

Saint-Ouen, 10 mai 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,

Nous avons l'honneur de vous solliciter à nouveau concernant le projet de décret sur la mise en œuvre de la REP VHU. Nous tenons à porter à votre connaissance plusieurs problématiques juridiques et économiques soulevées par les centres VHU suite aux dernières consultations organisées avec vos services, que nous remercions d'ailleurs pour leur disponibilité.

**Nécessaire engagement de votre Ministère dans le cadrage de la filière REP VHU, système individuel compris**

A partir du 1<sup>er</sup> 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 seront, dans le cadre de cette filière, la norme et l'écoorganisme, l'exception. Votre Ministère tend à considérer par expérience, que les acteurs d'une filière se réunissent pour fixer le cadre d'une REP et qu'un consensus s'en dégage. Il n'en sera rien pour cette REP. Il n'y a pas eu et il n'y aura pas de travaux entre les acteurs de la filière pour organiser ces SI. Si des échanges se font, ce sera en dehors de toute présence des représentants des centres indépendants. L'enjeu pour les constructeurs n'est pas de renforcer l'efficacité de la filière VHU, dont les principaux coûts seront reportés, via les contrats individuels sur les centres, mais de capter le business de la pièce issue de l'économie circulaire aujourd'hui entre les mains des sociétés d'assurance.

De fait, la FNA y voit en sus de la dégradation de la filière VHU en France, une remise en cause durable de l'Economie circulaire qui commençait tout juste à se structurer.

Notre demande : Le Ministère centralise, dirige et contrôle la mise en place de ces SI.

**Economie circulaire (Article R543-163)**

A ce jour, tous les centres VHU disposent d'un agrément délivré par leur préfet. Ils accueillent en leur sein tous les VHU entrants dont les sources d'approvisionnement sont plurielles :

- Véhicules remis par les détenteurs particuliers,
- Véhicules remis par les gardiens de fourrières pour destruction,
- Véhicules achetés aux compagnies d'assurances et présentant un intérêt de traitement pour eux,
- Véhicules épaves, immergés, brûlés,

Cet ensemble garantit aujourd'hui l'équilibre financier des centres VHU. Nombre d'entre eux ont signé des conventions avec les sociétés d'assurance.

Ils leur rachètent des **véhicules techniquement réparables mais économiquement irréparables** au sens des articles L327-1 à 7 du code de la route. Le déclenchement de cette procédure est lié au montant supérieur des travaux par rapport à la valeur du véhicule assuré. L'assureur a l'obligation de proposer au propriétaire du véhicule une indemnisation en perte totale avec cession du véhicule à son profit.

En application des dispositions de l'article L. 327-2 du code de la route, l'assureur doit vendre le véhicule à un acheteur professionnel, tenu de le réparer et de présenter un second rapport d'expertise s'il souhaite remettre le véhicule en circulation ou le ré-immatriculer à l'occasion d'une vente. Le centre VHU, également professionnel de l'automobile, peut en faire l'acquisition à ce titre. Une fois le véhicule acquis, il en est responsable (Cass. Civ. 2ème, 9 juillet 2009, Bull. Civ. II, n°196). Le véhicule n'est pas à ce stade un VHU.

Si le véhicule est acheté pour destruction, ou à la récupération des pièces en vue de leur revente ou reconstruction, l'assureur remet le véhicule à un centre de véhicules hors d'usage agréé. Il dispose du statut de VHU et est un déchet.

En pratique, en fonction de la typologie du véhicule, il sera valorisé à l'export (1) ou pour la récupération de PIEC (2). Avec des SI, le centre aura un intérêt économique certain à privilégier des ventes à l'export pour rester rentable et espérer financer la destruction/valorisation des quelques véhicules entrant soit par le SI soit par l'écoorgansime. Les leviers actuels d'expansion de la PIEC sont ainsi réduit à néant.

Il faut bien comprendre que l'intérêt de créer de la PIEC porte sur des véhicules entre 5 ans (hors garantie constructeur) et 10 ans. Au-delà, les pièces sont déjà invendables, nombreuses sur le marché. Certaines compagnies d'assurance ordonnent aujourd'hui aux centres de détruire les véhicules assurés au-delà de 8 ans.

### **Une filière privée de capacité d'investissements sur le long terme**

L'Union européenne travaille actuellement sur une refonte de la directive européenne 2000/53/CE du 18 septembre 2000. Parmi les axes abordés, la Commission travaille sur des objectifs de contenu en plastique recyclé pour les véhicules neufs (VN). Les obstacles techniques, les opportunités et les considérations économiques ont été mis en évidence dans l'analyse des plastiques et de leur composition. Cette approche a permis d'aboutir à la fixation d'objectifs de plastique recyclé dans les VN ainsi que de mesures d'accompagnement (atelier des 24 et 25 mars 2022).

Comment les centres VHU vont-ils pouvoir engager des investissements plus importants permettant le traitement de l'ensemble de ces matières quand une telle insécurité juridique pèse sur son activité ? On s'oriente vers des cahiers des charges plus stricts (retrait obligatoire de pièces et composants avant broyage, objectifs plus ambitieux de recyclage, suppression de toutes les substances dangereuses) en Europe pendant que la France organise légalement l'appauvrissement des sources d'approvisionnement, alourdit sciemment la charge administrative des centres (autant de cahiers des charges que de SI, donc autant d'audits...) tout en renforçant la position dominante des constructeurs.

## La nécessaire hybridation de la filière REP VHU

Les filières REP actuelles sont, dans une très grande majorité, gérées par des écoorganismes financés par une écocontribution, les systèmes individuels restant l'exception. Les véhicules hors d'usage sont des produits complexes. La FNA ne remet pas en cause la volonté du Législateur de renforcer les obligations des producteurs et des écoorganismes. Pour autant, l'annonce des constructeurs de privilégier les systèmes individuels met en évidence l'absence d'un réel cadrage de ces derniers. Le code de l'environnement ne contient pas de dispositions relatives à la sélection des opérateurs tiers sur lesquels ils s'appuient pour la gestion opérationnelle de la collecte, du traitement/valorisation ou broyage.

Cette concessionnarisation d'entreprises indépendantes pose question.

### *Un système de sélection qualitatif des centres VHU*

La FNA demande des garanties similaires à celles prévues au III de l'article L541-10 du code de l'environnement à savoir que les systèmes individuels doivent, à l'instar des écoorganismes à l'égard des producteurs, de traiter les centres VHU « dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires ».

Un cahier des charges fixé par arrêté prévu au II du même article, conditionne l'agrément des SI au respect de conditions techniques, de gouvernance, de moyens financiers et organisationnels. Rien n'empêche le futur cahier des charges de définir les modalités de sélection des centres, des audits de suivi et l'ensemble des critères à remplir.

Ce mode de sélection doit garantir le respect du droit de la concurrence, le droit pour les entreprises anciennement agréées par l'Etat de poursuivre leurs activités. Nous privilégions un modèle de sélection similaire à de la distribution sélective d'opérateurs bien connu en droit de la concurrence. Il repose sur 3 critères cumulatifs :

- Cette sélection d'opérateur est légitime compte tenu de la nature complexe du produit,
- Les opérateurs sont choisis sur une base de critères objectifs et de caractère qualitatif fixés d'une manière uniforme à l'égard de tous les centres VHU
- Ces critères ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire

Bien évidemment, cela n'implique pas que tous les centres VHU soient sélectionnés, mais au moins la non-sélection reposera également sur des critères objectifs et non discriminatoires opposables,

### *Un cahier des charges et un contrat type uniques avec de modulations de clause prévues réglementairement*

Pour éviter un nivellement vers le bas, la FNA refuse que les centres VHU soient confrontés aux mêmes rapports de force que les carrossiers avec les assureurs ou les dépanneurs avec les assistants. La vigilance de votre Ministère devra porter tant sur les conditions économiques que juridiques imposés aux centres VHU.

- Interdiction de prestations gratuites sur des obligations incombant aux producteurs,
- Clauses volumétriques obligatoires en contre partie d'un système individuel,
- Droit de revendre de la PIEC selon son tarif public,

- Mesures compensatoires financées par les fonds dédiés en cas de déstabilisation des cours de certaines matières,
- Reconnaissance de l'équivalence des audits réalisés pour ne pas les démultiplier,
- Le centre VHU propriétaire du véhicule est le droit de le traiter (PIEC, revalorisation des matières, ventes à l'export ...),
- Le centre VHU non affilié à la marque est le droit de refuser de prendre en charge un véhicule remis par un détenteur, à la différence de l'éco organisme,

Une refonte des dispositions relatives à l'éco organisme (Article R543-160) et aux systèmes individuels (Article R543-163) nous paraît nécessaire. De nouvelles dispositions, doivent organiser le système de sélection des centres VHU, 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.

### 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.

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

Monsieur Robert BASSOLS

Président de la FNA