

# autoactu.com

Marchés - 05/09/2023 - #Renault , #Volkswagen , #Stellantis

VHU : le projet d'arrêté "donne tout aux constructeurs", estime Patrick Poincelet

---

Par Florence Lagarde Directrice de la rédaction et Directrice de la publication

[Vous êtes abonné](#)

[Offrir cet article](#)

**Jusqu'alors indépendants, les centres de traitement des véhicules hors d'usage (VHU) devront à partir du 1er janvier 2024 signer des contrats avec les constructeurs réunis en éco-organismes ou dans le cadre d'un système individuel. Le projet d'arrêté qui règlera ces contrats est en consultation jusqu'au 8 septembre. Patrick Poincelet, nous livre son analyse.**

---

La mise en œuvre du concept de "responsabilité élargie du producteur" (REP) dans le secteur automobile (voitures particulières, camionnettes, véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur) va transformer le statut des centres de traitement des véhicules hors d'usage (VHU). Fini l'indépendance. Pour continuer d'exercer leur activité, il leur faudra signer des contrats avec les constructeurs directement (dans le cadre d'un "système individuel") ou via un "éco-organisme" qui en regroupera plusieurs. *"La liberté pour moi cela n'a pas de prix. A chaque fois qu'on fait un texte c'est pour nous priver de liberté"*, regrette Patrick Poincelet, président de la branche VHU de Mobilians qui représente l'organisation professionnelle dans les discussions et a lutté (et lutte toujours) pour préserver un maximum d'autonomie aux centres VHU.

Le principe de la "responsabilité élargie du producteur" a été défini par la loi Agec du 10 février 2020 (lutte contre le gaspillage et pour l'économie circulaire). Un premier décret du 24 novembre 2022 a défini les "conditions et modalités de mise en œuvre" de cette obligation ([lire notre article sur le sujet](#)).

L'arrêté mis en consultation au cœur de l'été (du 27 juillet au 8 septembre 2023) définit les "cahiers des charges des éco-organismes, des systèmes individuels et des organismes coordonnateurs de la filière" ([voir le projet](#)) et l'encadrement des contrats.

*"Globalement, l'arrêté donne satisfaction à quasiment toutes les demandes des constructeurs notamment pour ceux qui veulent un système individuel"*, nous a dit Patrick Poincelet. Cette possibilité de signer des contrats en direct pour chaque producteur (constructeur) dans le cadre d'un "système individuel" (SI) est au cœur de la différence de point de vue entre les deux parties : les centres VHU privilégient la signature d'un contrat avec un éco-organisme qui leur laisse plus de liberté, les constructeurs seraient en faveur de création d'un système individuel. En effet,

un contrat avec un éco-organisme permet au centre de traiter toutes les marques (même celles qui ne constituent pas l'éco-organisme), tandis que dans le cadre d'un "système individuel" le centre VHU ne pourra traiter que les marques concernés par le contrat, explique Patrick Poincelet. Pour continuer à traiter tous les véhicules qui leur arrivent les centres VHU devront donc multiplier les contrats "SI" et avoir au moins un contrat avec un éco-organisme.

En matière juridique (comme souvent) le diable est dans les détails. Ainsi, un autre enjeu est celui de la définition du producteur dans le cadre d'un système individuel. *"Pour nous le producteur c'est une seule marque, les constructeurs ont obtenu de pouvoir faire un système individuel pour l'ensemble de leurs marques"*, nous a dit Patrick Poincelet. Stellantis, par exemple, pourrait ainsi selon ce projet d'arrêté regrouper l'ensemble de ses marques dans le cadre d'un contrat SI sans être obligé de passer par la création d'un éco-organisme. Renault, Volkswagen, de même.

Entre les systèmes individuels et l'éco-organisme, il y a aussi une différence de gouvernance : dans le cadre des éco-organismes il y a un "collège des parties prenantes" où siègent des représentants des centres de VHU, ce qui équilibre le rapport de force. *"Dans un système individuel, nous avons un contrat commercial pur et simple et nous devenons des prestataires"*, précise Patrick Poincelet.

Parmi les autres sujets qui ont fait l'objet de débats, les centres VHU ont gagné une bataille importante : l'arrêté donne obligation aux constructeurs de leur fournir *"le référencement d'origine des pièces"*.

L'arrêté définit également des limites à ce que les constructeurs pourront mettre dans leurs contrats et notamment les obligations concernant la valorisation des pièces et la matière. L'arrêté précise que les constructeurs ne pourront pas *"restreindre la revente"* des pièces issues des opérations de démontage des VHU sauf pour les *"éléments pyrotechniques des véhicules"*. Ils ne pourront pas non plus *"prévoir une remise obligatoire de tout ou partie de ces mêmes pièces"*. En revanche, rien n'est prévu concernant la matière. *"L'arrêté ne nous garantit pas que nous puissions conserver la matière qui représente 10% à 15% de la valeur de la voiture, ce qui est supérieur à nos marges"*, déplore Patrick Poincelet. *"La matière, nous y sommes très attaché et sur ce point l'arrêté ne nous convient pas."*

Concernant les contraintes côté constructeurs, les "obligations" sont devenu des "objectifs". Pour la collecte, les « objectifs indicatifs » sont calculés en fonction du ratio entre quantité de VHU traité au cours des trois dernières années et le nombre de véhicules neufs mis sur le marché sur la même période. Cet objectif sera de 65% en 2024, 68% en 2026 et 70% en 2028. L'arrêté fixe également un objectif de réutilisation des pièces issues de l'activité de démontage des centres de traitement de VHU fixé à 8,5% en 2024, 10% en 2026 puis 16% en 2028. Là encore, il n'y a pas d'obligation.

Cette absence d'obligation pour les constructeurs contrarie Patrick Poincelet : *"Nous avons des contraintes et des difficultés supplémentaires et on donne tout au constructeurs sans contrepartie."*

La prochaine bataille pour Patrick Poincelet ce sera désormais la discussion sur le contenu des contrats.

← Actualité précédente : L'essai de la Volkswagen ID.5 plébiscité par la presse française

Actualité suivante : Philipp Müller nommé directeur du marketing de la région Europe centrale de Nissan →