

# autoactu.com

Marchés - 13/12/2022 - #Renault

Décret VHU : la balle est dans le camp des constructeurs

Par Xavier Champagne Chef de rubrique

[Vous êtes abonné](#)

[Offrir cet article](#)



Avec l'électrification du parc, la hausse du prix des matières premières et le développement du marché de la pièce de réemploi, la maîtrise des véhicules en fin de vie devient un enjeu stratégique et économique majeur.

**Le décret VHU, publié le 1er décembre dernier, a en partie rassuré les représentants des centres VHU car il les autorise à continuer à s'approvisionner en direct et à revendre des pièces de réemploi. Toutefois, le texte reste très vague dans sa formulation et laisse les mains libres aux constructeurs pour gérer la filière selon leur bon vouloir à partir de 2024.**

Le "[décret VHU](#)" (\*), publié le 1er décembre dernier, bouleverse l'organisation de la filière du véhicule hors d'usage (VHU), en obligeant les constructeurs (et importateurs) à prendre en charge financièrement les coûts de collecte et de traitement de ces véhicules, à compter du 1er janvier 2024.

Jusqu'à maintenant en effet, la filière VHU s'autogérait, en finançant la dépollution des véhicules par la revente des pièces de réemploi, du platine (carcasse) et des métaux (aluminium, cuivre). Ainsi, les démolisseurs réalisent aujourd'hui de l'ordre de 500 millions d'euros de chiffre d'affaires (pièces de réemploi incluses) pour des marges "de 5 à 10%", selon **Patrick Poincelet**, le représentant des démolisseurs-recycleurs au sein de Mobilians.

La filière VHU est donc financièrement équilibrée tout en répondant aux exigences européennes de recyclabilité. Néanmoins, "*elle ne contrôle pas un quart des volumes (soit 500.000 véhicules) qui partent dans la filière illégale (dont environ 400.000 véhicules exportés vers les pays d'Afrique)*", reconnaît-il.

Le décret a vocation à éviter cela, en responsabilisant les constructeurs et les démolisseurs qui devront renforcer la traçabilité des véhicules, des déchets et des pièces de réemploi.

A compter du 1er janvier 2024 donc, les choses changent : les constructeurs devront mettre en place un éco-organisme (ou plusieurs), qui gèrera et financera, si besoin, l'ensemble des VHU, ou opter pour un système individuel (SI) dans lequel ils gèreront individuellement les VHU de leurs marques. Dans les deux cas, des contrats seront signés avec les centres VHU de leur choix. Néanmoins, le décret précise que les centres VHU pourront toujours s'approvisionner en direct.

Les démolisseurs et les assureurs sont en faveur d'un éco-organisme, tandis que les constructeurs - en tout cas ceux qui ont suffisamment de volume à traiter - pencheraient plutôt pour un SI. Renault, par exemple, pourrait décider de ne s'appuyer que sur le réseau de 370 centres agréés alimentés par le gestionnaire-distributeur Indra qu'il détient à 50/50 avec Sita (groupe Suez). Il pourrait également compter sur sa "Re-Factory" de Flins qui se consacre notamment au recyclage des VHU et à la valorisation des batteries en fin de vie.

Avec l'électrification du parc, la hausse du prix des matières premières et le développement du marché de la pièce de réemploi, la maîtrise des véhicules en fin de vie devient un enjeu stratégique et économique majeur et les grands constructeurs ne laisseront sans doute pas un éco-organisme le gérer pour eux.

Le système individuel (SI) n'est toutefois pas sans difficulté. "*Le réseau Indra n'est pas suffisamment étendu pour traiter tous les flux de VHU de Renault*", estime ainsi **Nelson Jourdin**, codirecteur du réseau de démolisseurs Caréco.

Alors que se passera-t-il si une Renault en fin de vie est confiée, par un particulier notamment, à un centre qui n'est pas habilité par le constructeur ? Le décret prévoit cette éventualité : dans ce cas, "*le système individuel verse au centre VHU une compensation financière pour les opérations de réception et d'entreposage de ces véhicules*", en attendant qu'un centre agréé vienne le

chercher. *"Le centre non agréé peut aussi tenter sa chance et proposer au constructeur de traiter le véhicule. Il devra alors attendre au plus tard deux mois une réponse. Si la proposition est acceptée, un contrat lui sera proposé"*, décrit la branche démolisseur de la FNA qui estime qu'une *"vraie usine à gaz a été inventée"* et redoute une *"concessionnarisation"* de la filière et *"la mainmise des grands réseaux de VHU"*.

### **Qui va bénéficier des recettes générées par les pièces de réemploi ?**

La FNA s'inquiète également du *"risque non négligeable d'une appropriation des constructeurs sur le prélèvement des pièces de l'économie circulaire pouvant alors représenter un frein à leur démocratisation"*.

Sur ce point, le décret indique que le SI (ou l'éco-organisme) *"peut contribuer financièrement aux coûts des opérations de gestion des VHU"* et que, dans ce cas, *"il justifie des montants des soutiens financiers qu'il propose de sorte à ce qu'ils tiennent compte des recettes tirées de la réutilisation et du recyclage et correspondent à des services de gestion des déchets présentant un bon rapport coût-efficacité"*. Sans préciser qui bénéficie, du constructeur ou du centre VHU, des recettes tirées de la réutilisation et du recyclage.

Le décret ajoute toutefois que *"les contrats signés avec les centres VHU ne pourront pas interdire le démontage des pièces en vue de leur réutilisation"*, ce qui semble tout de même aller dans le sens des centres VHU. Pour Patrick Poincelet, ce devrait même être une obligation. Il souhaite qu'un taux minimum de production de pièces de réemploi soit inscrit dans l'arrêté d'application de ce décret. *"Aujourd'hui, seulement 3,6% des pièces remplacées dans le cadre de la réparation-collision sont des pièces de réemploi, alors qu'on atteint des scores de 20% dans certains pays européens, comme l'Espagne ou les pays nordiques"*, constate Nelson Jourdin.

Imposer l'obligation de produire des pièces de réemploi aurait toutefois pour effet d'évincer une partie de centres VHU. Selon Patrick Poincelet, ils ne sont en effet actuellement que *"839 à le faire, soit la moitié de la profession, pour un volume de 8 à 11 millions de pièces par an"*.

Le décret prévoit que les broyeurs ne pourront pas traiter les VHU directement comme cela se fait parfois aujourd'hui : *"Seuls les VHU ayant fait l'objet d'une dépollution complète et d'un désassemblage par un centre VHU peuvent faire l'objet d'une opération de broyage"*, énonce-t-il.

Mobilians s'inquiète enfin d'un article indiquant que *"la circonstance qu'un véhicule conserve une valeur commerciale est sans incidence sur son statut de déchet"*. L'organisation patronale craint que les VEI (véhicules économiquement irréparables) ne puissent plus être réparés avec des pièces de réemploi pour être remis sur le marché *"ce qui serait contraire au principe de prolongation de la durée de vie des produits et de réparabilité des véhicules"*, dit-il.

*"De façon générale, résume Mobilians, le texte offre un droit de regard important des constructeurs sur les activités des opérateurs de gestion des déchets. En économie de marché, la liberté du commerce et d'entreprendre est un droit constitutionnel. A ce titre, les entreprises bénéficient d'une liberté dans la gestion de leurs affaires. La rédaction du décret pourrait aller au-delà de ce qu'il semble acceptable car cela conduirait à un risque de gestion de fait par l'éco-organisme ou système individuel. Dans une telle situation, les producteurs pourraient également limiter le nombre de pièces commercialisées et encadrer la liberté de ce marché. Le décret ne répond pas à ce stade, aux inquiétudes formulées par Mobilians quant à la structuration de la filière REP, notamment en termes de risque de déséquilibre de concurrence entre les acteurs économiques".*

Bénéficiant d'une position solide sur son marché, avec 4.000 VHU traités par an, provenant à 80% des assureurs, Nelson Jourdin qui dirige le centre Caréco de Gièvres (41), se veut plutôt optimiste. *"La profession a toujours été très réglementée. Si cela va dans le sens d'une meilleure traçabilité, c'est une bonne chose pour la filière et pour la vente de pièces de réemploi. En revanche, il n'est pas envisageable de se passer de la vente de pièces, c'est la majorité de notre chiffre d'affaires et de notre rentabilité. A 120 euros la tonne de platine, il n'est pas possible de vivre uniquement avec la valorisation matière".*

Tout le réseau Caréco est aujourd'hui habilité à démonter des VHU électriques, dit-il, *"et demain, nous serons capable de changer un module pour réparer une batterie et la recommercialiser".*

(\*) L'article 62 de la loi AGEC n° 2020-105 du 10 février 2020 prévoit la mise en place d'une filière à responsabilité élargie des producteurs (REP) pour les producteurs de certaines catégories de véhicules à moteur. Son décret d'application 2022-1495 du 24 novembre 2022, publié le 1er décembre dernier, définit *"les règles de gestion relatives aux VHU en ce qui concerne leur collecte et traitement, définit les conditions et les modalités de mise en œuvre de l'obligation de REP applicable aux constructeurs et importateurs de ces véhicules qui les mettent sur le marché national. Il précise leurs obligations en ce qui concerne notamment la prise en charge financière des coûts de collecte et de traitement de ces véhicules".*



Nelson Jourdin (au centre), qui dirige le centre Caréco de Gièvres (41), se veut plutôt optimiste sur l'avenir de la filière VHU.

Actualité suivante : Euro 7 : une norme qui rend les industriels de l'automobile  
"perplexes"

