au cours de la Deuxième Guerre Mondiale... Ce sont les éléments et les effets d'une forte discrimination. De ce fait, là où les opérateurs peuvent investir dans des compétences utiles (administration, principalement), les gens du voyage ont légitimement recours à des services associatifs externes.

Le principe n'est pas ici de rogner sur les efforts consentis par les acteurs qui, nous l'avons dit en première partie, ont tous dû faire face à des conditions difficiles dans une filière en très rapide évolution. Mais il est d'éviter que se sédimentent des situations de monopole, et de permettre à tous les niveaux d'acteurs d'avoir des marges suffisantes pour exercer.

Une fois les éléments opérationnels et institutionnels assurés, les entrepreneurs gens du voyage pourront être mobilisés. Ceci ne pourra intervenir que lorsque des engagements auront pu être obtenus, afin de ne pas susciter d'attentes irréalistes et imprécises dans les différents groupes (grand public, entrepreneurs). Mais cette mobilisation est presque entièrement devant nous, et l'étude ne peut en parler.

Par contre, nous pouvons nous placer à nouveau dans le cadre des schémas départementaux, et réfléchir au rôle possible des collectivités et des autorités. A leur égard, nous voudrions insister sur deux points, à la manière dont nous l'avons fait précédemment sur la question de l'auto construction.

Il peut alors être utile de solliciter la CNCGV¹¹³ et son interlocuteur public, la DIHAL, instance légitime intervenant déjà sur les problématiques de domiciliation générées par la loi Egalité et Citoyenneté de janvier 2017.

113 - CNCGV : Commission Nationale Consultative des gens du voyage

Localement, les acteurs peuvent décider d'entrer dans une démarche Agille¹¹⁴ ou à une démarche similaire.

114 - Démarche AGILLE : Améliorer la gouvernance et libérer

4. Construire des espaces de délibération

Les rapports économiques au sein de la filière sont réglés sur un mode strictement commercial. Pourtant, une socialisation des coûts s'opère en certains points : dépollution des terrains par les pouvoirs publics (ou, avec beaucoup de difficultés, par le système assurantiel), sécurité sociale des entrepreneurs... Amener ce débat dans l'espace public doit permettre que soient discutées certaines solutions à ce problème essentiel qui est que le prix délivré en Bourse - et qui commande toute la filière - est mal renseigné. Il ignore globalement les coûts sociaux et environnementaux de son activité. Il les externalise et les fait porter par d'autres acteurs, essentiellement ses travailleurs « indépendants » et corrélativement, par les acteurs publics.

Pour que puissent être discutés ces modes de calculs, les discriminations qui en sont à la fois le résultat et le moteur¹¹⁵,

115 - Essentiellement les questions de l'accès au foncier et au marché de l'emploi

l'initiative locale pour mieux lutter contre l'exclusion http://www.cnle.gouv.fr/IMG/pdf/Convention_Agille.pdf

les innovations qui pourraient permettre d'améliorer la condition commune, il est encore nécessaire d'inviter de nouveaux acteurs à la délibération : réseaux d'associations liées aux politiques « zéro déchets », à l'économie sociale et solidaire (« territoires zéro chômeurs », coopératives d'activité, entreprises intermédiaires) ainsi que ceux intéressés à la réforme du code du travail et du régime des indépendants.

La révision des schémas départementaux, des PDI et autres conférences territoriales sont autant d'occasions où se saisir de ces enjeux de développement territorial et social.

B. Synthèse des pistes pour le développement

Investissements

- Une machine pour opérer un dénudage mécanique et stopper les brûlages
- Des chantiers en auto construction pour l'amélioration des aires de ferrailage

Formation et accompagnement

- Pour l'acquisition de compétences en gestion et administration d'entreprises
- Pour l'acquisition de compétences connexes en rénovation / construction « terre »
- Pour faire émerger un acteur intermédiaire pour soutenir les activités de collecte

Actions techniques et politiques

- Favoriser un mécanisme de progressivité des investissements (activité législative)
- Effectuer une veille réglementaire sur l'évolution du statut des indépendants
- Etre associé aux études sur la résolution des conflits autour des déchèteries

VIII. CONCLUSION GÉNÉRALE : DÉNOUER LES DISCRIMINATIONS PAR LE DÉVELOPPEMENT

« *Le travailleur est meilleur juge que nous des conditions de son bonheur* » Charles Gide¹¹⁶.

Les conditions d'exercice de l'activité de récupération de ferrailles par les gens du voyage les exposent fortement à la désapprobation sociale. Le fonctionnement de la filière industrielle du recyclage ne leur permet pas un développement et induit au contraire des désordres nouveaux. Depuis une vingtaine d'années, l'évolution conjointe de la législation environnementale et sociale, ainsi que la professionnalisation des acteurs industriels et publics a été très rapide. Cela a demandé aux entrepreneurs des investissements qu'ils n'ont généralement pas été en capacité de faire.

Si les actions projetées prennent soin d'associer les gens du voyage eux-mêmes à la réalisation de l'opération, qu'il s'agisse de siéger dans les Commissions consultatives nationale et départementale, de réaliser en auto construction des travaux d'équipements et de machines, de participer au pilotage des actions de formation, elles construiront les bases d'une autonomisation, d'une émancipation et garantiront l'avenir.

Car l'enjeu n'est pas ici simplement économique et industriel. Il est de mettre fin à la longue période d'exclusion étalée sur plusieurs siècles et qui a trouvé une forme d'apogée avec la

116 - GIDE C. ([1920] 2007), *Les Institutions de progrès social*, Paris, L'Harmattan.

loi du 16 juillet 1912 et la période d'internement subie par les voyageurs lors de la Seconde Guerre Mondiale. A cette époque, ils ont été déplacés et privés de leurs relations sociales et commerciales, leurs biens ont été spoliés. Une réparation très tardive et seulement symbolique leur a été proposée en 2016¹¹⁷. Malgré l'accès à une pleine citoyenneté par la loi Egalité et Citoyenneté du 27 janvier 2017, ils restent pris par cette situation d'extrême précarité, et n'ont jamais pu construire une place dans la société nationale.

Ce passif nuit encore à leur développement, et cela se traduit non seulement par des désavantages objectifs, mais encore par un accès impossible au débat public. C'est pourquoi l'étude insiste tant sur des dimensions de communication et de gouvernance. L'enjeu est de produire une batterie de ressources utiles pour le développement, et de manifester symboliquement le désir d'inscription des gens du voyage dans le jeu social. Acteurs en capacité d'exercer leur citoyenneté. Enfin de plein droit.

117 - Hommage national aux nomades internés en France, novembre 2016 :

<http://www.agsgv63.com/wp-content/uploads/2016/11/discours-Pr%C3%A9sident-de-la-R%C3%A9publique-hommage-Montreuil-bellay.pdf>

BIBLIOGRAPHIE

- ABDELNOUR Sarah, « Moi, petite entreprise. Les auto-entrepreneurs, de l'utopie à la réalité », Paris, PUF, coll. Humensis, 2017
- AGSGV63, « Référentiel départemental Habitat Adapté », octobre 2017
- AZNAR Olivier, « Une caractérisation des services environnementaux à dimension paysagère produits dans les espaces ruraux », Développement durable et territoires [En ligne], Dossier 1 | 2002
- BALET, JM, « Gestion des déchets », éditions Dunod, 2016
- COLLECTIF, « Pédagogie de l'accompagnement et entrepreneuriat social », éd. Crefad Documents, 2007
- CHEVALLIER Denis et TASTEVIN Yann Philippe, (dir.) « Vies d'ordures De l'économie des déchets », 2017, . Mucem, éd. Artlys, Paris, 2017
- DOUGLAS Mary, « De la souillure, essai sur les notions de pollution et de tabou », la découverte, poche, 2016 (1971/1967)
- FRETIGNE, Hélène, « Impact de l'action de l'ADIE auprès des gens du voyage », janvier 2008
- GIDE C. ([1920] 2007), « Les Institutions de progrès social », Paris, L'Harmattan.
- JOUNIN Nicolas, « Voyage de classes. Des étudiants de Seine-Saint-Denis enquêtent dans les beaux quartiers », La Découverte, 2014
- LENAIN Marie-Anne, « Dynamiques et accompagnement des TPE inventives en espace rural isolé : Entre territoires et réseaux : L'exemple en Cézallier, Combrailles et Millevaches. Géographie ». Université Blaise Pascal - Clermont-Ferrand II, 2011
- PAPIN Serge, « Et maintenant, on fait quoi ? Regards d'un entrepreneur », (Le Cherche midi, 2014).
- ROUAULT S. « une typologie pour mieux accompagner les petites entreprises », Revue POUR, n°192, décembre 2006,

L'inclusion sociale et professionnelle des gens du voyage dans la filière du recyclage des métaux

L'économie du recyclage des métaux connaît actuellement un développement sans précédent et est passée, en vingt ans, du stade de l'artisanat à une dimension industrielle. Cette évolution structurelle est soutenue par de nombreux éléments, des politiques de protection des ressources naturelles à la concurrence internationale...

Les gens du voyage, acteurs dans cette filière, ont été largement impactés par cette mutation. Le métier de « chiffonniers » permettait une activité économique en adéquation avec leur savoir-faire et leur mode de vie. Mais l'industrialisation et la mécanisation ont réduit la rentabilité des biens produits ou transformés traditionnellement, diminuant ainsi les possibilités de développement. Corrélativement, une abondante réglementation est intervenue pour encadrer le marché, imposant l'acquisition rapide de nouvelles compétences administratives dans la conduite des exploitations.

Même si, au cours des années, certains groupes familiaux ont su s'adapter à l'évolution du marché économique, la marginalisation de leur métier ne fait

que renforcer leur exclusion sociale. L'étude établit pourtant que la collecte « au premier kilomètre » reste un maillon nécessaire de la chaîne de récupération de la matière, et qu'il s'agit d'un segment stable de la filière dont, du fait d'évidentes limites technologiques et logistiques, un modèle industriel complet n'a pas encore été trouvé.

Les conditions d'exercice des collecteurs, par contre, sont très fragiles. Plusieurs points de désordre sont étudiés : stocks hors normes, brûlages, concurrence exacerbée, volatilité des prix, capacités d'investissement... Mais plusieurs points d'appui pour le développement sont aussi décrits, car les opérateurs ne sont pas restés sans réaction.

Les activités de ferrailage ne vont pas disparaître. L'étude cherche les prises techniques qui permettront de dénouer les blocages actuels, d'intervenir sur la situation, et de favoriser un développement social et économique. Ceci, pour fonder sur des bases pragmatiques un retour au dialogue économique à l'échelle de la filière et des territoires.



Maison de l'Habitat
129, avenue de la République
63100 CLERMONT-FERRAND
04 73 42 67 71
www.agsgv63.com