

Synthèse des contributions – Consultation du public sur le projet d’arrêté portant cahiers des charges des éco-organismes, des systèmes individuels et des organismes coordonnateurs de la filière à responsabilité élargie des producteurs de voitures particulières, de camionnettes, de véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycle à moteur

A. Modalités de la consultation

Conformément à l’article L. 123-19-1 du code de l’environnement, le projet d’arrêté portant cahiers des charges des éco-organismes, des systèmes individuels et des organismes coordonnateurs de la filière à responsabilité élargie des producteurs de voitures particulières, de camionnettes, de véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur a fait l’objet d’une consultation du public qui s’est déroulée du 27 juillet 2023 au 8 septembre 2023 (inclus).

Cette phase de consultation s’est traduite par la mise à disposition du public du projet d’arrêté par voie électronique, selon des modalités permettant au public de formuler des observations.

La consultation du public a été réalisée sur la plate-forme vie-publique.fr.

B. Synthèse des observations

1. Données générales

Dans le cadre de cette consultation, 18 contributions au total ont été reçues :

➤ 13 contributions ont été déposées, puis publiées sur le site internet du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

Ces contributions ont émané de représentants de la filière de gestion des déchets issus des véhicules (organisations professionnelles représentatives des producteurs de véhicules, des professionnels de la réparation / entretien automobile, des centres de traitement de véhicules hors d’usage (VHU) et des broyeurs, assureurs, place de marché).

Parmi ces contributions, il convient d’indiquer que 4 contributions ont été quasiment similaires.

➤ 5 contributions ont été transmises de manière séparée aux services de la direction générale de la prévention des risques (bureau des filières REP) du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. Ces contributions ont émané d’organisations professionnelles représentatives des producteurs de véhicules et des opérateurs de gestion des déchets, ainsi que d’une entreprise et d’associations locales en outre-mer dans le domaine de la gestion des VHU. Parmi ces 5 contributions, une d’entre elle était complémentaire à celle déjà transmise sur le site internet dédié à la consultation du public et une autre était nouvelle. Les 3 autres contributions étaient identiques à celles déjà transmises sur le site internet du ministère.

Les contributions ont pris la forme de commentaires le plus souvent généraux, de propositions de modifications rédactionnelles, plus ou moins précises, sur les dispositions du projet d’arrêté et de questions sur le décret du 24 novembre 2022 relatif à la gestion des VHU et à la responsabilité élargie

des producteurs de voitures particulières, de camionnettes, de véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur qui ne faisait pas l'objet de la consultation du public.

2. Synthèse des observations

a. Observations d'ordre général

Des contributions ont exprimé des demandes sur les principaux éléments suivants :

Entrée en vigueur différée

1 contribution a demandé à ce que la filière REP des véhicules entre en vigueur le 1^{er} juillet 2024 pour que les opérateurs économiques disposent d'un délai pour satisfaire leurs obligations prévues au titre des cahiers des charges et puissent se situer sur un pied d'égalité, alors que la *loi anti-gaspillage et économie circulaire* a prévu une entrée en vigueur de l'obligation de REP pour les véhicules au 1^{er} janvier 2022.

Lutte contre la filière illégale de gestion des VHU

1 contribution a indiqué que le projet d'arrêté ne comprenait pas de dispositions pour lutter contre la filière illégale de gestion des VHU. Une autre contribution a souhaité une mise en œuvre des dispositions de l'article 105 de la loi « *Anti-gaspillage et économie circulaire* » (utilisation du fichier des véhicules assurés pour informer l'Etat dans le cadre de sa mission de lutte contre la filière illégale), qui ne relève pas du périmètre des obligations liées à la REP.

Gestion du Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV)

1 contribution a appelé à l'amélioration des procédures relatives à la destruction administrative des VHU par les centres VHU en lien avec le Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV). Elle a appelé à ce que le ministère de l'intérieur et celui chargé de l'environnement examinent ce sujet, sans mentionner les éventuelles difficultés rencontrées dans ce domaine.

Gouvernance

2 contributions ont demandé la mise en place d'une instance « chapeau » ou d'un comité technique opérationnel (CTO) réunissant l'ensemble des acteurs de la filière de gestion des VHU en complément du comité des parties prenantes ou du comité technique opérationnel par chaque éco-organisme.

Concurrence

1 contribution a demandé à ce que les cahiers des charges précisent que les éco-organismes et les systèmes individuels assurent leurs missions auprès des centres VHU de manière objective et transparente sur l'ensemble du territoire national. Elle a souligné le risque que les centres VHU deviennent des prestataires de service.

Fonctionnement et organisation de la REP

1 contribution a indiqué que la mise en place de systèmes individuels par les producteurs automobiles ne pourra pas être durable, tant que les éco-organismes pourront collecter et traiter l'ensemble des véhicules (toutes marques confondues). En revanche, elle a salué la clarification ayant été apportée sur le périmètre et le fonctionnement relatifs aux systèmes individuels, notamment la possibilité de créer des systèmes individuels *multi-marques*.

1 contribution a indiqué que les cahiers des charges ne comprenaient pas de dispositions sur les éléments suivants : la prise en charge des VHU qui n'entrent pas dans le champ de la REP, le risque de sur-stockage des véhicules en attente de traitement présents dans les centres VHU, le droit pour les centres VHU de refuser de prendre en charge des véhicules.

1 contribution a indiqué les éléments d'appréciation suivants : le risque de sur-transposition de la directive européenne relative à la gestion des VHU, le caractère inatteignable des objectifs de recyclage des matières plastiques, et de réutilisation des pièces, l'absence de règles pour prévenir les pratiques anti-concurrentielles sur les matières recyclées.

1 contribution a demandé la suppression de manière transversale des termes « *personnes qui assurent le traitement des VHU* » par « *centres VHU* » définis au 7° de l'article R. 543-154 du code de l'environnement de manière à ce que la rédaction des cahiers des charges soit plus claire sur ce point.

b. Observations particulières

Des contributions ont exprimé des demandes sur les points suivants :

Les contributions ont porté sur les dispositions du projet de cahier des charges relatif aux éco-organismes et sur celles du projet de cahier des charges relatif aux systèmes individuels lorsque ces dernières étaient les mêmes.

-Cahier des charges relatif aux éco-organismes

• **Orientations générales**

1 contribution a demandé à ce que les éco-organismes puissent exercer leurs agréments sur une ou plusieurs catégories de véhicules définies au 1° de l'article R. 543-154 du code de l'environnement.

2 contributions ont demandé de fusionner les objectifs pour tous les véhicules relevant de la catégorie L, mentionnée à l'article R. 311-1 du code de la route : véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, dont les voitures sans permis.

• **Objectifs de collecte et de valorisation des VHU**

Objectifs de collecte

Ce point a fait l'objet d'une divergence de positions.

2 contributions ont demandé la suppression des objectifs de collecte indicatifs. En revanche, 3 contributions ont demandé la fixation d'objectifs de collecte contraignants (non indicatifs), plus ambitieux et un encadrement de la disposition prévoyant que les éco-organismes puissent proposer une méthode alternative de calcul des objectifs de collecte.

Objectifs de valorisation

Ce point a fait l'objet d'une divergence de positions.

4 contributions ont exprimé leur satisfaction quant à la reprise des objectifs européens de valorisation des VHU prévus par la directive européenne relative à la gestion des VHU concernant le périmètre des voitures particulières / camionnettes : 85% pour l'objectif de réutilisation et de recyclage (TRR) et 95% pour l'objectif de réutilisation et valorisation (TRV). Par contre, 1 contribution a demandé la réalisation d'études durant une période de trois ans après l'agrément à l'issue desquelles des « objectifs pourront être fixés dans différents domaines du traitement des VHU. »

- **Objectifs de réutilisation des pièces**

Ce point a fait l'objet de divergences de positions.

1 contribution a indiqué le caractère réaliste de l'objectif de réutilisation des pièces pour les voitures particulières et les camionnettes.

En revanche :

-3 contributions ont demandé le relèvement de cet objectif en proposant la trajectoire suivante : 13% pour 2024, 15% pour 2026 et 20% pour 2028 (*contre 8,5%, 10% et 16%*).

-4 contributions ont demandé la suppression de ces objectifs en estimant que ces derniers étaient trop élevés ou irréalistes. Ces contributions ont souhaité que des études soient réalisées avant de pouvoir fixer des objectifs. Elles ont mis en avant le fait que les objectifs devaient être fixés selon les types et l'âge des véhicules.

- **Objectif de récupération des fluides frigorigènes**

Les contributions transmises n'ont pas soutenu l'objectif de récupération des fluides de climatisation tel que proposé dans les cahiers des charges.

3 contributions ont demandé la suppression de cet objectif, la réalisation d'une étude ou d'une expérimentation qui permettrait d'estimer la quantité moyenne de fluides frigorigènes pouvant être récupérées sur les systèmes de climatisation des VHU, en précisant que cette proposition était une mesure de compromis sur ce sujet.

2 contributions ont demandé à ce que cet objectif soit révisé à la baisse pour s'établir à 60 grammes (*contre 100 grammes*).

- **Objectifs de recyclage pour certains flux de matériaux des VHU**

Ce point a fait l'objet de divergences de positions.

1 contribution a demandé un report des objectifs de recyclage pour certains flux de matériaux dans l'attente du développement de filières de recyclage et de manière à ce que les exploitants de centres VHU aient du temps pour réaliser les investissements nécessaires.

3 contributions ont demandé la suppression de l'objectif de recyclage des matières plastiques en estimant notamment que le niveau de cet objectif était inatteignable. A la place, elles ont demandé la réalisation d'études. Parmi ces contributions, 1 contribution a proposé d'apporter une précision quant à la méthode de calcul des objectifs de recyclage.

- **Modification des objectifs**

Les contributions reçues ont indiqué que la France ne devait pas se mettre en situation de sur-transposition du futur droit de l'Union européenne en ce qui concerne la gestion des véhicules hors d'usage notamment pour les objectifs de valorisation afin de ne pas pénaliser les opérateurs économiques nationaux.

Ainsi, 1 contribution a appelé à la prudence sur la disposition. 3 contributions ont demandé à ce que la France reprenne les objectifs de valorisation issus du futur droit européen même si ces derniers se révélaient être inférieurs à ceux prévus au plan national. 1 contribution a souhaité la suppression de cette disposition.

- **Plan d'actions visant à développer la réutilisation des pièces**

1 contribution a demandé la réalisation d'une étude afin d'adapter les objectifs de réutilisation des pièces selon l'âge des véhicules et une autre étude sur l'évolution du marché des pièces (catégories de pièces et destinations, y compris à l'exportation).

- **Dispositions complémentaires relatives à la gestion des VHU**

- Dispositions relatives à la collecte des VHU sur le lieu de détention**

1 contribution s'est interrogée sur le fait que les cahiers des charges ne précisent pas les conditions et modalités d'accès aux VHU sur leur lieu de détention en vue d'en assurer la collecte et le transport sans frais. 1 contribution a demandé que les conditions d'accès soient précisées et qu'il soit ajouté le terme de « collecteur » dans les acteurs concernés.

- Dispositions relatives à la prise en charge de certains coûts**

1 contribution a indiqué que la disposition sur les modalités de prise en charge de certains coûts des opérateurs de gestion des déchets (centres VHU) était trop restrictive et a demandé que le contrat type précise les modalités et le montant des soutiens financiers permettant de couvrir l'ensemble des coûts liés à la gestion des VHU.

- Dispositions relatives au démontage des pièces de VHU**

Ce point a fait l'objet de divergences de positions.

1 contribution a demandé la suppression de la disposition prévoyant que les contrats conclus par l'éco-organisme avec les centres VHU ne comprennent pas de clauses ayant pour objet ou pour effet de prévoir une remise obligatoire de tout ou partie des pièces à l'éco-organisme. En revanche, 2 contributions ont fait part explicitement de leur accord sur cette disposition.

7 contributions ont demandé que les relations contractuelles entre l'éco-organisme et les centres VHU prévoient des dispositions sur la gestion des matières issues de l'activité des centres VHU qui soient identiques à celles déjà prévues sur la revente des pièces. 2 contributions se sont interrogées sur la propriété des matières au sein de la filière REP.

1 contribution a indiqué que la revente des pièces ne pouvait pas être réalisée en vue de leur valorisation et a donc demandé la suppression de ce terme (*pour mémoire, l'article R. 543-160-3 du code de l'environnement indique que « les contrats conclus par les éco-organismes avec les opérateurs de gestion de déchets ne peuvent interdire le démontage de pièces de véhicules hors d'usage en vue de leur réutilisation ou valorisation, hormis la revente aux particuliers des éléments pyrotechniques des véhicules. »*).

En ce qui concerne l'obligation de transmission par les éco-organismes aux centres VHU du référencement d'origine des pièces, 1 contribution a indiqué que la disposition manquait de précision sans toutefois faire de proposition. 1 contribution a demandé la suppression des termes « gestionnaires » en indiquant que ces derniers étaient de nature à apporter de la confusion en terme de compréhension.

1 contribution a demandé qu'il soit ajouté une disposition précisant les relations entre les éco-organismes, et les centres VHU. Elle a demandé la transmission obligatoire de toute une série d'informations préalables par les éco-organismes auprès des centres VHU afin que ces derniers

disposent des éléments techniques, financiers et organisationnels pour s'assurer de la pérennité de leurs activités avant la contractualisation.

4 contributions ont demandé l'ajout de dispositions prévoyant que les contrats conclus par les éco-organismes avec les centres VHU ne comprennent pas de clauses portant atteinte au droit de la concurrence : par exemples, pas de prise en charge de VHU supérieure à la capacité de traitement des centres VHU, pas de restriction pour un centre VHU de gérer toutes les marques de véhicules, pas de restriction ou interdiction à la contractualisation entre un centre VHU et un assureur pour que ce dernier l'approvisionne en véhicules.

-Dispositions relatives au suivi des performances de la gestion des VHU

1 contribution a demandé à ce que la disposition assurant le suivi de la performance de la filière soit plus précise. Elle a fait une proposition organisationnelle dans ce sens.

- **Plan de prévention et de gestion des VHU dans les collectivités d'outre-mer**

1 contribution a demandé un délai de 12 mois (*contre 6 mois*) pour que les producteurs transmettent pour accord à l'Etat l'évaluation du taux d'abandon des véhicules dans les collectivités territoriales d'outre-mer.

1 contribution a demandé à ce que le titre du chapitre 5.1 relatif à la détermination du nombre de VHU soit modifié comme suit : remplacement du terme « VHU » par « véhicules abandonnés ».

- **Reprise des VHU issus des catastrophes naturelles ou accidentelles**

1 contribution a proposé une nouvelle rédaction des dispositions relatives à la reprise des VHU issus des catastrophes naturelles ou accidentelles visant à exclure la prise en charge de la collecte et du transport jusqu'au centre de traitement des véhicules déjà assurés.

1 contribution a indiqué que le terme VHU était impropre, puisqu'il s'agissait de véhicules endommagés dans cette situation.

- **Prise en charge des véhicules abandonnés**

1 contribution a demandé la suppression de cette obligation pour les systèmes individuels en ce qui concerne le territoire de la métropole.

- **Comité technique opérationnel**

Ce point a fait l'objet de divergences de positions.

5 contributions ont demandé la mise en place d'un comité technique opérationnel (CTO) auprès des producteurs ayant mis en place un système individuel. En revanche, 1 contribution a fait part de son opposition à cette proposition.

Par ailleurs, 2 contributions ont demandé l'extension des missions du CTO aux études et à la réévaluation des objectifs de collecte et de traitement.

- **Information et sensibilisation**

2 contributions ont demandé de préciser que les actions nationales et locales d'information et de sensibilisation visant à informer les détenteurs concernent les VHU complets. 1 contribution a souligné l'importance de la communication et a souhaité que les éco-organismes démontrent qu'ils consacrent suffisamment de moyens à la communication et que leurs actions puissent être évaluées à travers la réalisation d'enquêtes auprès des détenteurs de véhicules.

- **Etudes**

1 contribution a demandé la mise en place d'une coordination pour la réalisation des études entre les éco-organismes et les systèmes individuels du fait que le programme des études est conséquent et porte sur des enjeux importants.

1 contribution a indiqué que la disposition relative à la réalisation de l'étude sur la caractérisation de la présence de retardateurs de flammes bromés (RFB) ne permettait pas de s'en exonérer complètement pour les producteurs ayant déjà mené ce travail. Elle a proposé une modification rédactionnelle sur ce point.

1 contribution a demandé à ce que l'étude sur la valorisation des VHU soit réalisée par l'ADEME *et non par les éco-organismes*)

-Cahier des charges relatif au système individuel

1 contribution a demandé de préciser la rédaction de la partie sur les orientations générales afin d'indiquer que le système individuel gère les véhicules dont il est le producteur.

Par ailleurs, 2 contributions ont demandé l'ajout des termes « VHU complet » au chapitre 4.1 relatif aux dispositions relatives à la collecte des VHU sur le lieu de détention.

1 contribution a demandé la suppression de la consultation du comité des parties prenantes pour la détermination du nombre de VHU dans le cadre de la réalisation du plan de prévention et de gestion des VHU en outre-mer, puisque les systèmes individuels ne sont pas tenus de mettre en place un tel comité.

C. Prise en compte des observations du public

A la suite des contributions reçues par le ministère, le projet d'arrêté a été modifié sur les principaux points ci-dessous.

-Projet d'arrêté

- L'article 2 a été modifié afin de préciser les attentes concernant le contenu du dossier de demande d'agrément que devront déposer les éco-organismes et les systèmes individuels auprès de l'autorité administrative en ce qui concerne trois éléments : (i) les modalités et le montant du soutien financier incitatif visant à inciter les centres VHU à dépasser leurs objectifs de réutilisation de pièces, (ii) les conditions et modalités d'accès aux VHU complets ou abandonnés, (iii) les éléments justifiant que le producteur est le metteur en marché des véhicules pour lesquels il sollicite l'agrément s'agissant des dossiers des systèmes individuels.

- L'article 3 a été modifié pour préciser les conditions d'entrée en vigueur des dispositions du projet d'arrêté : entrée en vigueur des annexes relatives aux éco-organismes, aux systèmes individuels et aux organismes coordonnateurs au 1^{er} janvier 2024.

-Annexe 1 relative au cahier des charges des éco-organismes

- Proposition de trajectoires relatives à l'incorporation de matières recyclées : ajout d'une précision sur le fait que l'éco-organisme propose une trajectoire pluriannuelle d'objectifs relatifs à l'incorporation de matières recyclées dans les véhicules
- Objectif de réutilisation des pièces : ajout d'une disposition prévoyant un soutien financier incitatif pour que les centres VHU puissent dépasser leurs objectifs dans ce domaine
- Objectif de récupération des fluides frigorigènes des systèmes de climatisation des véhicules mentionnés au a) du 1° de l'article R.543-154 :
 - réduction à 60 grammes (*contre 100 grammes*) de la quantité moyenne minimale de fluides frigorigènes récupérée sur les systèmes de climatisation des VHU équipés de ces systèmes
 - ajout d'une disposition prévoyant que l'éco-organisme, en lien avec l'ADEME, doit réaliser avant le 31 décembre 2025 une étude sur les quantités de fluides frigorigènes susceptibles d'être récupérées sur les systèmes de climatisation des VHU équipés de ces systèmes en vue de proposer une trajectoire d'objectifs sur le reste de la durée de l'agrément (*l'étude devant préciser la méthodologie et les données utilisées*)
- Objectifs de recyclage pour certains flux de matériaux non métalliques : réduction à 65% et à 70% (*contre 70% et 80% respectivement*) des objectifs de recyclage pour les matières plastiques
- Révision des objectifs : simplification rédactionnelle de la disposition
- Dispositions relatives à la prise en charge des coûts des opérations de gestion des VHU par les centres VHU mentionnés au 7° de l'article R. 543-154 du code de l'environnement : modification de la disposition de manière à ce que les soutiens financiers versés par les éco-organismes permettent de couvrir l'ensemble des coûts des opérations de gestion des VHU nécessaires à l'atteinte des objectifs de réutilisation et de valorisation et non pour couvrir les coûts de certaines opérations seulement
- Dispositions relatives au démontage des pièces de VHU : précision rédactionnelle :
 - remplacement du terme de « personnes » par « centres VHU » dans un souci de clarification et de simplification, du fait que les centres VHU sont définis au 7° de l'article R. 543-154 du code de l'environnement
 - suppression du termes « gestionnaires » dans le même objectif que ci-dessus
- Reprise des VHU issus des catastrophes naturelles ou autres évènements catastrophiques : modification de la disposition pour prendre en compte le fait que certains VHU peuvent être gérés par les assureurs de ces véhicules (*au titre de leur contrat d'assurance lors de dommages liés à des catastrophes naturelles ou à d'autres évènements catastrophiques dès lors que ces véhicules leur ont été cédés*).
- Prise en charge des véhicules abandonnés : ajustement rédactionnel de la disposition à titre de clarification : suppression des termes « dépôt illégal »
- Comité technique opérationnel : précision des compétences de cette instance de manière à ce qu'elle puisse être informée de la réalisation des études en lien avec sa compétence et qu'elle puisse y être associée.
- Information et sensibilisation
 - modification rédactionnelle visant à préciser que les actions nationales et locales d'information réalisées par l'éco-organisme porteront sur la prise en charge des VHU complets,
 - ajout d'une disposition obligeant l'éco-organisme à réaliser au minimum tous les deux ans une enquête de perception sur un panel représentatif de détenteurs de véhicules, couvrant l'ensemble du territoire national, en vue de vérifier l'efficacité de ses actions d'information et de sensibilisation. Cette disposition prévoit que ces enquêtes sont accompagnées de

propositions de mesures visant à améliorer l'information et la sensibilisation. En outre, elle prévoit que les résultats de ces enquêtes et les propositions d'amélioration sont transmises pour avis au ministre chargé de l'environnement après avis du comité des parties prenantes.

- Etudes :

Etude relative à la caractérisation de la présence de retardateurs de flammes bromés : modification de la rédaction visant à exonérer l'éco-organisme de réaliser une nouvelle étude sur ce sujet pour les voitures particulières, dès lors qu'une telle étude a déjà été réalisée et a fait l'objet d'un avis de l'INERIS concernant sa méthodologie et ses résultats.

-Annexe 2 relative au cahier des charges des systèmes individuels

Les modifications réalisées sur cette annexe sont pour l'essentiel les mêmes que celles réalisées pour l'annexe relative aux éco-organismes du fait qu'il s'agit principalement de dispositions « miroirs ».

- Orientations générales : déplacement à l'article 2 du projet d'arrêté de la disposition relative à la justification de sa qualité de « producteur » de la personne qui sollicite un agrément en système individuel pour plusieurs marques de véhicules
- Proposition de trajectoires relatives à l'incorporation de matières recyclées : ajout d'une précision sur le fait que le système individuel propose une trajectoire pluriannuelle d'objectifs relatifs à l'incorporation de matières recyclées dans les véhicules
- Dispositions relatives à la collecte des VHU sur le lieu de détention :
 - ajout d'une précision visant à ce que la collecte et le transport sans frais des VHU depuis leur lieu de détention concernent les VHU complets ou abandonnés,
- Dispositions relatives à la prise en charge des coûts des opérations de gestion des VHU par les centres VHU mentionnés au 7° de l'article R. 543-154 du code de l'environnement : modification de la disposition de manière à ce que les soutiens financiers versés par les systèmes individuels permettent de couvrir les coûts de l'ensemble des opérations de gestion des VHU nécessaires à l'atteinte des objectifs de valorisation et non pour couvrir les coûts de certaines opérations seulement
- Dispositions relatives au démontage des pièces de VHU : précision rédactionnelle identique à celle proposée pour le cahier des charges relatif aux éco-organismes (cf. ci-dessus).
- Reprise des VHU issus des catastrophes naturelles ou autres événements catastrophiques : modification de la disposition pour prendre en compte la gestion par les assureurs des véhicules couverts par un contrat d'assurance (*lors de dommages liés à des catastrophes naturelles ou à des autres événements catastrophiques, dès lors que ces véhicules leur ont été cédés*).
- Prise en charge des véhicules abandonnés : ajustement rédactionnel de la disposition à titre de clarification : suppression des termes « dépôt illégal »
- Comité technique opérationnel : mise en place d'un comité technique opérationnel de manière adaptée pour tenir compte des spécificités des systèmes individuels par rapport au CTO des éco-organismes
- Information et sensibilisation
 - modification rédactionnelle visant à préciser que les actions nationales et locales d'information du système individuel porteront sur la prise en charge des VHU complets,
 - ajout d'une disposition obligeant le système individuel à réaliser au minimum tous les deux ans une enquête de perception sur un panel représentatif de détenteurs de véhicules, couvrant l'ensemble du territoire national, en vue de vérifier l'efficacité de ses actions d'information et de sensibilisation. Cette disposition prévoit que ces enquêtes sont accompagnées de propositions de mesures visant à améliorer l'information et la sensibilisation. En outre, elle prévoit que les résultats de ces enquêtes et les propositions d'amélioration sont transmises pour avis au ministre chargé de l'environnement.
- Etudes :

Etude relative à la caractérisation de la présence de retardateurs de flammes bromés : modification de la rédaction visant à exonérer le système individuel de réaliser une nouvelle étude sur ce sujet pour les voitures particulières, dès lors qu'une étude a déjà été réalisée et qu'elle a fait l'objet d'un avis de l'INERIS concernant sa méthodologie et ses résultats.
