

Saint-Ouen, 7 avril 2022

Barbara Pompili

Ministre de la Transition écologique
Ministère de la transition écologique
Hôtel de Roquelaure,
246 bd Saint-Germain,
75007 PARIS

Objet : Consultation 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

Madame la Ministre,

Organisation professionnelle représentative des entreprises de l'aval de la filière automobile, la FNA milite depuis de nombreuses décennies pour la mise en place de filières REP afin d'organiser la collecte gratuite, le traitement et la valorisation des déchets issus de l'automobile et de l'activité des entreprises du secteur. Aussi, nous sommes effectivement favorables à la mise en place d'une filière REP pour les VHU.

Nous avons participé à la seule réunion de consultation sur le projet de décret sur la mise en place de la filière REP VHU organisée par votre Ministère le 1^{er} avril dernier.

La FNA à laquelle se joint la Coordination, syndicat majeur représentant les centres VHU présidée par Monsieur Jhilil, après lecture du projet, ne peuvent approuver le projet de texte qui nous a été soumis à consultation.

Nous regrettons fortement que les organisations professionnelles du secteur n'aient pas été sollicitées et associées à l'élaboration du projet dès le départ, ce qui auraient permis d'éviter une véritable levée de bouclier légitime de toute une profession dont la pérennité s'en trouve menacée.

En préambule, il importe de souligner que les 500 000 VHU, dont fait état votre ministère, qui seraient traités sans traçabilité par des sites illégaux ne concernent assurément pas les 1700 centres de VHU agréés qui ont lourdement investi pour se conformer à la réglementation applicable et qui réalisent un travail admirable en faveur de l'économie circulaire.

Combattre les sites illégaux doit être une priorité pour les pouvoirs publics et nous entendons nous engager à vos côtés avec toute l'énergie nécessaire pour y parvenir.

Néanmoins, le projet de décret vise directement les centres VHU qui sont agréés à ce jour et va priver nombre d'entre eux de la possibilité d'exercer leur activité (en l'absence de contrat avec l'eco organisme ou avec des constructeurs), limiter drastiquement le champ de celle-ci pour d'autres (à certaines marques de véhicules) et déstructurer toute la filière (destruction du maillage, difficulté d'identification du centre VHU référent de la marque de véhicule, obligation de transférer des VHU vers d'autres centres conventionnés).

Dans ces circonstances, nous tenons à tirer la sonnette d'alarme car le projet de décret qui nous a été soumis va détruire toute une filière agréée et ce au détriment des objectifs environnementaux et de sécurité routière attachés au traitement et à la valorisation des véhicules hors d'usage.

Demande de suspension des travaux réglementaires

Dans le cadre de la révision de la directive 2000/53/CE sur les véhicules hors d'usage, la Commission européenne s'oriente vers l'adoption d'un règlement européen d'application directe. Le législateur européen est en train de tout revoir, que ce soit la collecte de ces véhicules, les matières éligibles au traitement et à la valorisation, la sélection et le contrôle des opérateurs de la chaîne jusqu'aux échanges de véhicules entre États membres. Adopter aujourd'hui une réglementation nationale est plus que périlleux. Il est clair qu'il y a des incompatibilités entre les deux projets de texte.

La FNA demande la suspension des travaux du décret dans l'attente de l'adoption définitive du texte européen. Cette sage décision a déjà été prise par exemple en matière d'accès aux données techniques des véhicules.

Une gestion des VHU inapplicable sur le terrain (Article R543-163)

A partir du 1^{er} janvier 2024, tous les centres VHU agréés vont devoir contractualiser avec les constructeurs pour espérer avoir accès à une source d'approvisionnement de telle ou telle marque. Ces systèmes individuels vont fonctionner en vase clos, en sélectionnant des réseaux déjà implantés au détriment de tous les centres indépendants. Cette « concessionnarisation » des centres VHU créera comme à chaque fois un nivellement vers le bas. Les centres affiliés ne pourront rien négocier, accepteront des conditions financières pas du tout en adéquation avec leurs charges.

L'éco organisme servira avec toute vraisemblance au traitement des véhicules sans valeur ou des marques de producteurs sous-représentées à l'échelle du parc automobile. Pour autant, le centre VHU devra collecter et/ou prendre en charge tous véhicules entrants, à charge pour lui d'assurer le transport vers le centre référent de la marque ou d'assurer le traitement de véhicules sans valeur. Pire, tous les centres agréés qui n'auront pas réussi à contractualiser devront cesser leur activité.

A cela s'ajoute que les contrats passés avec les uns et les autres, contiendront des exigences disparates peu conciliables et fortement préjudiciables à une filière dont la réussite repose sur l'uniformisation des pratiques. La FNA en conclut que ce schéma était certainement l'option la plus efficace pour détruire des années de professionnalisation d'un ensemble d'entreprises pour favoriser uniquement la reprise en main des constructeurs sur le marché de l'économie circulaire. Pour nous, ces SI sont techniquement irréalisables et économiquement suicidaires.

Il est absolument fondamental de consacrer un droit au contrat avec tout constructeur ou l'éco organisme à tout centre VHU agréé ou autorisé suivant la rubrique 2712 des ICPE.

Un équilibre financier remis en cause

L'équilibre financier de la filière ne tient plus. Votre ministère est parti du principe qu'aucune éco contribution n'était nécessaire puisque la filière s'autogérait. Cet équilibre financier n'est possible que si le centre VHU a :

- Un **accès à plusieurs sources d'approvisionnement (droit au contrat)**, ce que la REP ne permet pas avec certitude,
- Le **droit de prendre en charge et de traiter intégralement les véhicules économiquement irréparables ou endommagés acquis par le centre VHU** auprès d'une société d'assurance,



- La garantie d'une **surveillance du marché par l'Etat**,

A ce jour, des milliers de véhicules traités par les centres VHU sont, sur proposition d'un assureur, rachetés par le centre VHU (il s'agit de véhicules économiquement irréparables ou endommagés, mais qui sont techniquement réparables). Cela peut avoisiner les 80% des volumes de bon nombre de centres VHU. Autrement dit, le centre VHU devient propriétaire du véhicule et le traite pour en tirer des PIEC ou de la matière valorisable. Il est évident que les constructeurs vont se lancer dans les SI. Demain, cette source d'approvisionnement diversifiée ne sera plus possible.

Un centre VHU agréé ou autorisé suivant la rubrique 2712, qui est ainsi détenteur du VHU, doit être autorisé à traiter lui-même ce VHU, même lorsqu'il n'a pas de contrat avec le constructeur de la marque ou l'éco organisme.

La FNA demande en définitive:

- la suspension du projet de décret dans l'attente de l'adoption de la réglementation européenne.

A titre subsidiaire :

- Les centres VHU qui sont agréés au moment de la parution du décret ou autorisés suivant la rubrique 2712 disposent d'un droit au contrat que ce soit auprès de l'éco-organisme, ou des systèmes individuels mis en place par les constructeurs, sur la base d'un contrat type validé par votre Ministère,
- Prévoir une disposition autorisant les centres VHU ayant fait l'acquisition d'un véhicule, quelle que soit la marque, de le traiter/valoriser/détruire, sans cela la filière s'écroule,
- La mise en place d'une éco contribution pour permettre à l'éco organisme de financer la collecte gratuite, et le traitement des VHU en particulier incomplets.

Des dispositions perfectibles

Vous trouverez en pièces jointe notre contribution technique au projet de texte disposition par disposition. En synthèse,

- les définitions nous paraissent incomplètes (R 543-154) : le producteur de véhicule. Pour les véhicules importés, mettre en lieu et place de « véhicule neuf », « véhicule n'ayant pas fait l'objet d'une immatriculation dans son pays d'origine », à l'instar des dispositions prévues pour le malus écologique dans le code général des impôts ou pour le bonus écologique.
- la **gratuité est inapplicable sans éco contribution** (R543 155)
- la suppression de l'article R543 155 II et **l'insertion d'une disposition permettant aux centres VHU agréés de moins 100m2 (ICPE 2712) de poursuivre leur activité** sauf en cas de retrait de l'agrément ou de cessation de l'activité,
- Introduire un **taux minimum de production de PIEC** à déterminer avec les organisations professionnelles représentatives (R 543 155 3)
- **Renforcer les obligations incombant aux broyeurs** à la lumière des discussions en cours au niveau européen (R. 543-155-4. II),
- Renforcer les **informations de sécurité** transmises par le producteur aux centres VHU notamment tout ce qui concerne les véhicules électriques (Art. R. 543-156. – I)
- Les pièces prélevées lors d'une prestation d'entretien ne soient plus des déchets, est une avancée mais elles doivent bénéficier des **mêmes garanties de sécurité qu'une PIEC** (R. 543-156-1. – I),

- Une **refonte des dispositions relatives à l'éco organisme (Article R543-160) et aux systèmes individuels (Article R543-163)** consacrant le droit au contrat, l'éco contribution, le droit de traiter les véhicules acquis par les centres VHU qu'ils soient affiliés au SI de la marque ou non.
- Concernant la lutte contre les exportations illégales, nous souhaitons qu'il soit indiqué " (...) est un déchet s'il ne dispose pas d'un rapport d'expertise attestant qu'il est TECHNIQUEMENT réparable."

Les dispositions manquantes

Enfin, ce projet de décret souffre d'oublis : aucune disposition n'est prévue pour lutter contre la filière illégale et tout est fait pour que les centres agréés qui n'obtiendraient pas le sésame SI, y entrent. Les effets sur l'environnement seront significatifs et durables.

De même, il conviendrait de faciliter les démarches de destructions administratives des véhicules dans le SIV, lorsque le certificat d'immatriculation n'est pas à jour. Trop de démarches chronophages sont nécessaires pour sécuriser juridiquement la destruction du bien.

Le maintien du comité VHU incluant les OP représentatives dont la FNA qui a vocation à porter la voix notamment des centres indépendants de proximité affiliés à aucun réseau.

Pour toutes ces raisons, nous avons un manque de visibilité manifeste sur le devenir de nos entreprises y compris des métiers comme le dépannage remorquage (pour la collecte) ou les gardiens de fourrières. Il est urgent de suspendre ces travaux et de laisser le législateur européen terminer son travail législatif.

Nous sollicitons une réponse de vos services et sollicitons un entretien.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos salutations distinguées.

Monsieur Robert BASSOLS

Président de la FNA