

BILAN MONDIAL DES DISPOSITIFS INCITATIFS VISANT A ORIENTER LES VEHICULES HORS D'USAGE (VHU) DANS LES FILIERES DE TRAITEMENT AUTORISEES

SYNTHESE



ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie

CITATION DE CE RAPPORT

ADEME (Eric LECOINTRE), Deloitte Développement Durable (Alexis LEMEILLET, Radia BENHALLAM, Antoine HENRY, Marie FILLION, Rafael BASCIANO), In Extenso Innovation Croissance (Victoire ESCALON, Beatriz BERTHOUX). 2019. Synthèse du rapport : Bilan mondial des dispositifs incitatifs visant à orienter les Véhicules Hors d'Usage (VHU) dans les filières de traitement autorisées. 22 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne : www.ademe.fr/mediatheque.

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Ce document est diffusé par l'ADEME

20, avenue du Grésillé
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 14 02 C0024

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : Deloitte Développement Durable

Coordination technique - ADEME : LECOINTRE Eric

Service Produits et Efficacité Matière / Direction Économie circulaire et Déchets

INTRODUCTION

• Enjeux et objectifs de l'étude

Alors que la filière légale de traitement compte environ 1 700 centres VHU agréés en France, le ministère de l'environnement estimait en 2014 à près de 800 le nombre de sites traitant illégalement des véhicules hors d'usage (VHU) sur le territoire. Dans son rapport de mars 2018 sur les filières à responsabilité élargie des producteurs (REP), Jacques Vernier estime quant à lui que près d'un tiers des VHU ont une destination inconnue en Europe.

Le secteur illégal persiste donc, à la fois en France et au niveau international, avec des conséquences environnementales, économiques et sécuritaires indéniables. Face à l'efficacité limitée des opérations de contrôle et des campagnes de communication et de sensibilisation, **certaines pays ont mis en place des mesures incitatives, directes ou indirectes, afin d'assurer l'orientation des VHU vers le secteur légal**. Au niveau français, deux des quatre propositions faites par Jacques Vernier pour lutter contre la filière illégale de traitement des VHU sont de nature incitative :

- Proposition n°14 : Pour les faire rentrer dans la filière légale, créer un fonds permettant de verser une prime au retour des véhicules hors d'usage, alimenté par une contribution à l'achat du véhicule ou par une surtaxe, soit sur le carburant, soit sur les cartes grises, soit sur les assurances.
- Proposition n° 15 : Ne pas permettre la cessation d'assurance sans avoir la certitude que le véhicule hors d'usage ait été remis à un centre agréé VHU¹.

C'est dans ce contexte que l'ADEME a mandaté Deloitte Développement Durable pour réaliser un bilan mondial des dispositifs incitatifs visant à orienter les VHU dans les filières de traitement autorisées. L'objectif de cette étude est donc d'identifier et de caractériser des dispositifs incitatifs spécifiquement conçus pour favoriser l'orientation des VHU vers la filière autorisée, puis d'analyser les possibilités et les conditions de transposition de certains dispositifs à la France.

• Périmètre et méthodologie

Le périmètre de l'étude est constitué des mécanismes d'incitation économique dédiés à orienter les VHU dans la filière autorisée de traitement. Ces mécanismes peuvent être :

- **Directs** : prime au retour, i.e. versement en direct au dernier détenteur d'une somme d'argent l'incitant à céder son VHU à un centre de traitement autorisé ;
- **Indirects** : autres incitations favorisant indirectement l'orientation du VHU dans la filière légale, comme une taxe à la route payée par l'automobiliste tant qu'il n'apporte pas la preuve que son véhicule a été pris en charge par la filière légale.

Les mesures qui ne sont pas dédiées spécifiquement à l'orientation des VHU dans la filière légale de traitement, comme une prime à la casse (qui vise le renouvellement du parc automobile) ou une nouvelle définition du VHU (qui suit des objectifs multiples), n'entrent pas dans le périmètre de cette étude.

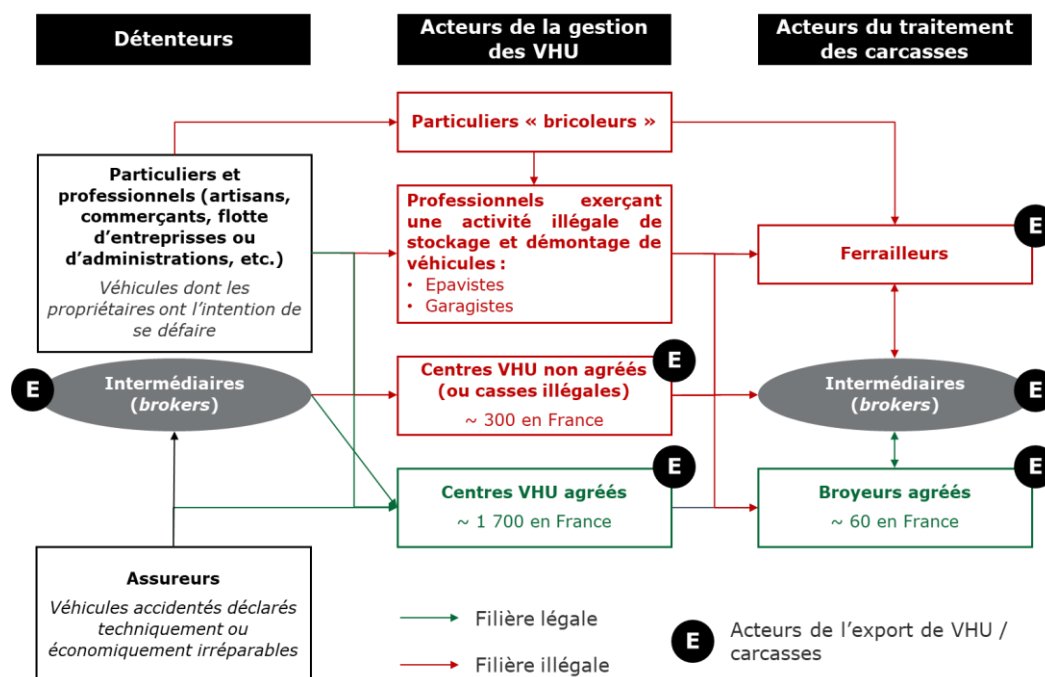
L'étude a été constituée de deux phases méthodologiques successives :

- **La phase 1 (juin – octobre 2018)** a consisté en une appropriation de la filière VHU française, via des entretiens avec les principaux experts français, puis en un bilan simplifié des dispositifs incitatifs au niveau mondial. A l'issue de la phase 1, quatre dispositifs ont été sélectionnés pour approfondissement en phase 2 ;
- **La phase 2 (octobre 2018 – février 2019)** est une analyse approfondie des dispositifs incitatifs sélectionnés à l'issue de la phase 1, incluant une étude de la transposabilité de ces dispositifs au cas français.

¹ A noter qu'à elle seule, cette proposition reste peu incitative, dans la mesure où, en France, il est possible et gratuit de désimmatriculer son véhicule de façon temporaire – il faudrait rendre cette pratique plus compliquée, pour que la mesure proposée par Jacques Vernier soit moins facile à contourner, et donc réellement incitative.

1 Synthèse du fonctionnement des filières légale et illégale en France

Le schéma ci-dessous, issu d'entretiens avec différents experts français des véhicules hors d'usage, présente de façon synthétique les acteurs légaux et illégaux du traitement des VHU en France.



Les acteurs présents sur le schéma sont :

Intermédiaires	Personnes morales qui achètent des véhicules (par lots généralement), pour les revendre à des acteurs légaux ou illégaux du traitement et de l'export. Comme leur nom l'indique, les intermédiaires n'interviennent pas eux-mêmes dans le traitement ou l'export des véhicules, mais ils font l'interface entre un vendeur (assureur, centre VHU, ferrailleur) et un acheteur : ils sont donc purement des négociants. Cette catégorie d'acteurs, représentée en gris, est caractérisée par des pratiques opaques, très souvent à la frontière de la légalité
Particuliers « bricoleurs »	Particuliers qui démontent chez eux des véhicules en fin de vie (quelques véhicules dans l'année), puis revendent des pièces détachées de gré à gré, ou par le biais de plateformes numériques type le site de petites annonces Leboncoin. Cette activité de démontage et revente est un « hobby » ou une passion qui permet aux particuliers d'obtenir un complément de revenus
Épavistes	Les épavistes se fournissent en VHU auprès de particuliers qu'ils démarchent via des petites annonces (affichettes aux feux rouges, numéros de téléphone laissés sur les plateformes numériques, etc.). Dans la mesure où ces acteurs n'ont pas une activité déclarée auprès des pouvoirs publics, et ne respectent aucune norme environnementale à l'étape de dépollution des véhicules, ils peuvent proposer de meilleurs prix de rachat aux détenteurs que les centres VHU agréés
Garagistes	Professionnels de la réparation de véhicules pratiquant illégalement une activité de démontage de véhicules (y compris l'étape de dépollution pour laquelle ils ne sont pas agréés par les pouvoirs publics), voire de revente de pièces détachées
Centres VHU non agréés (ou casses illégales)	Comme les centres VHU agréés, ces acteurs stockent et traitent les VHU, sauf qu'ils ne disposent pas des autorisations pour le faire et sont donc moins respectueux des normes environnementales associées à la dépollution des véhicules. Les sites des casses illégales ont généralement « pignon sur rue », au sens où ils sont bien connus localement

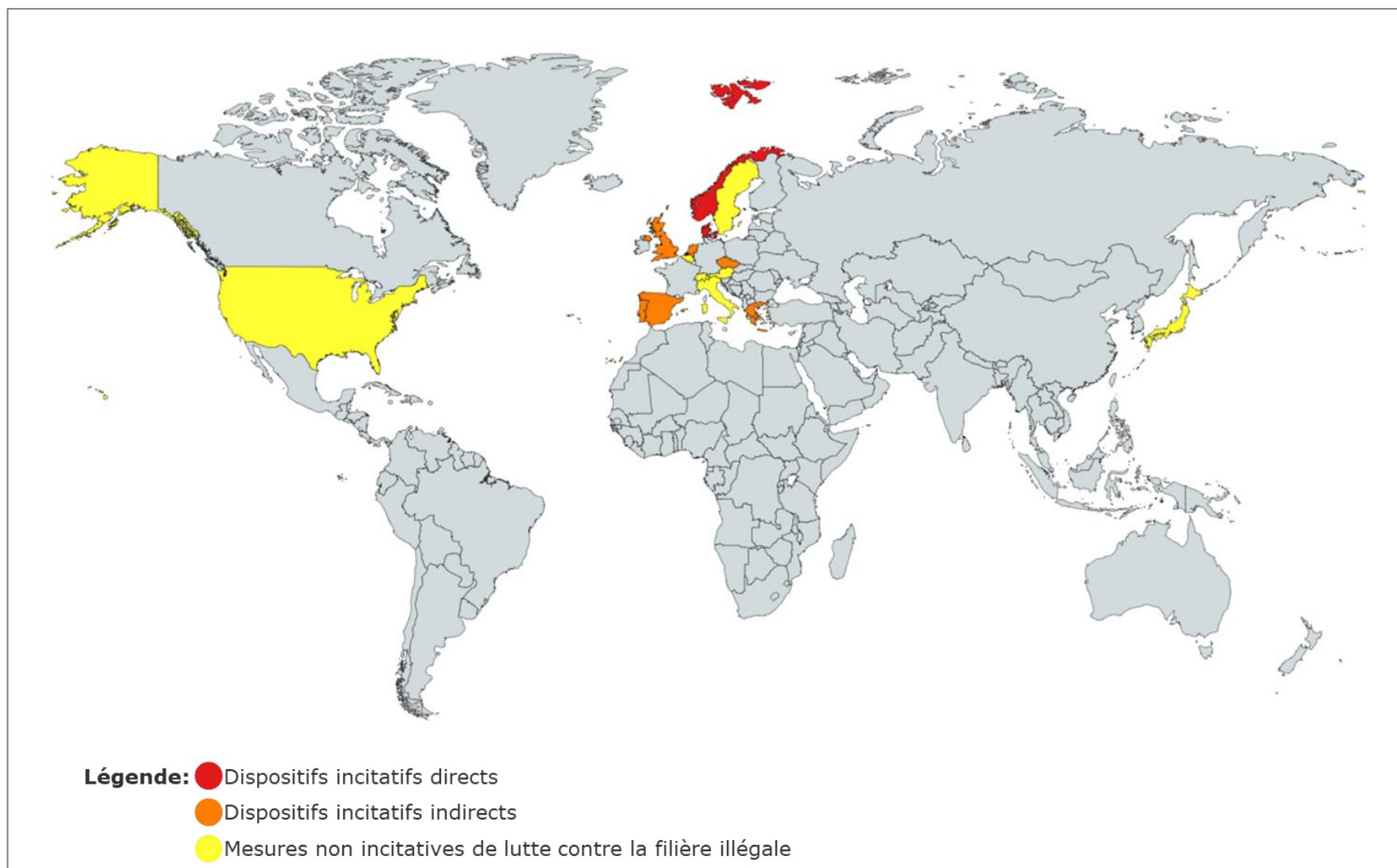


Figure 2 : Carte des pays luttant contre la filière illégale

Les mesures identifiées via les entretiens avec les experts internationaux, dont la nature n'est pas incitative mais coercitive, sont présentées en annexe 1.

3 Analyse des dispositifs incitatifs recensés

Quatre types de dispositifs incitatifs ont été identifiés au cours de l'étude :

- **Dispositifs de type 1 : directs réellement incitatifs**

Le Danemark et la Norvège ont mis respectivement en place un dispositif incitatif direct de prime au retour. Ces dispositifs sont présentés plus en détail dans le rapport complet de l'étude.

- **Dispositifs de type 2 : indirects réellement incitatifs**

Quatre pays mettant en place des dispositifs incitatifs indirects, s'avérant dans les faits réellement incitatifs, ont été identifiés, à savoir :

- l'Espagne et son impôt sur les véhicules de traction mécanique (IVTM) ;
- le Portugal et son impôt unique sur la circulation (IUC) ;
- la République Tchèque qui oblige le paiement de l'assurance tant qu'un certificat de vente, d'export, de vol ou de destruction du véhicule n'est pas fourni, puis ;
- les Pays-Bas avec trois obligations de paiement - de la taxe routière, de l'assurance et du contrôle technique - tant qu'un certificat de vente, d'export, de vol ou de destruction du véhicule n'est pas fourni.

Ces dispositifs sont présentés plus en détail dans le rapport complet de l'étude.

- **Dispositif de type 3 : direct et indirect**

Taïwan a mis en place un dispositif incitatif hybride, direct et indirect, qui apparaît dans les faits réellement incitatif. Ce dispositif est présenté plus en détail dans le rapport complet de l'étude.

- **Dispositif de type 4 : indirects non incitatifs en réalité**

La Finlande, l'Irlande, la Grèce et le Royaume-Uni ont mis en place une ou plusieurs taxe(s) automobile(s) annuelle(s) que les automobilistes doivent payer jusqu'à ce que leur véhicule soit vendu, exporté ou détruit. Incitatifs en théorie, ces dispositifs sont en réalité faciles à contourner et, par conséquent, n'incitent pas les derniers détenteurs de véhicules à traiter leurs VHU dans des centres agréés. Ces dispositifs sont présentés plus en détail dans le rapport complet de l'étude.

Le tableau suivant récapitule de façon synthétique ces quatre types de dispositifs.

Dispositifs	Directs		Indirects	
	Versement au dernier détenteur d'une somme d'argent l'incitant à céder son VHU à un centre de traitement autorisé (prime au retour)		Taxe à la route ou prime d'assurance payée par l'automobiliste tant qu'il n'apporte la preuve que son véhicule a été pris en charge par la filière légale	
Réellement incitatifs en pratique	Danemark, Norvège		1	Pays-Bas, République tchèque, Espagne, Portugal
	Taïwan		3	
Incitatifs en théorie mais non incitatifs en pratique	-			Finlande, Grèce, Irlande, Royaume-Uni
			4	

4 Justification du choix des pays retenus pour la phase 2

A la suite du recensement et de l'analyse réalisés en phase 1, quatre pays ont été retenus pour une analyse approfondie de leur dispositif :

- Le Danemark pour son dispositif direct de prime au retour ;
- Les Pays-Bas qui soumettent les automobilistes à l'obligation de paiement de trois taxes dont une taxe routière ;
- L'Espagne car elle a mis en place un impôt sur les véhicules de traction mécanique ;
- La République Tchèque dont le dispositif oblige les détenteurs à posséder et à payer une assurance.

Les pays ont été ciblés de manière à étudier à la fois des dispositifs direct (1) et indirects (3).

De plus, le choix s'est porté sur des dispositifs mis en place dans d'autres pays Etats membres de l'Union européenne, c'est-à-dire pouvant s'inscrire dans le même cadre réglementaire que celui de la France, notamment en prévision des prochains travaux de révision de la directive européenne sur les VHU.

5 Comparaison des dispositifs étudiés

Le tableau ci-dessous récapitule les résultats de l'analyse approfondie des quatre dispositifs choisis. Les monographies détaillées sont présentées dans le rapport complet.

Pays	Danemark 	Pays-Bas 	Espagne 	République Tchèque 
Type de dispositif	Direct	Indirect	Indirect	Indirect
Nom et principe	- Prime au retour d'environ 300 € versée au dernier détenteur d'un VHU lors de la remise du VHU à un centre VHU agréé - Prime financée par une taxe parafiscale d'environ 11 € sur la prime d'assurance automobile, payée annuellement par les conducteurs.	Obligation de paiement de trois taxes sur la possession d'un véhicule : - Taxe routière (gérée par le ministère des finances) - Assurance (gérée par les assureurs) - Contrôle technique (géré par RDW)	Impôt municipal sur les véhicules soumis à tous les détenteurs de véhicules susceptibles de circuler déclarés immatriculés au Registre	Obligation de paiement de l'assurance
Date de mise en œuvre	1 ^{er} juillet 2000	1994	1966 (Impôt de la circulation) 1988 (impôt sur les Véhicules de Traction Mécanique ("Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica"-IVTM))	2005
Objectif	Lutter contre l'abandon sauvage de VHU en pleine nature	Lutter contre l'abandon sauvage de VHU en pleine nature	Source de revenu pour les administrations locales (loi sur les administrations locales)	Pas d'objectif de réduire la filière légale, ni de réduire et prévenir les risques de pollution sur l'environnement mais dispositif initié par le lobbying des compagnies d'assurances
Fonctionnement	La prime concerne les véhicules : - légers et véhicules utilitaires légers (< 3,5 t) - immatriculés au Danemark et désimmatriculés après le 1^{er} juillet	- RDW : contrôle hebdomadaire du respect des obligations d'assurance et de contrôle technique - Ministère de la justice :	- Impôt entre 20 € et 300 €/an selon la puissance fiscale, le coefficient et les déductions appliqués - Payé annuellement par tout	- Tout détenteur enregistré dans le système doit s'acquitter d'une assurance automobile au tiers - Dépend de la valeur du véhicule, de son poids, du lieu de résidence

Pays	Danemark	Pays-Bas	Espagne	République Tchèque
				
	2000 - remis à un centre VHU agréé pour démantèlement et dépollution La prime est remise au dernier détenteur immatriculé du VHU (un ensemble de cas particuliers sont toutefois définis dans la loi). Acteurs impliqués : assureurs, agence de l'environnement, gestionnaire administratif de la prime DPA-System, centres VHU, etc.	application de la loi en cas de non-paiement de l'assurance et non présentation du véhicule au contrôle technique - Administration fiscale : mise en œuvre de la taxe à la circulation (peine pouvant aller jusqu'à l'immobilisation du véhicule) La seule façon de cesser de payer cette obligation est de présenter un certificat de vente, d'export, de vol ou de destruction du véhicule.	propriétaire de véhicule déclaré immatriculé au 1er janvier - Géré et perçu par chaque municipalité pour les véhicules domiciliés dans sa commune Cessation de paiement de l'impôt en cas de : - Désimmatriculations définitives : quand destruction ou exportation du véhicule - Désimmatriculations temporaires quand il y a vente, vol ou pour raison personnelle Justificatifs selon les cas : certificat de destruction, déclaration sur l'honneur en cas d'exportation, demande de changement de propriétaire, déclaration de vol.	de son détenteur, du type d'assurance, de l'historique des sinistres du conducteur, du nombre de sièges dans le véhicule et du type de détenteur - Responsabilité du détenteur d'annuler sa police d'assurance - Les assureurs ont le pouvoir juridique d'obliger les détenteurs de véhicules à payer leur assurance (pénalité de 2 à 4 €/jour) - Les autorités régionales peuvent attribuer une amende allant jusqu'à 2 000 euros. La seule façon de cesser de payer cette obligation est de présenter un certificat de vente, d'export, de vol ou de destruction du véhicule.
Efficacité du dispositif	- Dispositif efficace dans la lutte contre l'abandon sauvage de VHU - Inefficacité contre l'export illégal - Difficulté d'évaluation quantitative de son efficacité	- Difficulté d'évaluation quantitative - Dispositif <i>a priori</i> efficace dans la lutte contre l'abandon sauvage de VHU	- Efficace pour réduire les véhicules abandonnés - Difficulté d'évaluation quantitative des cas de fraudes <i>Estimations : 50 opérateurs de traitement illégaux, 35 000 VHU traités et 3-4 opérateurs de traitement dénoncés chaque année</i>	- Difficulté d'évaluation quantitative - Dispositif <i>a priori</i> efficace pour contrôler la filière de traitement des VHU

Pays	Danemark	Pays-Bas	Espagne	République Tchèque
				
Forces du dispositif	- Autofinancement du dispositif par les usagers (excepté pour le lancement du fonds) - Gestion du dispositif nécessitant peu de ressources humaines - Dispositif participant au renforcement du suivi de la performance de la filière légale	- Absence de documents falsifiés - Désenregistrement d'un véhicule dans le système de RDW, uniquement possible par les entités licenciées par RDW - Responsabilité du détenteur face à l'achat de son véhicule - Bonne traçabilité des véhicules et de leurs propriétaires - Partage de données entre les acteurs efficace	- Système d'information efficace permettant aux acteurs de communiquer entre eux et renseigner en temps réel les informations relatives aux véhicules (bonne traçabilité) - Bonne acceptabilité du dispositif par la population - Véhicules non concernés par l'obligation de certificat de destruction (exemple : camions) : certificat de traitement environnemental demandé par la DGT (accord avec pouvoirs publics) - Partage de données entre assureurs (FIVA) et DGT (Registre) afin d'éviter les fraudes avec véhicules sinistrés - Intervention des services fiscaux en cas de non-paiement	- Bonne traçabilité des véhicules et de leurs propriétaires - Absence de certificats de destruction falsifiés grâce au système de gestion du ministère MA-ISOH - Responsabilisation des détenteurs de véhicules - Partage de données entre bureau des assureurs et ministère des transports permettant la bonne mise en application de la réglementation

Pays	Danemark	Pays-Bas	Espagne	République Tchèque
				
Limites du dispositif	- Nombreuses possibilités de fraude du fait d'un format papier entraînant de surcroît une gestion administrative lourde - Détournement de la prime à son usage premier, servant pour partie au financement des activités de dépollution (en violation de la réglementation européenne en vigueur) - Avance économique nécessaire de la part du gouvernement pour initier le fonds de financement - Dispositif inefficace dans la lutte contre l'export illégal de VHU	- Pas de contrôle des véhicules exportés et de leur devenir - Problème des véhicules importés non enregistrés dans le système - Faibles ressources humaines pour les inspections environnementales	- Désimmatriculation temporaire pour raisons personnelles (sans nécessité de justificatif) constituant un point de fuite de VHU vers la filière de traitement illégale - Croisements de données non-systématiques entre les bases de données existantes (douanes, FIVA, véhicules exportés) : uniquement pour investigation ou vérification des véhicules sinistrés - Fiabilité du registre pour une partie des véhicules : 3,5 millions de véhicules anciens inexistant y sont enregistrés - Montant de l'impôt non harmonisé sur l'ensemble du territoire (inégalités)	- Coopération entre certains acteurs légaux et illégaux - Contrôle des véhicules importés et exportés - Mise en application de la loi dépendant d'opérateurs privés - Manque de contrôle des autorités régionales
Garde-fous	- Contrôles des demandes d'obtention de la prime - Contrôles de cohérence des déclarations annuelles de VHU pris en charge par les centres VHU, des tonnages de matières extraites avec le nombre de primes au retour enclenchées	- Suspension d'enregistrement du véhicule au système payante et renouvelable - Sanctions en cas de non-respect du paiement des taxes relatives à la possession d'un véhicule - Sanctions imposées aux centres VHU illégaux (de 10 000 euros à la peine d'emprisonnement) - Contrôles (faux exports, activités illégales)	- Sollicitation des services fiscaux (majoration et prélèvement automatique) - Interdiction de vendre son véhicule avant d'avoir payé tous les retards de paiement	- Obligation de changer le statut du véhicule dans le système du ministère des transports - Suspension d'enregistrement du véhicule renouvelable - Accès de la police au système MA-ISOH - Interdiction aux particuliers de vendre des pièces détachées (sous peine de 40 000 euros d'amende) - Code unique présent sur le certificat de destruction - Sanctions en cas de non-respect du paiement de l'assurance

Pays	Danemark	Pays-Bas	Espagne	République Tchèque
				
Acceptabilité	- Pas d'opposition connue des automobilistes (car faible montant annuel prélevé) - Echo positif des acteurs de la filière qui acceptent pleinement leur rôle	Bonne acceptation des automobilistes (déjà habitués à ce type d'obligation), des importateurs de véhicules (bénéficiant du support de l'ARN) et des assureurs (car système limitant le nombre de véhicules volés)	- Bonne acceptation de la population : impôt ancré dans les habitudes et montant peu élevé - Centres de traitement autorisés très favorables - Association automobilistes : dénonce les inégalités fiscales pour cet impôt (les montants varient parfois énormément d'une ville à une autre)	Bonne acceptation des automobilistes et des assureurs qui reçoivent des revenus supplémentaires grâce cette obligation
Perspectives	- Digitalisation en cours du processus de demande de la prime au retour afin de limiter les possibilités de fraude - Réduction des lourdeurs administratives (et les effectifs), - Réduction du rôle des centres VHU (obtention impossible de la prime en cash)	Contrôle des importations de véhicules	- Désimmatriculations temporaires limitées à un an : discussion entre la DGT et SIGRAUTO - Impôt unique au lieu des deux actuels : impôt d'immatriculation (payé une fois) et impôt sur le véhicule (annuel) - Véhicules sinistrés : obligation de passer un contrôle technique avant la vente du véhicule et/ ou son exportation - Nettoyage de la base de données du Registre de la DGT : désimmatriculation définitive des véhicules identifiés inexistants	Pas de perspectives d'évolution à date

Pays	Danemark	Pays-Bas	Espagne	République Tchèque
				
Analyse de transposabilité à la France	Facteurs favorables : - Réseau d'acteurs (assureurs, centres VHU, ADEME, constructeurs) existant et organisé plus ou moins de la même manière en France - Assureurs français endossant déjà le rôle de collecteurs de taxes pour de nombreux fonds, donc facilité <i>a priori</i> de mise en œuvre de la collecte de la taxe - Système d'immatriculation et désimmatriculation similaire et accessible aux CVHU en France - Digitalisation possible du dispositif pour lui apporter davantage de robustesse et limiter les fraudes - Possibilité de couplage du dispositif à des mesures incitatives environnementales Facteurs limitants : - Financement initial du dispositif relativement important - Equilibre du fonds de financement difficile à ajuster dans le cadre d'un grand parc automobile comme celui de la France - Taxation supplémentaire portant sur l'ensemble des ménages, difficile à justifier dans le contexte français actuel	Facteurs favorables : - Système Immatriculation des Véhicules (SIV) existant en France - Possibilité de RDW de s'auto-financer et création d'un éco-organisme non forcément nécessaire. - Peu de ressources humaines nécessaires pour le partage d'informations Facteurs limitants : - Communication entre les acteurs français à optimiser - Besoin d'un contrôle important - Ressources financières nécessaires pour mettre en œuvre ce dispositif - Ressources humaines pour inciter les détenteurs de véhicules à payer leur assurance - Perception /mentalité : taxation supplémentaire difficile à justifier dans le contexte français actuel	Facteurs favorables : - Existence d'un système national de traçabilité des immatriculations des véhicules (SIV) en France - Organisation existante entre les acteurs (administrations et centres VHU notamment) concernant les démarches des véhicules - Faibles ressources (humaines et financières) supplémentaires à prévoir (déjà en place) Facteurs limitants : - Difficulté d'acceptabilité de la population d'avoir un impôt supplémentaire - Organisation/communication à mettre en place entre l'ANTS et les municipalités pour enclencher le paiement de l'impôt - Besoin de contrôle important des désimmatriculations temporaires et exportations (sources de fuite)	Facteurs favorables : - Système Immatriculation Véhicules (SIV) existant déjà en France - Peu de ressources financières nécessaires pour mettre en œuvre ce dispositif - Peu de ressources humaines nécessaires pour le partage d'informations - assurance déjà obligatoire en France. Facteurs limitants : - Partage des informations entre les acteurs français à améliorer - Besoin d'un contrôle important - Ressources nécessaires pour inciter les détenteurs de véhicules à payer leur assurance

6 Conclusion

Au vu des résultats obtenus au terme de la phase 1, le dispositif incitatif direct de prime au retour du Danemark et les trois dispositifs indirects mis en place par les Pays-Bas (obligation de paiement de trois taxes dont une taxe routière), l'Espagne (impôt sur les véhicules) et la République Tchèque (obligation de possession et de paiement de l'assurance) ont donc été choisis et étudiés. Pour chaque dispositif, les acteurs principaux impliqués ont ainsi été interrogés : ministères de l'environnement, agences de l'environnement, acteurs et/ou représentants du traitement des VHU, municipalités, autorités nationales de la circulation, assureurs et/ou représentants des compagnies d'assurance, ainsi que, selon les pays, les éventuels gestionnaires administratifs (DPA-System au Danemark) ou encore éco-organisme (l'ARN aux Pays-Bas par exemple).

Quatre dispositifs spécifiques, reposant tous sur la traçabilité et le partage des informations entre les acteurs de la filière

Excepté le dispositif espagnol qui date d'il y a plus de 50 ans, les dispositifs ont été **mis en place** entre les années 90 et 2000. L'objectif premier pour le Danemark et les Pays-Bas étaient de lutter contre l'abandon sauvage de VHU en pleine nature, contrairement à l'Espagne qui avait pour but d'apporter des revenus supplémentaires aux municipalités, et à la République Tchèque qui a initié son dispositif suite au lobbying des compagnies d'assurance qui y voyaient un moyen d'obliger les détenteurs de véhicules à payer leurs assurances.

Même si la plupart des acteurs interrogés s'accordent à dire que les dispositifs sont efficaces pour lutter contre les opérations de traitement illégales des VHU, il apparaît difficile d'évaluer de façon quantitative **leur efficacité** : du fait de la difficulté du suivi des filières illégales et du peu de données chiffrées disponibles (telles que l'évolution des cas de fraudes et l'évolution du nombre de sanctions/amendes appliquées). Les dispositifs permettent toutefois *a minima* de réduire le nombre de véhicules abandonnés de manière illégale en pleine nature.

Le **point fort commun** pour la plupart des pays est leur système d'information permettant une traçabilité efficace des véhicules et des propriétaires, facilitant ainsi le partage de données entre les différents acteurs concernés. Le dispositif danois manque cependant d'efficacité sur ce point car les demandes de prime au retour sont aujourd'hui gérées sous format papier : engendrant des lourdeurs administratives et laissant place à de nombreuses possibilités de fraudes. La digitalisation de ces demandes est toutefois en cours de processus. Aussi, le système d'information du Pays-Bas semble être le plus abouti en termes de partage. Un autre point fort des dispositifs est leur bonne acceptabilité en général.

Par ailleurs, les **principales limites** observées dans ces dispositifs sont, tout d'abord, le manque de contrôle systématique sur les véhicules exportés (notamment possible par le croisement de données avec celles des douanes et celles des bases des données des autres Etats membres), et d'autre part, les faibles contrôles et sanctions associées de la part des autorités, par manque de moyens généralement. Plus spécifiquement, on relèvera en Espagne la limite des désimmatriculations temporaires pour raisons personnelles (sans besoin de justificatif) qui constituent pour le pays le principal point de fuite de VHU vers la filière de traitement illégale. Une autre problématique qui ressort dans le cas de la République Tchèque est l'existence d'une coopération de certains acteurs légaux de traitement avec le secteur illégal.

Même si les **moyens** peuvent parfois manquer, des sanctions pour le non-paiement des taxes/ impôts et pour les activités illégales de traitement sont prévues par les différents pays afin d'inciter la bonne application des dispositifs. Les autres **garde-fous** observés sont principalement les contrôles de cohérence des informations (entre déclarations des centres VHU et nombre de primes versées par exemple au Danemark) et l'obligation de renouveler la désimmatriculation temporaire des véhicules (déjà le cas aux Pays-Bas et en République Tchèque, évolution à venir en Espagne).

Des dispositifs transposables en France à condition de mobiliser moyens financiers et humains, et d'y associer un partage des données accru ainsi qu'une politique de contrôle et de sanction volontariste

Les différents dispositifs sont **tous techniquement adaptables** en France. Cependant, les moyens humains et financiers qu'ils réclament pour leur mise en œuvre ne semblent pas tous du même ordre. A cet égard, une évaluation économique précise devra être réalisée avant d'envisager d'adapter le système français.

L'investissement nécessaire pour une transposition du dispositif danois à la France serait *a priori* plus conséquent. D'une part, pour le financement initial relativement important du dispositif et d'autre part pour assurer l'équilibrage du fonds de financement considérant l'importance du parc automobile français, 15 fois plus important que celui du **Danemark**.

Dans le cas d'une transposition du dispositif **espagnol** à celui de la France, la condition indispensable serait d'adapter l'organisation de l'administration française en établissant une communication et un partage des données entre l'ANTS et les municipalités, inexistants à ce jour. Cela impliquerait également des ressources humaines et techniques complémentaires. De plus, il faudrait que les désimmatriculations temporaires pour raisons personnelles (également possibles en France) soient limitées dans le temps et contrôlées afin d'éviter la possibilité de fuite vers le secteur illégal.

Quant au système des **Pays-Bas**, il semble être le plus complexe puisqu'il implique la mise en place de trois obligations. Néanmoins, il présente un fort avantage économique car, en obligeant tous les véhicules à être assurés et à avoir un contrôle technique valide, il incite à n'avoir sur les routes que des véhicules sécurisés.

D'un point de vue acceptabilité, le dispositif de la **République Tchèque** avec une obligation d'assurance qui l'est déjà en France semble être le plus simple à transposer. En effet, une taxation supplémentaire, tels que la taxe fiscale au Danemark, l'impôt sur le véhicule en Espagne ou encore la taxe routière au Pays-Bas, seraient plus difficiles à accepter par les automobilistes et nécessiterait des efforts de sensibilisation et de pédagogie très importants.

Dans tous les cas de transposition, il apparaît essentiel qu'un dispositif incitatif (quel qu'il soit) soit associé à :

- un système d'immatriculation centralisé **et un bon partage des informations relatives aux véhicules entre les acteurs**. La France dispose déjà d'un tel système d'information (le SIV géré par l'ANTS) mais qui nécessiterait un partage des données plus large et amélioré afin de garantir une meilleure traçabilité. Un croisement avec d'autres dispositifs tels qu'un fichier des véhicules assurés s'avère ainsi nécessaire ;
- une **politique de contrôle et d'application des sanctions pour lutter efficacement** contre les acteurs illégaux (dont export illégal) et limiter les infractions des acteurs agréés.

ANNEXES

1. Mesures non-incitatives visant à lutter contre les filières illégales de traitement et d'export des VHU

Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble des mesures identifiées grâce aux entretiens de l'équipe projet avec les experts internationaux, dont la nature n'est pas incitative mais coercitive.

Zone	Pays	Mesure de lutte contre les filières illégales
Europe	Autriche	Possibilité de confiscation des déchets transportés ou collectés illégalement par les Douanes, la police, le ministère de l'environnement et du tourisme ou encore les autorités locales compétentes (<i>Bezirksverwaltungsbehörde</i>). Possibilité également d'imposer qu'ils soient traités par des centres VHU légaux. Décret permettant de caractériser précisément un VHU et visant à différencier un véhicule d'occasion d'un VHU (2015). Par exemple, en Autriche, tout véhicule dont le coût des réparations est estimé supérieur à la valeur résiduelle est considéré comme un VHU.
Europe	Belgique	Système informatique de suivi des VHU (« EMS ») développé par FEBEL Auto permettant aux centres VHU de délivrer des certificats de destruction, de transmettre automatiquement les données à la Direction du Système d'Immatriculation belge pour lui permettre de radier les numéros de châssis des VHU traités, d'assurer le suivi de toutes les informations relatives au traitement des VHU.
Europe	Italie	Contrôle des véhicules exportés : impossibilité d'exporter un véhicule d'occasion s'il n'est pas à jour de son contrôle technique. Si un véhicule ne passe pas le contrôle technique, il peut être exporté en tant que VHU mais non en tant que véhicule d'occasion.
Europe	Norvège	Soutien aux opérateurs de traitement (centres VHU) depuis 2009 par les importateurs de véhicules garantissant leur paiement si le prix du métal chute en dessous d'un seuil minimum. Si le prix est au-dessus d'un seuil maximum, les centres VHU et les importateurs se répartissent les bénéfices liés à la vente de métal.
Europe	Pays-Bas	Soutien des centres VHU entre 1995 et 2012 : lors de l'immatriculation d'une voiture, son premier propriétaire payait 45 € à l'organisation « Automotive Recycling Netherlands » (ARN). Cette organisation fixait des objectifs précis aux centres VHU quant à la récupération de matières (caoutchouc, plastiques, verre, etc.), aboutissant à un taux de récupération total d'environ 93,5 % au Pays-Bas. Si un centre VHU atteignait les objectifs assignés au démontage, il recevait de l'ARN 75 € par véhicule. Soutien aux broyeurs depuis 2012. Depuis la construction de l'unité de tri post-broyage, les centres VHU sont uniquement tenus de dépolluer les véhicules et de les expédier aux broyeurs. L'ARN aujourd'hui ne subventionne plus les centres VHU : l'organisation perçoit toujours de l'argent lors de la première immatriculation d'une voiture (38 euros aujourd'hui), mais cette prime est utilisée pour soutenir l'unité de tri post-broyage, qui n'est pas rentable en tant que telle.
Europe	Suède	Interdiction de vente aux enchères des véhicules économiquement ou techniquement irréparables depuis 50 ans, grâce au partenariat des producteurs de véhicules et des assureurs : inclusion dans le prix de vente du véhicule d'une assurance de trois ans, engagement des assureurs à confier des véhicules économiquement et techniquement irréparables aux centres VHU uniquement, interdiction de ventes aux enchères de véhicules

Zone	Pays	Mesure de lutte contre les filières illégales
		jugés non réparables et fourniture aux assureurs des pièces détachées pour réparer les véhicules réparables.
Europe	Suisse	Soutien aux broyeurs. La fondation Auto Recycling, à but non lucratif, fondée en 1992, vise à promouvoir l'élimination écologique des véhicules à moteur immatriculés en Suisse. Elle soutient en l'occurrence la valorisation des résidus de broyage : à l'achat d'un véhicule, la fondation prélève une taxe pour le traitement (ou « contribution réglementaire d'élimination ultérieure »), qui est reversée aux broyeurs.
Amérique	Etats-Unis (Californie)	Action coordonnée de contrôle des sites illégaux par un groupe d'intervention composé d'agents ayant des prérogatives différentes (environnement, fiscalité, etc.) et formé pour réprimer les établissements non agréés. En cas de non-respect de tout ou partie de la réglementation (comptabilité, attestations de travail, obligations environnementales, etc.) les agents peuvent réprimer les opérateurs illégaux.
Asie	Japon	Système strict d'enregistrement et de suivi des véhicules. Les « tickets de recyclage » achetés par les particuliers en même temps que leur véhicule, d'une valeur comprise entre 50 et 100 euros selon le type de véhicule et le nombre d'airbags, suivent le véhicule jusqu'à sa fin de vie. Ces tickets (et les montants associés) sont gérés par le Japan Automobile Recycling Centre (JARC). noter que l'investissement initial dans le système de gestion des véhicules en usage et hors d'usage était d'environ 110 millions d'euros. Soutien aux broyeurs. Grâce aux tickets de recyclage, le JARC subventionne les opérateurs de traitement à condition qu'ils recyclent trois éléments provenant des véhicules hors d'usage : gaz fluorés (CFC / HCF / HCFC), airbags (deux types), résidus de broyage automobile (RBA). Selon les chiffres officiels, ce mécanisme fonctionne bien, puisque le taux de récupération des RBA se situe autour de 97 %, tandis que le taux de récupération des airbags est de 85 %. Cependant, il n'y a pas d'exigence ni de suivi d'autres matériaux comme les métaux, les plastiques, les pneus, etc., qui sont <i>a priori</i> recyclés plus « naturellement » par les opérateurs².

² A noter que les plastiques et les pneus se retrouvent dans les RBA s'ils ne sont pas retirés des VHU. L'exigence portant sur la valorisation des RBA s'applique donc naturellement sur ces matières non métalliques.

2. Tableau des indicateurs

Indicateurs	Danemark	Espagne	Pays-Bas	République Tchèque	France
Population	5,77 M d'habitants	46,54 M d'habitants	17,08 M d'habitants	10,58 M d'habitants	67,2 M d'habitants
Superficie	42 924 km ² (hors Groenland)	504 782 km ²	33 670 km ²	78 866 km ²	551 695 km ² (hors DROM-COM)
Densité de population	136 habitants par km ² (hors Groenland)	91,06 habitants / km ²	507 habitants / km ²	134,1 habitants / km ²	122 habitants / km ²
Croissance démographique	0,70 %	0,19 %	0,6 % (2017)	0,20 %	0,30 %
PIB (Mds \$)	288 Mds €	1 166 Mds €	737 Mds €	192 Mds €	2 583 Milliards \$USD (2017)
PIB par habitant	49 913 € /habitant	24 100 € /habitant	48 223 € /habitant	18 100 € /habitant	29 900 € /habitant
Coût horaire main d'œuvre (INSEE)	42,5 €/h	21,2 €/h	34,8 €/h	11,3 €/h	36 €/h
Parc de véhicules en circulation	2,9 millions	32,9 millions (dont 23,5 millions des voitures)	9,3 millions dont approximativement 8,4 millions de voitures et 0,9 million de camions (2016)	6 millions de véhicules	42,7 millions de véhicules
Nombre de nouvelles immatriculations par an	287 000 (2016)	1 674 478 (dont 1,28 million de voitures et 109 793 utilitaires)	Appr. 650 000 : 450 000 véhicules neufs et 200 000 véhicules d'occasions importés	278 932 (2016)	2 110 748 (source : CCFA)
Import/export de véhicules neufs	—	1 295 106 véhicules importés 2 318 217 véhicules exportés	200 000 véhicules importés	—	—
Nombre de désimmatriculations par an	170 000	805 419 (dont 593 974 voitures) au total Dont 80 000 pour raisons personnelles	Approximativement 470 000 : 220 000 VHU et 250 000 véhicules d'occasions	Non disponible	<i>a minima</i> 1 138 742 VHU

Indicateurs	Danemark	Espagne	Pays-Bas	République Tchèque	France
		Le reste (environ 720 000) correspondant à des demandes pour cession ou vol de véhicules	exportés (âge moyen de 12,3 ans)		
Nombre de VHU traités en 2017	117 124 (dont 108 730, soit 92,8 %, ayant bénéficié de la prime)	650 000 (moy. 4 dernières années)	220 000	171 618 (en 2018)	1 138 742
Nombre de centres VHU agréés	198	1300	450 dont 225 faisant partie du réseau de l'ARN	600 mais tous ne sont pas actifs	1 706
Nombre de broyeurs	2	26	14	5	57
Age moyen des VHU	–	18,05 ans	18,1 ans	20 ans	20 ans
Estimation du nombre de centres VHU illégaux	Non disponible	Environ 50	Non disponible	Non disponible	Non disponible
Estimation de la filière illégale de traitement de VHU	20 000 à 35 000 par an selon les estimations (15 à 23 % de l'ensemble des véhicules traités en 2018).	35 000 VHU traités	non disponible	Entre 5 et 20 %	Environ 30 %
VHU traités / Parc de véhicules en circulation	4,1 %	2,4 %	2,3 %	2,8 %	2,7 %
Taux de réutilisation et de recyclage 2016	88,8 % (22,2 % uniquement au niveau des centres VHU)	85,4 %	87,1 %	90,3 %	89,6 %
Taux de réutilisation et de valorisation 2016	97,1 %	93,4 %	98,6 %	95,4 %	94,8 %

L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale. L'Agence aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, les économies de matières premières, la qualité de l'air, la lutte contre le bruit, la transition vers l'économie circulaire et la lutte contre le gaspillage alimentaire.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de la Transition Ecologique et Solidaire et du ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

<https://www.ademe.fr/>

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous un regard.



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.



BILAN MONDIAL DES DISPOSITIFS INCITATIFS VISANT A ORIENTER LES VEHICULES HORS D'USAGE (VHU) DANS LES FILIERES DE TRAITEMENT AUTORISEES

Comme dans la plupart des Etats membres de l'Union européenne, la filière de collecte et de traitement des véhicules hors d'usage (VHU) en France souffre d'une filière illégale importante et persistante.

Dans un contexte où la Commission européenne inscrit dans ses priorités d'action la lutte contre les filières illégales, l'ADEME réalise ici un bilan mondial des dispositifs incitatifs visant à orienter les VHU dans les filières de traitement autorisées.

Après l'identification et la caractérisation des dispositifs incitatifs existants à l'échelle mondiale, quatre pays ont été sélectionnés pour une étude approfondie de leur dispositif : le Danemark pour son dispositif direct de prime au retour, les Pays-Bas qui soumettent les automobilistes à l'obligation de paiement de trois taxes dont une taxe routière, l'Espagne car elle a mis en place un impôt sur les véhicules de traction mécanique et la République Tchèque dont le dispositif repose sur l'obligation pour les détenteurs de posséder et de payer une assurance.

Pour chaque pays, l'étude rappelle le contexte de la filière VHU, décrit le fonctionnement du dispositif mis en place et réalise un bilan du dispositif (efficacité, limites, garde-fous, acceptabilité sociale et perspectives), avant de finir sur une analyse des possibilités et conditions de transposition à la France.

