

# COMMUNIQUÉ DE PRESSE

*Saint-Ouen, le 5 Septembre 2023*

## **Responsabilité élargie des producteurs de véhicules hors d'usage**

### **La FNA et la Coordination inquiètent du devenir des centres VHU en France**

*Vendredi 1<sup>er</sup> septembre, le ministère de la Transition Écologique a organisé une réunion portant sur les projets de textes réglementaires concernant le cahier des charges des éco-organismes et systèmes individuels de traitement des véhicules hors d'usage (VHU). L'ensemble des acteurs de la filière, opérateurs économiques et fédérations, étaient présents. La réunion a soulevé de nombreuses interrogations, notamment pour les centres VHU. Malgré l'excellence reconnue de la filière en recyclage, les nouveaux objectifs suscitent des incertitudes quant à leur mise en œuvre pour la FNA et la Coordination, organisations représentatives des centres VHU.*

#### **Les centres VHU aux défis des transformations de la REP VHU**

La Loi n°2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire a prévu le renforcement de la filière élargie du producteur de véhicules hors d'usage. Les constructeurs auront le choix, soit de mettre en place un système individuel soit de transférer leurs obligations de traitement de leurs VHU à un éco-organisme. Le décret n°2022-1495 du 24 novembre 2022 relatif à la gestion des VHU en a précisé les conditions depuis la collecte sur le lieu de détention, jusqu'au traitement y compris les opérations de broyage. Le projet d'arrêté soumis à consultation publique jusqu'au 8 septembre, portant sur les cahiers des charges de ces deux modes organisationnels, n'apporte que très peu de garanties pour les centres VHU aujourd'hui agréés par les préfetures.

Pour l'instant, chaque véhicule peut être traité par n'importe quel centre VHU agréé. Cependant, l'orientation future de la profession semble s'acheminer vers une fragmentation du marché, influencée par les contrats commerciaux avec les constructeurs qui privilégient de plus en plus des systèmes individuels par groupes de marques. La FNA exprime de vives inquiétudes face à ces choix qui pourraient mener à une "concessionnarisation" du secteur, modifiant radicalement la filière de traitement des VHU en France.

Suite à cette réunion ministérielle, les 1600 centres ont devant eux peu de visibilité tant sur le plan juridique que financier pour les 18 mois à venir à minima. Durant cette période incertaine, on assistera à l'expiration des agréments octroyés par les préfetures. *De plus, il y aura une attente pour les nouvelles approbations des éco-organismes et des Systèmes individuels par l'État.* Parallèlement, la mise en place de contrats avec les centres VHU sera indispensable, les constructeurs ayant la liberté de choisir avec qui ils s'associent. Face à cette perspective, la FNA appelle les éco-organismes et les systèmes individuels à adopter une approche équitable, objective et transparente, en s'abstenant de toute pratique anticoncurrentielle ou déloyale. L'objectif ? Assurer une distribution équilibrée des centres VHU sur l'ensemble du territoire et qu'aucun centre ne se retrouve sur le carreau.

## **Des taux de recyclage et de valorisation à géométrie variable**

Les incertitudes résident également dans la fixation des objectifs de collecte en vue d'une valorisation, de réutilisation et de recyclage. Ces objectifs sont de nature « *indicative* », et les éco-organismes / SI sont en droit de proposer des méthodes alternatives de calcul des objectifs de collecte. On ne peut pas faire plus flou.

Parmi les nouveaux objectifs, certains se révèlent particulièrement contraignants. En dépit de l'engagement financier des constructeurs envers les centres *pour le traitement du verre et des plastiques* (Polypropylène et Polyéthylène), lesquels doivent en préciser le coût et les modalités dans le contrat type, la FNA préconise un report des objectifs fixés et estime qu'il est primordial d'attendre l'établissement d'une filière de traitement solide. Cette approche permettrait aux centres de bénéficier du temps nécessaire pour opérer les investissements matériels adéquats et optimiser leurs opérations. Il en va de même pour les fluides frigorigènes (objectif de 100 grammes inatteignable).

Enfin, les taux de réutilisation des pièces sur l'ensemble des catégories des véhicules concernés restent ambitieux. La FNA rappelle que tous les centres ne le font pas, ou pas suffisamment, et encourage les constructeurs à ne pas conditionner la signature du contrat au respect préalable de ces taux, mais au contraire, de laisser le temps aux centres existants à atteindre rapidement ces objectifs.

## **Vers une nouvelle gestion des VHU en Europe : Implications et incertitudes**

La filière de traitement des VHU est actuellement régie par une directive européenne de 2002 qui est en cours de refonte. Elle devrait être remplacée par un règlement européen dont le projet a été rendu public le 13 juillet dernier. D'application directe en droit national une fois entré en vigueur, ce règlement s'avère être très ambitieux. Une clause de révision au projet de cahier des charges sur les taux de collecte anticipe les impacts de la loi européenne sur nos professionnels. Ce n'est pas suffisant. Avec ce nouveau règlement, de nombreuses modifications sont attendues pour la gestion des VHU en Europe :

- Extension du champ d'application à des camions, bus et aux remorques,
- Informations, étiquetages et passeport circulaire d'un véhicule neuf,
- Responsabilité financière des constructeurs,
- Mise en place de points de collecte de VHU, qui ne sont pas des centres,
- Stockage même temporaire dans les centres des VHU,

Face à ces changements majeurs, la FNA s'interroge sur les investissements nécessaires pour les centres et suggère d'attendre, par prudence, l'adoption définitive du texte.

## **Les lacunes du projet de cahier des charges**

La FNA qui a répondu à la consultation publique, renouvelle sa demande d'encadrement des pratiques commerciales entre les constructeurs et les centres VHU par l'introduction notamment d'une disposition sur les informations pré contractuelles à leur transmettre (volume attendu, procédures de mise en œuvre des missions, état du réseau de la marque, durée du contrat, audits et procédures de contrôles prévus, coûts pris en charge par le constructeur). Nous souhaitons également qu'en cas de refus de contractualiser, les motifs soient bien précisés.

Enfin, la FNA souligne que la fin administrative d'un véhicule et sa suppression physique sont deux processus distincts, mais sont étroitement connectés. Actuellement, le centre qui reçoit le VHU est généralement celui qui s'occupe de sa destruction. Il peut alors s'assurer de régulariser sa situation administrative dans le SIV. Nombreux sont les véhicules qui arrivent avec une carte grise

obsolète, ce qui complique ou retarde leur destruction physique. Face à l'augmentation des intermédiaires suite à la réforme (collecteur), nous appelons les Ministères de la Transition écologique et de l'Intérieur à élaborer une réglementation plus efficace pour surmonter ces défis qui compliquent la vie quotidienne des centres VHU.

L'absence totale de dispositions concernant la filière illégale est une source majeure d'inquiétude.