



Synthèse des contributions – Consultation du public sur le projet de décret portant diverses dispositions d’adaptation de la gestion des véhicules hors d’usage et instituant un régime de responsabilité élargie des producteurs de ces véhicules

A. Modalités de la consultation

Conformément à l’article L. 123-19-1 du code de l’environnement, le projet de décret portant diverses dispositions d’adaptation de la gestion des véhicules hors d’usage et instituant un régime de responsabilité élargie des producteurs de ces véhicules a fait l’objet d’une consultation du public qui s’est déroulée du 9 mars au 8 avril 2022 inclus.

Cette phase de consultation s’est traduite par la mise à disposition du public du projet de décret 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, 188 contributions ont été déposées sur le site internet du ministère de la transition écologique dont 186 ont été publiées¹. Parmi ces contributions, 154 (soit 89% du total) ont été identiques ou quasiment identiques et 68 (soit environ 40% du total) ont émané de la même partie prenante.

L’ensemble des contributions reçues s’est réparti comme suit :

- 168 (soit environ 90% du total) d’exploitants de centres de traitement de véhicules hors d’usage (« centre VHU »),
- 16 (soit 9% du total) de fédérations et d’organisations professionnelles intéressées,
- 4 (soit 4% du total) de services déconcentrés de l’Etat et de particuliers.

Par ailleurs, 7 parties prenantes principalement des fédérations et des organisations professionnelles ont exprimé des propositions de modifications plus ou moins détaillées sur le projet de décret.

- Le projet de décret a été également présenté et expliqué aux parties prenantes intéressées lors d’une réunion de concertation² tenue le 1^{er} avril 2022 à laquelle 50 personnes environ représentant la filière de gestion des VHU ont participé.

A la suite de cette réunion, des fédérations et des organisations professionnelles représentatives des producteurs de véhicules et des opérateurs de traitement de déchets (centres VHU, broyeurs) ont

¹ Les deux contributions non publiées ont émané de services déconcentrés de l’Etat.

² Cette réunion s’est tenue en visioconférence du fait du contexte sanitaire.

transmis une contribution reprenant ou complétant les observations qu'elles avaient déposées sur le site internet de la consultation du public. Le nombre de ces contributions s'est établi à 7.

2. Synthèse des observations

a. Observations d'ordre général

Quasiment toutes les contributions des parties prenantes ont fait part de réserves sur le projet de décret.

Ainsi, 14 contributions (soit 7% environ du total) issues majoritairement d'exploitants de centres VHU ont indiqué ne pas comprendre les raisons pour lesquelles la loi « AGEC »³ remet en cause l'organisation et le fonctionnement de la filière de gestion des VHU en prévoyant une filière à REP (responsabilité élargie des producteurs) pour les voitures particulières, les camionnettes, les véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur à compter du 1^{er} janvier 2022. Ces contributions ont mis en avant le fait que cette filière fonctionne de manière satisfaisante et présente des performances de traitement⁴ qui satisfont les objectifs fixés par la directive européenne relative à la gestion des VHU.

1 contribution a fait part de son opposition aux dispositions du projet de décret concernant la partie relative aux obligations élargies des producteurs de véhicules.

Par ailleurs, ces contributions ont indiqué ne pas partager le calendrier de travail relatif à ce projet de décret, alors qu'il est prévu que la Commission européenne présente un projet de révision de la directive européenne relative à la gestion des VHU d'ici la fin de l'année 2022, voire au début de l'année 2023, d'où un risque que les opérateurs économiques de la filière soient confrontés à une succession de modifications réglementaires rapprochées. Elles ont précisé que les opérateurs économiques ont besoin de visibilité et de stabilité réglementaire pour développer leurs activités. Dans ces conditions, des contributions ont appelé à la suspension des travaux.

Par ailleurs, 143 contributions (soit 75% environ du total) ont indiqué que le projet de décret ne comprend pas de dispositions spécifiques pour lutter contre la filière illégale de gestion des VHU, alors que cette dernière est une problématique majeure.

158 contributions (soit plus de 80% du total) ont indiqué ne pas comprendre les raisons pour lesquelles le projet de décret supprime l'agrément préfectoral des exploitants de centres VHU et de broyeurs car l'agrément est, selon elles, un outil pour lutter contre les acteurs de la filière illégale de gestion des VHU.

142 contributions (plus de 75% du total) ont souligné l'absence de communication des producteurs de véhicules sur la gestion des VHU et ont souhaité que le projet de décret renforce leurs obligations dans ce domaine, la communication étant un moyen important pour lutter contre la filière illégale.

b. Observations particulières (périmètre de la filière et définitions, règles de gestion des VHU, obligations élargies des producteurs)

Les contributions ont exprimé les principales observations ci-dessous sur le projet de décret.

³ Loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et l'économie circulaire

⁴ La France atteint un taux de réutilisation et de recyclage (TRR) de 87,1% et un taux de réutilisation et de valorisation (TRV) de 95% de la masse des VHU en 2019 par rapport à des objectifs de 85% et de 95% respectivement.

- Périmètre de la filière et définitions

1 contribution a demandé l'exclusion des camping-cars (véhicules spécialisés) du fait que le traitement de ces véhicules est spécifique par rapport aux autres catégories de véhicules.

Par ailleurs, 6 contributions (soit 3% environ du total) ont demandé une révision de la définition de plusieurs termes du projet de décret : « VHU », « VHU complet », « producteur » et « collecteur ».

Les 5 contributions ont indiqué ne pas être d'accord avec la définition d'un VHU car ce dernier n'est pas obligatoirement un déchet au sens de l'article L. 541-1-1 du code de l'environnement⁵. Elles ont précisé qu'il revient à l'exploitant du centre VHU de décider si le véhicule réceptionné est un véhicule pour être détruit (VHU) ou un véhicule d'occasion ne revêtant pas le statut de déchet. En outre, elles se sont inquiétées de l'impact de cette définition sur la réglementation applicable aux activités de transport et de stockage des véhicules du fait que le déchet de véhicule non dépollué est un déchet dangereux selon le code de l'environnement. 1 contribution a souhaité limiter la définition de VHU aux seuls véhicules endommagés techniquement irréparables.

1 contribution a proposé de préciser la définition des producteurs en indiquant que les véhicules importés sont ceux n'ayant pas fait l'objet d'une immatriculation en France.

1 contribution a demandé la suppression de la définition de « collecteur ». Elle a indiqué que l'activité de collecte relève du centre VHU et que ce nouvel intervenant au sein de la filière est de nature à favoriser le développement de la filière illégale de gestion des VHU. Par contre, 1 contribution a indiqué que la définition de « collecteur » est satisfaisante.

1 contribution a souhaité préciser dans la définition que le centre VHU doit être une installation classée pour la protection de l'environnement (rubrique ICPE 2712). Elle a demandé la suppression de l'exception relative aux voitures qui est prévue dans le projet de décret⁶.

1 contribution a proposé d'ajouter le compactage dans la définition de la dépollution afin de tenir compte des caractéristiques de gestion des VHU dans les collectivités territoriales d'outre-mer.

- Production de pièces pour les centres VHU

136 contributions (plus de 70% du total) ont indiqué que les centres VHU doivent exercer une activité de démontage de pièces car cette dernière est nécessaire pour l'atteinte des objectifs de traitement. Ces contributions ont souhaité que la définition du centre VHU soit précisée sur ce point. 2 contributions ont proposé un taux minimum de production de pièces.

En revanche, 2 autres contributions ont exprimé une position divergente. Elles ont souhaité que les deux modèles de centres VHU (d'une part, ceux spécialisés dans le démontage des pièces, et, d'autre part, ceux dédiés au recyclage des matières) puissent continuer à coexister.

- Prolongation de la durée de vie des véhicules et des pièces

2 contributions ont proposé des mesures (reconditionnement du véhicule, transformation d'une motorisation thermique en une motorisation électrique...) visant à prolonger la durée de vie du véhicule par rapport à sa destruction, en particulier, dans le cadre de la prime à la conversion (qui

⁵ « Déchet » : toute substance ou tout objet, ou plus généralement tout bien meuble, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire (*article L. 541-1-1 du code de l'environnement*)

⁶ Par ailleurs, 136 contributions ont souhaité que la définition du « centre VHU » soit précisée concernant le démontage des pièces (cf. point relatif à la production de pièces pour les centres VHU).

prévoit une destruction obligatoire d'un véhicule ancien en contrepartie de l'achat d'un véhicule peu polluant).

1 contribution a porté sur la valorisation des pièces. Elle a proposé que les « remanufacturiers » soient ajoutés à la liste des opérateurs pouvant mettre en place des systèmes de collecte de déchets issus des opérations de réparation ou d'entretien des véhicules. Par ailleurs, elle a suggéré la mise en place d'un dispositif de consigne sur les pièces neuves.

- Suppression de l'agrément préfectoral des exploitants de centres VHU et de broyeurs

158 contributions (soit plus de 80% du total) ont fait part de leur désaccord en ce qui concerne la suppression de l'agrément des exploitants de centres VHU et de broyeurs en soulignant que le maintien de l'agrément est nécessaire pour lutter contre la filière illégale de gestion des VHU. En outre, elles ont précisé que l'agrément est un élément de communication vis-à-vis des détenteurs de véhicules en fin de vie afin que ces derniers les orientent vers la filière légale de traitement. Elles ont demandé le maintien de ce dispositif.

- Destruction administrative (annulation de l'immatriculation du véhicule) par le centre VHU

140 contributions (plus de 70% du total) ont précisé que les centres VHU doivent continuer à assurer la destruction administrative des véhicules qu'ils prennent en charge en procédant à l'annulation de leur immatriculation dans le SIV⁷. Elles ont estimé que le projet de décret remet en cause cette mission.

Par ailleurs, 1 contribution a proposé que les numéros d'enregistrement des installations classées inhérents au centre VHU puissent être utilisés dans le SIV à la place des numéros d'agrément, puisque ceux-ci ont vocation à être supprimés.

- Obligation de contractualisation entre les éco-organismes ou les systèmes individuels et les centres VHU

145 contributions (soit 80% du total) ont fait part de leurs réserves concernant l'obligation de contractualisation, à compter du 1^{er} janvier 2024, entre les éco-organismes ou les systèmes individuels et les opérateurs de gestion des VHU prévue à l'article L. 541-10-26 du code de l'environnement.

Ces contributions ont indiqué que cette disposition législative transforme profondément l'organisation et le fonctionnement de la filière en faisant des centres VHU des prestataires de services. Elles ont précisé qu'elle se traduira par la suppression d'un nombre significatif de centres VHU. Dans ces conditions, elles ont proposé un encadrement des relations contractuelles, plus précisément, la mise en place d'un droit au contrat entre les centres VHU qui en font la demande, et les éco-organismes ou les systèmes individuels.

- Conséquences des systèmes individuels sur les centres VHU

147 contributions (près de 80% du total) ont fait part de leurs préoccupations concernant l'impact des systèmes individuels pouvant être mis en place par les producteurs de véhicules sur l'activité des centres VHU et, plus largement, sur le fonctionnement de la filière de déconstruction.

Ces contributions ont indiqué que le fait que les centres VHU ne puissent prendre en charge que des véhicules pour lesquels ils auront signé un contrat avec le producteur de ces véhicules remet en question l'organisation et le fonctionnement de la filière. Elles ont précisé que cette évolution ne fait

⁷ SIV = Système d'immatriculation des véhicules

pas sens aux plans environnemental, opérationnel et économique, puisque ce nouveau schéma va se traduire par de nombreux transferts de véhicules entre les centres VHU.

- Interdiction pour un broyeur de reprendre un VHU non issu d'un centre VHU

4 contributions (soit 2% du total) ont demandé qu'un broyeur ne puisse pas reprendre un VHU si ce dernier ne provient pas d'un centre VHU afin de lutter contre la filière illégale.

- Encadrement des exportations de véhicules

8 contributions (soit 4% du total) ont porté sur les exportations de véhicules.

4 contributions ont proposé des mesures (contrôle technique, rapport d'un expert automobile) visant à attester que le véhicule exporté est un véhicule d'occasion par distinction avec un VHU, ce dernier étant soumis en tant que déchet à la réglementation relative aux transferts transfrontaliers de déchets (TTD). Par contre, 4 contributions ont indiqué qu'il n'était pas nécessaire de prévoir des mesures dans ce domaine, tout en mentionnant l'importance d'assurer la traçabilité des véhicules exportés.

- Obligation d'un traitement post broyage

1 contribution a proposé que les résidus non métalliques de broyage automobiles soient tenus de faire l'objet d'un traitement post-broyage avant leur élimination afin d'améliorer les performances de traitement de la filière de gestion des VHU.

- Gestion des VHU dans les collectivités territoriales d'outre-mer

-véhicules abandonnés

2 contributions ont indiqué ne pas partager les dispositions du projet de décret limitant sous certaines conditions la prise en charge par les producteurs des véhicules abandonnés. 1 contribution s'est félicitée que le projet de décret comprenne des mesures relatives à la gestion des VHU dans les collectivités territoriales d'outre-mer.

1 contribution a proposé une trajectoire progressive pour la prise en charge des véhicules abandonnés par les producteurs.

1 contribution s'est interrogée sur les modalités de mise en œuvre opérationnelle de la procédure administrative relative à la gestion des véhicules abandonnés. Elle a demandé à ce que les associations locales dans le secteur de l'automobile sur lesquelles les producteurs s'appuient pour appliquer le plan d'actions réglementaire visant à résorber le nombre élevé de véhicules abandonnés soient intégrées dans le projet de décret. Elle a indiqué être défavorable à un plafonnement de la prise en charge de ces véhicules.

-Plan visant à améliorer les performances de collecte et de traitement des VHU, ainsi qu'à prévenir et résorber le nombre de véhicules abandonnés

1 contribution s'est interrogée sur la mise en œuvre du plan dans les collectivités territoriales d'outre-mer visant à améliorer les performances de collecte et de traitement des VHU, ainsi qu'à prévenir et résorber le nombre de véhicules abandonnés. Elle a posé des questions sur le calcul du taux d'abandon des véhicules, la détermination du montant de la prime au retour et sur son actualisation.

Par ailleurs, 1 contribution a demandé à ce que les informations transmises aux centres VHU pour faciliter la gestion des VHU (démontage notamment) soient en langue française.

c. Prise en compte des observations du public

A la suite des contributions qui ont été reçues dans le cadre de cette consultation, le projet de décret a été modifié sur les principaux points ci-dessous.

a. Périmètre

- Ajout d'une précision sur l'exclusion de produits du périmètre de la REP relevant d'une autre filière REP mentionnée à l'article L. 541-10-1 du code de l'environnement (*article R. 543-153*)

b. Définition

- Ajout d'une précision sur la définition du « centre VHU » concernant l'activité de démontage ou de désassemblage de pièces. La définition ne prévoit pas un taux de production de pièces. (*article R. 543-154*)

c. Gestion des VHU

- Ajout d'une précision sur le fait qu'un VHU ne peut être remis qu'auprès d'un centre VHU situé dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou dans un Etat tiers que si cette installation VHU satisfait la réglementation de son pays sur la gestion des immatriculations (respect de mesures équivalentes à celles prévues pour les centres VHU) (*article R. 543-155*)
- Ajout d'une précision sur l'obligation de réception de VHU quel qu'en soit le producteur par le centre VHU, indépendamment du fait que ce centre VHU est en contrat ou pas avec le producteur des véhicules (*article R. 543-155-1*)
- Ajout d'une précision sur l'obligation de traitement des VHU dans une installation classée (rubrique ICPE 2712) et suppression de l'exception concernant les voitures ; ajout d'une précision sur le fait que cette mesure ne concerne pas les centres VHU agréés avant le 1^{er} janvier 2025 tant que leur agrément n'est pas retiré ou suspendu (*article R. 543-155-1*)
- Ajout d'une précision sur le fait que tout centre VHU doit remettre les déchets issus de son activité et relevant d'une autre filière REP (batteries, fluides frigorigènes, pneumatiques...) aux éco-organismes ou systèmes individuels agréés pour cette filière (*article R. 543-155-1*)
- Ajout de dispositions visant à préciser les modalités de mise en œuvre opérationnelle de la gestion des VHU pour les centres VHU en contrat ou pas avec les éco-organismes ou les systèmes individuels (*articles R. 543-155-1 et R. 543-160-5*)
- Ajout d'une obligation visant à ce que les broyeurs puissent traiter des VHU que s'ils proviennent de centres VHU (*article R. 543-155-2*)
- Ajout d'une obligation d'interdiction de mise en décharge, à compter du 1^{er} janvier 2025, des résidus de broyage automobiles non métalliques n'ayant pas fait l'objet d'un tri post broyage et, à compter du 1^{er} janvier 2030, pour les collectivités territoriales d'outre-mer (*article R. 543-155-2*)
- Ajout d'une précision visant à étendre le périmètre de l'arrêté « traitement » précisant les conditions et les modalités de traitement des VHU à la mise en place de mesures d'audit, d'inspection et de certification par des tiers (*article R. 543-155-2*)
- Ajout d'une précision sur les conditions de transport des pièces issues des centres VHU (*article R. 543-155-3*)
- Ajout d'une disposition interdisant des clauses dans les contrats types qui ne permettent pas aux centres VHU de démonter des pièces en vue de leur réutilisation à l'exception des éléments pyrotechniques (airbags...) vendus aux particuliers (*article R. 543-155-5*)
- Ajout d'une disposition encadrant les exportations de véhicules en vue de préciser les cas où le véhicule est un déchet et donc nécessitant un transfert transfrontalier de déchets : véhicule non

roulant, véhicule dont le contrôle technique n'est plus valide depuis plus de deux ans, véhicule ne disposant pas d'un rapport d'un expert en automobile attestant que le véhicule est techniquement réparable (*article R. 543-155-6*)

- Ajout d'une disposition sur la traçabilité imposant la mention des numéros d'agrément ou du dossier d'enregistrement de l'installation classée dans les conditions générales de vente ou dans tout autre document contractuel du centre VHU pour l'information de l'acheteur (*article R. 543-155-7*)
- Ajout d'une précision sur la qualité des informations (langue française, référencement) mises à disposition des centres VHU pour faciliter le démontage des VHU et la réutilisation des pièces (*article R. 543-156*)
- Ajout d'une précision sur l'échange standard de pièces visant à s'assurer que seules les pièces issues de la maintenance et de l'entretien des véhicules pouvant être reconditionnées au sens de l'article R. 122-4 du code de la consommation ne prennent pas le statut de déchets (*article R. 543-156-1*)

d. Obligations de REP

-Dispositions relatives aux éco-organismes

- Ajout d'une précision sur les obligations des éco-organismes : possibilité de pourvoir ou de contribuer financièrement à la prévention et à la gestion des VHU ; ajout d'une précision sur la justification de la détermination du montant des soutiens financiers (*article R. 543-160*)
- Ajout d'une obligation des éco-organismes concernant la récupération de véhicules abandonnés auprès de tout détenteur qui le demande sur tout le territoire national (*article R. 543-160*)
- Ajout d'une obligation sur la mise en place de procédures par les éco-organismes visant à s'assurer que les personnes avec lesquelles ils sont en contrat respectent les dispositions législatives et réglementaires relatives à la gestion des déchets et des fluides frigorigènes (*article R. 543-160-2*)

-Dispositions relatives aux systèmes individuels

- Ajout d'une précision sur les obligations des systèmes individuels : possibilité de pourvoir ou de contribuer financièrement à la prévention et à la gestion des VHU ; ajout d'une précision sur la justification de la détermination du montant des soutiens financiers (*article R. 543-163*)
- Ajout d'une obligation des systèmes individuels concernant la récupération de véhicules abandonnés auprès de tout détenteur qui en fait la demande sur tout le territoire national (*article R. 543-163*)
- Ajout d'une obligation sur la mise en place de procédures par les éco-organismes visant à s'assurer que les personnes avec lesquelles ils sont en contrat respectent les dispositions législatives et réglementaires relatives à la gestion des déchets et des fluides frigorigènes (*article R. 543-163-2*)

-Dispositions spécifiques relatives à l'outre-mer

- Ajout d'une précision sur les modalités d'évaluation et de révision de la mise en œuvre du plan visant à améliorer les performances de collecte et de traitement des VHU, ainsi qu'à prévenir et résorber le nombre de véhicules abandonnés : ajout d'une précision sur l'obligation de révision du plan si le taux d'abandon des véhicules reste supérieur à 10% pendant trois ans (*article R. 543-165*)

Par ailleurs, l'intitulé du projet de décret a été modifié à la suite de la consultation du public comme ci-dessous afin d'être plus cohérent par rapport aux dispositions qu'il comprend :

Décret relatif à la gestion des véhicules hors d'usage 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
