

Traitement des deux roues, trois roues, quadricycles et voiturettes hors d'usage

RAPPORT

Juin
2021



EXPERTISES

REMERCIEMENTS

Nous remercions chaleureusement les membres du comité de suivi pour leur aide et leurs suggestions.

Bruno MIRAVAL (DGPR) - Samuel JUST (DGPR) - Odile de la CROMPE (Direction de la Sécurité Routière) - Pascal CORDIER (Peugeot Motocycles) - Damien GRILLON (Peugeot Motocycles) - Alain JUNG (EQUAL) - Eric MOUGIN (Peugeot Motocycles) - Thierry WULLEMAN (AIXAM – MEGA) - Thierry ARCHAMBAULT (CSIAM) - Jean-Pierre LABONNE (FEDEREC) - Olivier GAUDEAU (FEDEREC) - Héloïse PATCINA (FEDEREC) - Olivier FRANCOIS (Galloo) - Alban GROSVALLLET (CNPA) - Patrick POINCELET (CNPA) - Delphine LAMY (CNPA) - Fabrice CEDOLIN (MAIF) - Sylvie LEROY (AXA) – Laurent HERAIL (CNPA, SurplusAuto) – Claire LICHAWSKI (CNPA)

CITATIONS DE CE RAPPORT

ADEME, In Numeri (Laurence HAEUSLER, Alexandre FERNANDES), In Extenso Innovation Croissance (Alice DEPROUW, Arthur ROBIN). 2021. Traitement des deux roues, trois roues, quadricycles et voiturettes hors d'usage. 59 pages

Cet ouvrage est disponible en ligne <https://librairie.ademe.fr/>

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

ADEME

20, avenue du Grésillé

BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 2020MA000147

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : In Numeri et In Extenso Innovation Croissance

Coordination technique - ADEME : Eric LECOINTRE, coordinateur de pôle

Direction/Service : Direction Supervision des Filières REP

RÉSUMÉ

Dans le cadre de l'extension de la réglementation sur les véhicules hors d'usage aux deux roues, trois roues, quadricycles et voiturettes hors d'usage, cette étude propose un premier état des lieux de la filière de gestion de ces véhicules en fin de vie : recensement des acteurs de la collecte de ces véhicules et qualité des traitements réalisés. Cette analyse devrait permettre d'anticiper les éventuelles difficultés pour atteindre les objectifs de la réglementation.

Actuellement, un peu moins de 500 sites déclarent traiter ces types de véhicules hors d'usage, avec de grandes disparités selon le type de véhicules, 444 pour les scooters, moins de 200 pour les quads. Ces sites sont à 80 % des centres VHU qui ont une activité secondaire de traitement des cycles motorisés hors d'usage (CMHU).

Les pratiques varient selon les acteurs et les véhicules reçus :

- Environ un tiers des acteurs réalisent l'ensemble des opérations de traitement : dépollution, démontage de pièces, récupération des matériaux à recycler.
- Un tiers font soit le démontage, soit la récupération des matériaux, ainsi que la dépollution.
- Un tiers ne font que la dépollution.
- 2 % ne dépolluent pas.

Les deux premières catégories peuvent répondre aux exigences réglementaires. Si l'on exclut les acteurs qui ne contrôlent pas les pièces destinées à la revente ou qui n'envoient pas les carcasses à des sites agréés, 59 % des acteurs actuels du traitement des CMHU répondent à l'ensemble des exigences réglementaires. Ils représentent 75 % des véhicules traités.

La filière devrait pouvoir se mettre en place en s'appuyant sur ces acteurs les plus avancés, qui répondent bien aux attentes pour l'extension de la filière VHU. En revanche, la situation pour les sites éloignés des meilleures pratiques est difficile à présager. Un accompagnement sur les démarches administratives sera certainement nécessaire pour les structures qui ne sont pas concernées par la filière VHU dans son périmètre actuel.

SOMMAIRE

RÉSUMÉ	3
RÉSUMÉ	Erreur ! Signet non défini.
Préambule	6
1 METHODOLOGIE	7
1.1 Phase 1: premier recensement des opérateurs de traitement des cycles motorisés hors d'usage . 7	
1.1.1 Méthodologie du recensement des opérateurs	7
1.1.2 L'enquête Web 2020 auprès des centres VHU	7
1.1.3 Les recherches à travers les annuaires et sur le Web	8
1.1.4 Nombre provisoire d'opérateurs recensés	8
1.2 Phase 2 : enquête téléphonique auprès des opérateurs recensés	8
1.2.1 Mode d'enquête	8
1.2.2 Taux de réponse	8
1.2.3 Actualisation du nombre d'opérateurs de traitement et de collecte des CMHU.....	9
1.2.4 Pondération	9
1.2.5 Estimation du nombre d'opérateurs de traitement	10
2 Les opérateurs de collecte et traitement	11
2.1 Répartition géographique des acteurs de collecte et de traitement.....	11
2.2 Taille des acteurs de collecte et de traitement des CM/CMHU.....	12
2.3 La clientèle amont	13
2.3.1 Type de clientèle amont	13
2.3.2 Rayon de prise en charge	13
2.4 Vente en l'état.....	14
3 Le traitement des CMHU	16
3.1 Véhicules traités et capacités de traitement	16
3.1.1 Les véhicules traités actuellement.....	16
3.1.2 Les capacités de traitement déclarées.....	17
3.1.3 Le traitement des véhicules électriques.....	17
3.2 Activité des sites de traitement.....	18
3.2.1 Dépollution, démontage, retrait des matériaux	18
3.2.2 Démontage des pièces pour la réutilisation.....	19
3.3 Certifications et classement ICPE.....	22
3.3.1 Certifications.....	22
3.3.2 Habilitation à l'immatriculation des véhicules.....	23
3.3.3 Classement ICPE	23
4 Analyse synthétique de la filière.....	24
4.1 Niveau de maturité des acteurs selon leurs activités de traitement.....	24

4.1.1	Filière aval	24
4.1.2	Contrôle des pièces	26
4.2	Capacité de traitement du gisement	26
4.3	Couverture du territoire	27
4.4	Capacité des acteurs à répondre aux exigences du cahier des charges de l'agrément VHU	30
5	Conclusion	32
6	Annexes	34
6.1	Questionnaire de l'enquête Web 2020 de recensement envoyée aux centres VHU	34
6.2	Principaux résultats de l'enquête Web 2020 auprès des centres VHU	39
6.3	Questionnaire de l'enquête téléphonique de qualification pour les centres VHU	42
6.4	Questionnaire de l'enquête de qualification envoyée aux autres entreprises	48
6.5	Variables de calage pour la pondération	53
6.6	Données complémentaires : répartition départementale des acteurs collectant les CMHU	54
	Lexique	56
	Table des figures	57
	Table des tableaux	58

Préambule

La collecte et le traitement des véhicules hors d'usage (VHU) ont été réglementés à partir de 2000 avec la parution de la directive européenne 2000/53/CE du 18 septembre 2000 et sa transposition en droit français par le décret n°2003-727 du 1er août 2003 relatif à la construction des véhicules et à l'élimination des véhicules hors d'usage. Si le terme générique de véhicules laisse penser que ces textes concernent tous les types de véhicules, ce sont seulement les voitures particulières, les camionnettes et les cyclomoteurs à trois roues définis à l'article R.311-1 du Code de la route qui sont couverts aujourd'hui par la réglementation.

Les véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur (définis à l'article R 311-1 du Code de la route sous la catégorie L) sont aujourd'hui collectés et traités sans être couverts par la réglementation VHU, dans des conditions hétérogènes qui peuvent poser des interrogations sur les conditions de traitement de ces véhicules et les performances de traitement atteintes. Par ailleurs, l'État n'a pas de traçabilité sur la fin de vie de ces véhicules et n'est donc pas en mesure de suivre les performances de collecte et de valorisation.

Le rapport de Jacques Vernier de mars 2018 sur les filières à responsabilité élargie des producteurs (filières REP) suggère l'élargissement du périmètre du décret français de 2003 pour y intégrer ces véhicules et le renforcement de la lutte contre la filière illégale. Ces propositions ont été reprises dans la Feuille de Route pour l'Economie Circulaire puis ont récemment été adoptées dans le cadre de la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (loi AGEC) promulguée le 10 février 2020¹.

Parmi les principaux changements apportés par cette loi AGEC figurent :

- Évolution de la filière pour qu'elle relève du principe de responsabilité élargie du producteur en application du premier alinéa du I de l'article L. 541-10 pour les véhicules particuliers, véhicules utilitaires légers, deux roues, trois roues, quadricycles à moteur en 2022 ;
- Un renforcement des actions menées actuellement sur les véhicules particuliers pour lutter contre la filière illégale. Ce travail sera désormais élargi aux véhicules deux roues, trois roues et quadricycles à moteur à partir de 2022 ;
- Une plus forte implication des assureurs dans la gestion des VHU et un renforcement des moyens d'actions des inspecteurs de l'environnement pour lutter contre la filière illégale ;
- La contractualisation entre les producteurs automobiles et leurs opérateurs de traitement en 2024.

L'élargissement du périmètre de la réglementation VHU à ces véhicules nécessite un travail important d'identification et de meilleure connaissance des acteurs de la fin de vie des deux, trois roues et quadricycles, ainsi que des conditions dans lesquelles les véhicules sont actuellement traités pour anticiper d'éventuelles difficultés de mise en œuvre de l'extension de la réglementation VHU. La présente étude vise à répondre en partie à ces besoins en dressant un premier état des lieux du traitement des deux roues, trois roues et quadricycles hors d'usage en France qui permet :

- D'établir un diagnostic de la situation :
 - En recensant les opérateurs de traitement et en les qualifiant ;
 - En mesurant le niveau de maturité de la filière de traitement de ces véhicules.
- D'anticiper d'éventuelles difficultés de mise en œuvre de l'extension de la réglementation VHU à ces véhicules en analysant la situation actuelle.

Cet état des lieux a été réalisé en deux phases :

- Phase 1 : recensement des acteurs concernés ;
- Phase 2 : enquête auprès des acteurs concernés, pour évaluer la qualité du traitement.

Le présent rapport présente les résultats à l'issue de ces deux phases d'investigations et analyse les pratiques actuelles des acteurs du traitement des deux roues, trois roues et quadricycles à moteur hors d'usage (abrégés en CMHU pour cycles motorisés hors d'usage), en vue de définir les actions à mener pour intégrer ces opérateurs dans la filière REP VHU.

¹ Loi n°2020-105, du 10 février 2020, relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire.
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000041553759&dateTexte=20200309>.

1 METHODOLOGIE

L'étude a été réalisée en deux phases :

- la première a consisté à recenser aussi largement que possible les opérateurs de traitement des cycles motorisés hors d'usage ;
- la deuxième a cherché à analyser leurs pratiques de traitement en s'appuyant sur une enquête téléphonique auprès des opérateurs recensés dans la première phase. Elle a également permis d'écarter des opérateurs qui avaient été recensés à tort dans la phase précédente et d'estimer le nombre effectif d'opérateurs de traitement des CMHU.

1.1 Phase 1 : premier recensement des opérateurs de traitement des cycles motorisés hors d'usage

Le champ d'étude est celui des opérateurs qui traitent les motos, scooters, cyclomoteurs, quads et voiturettes hors d'usage. Dans la suite du document ces véhicules seront notés CMHU (Cycles Motorisés Hors d'Usage).

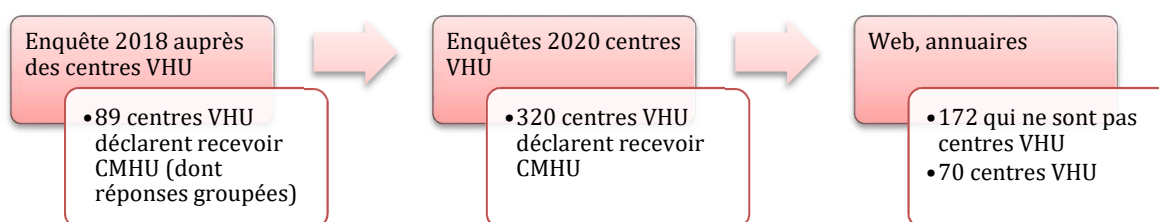
Remarque : si l'objectif est de recenser les opérateurs de traitement des CMHU, la méthodologie employée conduit à recenser des opérateurs de **collecte et** de traitement. La distinction entre collecte et traitement sera faite plus finement au cours de la deuxième phase.

1.1.1 Méthodologie du recensement des opérateurs

Le recensement a été opéré par différentes approches :

- enquête Web auprès des centres VHU pour savoir s'ils accueilleraient des CMHU et de quel type ;
- recherches sur les annuaires spécialisés (annuaire des motards, motards en colère, liste des sites répertoriés par les assurances) ;
- recherche dans les Pages Jaunes®, à partir des mots clefs « casse moto » ;
- recherches directes sur le Web (casses motos, scooters).

En 2018, une première enquête de l'ADEME auprès des centres VHU avait permis de repérer 84 sites qui déclaraient accueillir les CMHU. Ces 84 sites ont été exclus de la première enquête Web réalisée dans le cadre de la présente étude en supposant qu'ils avaient toujours une activité de réception des CMHU.



La première phase du recensement s'est déroulée de juin à septembre 2020 : l'enquête Web 2020 auprès des centres VHU a été lancée le 24 juillet et les réponses collectées jusqu'à la fin septembre.

1.1.2 L'enquête Web 2020 auprès des centres VHU

L'enquête Web 2020 a porté sur 1 547 centres VHU, en excluant ceux qui avaient déclaré recevoir des CMHU en 2018. Le taux de réponse a été de 52 %. Les répondants étaient représentatifs de l'ensemble des centres interrogés, par région comme par taille.

Parmi les 814 répondants, 320 ont déclaré recevoir des CMHU **au moins « parfois »**. Les quantités de véhicules reçues restaient faibles dans la majorité des réponses (moins de 10 unités par an). Un seul site a déclaré accueillir plus de 500 véhicules par an.

Le questionnaire et les résultats de cette enquête figurent en annexe.

1.1.3 Les recherches à travers les annuaires et sur le Web

Parallèlement à l'enquête auprès des centres VHU, il a été procédé à un recensement des autres opérateurs de collecte ou traitement des VHU à travers :

- les listes des sites agréés par les assureurs (liste SRA) ;
- les annuaires de motards (motards en colère) ;
- les Pages jaunes®, avec le critère casse moto ;
- les recherches directes sur le Web.

La source des Pages Jaunes® a été privilégiée car elle fournit directement des informations complémentaires sur l'entreprise : SIREN, APE, chiffres d'affaires. Ces informations facilitent les dédoublemnages entre les différentes sources. Le SIREN permet notamment de vérifier si l'entreprise est agréée comme centre VHU. L'inconvénient de cette source d'information est qu'elle est utilisée comme plateforme publicitaire. La recherche sur les Pages jaunes® s'est faite à partir du critère « casse moto ». Ont ainsi été identifiés les professionnels qui avaient coché cette case lors de leur inscription sur les Pages jaunes®, ce qu'ils peuvent faire même s'ils n'ont qu'une activité seulement envisagée dans ce secteur. Il n'y a pas de critère dans les Pages jaunes® prévu pour les autres catégories de véhicules de la catégorie L.

Les recherches à travers les annuaires et le Web ont permis par ailleurs de recenser 242 entreprises supplémentaires qui déclarent accueillir des CMHU :

- 70 centres VHU qui n'avaient pas répondu lors de l'enquête Web,
- 172 autres entreprises.

1.1.4 Nombre provisoire d'opérateurs recensés

Au total, 646 sites ont été identifiés lors du premier recensement et ont pu faire l'objet de l'enquête de qualification.²

1.2 Phase 2 : enquête téléphonique auprès des opérateurs recensés

1.2.1 Mode d'enquête

La deuxième phase de l'état des lieux s'est déroulée sous forme d'enquête téléphonique auprès des 664 sites répertoriés.

La première question portait sur la vérification de l'accueil réel sur le site des CMHU. Elle a permis d'exclure certains sites qui ne recevaient pas de CMHU, malgré leur recensement dans les Pages jaunes ou d'autres annuaires.

Deux questionnaires différents ont été utilisés pour mener l'enquête, l'un auprès des centres VHU, l'autre auprès des autres acteurs identifiés (cf. annexe). L'analyse des résultats est donc parfois différenciée selon ces types d'acteurs car les résultats ne peuvent pas toujours être compilés.

1.2.2 Taux de réponse

Le taux de réponse a été globalement de 38 %. Mais parmi ces répondants, 5 % n'étaient pas concernés (selon leur réponse à la première question), ce taux étant sensiblement plus important pour les opérateurs autres (13 %) que les centres VHU.

² Dans un premier temps, 658 sites ont été répertoriés. 12 ont été exclus de l'enquête téléphonique car l'entreprise avait été radiée.

	Répondants concernés	Répondants non concernés	Base	Taux de réponses « concernés »	Taux de réponses « non concernés »
Centre VHU 2018	31	4	84	37 %	5 %
Centre VHU Web	37	3	70	53 %	4 %
Centre VHU 2020	102	5	320	28 %	2 %
Autres entreprises	40	22	172	23 %	13 %
Ensemble	210	34	646 ³	33 %	5 %

Tableau 1. Taux de réponse à l'enquête téléphonique

Pour les centres VHU, le taux de réponse est nettement plus important pour les centres repérés sur Internet que pour ceux qui avaient répondu à l'enquête Web 2020. Un phénomène de lassitude a peut-être concerné les centres qui avaient déjà répondu au premier volet de l'enquête (phase initiale de recensement).

On notera que le taux de refus affiché de réponse à l'enquête (souhait de ne pas répondre) est plus important parmi les « autres opérateurs » que parmi les centres VHU : 18 % d'un côté, 3 % de l'autre. Cela pourrait présager de difficultés plus importantes pour faire respecter la réglementation VHU par ces opérateurs. Par exemple, on peut s'attendre à un faible taux de réponse de leur part à la demande de s'inscrire sur le système déclaratif SYDEREP, puis à déclarer tous les ans dans la période prévue, une réticence à expliciter le contenu de leur activité, etc.

1.2.3 Actualisation du nombre d'opérateurs de traitement et de collecte des CMHU

Les résultats de l'enquête téléphonique ont conduit à réduire l'estimation du nombre de sites accueillant des CMHU. Notons que certains ne seront pas destinés à la destruction, on parle alors de cycles motorisés (CM). Dans la suite du document, on notera CM/CMHU les véhicules réceptionnés mais pas obligatoirement destinés à la destruction, CM les véhicules revendus en l'état et CMHU les véhicules traités sur place.

En supposant que la proportion de non concernés est la même chez les non répondants que chez les répondants, **on estime à environ 550 le nombre de sites qui accueillent des CM/CMHU, pour les traiter eux-mêmes ou non**, tous types de véhicules confondus.

Plus des trois-quarts d'entre eux sont des centres VHU.

1.2.4 Pondération

Les résultats de l'enquête ont été pondérés de manière à ce que les répondants (concernés et non concernés) soient représentatifs de la base des opérateurs répertoriés. La pondération a été réalisée d'une part pour les centres VHU et d'autre part pour les « autres opérateurs ».

La procédure utilisée est la procédure CALMAR® de l'INSEE, programmée dans le logiciel SAS®. Cette procédure permet le calage d'un échantillon par rapport à la distribution de plusieurs variables. Ces distributions sont calculées sur la base de sondage (les 646 opérateurs recensés à l'issue de la première phase).

Les variables de calage, c'est-à-dire celles pour lesquelles la pondération permet d'ajuster la distribution des modalités de l'échantillon des répondants à celle de la base, sont les suivantes :

- pour les centres VHU : la région, la taille en nombre de VHU traités ;
- pour les autres opérateurs : le nombre de salariés (en trois classes), l'activité principale (code NAF) et la source d'information.

On trouvera en annexe les tableaux comparant la distribution de l'échantillon et de la base de sondage pour les différentes variables.

Compte tenu du pourcentage important « d'autres opérateurs » non concernés, il est difficile de s'appuyer entièrement sur la première phase pour évaluer le nombre d'opérateurs par département. Les estimations du nombre d'opérateurs de collecte et traitement seront donc fournies au niveau régional.

Dans la suite du document, tous les tableaux sont présentés « pondérés », c'est-à-dire après application du coefficient de pondération permettant d'extrapoler les réponses de l'échantillon à l'ensemble des opérateurs de collecte/traitement.

³ 12 centres ont été exclus de la deuxième phase car repérés comme radiés ou sous procédure de sauvegarde.

1.2.5 Estimation du nombre d'opérateurs de traitement

	Centres VHU	Autres entreprises	Total
Vente en l'état	35	29	64
Traitement au moins pour une partie	403	85	488
Total	438	114	552

Tableau 2. Nombre de sites qui accueillent et traitent les CM/CMHU, par nature du site

En s'appuyant sur les résultats de l'enquête, affectés de la pondération calculée ci-dessus, on estime à 488 le nombre d'opérateurs qui traitent au moins une partie des véhicules reçus, et à 64 le nombre de ceux qui font uniquement de la vente en l'état (cf. partie 2.4). Le questionnaire ne permettait pas de savoir si les véhicules vendus en l'état étaient destinés à la réparation ou à la destruction / récupération de pièces.

Pour tenir compte de la distinction entre les véhicules collectés et les véhicules traités, le terme de cyclomoteurs à deux, trois ou quatre roues (CM) est préféré au terme CMHU lorsque des véhicules sont revendus en l'état, puisqu'ils ne sont pas considérés comme hors d'usage selon la définition réglementaire.

Le chapitre 2 présente la qualification et l'activité des opérateurs qui accueillent des CM/CMHU, qu'ils fassent ou non le traitement, soient 522 opérateurs.

Le chapitre 3 s'intéresse aux activités des opérateurs de traitement, soient 488 opérateurs.

2 LES OPERATEURS DE COLLECTE ET TRAITEMENT

Ce chapitre détaille les caractéristiques des acteurs de collecte et de traitement des cycles motorisés usagés. Rappelons que parmi ces 522 acteurs, 64 ne font que de la collecte et revendent des cycles usagés en l'état. On s'intéresse dans un premier temps à la distribution géographique des collecteurs, puis à leur taille.

2.1 Répartition géographique des acteurs de collecte et de traitement

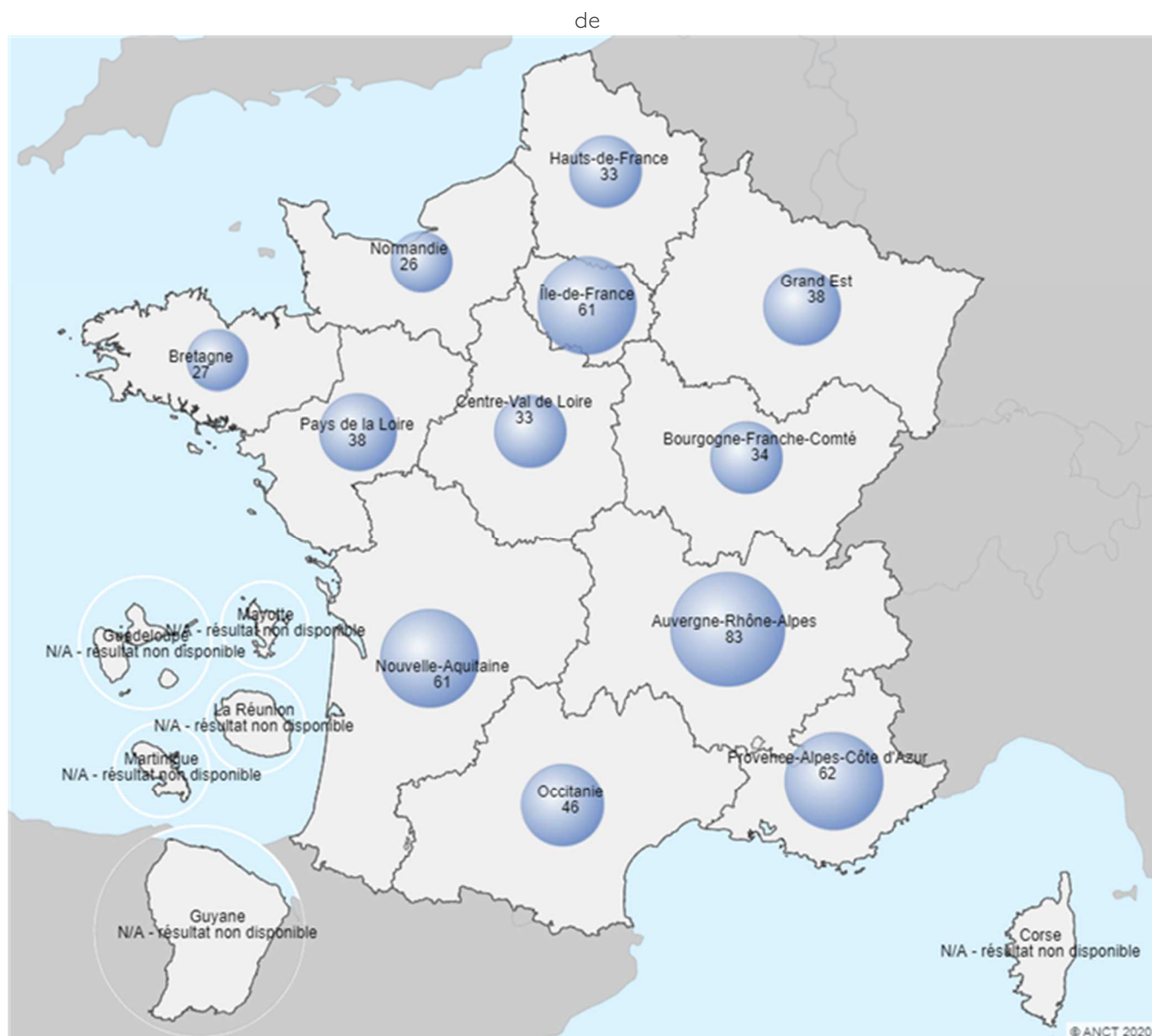


Figure 1. Nombre d'acteurs qui collectent les CM/CMHU par région

La carte ci-dessus présente le nombre d'acteurs qui collectent des CM/CMHU pour chacune des régions. Rappelons qu'il s'agit d'une estimation extrapolée à partir des réponses. De plus, la faible quantité de réponses des acteurs dans les DROM-COM et la Corse ne permet pas d'exploiter convenablement les données. Cela ne signifie pas qu'il n'y a pas de sites pouvant collecter et traiter les CM/CMHU dans ces territoires.

L'annexe 6.6 présente une répartition départementale des sites de collecte, en précisant le nombre minimal d'acteurs (ayant répondu recevoir des CMHU lors de l'enquête téléphonique) et le nombre vraisemblable en considérant les centres VHU recensés n'ayant pas répondu à l'enquête.

Ces données mettent en évidence l'inégalité de couverture des sites d'accueil des CM/CMHU selon les départements. Certains, comme les Alpes-de-Haute-Provence, ne sont desservis par aucun site ; d'autres, comme les Bouches-du-Rhône ou la Haute-Garonne sont desservis par plus de 10 sites. Cela a d'autant plus d'importance que plus de la

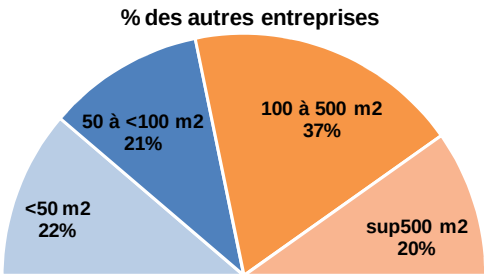
moitié des centres VHU déclarent ne pas prendre en charge des CM provenant d'autres départements. Cela confirme le besoin d'avoir des solutions de collecte de proximité.

2.2 Taille des acteurs de collecte et de traitement des CM/CMHU

	Centres VHU	Autres entreprises	Ensemble	%
Pas de salarié	41	49	89	16 %
1 à 5 salariés	107	40	147	27 %
6 à 9 salariés	100	7	107	19 %
10 à 19 salariés	94	8	102	18 %
20 salariés et plus	72	6	78	14 %
Inconnu	24	4	29	5 %
	438	114	552	100 %

Tableau 3. Répartition des acteurs en fonction du nombre de salariés présents

Les structures qui réalisent la collecte et le traitement des CM/CMHU sont rarement des grandes structures : 85 % ont moins de 20 salariés. Dans les centres VHU, la moitié des acteurs ont entre 6 et 19 salariés. Les autres entreprises sont des structures de taille beaucoup plus réduite : 43 % ont moins de six salariés.



Quelle est approximativement la surface de votre local réservée à l'activité de traitement des véhicules ?

Tableau 4. Répartition des « autres entreprises » qui traitent les CMHU en fonction de la surface utilisée pour leur traitement

Les autres entreprises, structures ayant peu de salariés, n'ont pas actuellement besoin d'une grande surface pour le traitement des CMHU : 43 % réalisent les opérations de traitement dans moins de 100 m², et 22 % dans moins de 50 m², ce qui signifie qu'ils ne sont pas susceptibles d'être classés sous la rubrique des installations classées ICPE 2712-1⁴ pour l'entreposage, la dépollution, le démontage ou le découpage de véhicules hors d'usage ou de différents moyens de transports hors d'usage.

⁴ L'ICPE 2712-1 porte sur les « véhicules terrestres hors d'usage », et la 2712-2 sur ceux non-inclus dans la 1 et la 3 (DBPS). « Est considéré comme véhicule terrestre l'ensemble des véhicules décrits à l'article R. 311-1 du code de la route. » -> les CM sont concernés par la catégorie 2712-1

2.3 La clientèle amont

2.3.1 Type de clientèle amont

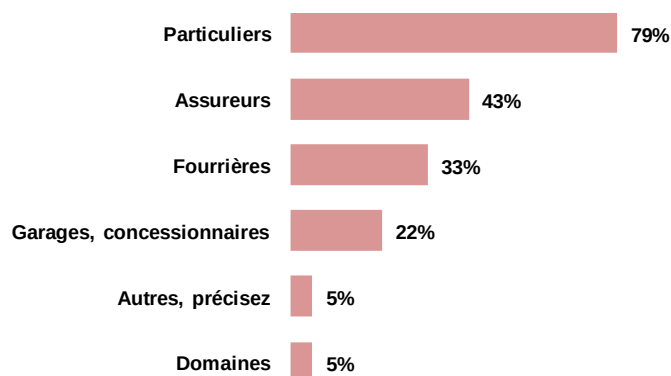


Figure 2. Provenance des CM/CMHU réceptionnés, en % des 552 sites⁵

La très grande majorité des sites (79 %) reçoivent des CM/CMHU en provenance de particuliers. Les autres types de clientèle amont, assureurs, fourrières, garages, concernent moins de la moitié des sites.

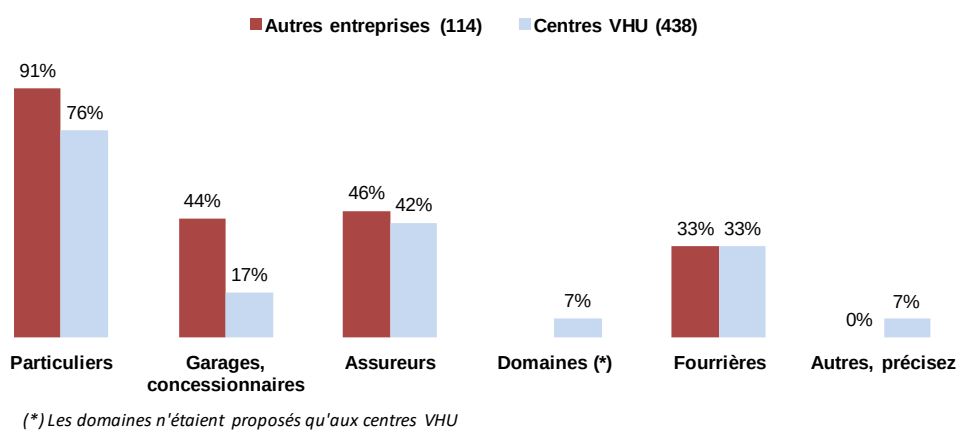


Figure 3. Pourcentage des sites selon l'origine des CM/CMHU et le type d'acteur⁶

La clientèle varie sensiblement selon le type d'acteur.

Les opérateurs non CVHU s'appuient sur une diversité d'approvisionnement plus importante, comme l'atteste les pourcentages relativement importants pour les quatre approvisionnements proposés (hors autre). En particulier la clientèle des garages est plus souvent présente que dans les centres VHU (44 % pour les autres entreprises, contre 17 % des CVHU).

A l'inverse, les CVHU peuvent recueillir ces flux via un seul type de clientèle. Pour les centres VHU, les « autres » provenances sont la police et la gendarmerie.

2.3.2 Rayon de prise en charge

Le rayon de prise en charge des acteurs est assez limité : environ un tiers ne réceptionnent que des CMHU qui proviennent de leur ville d'implantation ou aux alentours, 19 % rayonnent au niveau du département et seuls 8 % des centres prennent en charge des CMHU qui proviennent de l'extérieur de la région.

Les autres entreprises ont un rayon de prise en charge plus large que celui des centres VHU : seulement 16 % réceptionnent uniquement des CM/CMHU qui proviennent de leur ville d'implantation ou aux alentours, contre 35 %

⁵ La proposition « Domaines » n'était pas présente dans le questionnaire destiné aux acteurs autres que les centres VHU.

⁶ La proposition « Domaines » n'était pas présente dans le questionnaire destiné aux acteurs autres que les centres VHU.

pour les centres VHU ; 25 % réceptionnent des CM/CMHU provenant de la France entière, contre seulement 8 % des centres VHU.

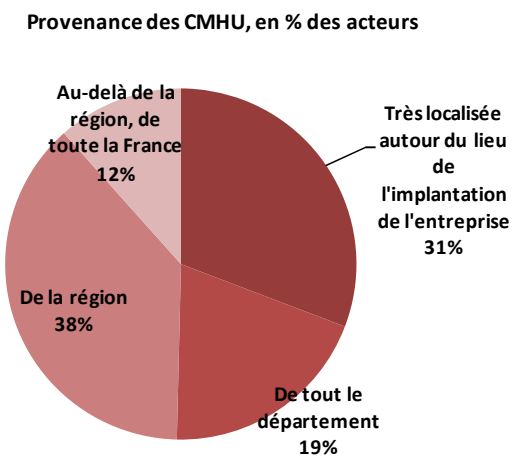


Figure 4. Rayon de prise en charge des CM/CMHU

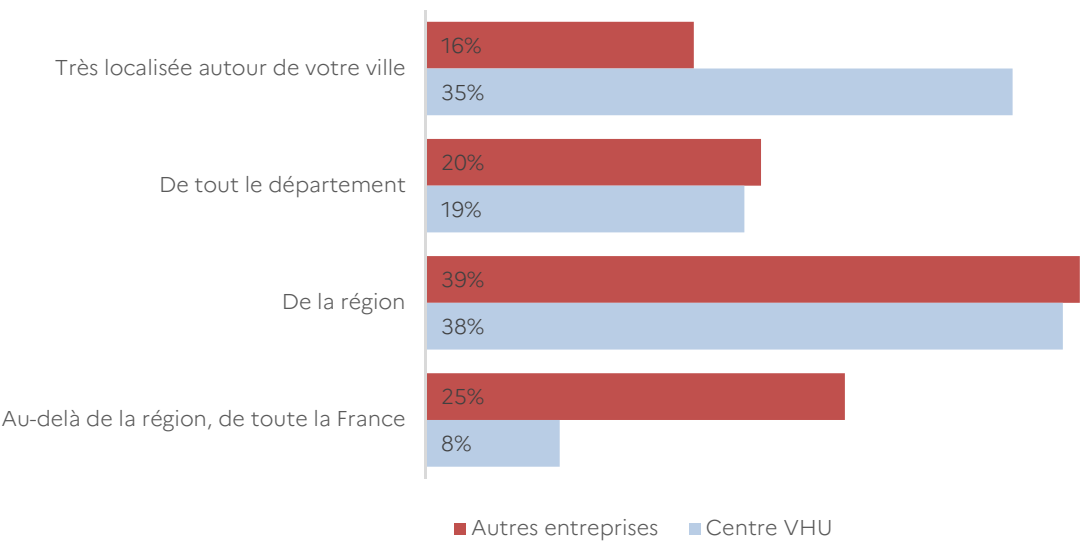


Figure 5. Rayon de prise en charge des CM/CMHU par type d'acteur

2.4 Vente en l'état

Parmi les acteurs qui reçoivent actuellement les cyclomoteurs à deux, trois ou quatre roues, environ 60 % en revendent au moins une partie en l'état (332 acteurs).

Pour ceux que vous vendez en l'état, quel est approximativement le pourcentage de ces véhicules vendus à ?

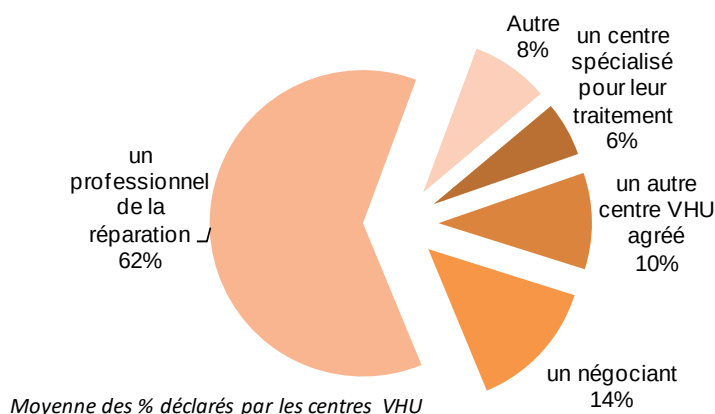


Figure 6. Destination des CM vendus en l'état par les centres VHU

Pour les centres VHU, il était demandé de répartir les véhicules vendus en l'état en fonction des destinataires. Selon ces réponses, les premiers destinataires sont les professionnels de la réparation. Le questionnaire ne dit pas si le véhicule est vendu pour ses pièces ou dans l'objectif de le réparer en vue d'une vente en occasion, mais on peut supposer qu'au moins une partie de ces CM est destinée à la réparation et à la revente.

Cette vente en l'état se fait souvent à l'exportation : deux tiers des acteurs qui revendent en l'état exportent au moins une partie de ces véhicules vraisemblablement destinés à être réparés avant remise sur le marché. Près d'un tiers destine tous leurs CM à l'exportation⁷.

Destination des CM vendus en l'état

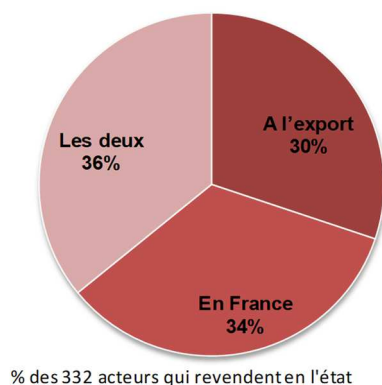


Figure 7. Destination des CM vendus en l'état

Les exportations se font souvent **vers la Pologne** et les pays de l'Est. Plus de 130 acteurs exportent actuellement certains véhicules usagés en l'état vers la Pologne, soit un tiers des acteurs qui revendent en l'état.

⁷ On ne parle pas ici de CMHU puisque ces véhicules ne sont pas destinés à la destruction mais à la revente après réparation.

3 LE TRAITEMENT DES CMHU

Ce chapitre analyse des pratiques des **acteurs de traitement des CMHU**, soit **488 acteurs**. On s'intéresse dans un premier temps aux capacités de traitement, puis à la nature des traitements effectués.

3.1 Véhicules traités et capacités de traitement

3.1.1 Les véhicules traités actuellement

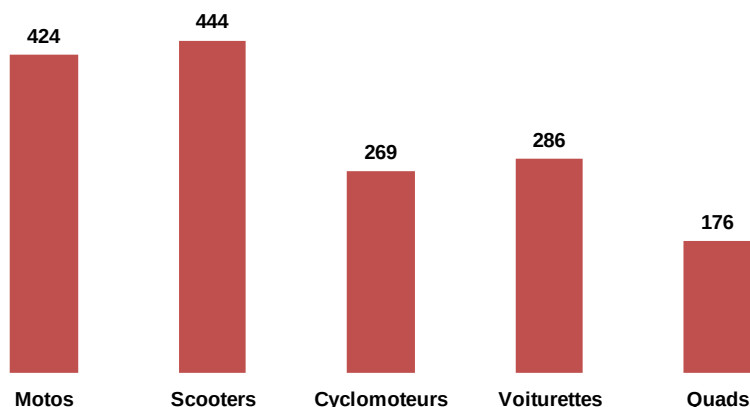


Figure 8. Nombre de sites qui traitent chaque catégorie de CMHU

Sur les 488 sites qui traitent des CMHU, la très grande majorité traite des motos et scooters (respectivement 87 % et 91 %). Le nombre de sites s'occupant de cyclomoteurs et voiturettes est sensiblement moins important et ne représentent que 55 % et 59 % de l'ensemble des sites de traitement des CMHU. Quant aux quads hors d'usage, ils sont traités par moins de 200 sites en France, d'après l'enquête.

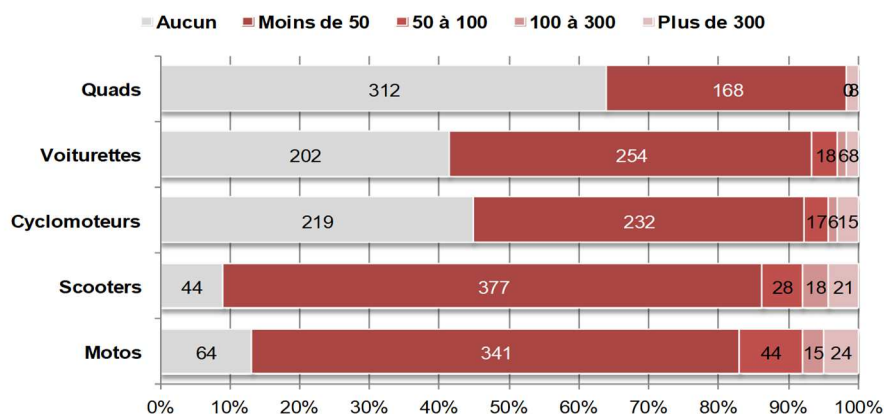


Figure 9. Pour chaque catégorie de CMHU, combien en traitez-vous vous-même chaque année ? (nombre et % des 488 sites traitant les CMHU)

Le nombre de CMHU traités chaque année reste la plupart du temps modeste, c'est-à-dire moins de 50 unités de chaque catégorie. Une vingtaine de sites seulement traitent plus de 300 motos usagées ou scooters usagés chaque année.

Une estimation du nombre total de CMHU traités chaque année a été conduite à partir des réponses de nombres de véhicules usagés traités selon des tranches définies dans le questionnaire.

	Estimation	Minimum	Maximum
Motos	22 200	14 550	33 950
Scooters	21 140	13 480	33 320
Cyclomoteurs	12 910	8 420	20 050
Voiturettes	10 620	6 520	17 520
Quads	4 880	3 320	10 720
Total	71 750	46 290	115 560

Tableau 5. Estimation du nombre de CMHU traités actuellement par an

Méthodologie de calcul : À chaque tranche de nombre de CMHU traités, on affecte une valeur moyenne. Pour la tranche « moins de 50 », on suppose qu'il y a en moyenne 20 véhicules traités, pour la tranche « 50 à 100 », on suppose qu'il y a 70 véhicules traités, 180 véhicules dans la tranche « 100 à 300 », 400 dans la tranche « plus de 300 ». Les minimum et maximum sont calculés en prenant des valeurs basses et hautes dans chaque tranche. Les hypothèses ci-dessus conduisent à une estimation du parc de CMHU traités annuellement située entre 47 000 et 115 000 véhicules. La valeur centrale de l'estimation est autour de 70 000 véhicules, composés à 60 % de motos et scooters.

La collecte de CMHU n'est pas comparable à celle des véhicules particuliers : étant donné la taille et la masse moins conséquentes d'une moto ou d'un scooter, il est plus aisé de collecter les véhicules.

3.1.2 Les capacités de traitement déclarées

	CVHU	Autres	Ensemble
Capacité de traitement en nombre de CMHU	182 830	10 840	193 770

Tableau 6. Capacité de traitement maximale de CMHU, toutes catégories confondues, après des aménagements éventuels

Méthodologie de calcul : la question était posée directement en clair aux centres VHU. Certains ont déclaré pouvoir traiter jusqu'à 10 000 CMHU par an. Quand ils ne pouvaient pas répondre directement (9 centres sur 138), on leur a demandé de préciser des tranches. Pour les autres sites, la question était posée en tranches et l'on a adopté la méthodologie précédente. Notons que pour les deux sites qui déclaraient pouvoir traiter 10 000 CMHU, la pondération a été divisée par deux⁸.

Une progression des quantités traitées est possible d'après les réponses des opérateurs, sans toutefois permettre d'aller jusqu'à un triplement de la capacité de traitement (dans l'hypothèse où l'on retiendrait la valeur moyenne de 70 000).

3.1.3 Le traitement des véhicules électriques

L'arrivée des véhicules électriques commence seulement à se faire sentir : seulement 14 % des sites sont confrontés à une gestion croissante des véhicules électriques. Ces sites rencontrent alors des difficultés pour traiter ces nouvelles motorisations, comme le déclarent 76 % des répondants.

⁸ Ce nombre de CMHU traités est totalement hors norme par rapport au reste de l'échantillon. Leur appliquer la pondération calculée signifie que l'on estime qu'il y a en France entre 2 et 4 autres sites de même taille, ce qui nous a paru peu probable.

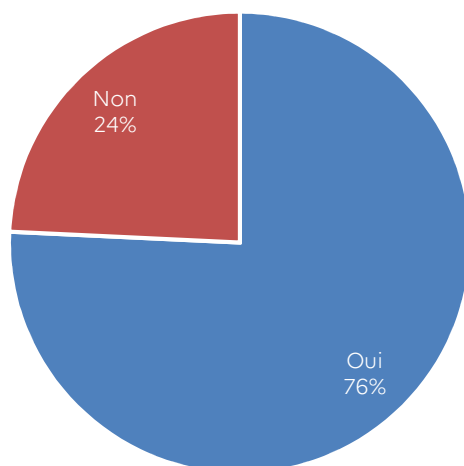


Figure 10. Répartition des sites déclarant avoir des difficultés à traiter les véhicules électriques et hybrides

Les sites ne sont pas encore équipés pour recevoir les véhicules électriques, en personnel comme en matériel. Moins de la moitié des acteurs dispose de personnel habilité à intervenir sur des véhicules électriques et environ 20 % se sont organisés pour le traitement des batteries au lithium, avec des moyens logistiques spécifiques et/ou un contrat avec une entreprise de traitement.

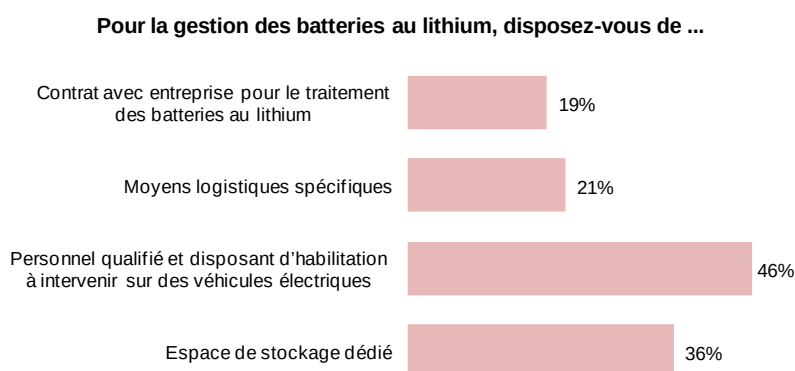


Figure 11: Équipement actuel pour le traitement des véhicules électriques

3.2 Activité des sites de traitement

Les résultats de cette partie se basent sur les 488 sites qui déclarent traiter des CMHU.

3.2.1 **Dépollution, démontage, retrait des matériaux**

Ces opérations de traitement ont été répertoriées en trois catégories :

- la dépollution (ôter les produits dangereux, huile usagée, essence...);
- le démontage de pièces détachées en vue de leur revente ;
- le retrait de matériaux recyclables sur la carcasse (pneus, plastiques...).

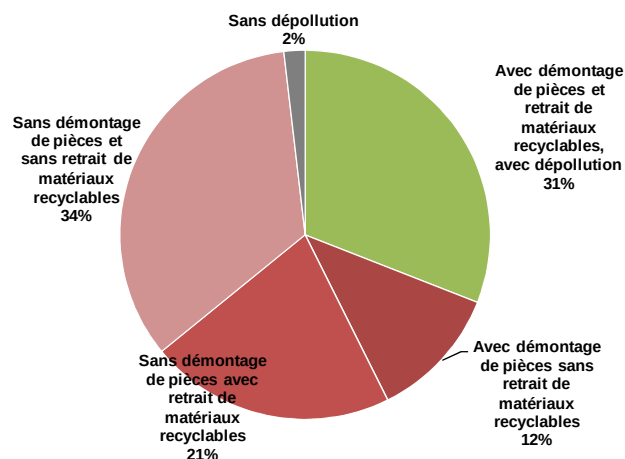


Figure 12. Répartition des sites de traitement de CMHU selon leur activité

Comme on pouvait l'espérer, la dépollution est quasi-généralisée pour les CM non revendus en l'état : seulement 2 % des sites interrogés déclarent ne pas dépolluer les véhicules pris en charge⁹.

Un tiers des sites (34 %) ne font **que** la dépollution. Cette pratique se rencontre plus fréquemment dans les centres VHU (37 % d'entre eux) que chez les autres opérateurs (19 %). Cette différence s'explique par la nature de l'activité des différentes catégories d'acteurs, les autres entreprises intégrant davantage la revente de pièces dans leur activité.

	Centres VHU	Autres entreprises	Total
Dépollution + démontage de pièces + retrait de matériaux recyclables	93 (23 %)	58 (68 %)	151 (31 %)
Dépollution + démontage de pièces	57 (14 %)	0 (0 %)	57 (12 %)
Dépollution + retrait de matériaux recyclables	103 (26 %)	2 (2 %)	105 (22 %)
Dépollution uniquement	150 (37 %)	16 (19 %)	166 (34 %)
Démontage de pièces sans dépollution	0 (0 %)	9 (11 %)	9 (2 %)
Total	403	85	488

Tableau 7. Nombre des sites de traitement selon la nature des traitements réalisés et la catégorie d'acteur

Enfin, 30 % des sites cumulent les trois opérations de dépollution, démontage et retrait des matières recyclables. Cette proportion monte à 68 % chez les opérateurs autres que les centres VHU ayant répondu.

3.2.2 Démontage des pièces pour la réutilisation

3.2.2.1 Contrôle des pièces démontées

Actuellement, moins de la moitié des acteurs démontent des pièces en vue de la revente (45 %, soit 218 sites). Cette pratique est logiquement plus fréquente dans les autres entreprises (79 %) que dans les centres VHU (37 %). Cette différence de pratique s'explique par le fait que l'équilibre économique des centres ne traitant que des CMHU tient principalement à la vente de pièces de réemploi, là où les centres VHU s'appuient surtout sur la revente de matière.

Quand des pièces sont démontées en vue du réemploi, elles sont presque toujours contrôlées (95 % des acteurs le font). C'est toujours le cas dans les « autres entreprises ».

Il s'agit principalement de contrôles visuels et de contrôles par mise en route du véhicule. Seulement la moitié des acteurs utilisent des appareils de métrologie spécifique.

⁹ La question n'a été posée qu'aux autres entreprises, il a été jugé que les centres VHU agréés pratiquaient toujours la dépollution pour les CM destinés à être traités.

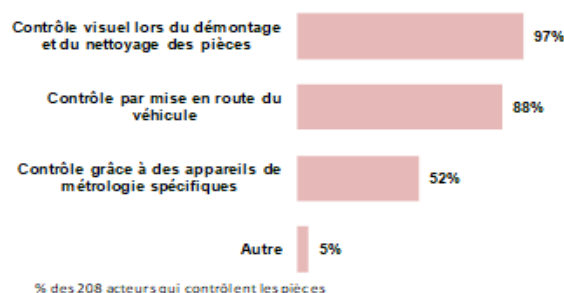


Figure 13. Types de contrôles réalisés lors du démontage des pièces

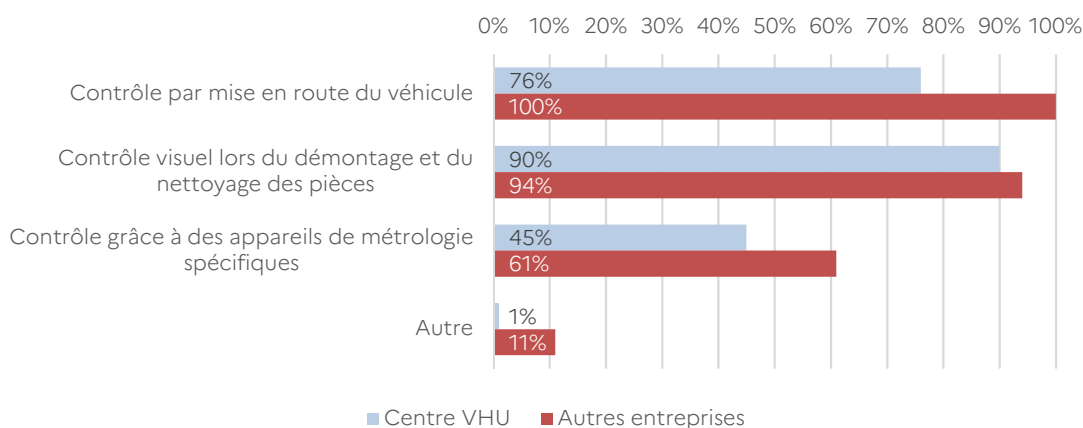


Figure 14. Types de contrôles réalisés lors du démontage des pièces, par type d'acteur.

La nature des contrôles réalisés varie assez peu selon le type d'acteur, même si les autres entreprises procèdent toujours à la mise en route du véhicule et utilisent un peu plus souvent des appareils de métrologie spécifiques.

Mais même les acteurs non CVHU n'utilisent pas tous des appareils de métrologie spécifiques. Or l'utilisation de ces appareils est importante pour des véhicules tels que les deux roues. La vérification visuelle est insuffisante pour de nombreuses pièces, en particulier des pièces complexes comme les pièces mécaniques.

Le fort taux de déclaration des acteurs sur le fait de pratiquer des contrôles (95 % des acteurs) peut donc cacher des disparités importantes sur la qualité des contrôles réalisés. Les pratiques actuelles semblent améliorables et il faudra s'assurer du sérieux des procédures en place. Les certifications peuvent jouer un rôle important en la matière (cf. partie 3.3), ainsi que la mise en place de chartes qualité.

3.2.2.2 Types de pièces contrôlées

En ce qui concerne les types de pièces contrôlées, ce sont les pièces mécaniques qui sont le plus souvent contrôlées, jusqu'à 100 % dans les réponses données par les autres entreprises.

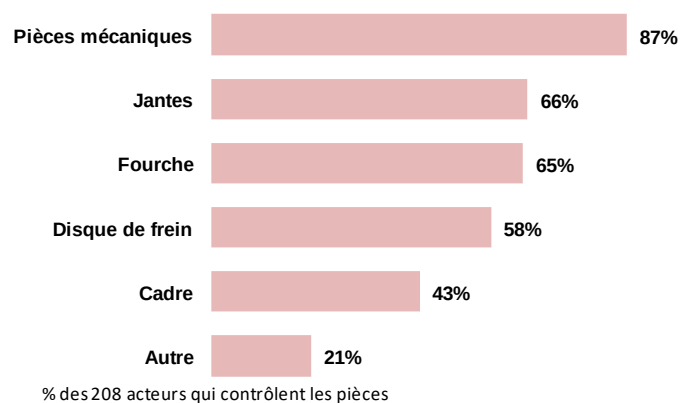


Figure 15. Nature des pièces contrôlées lors du démontage

Les fourches, disques de frein et jantes sont contrôlés par environ les deux-tiers des acteurs, tandis que les cadres sont moins souvent contrôlés. Les pièces les plus souvent évoquées dans la catégorie « autre » sont les moteurs (inclus dans la réponse pièces mécaniques).

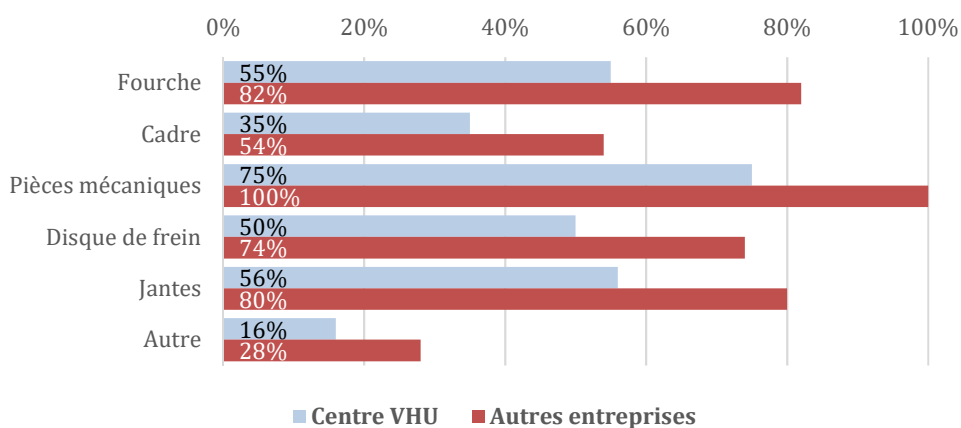


Figure 16. Pourcentages d'acteurs qui effectuent des contrôles par type de pièce et catégorie d'acteurs

3.2.2.3 Revente des pièces démontées

Rappelons que la revente de pièces démontées est moins répandue dans les centres VHU que dans les autres entreprises (37 % d'entre eux contre 79 % des autres entreprises).

La revente des pièces s'effectue majoritairement sur place : 89 % des acteurs qui vendent les pièces le font au comptoir. Un acteur sur deux complète la vente au comptoir par une vente sur Internet.

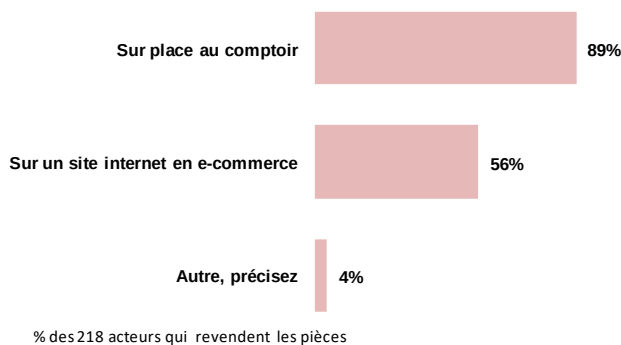


Figure 17. Mode de vente des pièces démontées

Dans les réponses « autres », figurent « réseau de distribution interne », « revendeur », « drive ».

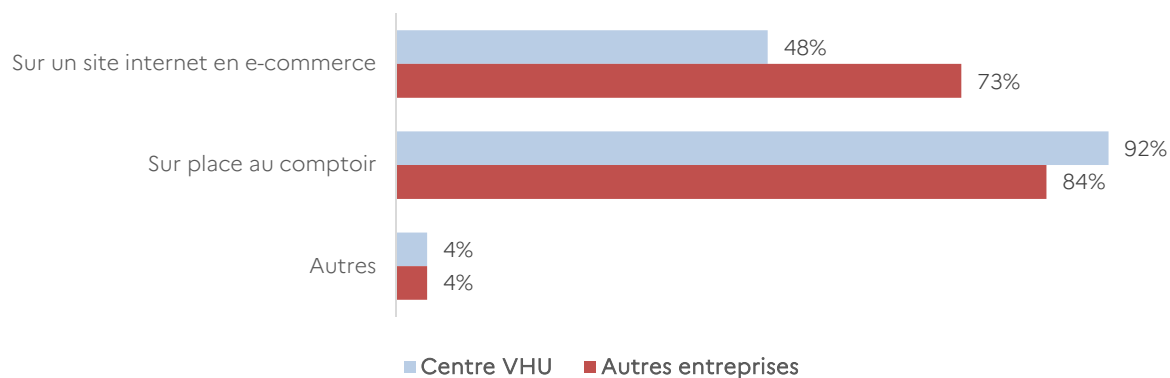


Figure 18. Modes de vente des pièces démontées, selon le type d'acteur

Les opérateurs non CVHU font largement appel aux deux modes de vente (73 % vendent en e-commerce, 84 % au comptoir). Les centres VHU privilégient davantage la vente au comptoir (92 %, contre seulement 48 % en e-commerce).

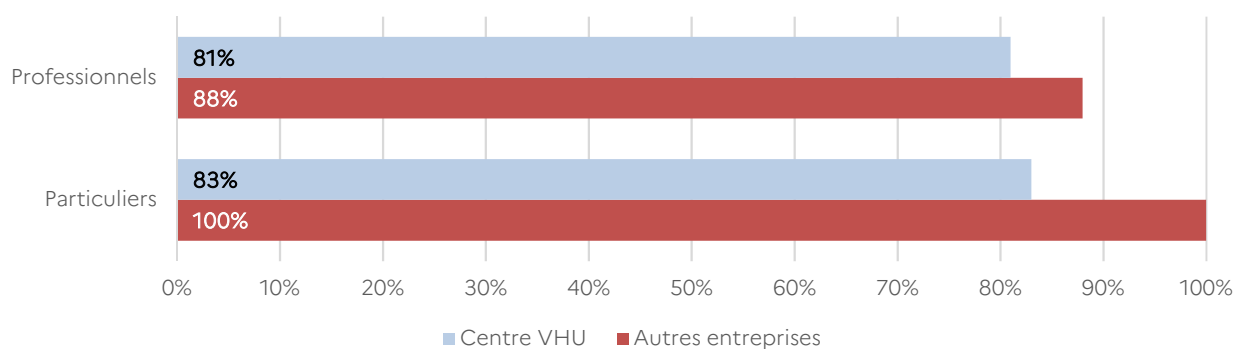


Figure 19. Acheteurs des pièces de réemploi

Les clients des pièces d'occasion sont généralement à la fois des particuliers et des professionnels, que ce soit pour les CVHU ou les autres entreprises, sauf pour quelques acteurs qui ne fonctionnent qu'avec une de ces clientèles uniquement.

Étant donné la facilité de stockage des CMHU, il est courant que des particuliers proposent des pièces de réemploi à la vente. Ainsi pour éviter les accidents liés à l'utilisation de pièces défectueuses et pour que l'équilibre économique des acteurs du traitement des CMHU soit maintenu, il semble nécessaire d'encadrer la vente de pièces, par exemple en autorisant exclusivement la pratique aux détenteurs d'un agrément. Cela permettrait notamment d'instaurer une charte qualité des pièces de réemploi en s'assurant d'un contrôle adéquat de ces dernières par les centres de traitement, dont les pratiques semblent améliorables (cf. partie 3.2.2.1).

3.3 Certifications et classement ICPE

3.3.1 Certifications

	Nombre d'acteurs			en %		
	Centres VHU	Autres entreprises	Total	Centres VHU	Autres entreprises	Total
Qualicert	104	14	118	26 %	16 %	24 %
ISO 9001	16	0	16	4 %	0 %	3 %
ISO 14001	51	2	53	13 %	2 %	11 %
OHSAS 18001	7	2	9	2 %	2 %	2 %
Pas de certifications	163	63	226	40 %	74 %	46 %
Total	403	85	488	100 %	100 %	100 %

Tableau 8 : Taux de certifications des acteurs de traitement des CMHU, par catégorie d'acteur

Une majorité d'acteurs (54 %) possède une ou plusieurs certifications. La qualification la plus souvent rencontrée est Qualicert, qui concerne 24 % des sites. La deuxième est ISO 14001 (11 % des sites).

Les certifications sont plus fréquentes dans les centres VHU (60 % en déclarent) que dans les autres entreprises (26 %). Pour ces dernières, la principale qualification est QUALICERT. En comparaison, en 2018, 71 % des centres VHU déclaraient posséder au moins une certification^{10 11}.

L'extension massive aux professionnels du traitement des CMHU de la certification QUALICERT – qui dispose désormais d'une rubrique spécifique aux deux roues – permettrait de mieux valoriser et encadrer la profession.

3.3.2 Habilitation à l'immatriculation des véhicules

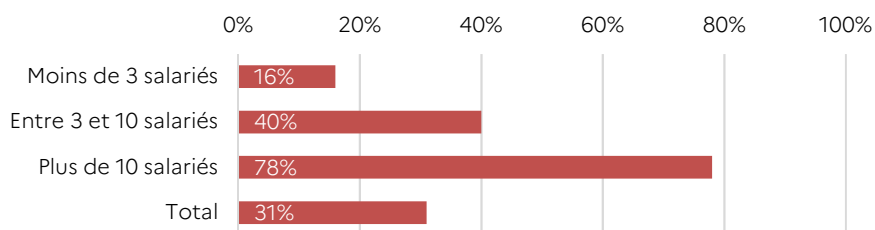
En ce qui concerne les opérateurs de traitement des CMHU qui ne sont pas des centres VHU, **75 % seulement d'entre eux sont habilités à accéder au système d'immatriculation des véhicules (SIV)** et 73 % d'entre eux utilisent le SIV pour désimmatriculer les CMHU destinés à la destruction.

Pour les acteurs qui n'ont pas accès au SIV, il n'est pas dit comment se fait la désimmatriculation des véhicules. Notons que l'absence d'accès au SIV peut concerner des acteurs qui par ailleurs réalisent un traitement proche des exigences réglementaires, avec dépollution, démontage des pièces et récupération des matériaux pour recyclage.

3.3.3 Classement ICPE

Le classement ICPE est un enjeu important pour le suivi de la filière. En effet une installation classée ICPE est répertoriée et donc plus facilement identifiable et contrôlable. Le classement ICPE dépend de l'activité du site et de la taille de l'installation.

Tous les CVHU sont classés ICPE, tandis que seule une faible proportion des autres entreprises l'est. En effet, ce sont en général des entreprises de petite taille qui n'ont pas besoin d'une grande surface pour traiter des CMHU (près de la moitié utilisent moins de 100 m² pour le traitement des CMHU). On constate d'ailleurs que les installations sont d'autant plus souvent classées ICPE qu'elles emploient un grand nombre de personnes.



*Figure 20. Pourcentage d'autres entreprises classées ICPE selon le nombre de salariés
(base=85 acteurs de traitement)*

Il convient de noter que le stockage des deux roues se fait de manière différente de celui des VHU : les véhicules doivent obligatoirement être stockés à l'intérieur de bâtiments adaptés à la manutention à l'aide de poutres directionnelles, au dégazage et à la mise en sécurité des véhicules électriques. Le retrait de la batterie est systématiquement demandé par les assurances.

¹⁰ ADEME. Mars 2020. « Rapport annuel de l'Observatoire des Véhicules Hors d'Usage – Données 2018 »

¹¹ Notons que la qualification des centres VHU est issue de données de l'Observatoire VHU, alors que la qualification des autres entreprises est issue de l'enquête téléphonique.

4 ANALYSE SYNTHETIQUE DE LA FILIERE

4.1 Niveau de maturité des acteurs selon leurs activités de traitement

Selon le cahier des charges de l'arrêté du 2 mai 2012 relatif aux agréments des exploitants des centres VHU, les détenteurs d'un agrément de centre VHU sont tenus d'effectuer des opérations de dépollution ainsi que de démontage sauf s'ils peuvent justifier que le démontage est effectué par un autre centre VHU ou un broyeur¹². Les opérateurs interrogés et traitant les CMHU collectés ont donc été segmentés en quatre catégories de maturité en fonction de leurs habitudes de traitement des CMHU :

1. les opérateurs pratiquant la dépollution ainsi que le démontage de pièces destinées à la réutilisation et de matières destinées au recyclage ;
2. les opérateurs pratiquant la dépollution ainsi que soit le démontage de pièces pour la réutilisation, soit celui de matières pour le recyclage ;
3. les opérateurs pratiquant uniquement la dépollution et ne démontant aucune pièce ou matière ;
4. les opérateurs ne pratiquant aucune dépollution.

Les résultats de l'enquête permettent d'obtenir la répartition suivante dans les quatre catégories :

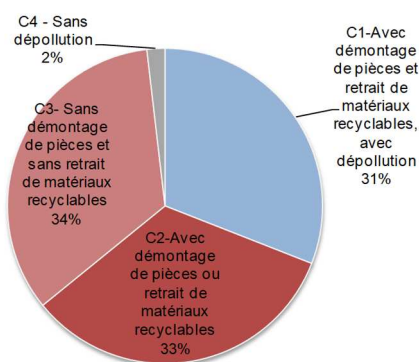


Figure 21. Part des quatre catégories de maturité

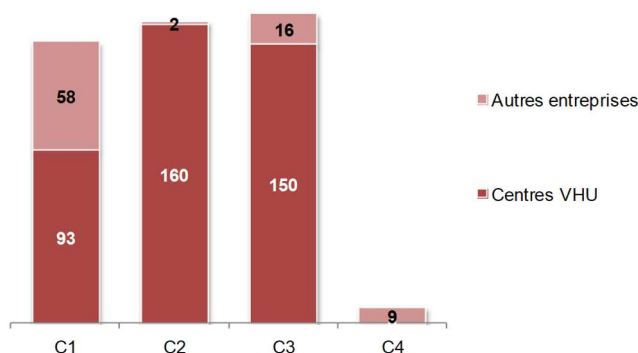


Figure 22. Nombre d'acteurs par catégorie de maturité et par type d'acteur

Les acteurs des deux premières catégories, qui représentent 64 % des opérateurs interrogés, ont des pratiques proches de celles des centres soumis à la filière REP VHU : la dépollution est effectuée et des pièces sont démontées. On peut considérer que les acteurs de la seconde catégorie, bien que n'effectuant pas à la fois le démontage pour la réutilisation et l'extraction de matières pour le recyclage, n'auront qu'un effort limité à fournir pour se conformer aux nouvelles exigences réglementaires notamment si des objectifs individuels de réutilisation et de recyclage/valorisation leur étaient imposés. Rappelons néanmoins que des améliorations seront à apporter concernant le contrôle des pièces démontées, avec notamment l'utilisation d'appareils de métrologie spécifique.

Les 166 acteurs de la troisième catégorie effectuent en revanche uniquement la dépollution, autrement dit ne démontent pas de pièces. Les neuf acteurs ayant déclaré ne pas effectuer de dépollution sont eux loin d'atteindre les standards attendus par la réglementation¹³.

4.1.1 Filière aval

L'agrément VHU précise que les carcasses de véhicules ne doivent être cédées qu'à des broyeurs agréés, des centres VHU agréés ou à des installations similaires à l'étranger. En ce qui concerne les CMHU après traitement, les centres VHU favorisent en grande majorité les broyeurs avec lesquels ils collaborent pour le traitement des VHU.

¹² Arrêté du 02/05/12 relatif aux agréments des exploitants des centres VHU et aux agréments des exploitants des installations de broyage de véhicules hors d'usage, disponible par exemple sur https://aida.ineris.fr/consultation_document/6131

¹³ Ces neuf acteurs ne sont pas des centres VHU

Ainsi, l'étude montre que 92 % des centres VHU transfèrent leurs carcasses de CMHU à des broyeurs. Les pratiques des centres quant au démontage influent peu sur la destination des carcasses bien que ceux qui démontent pour le recyclage et la réutilisation semblent se tourner plus fréquemment vers des récupérateurs de métaux.

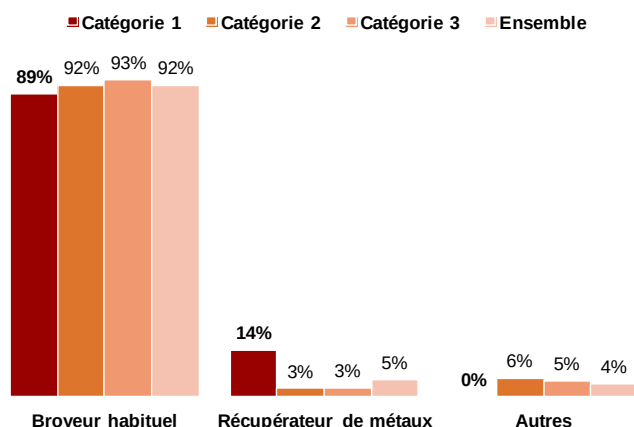


Figure 23. Destinations des carcasses de CMHU provenant des CVHU par catégorie de maturité (en % des CMHU répondants)¹⁴

Comme cela peut être vu dans la Figure 24 ci-dessous, pour les opérateurs qui ne sont pas des centres VHU, la maturité du traitement impacte la solution aval choisie. En particulier, 56 % de ceux qui ne font pas de dépollution (peu nombreux) envoient leurs carcasses vers d' « autres » destinations. Les réponses « Autres » sont souvent des entreprises agréées pour traiter des VHU ou bien des broyeurs. On retrouve aussi plus étrangement des entreprises spécialisées dans la récupération de pneus ou d'huiles usagées.

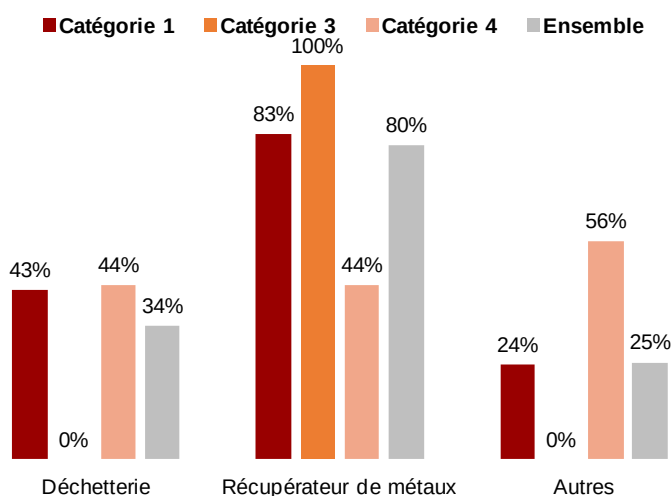


Figure 24. Destinations des carcasses de CMHU provenant des autres entreprises par catégorie de maturité (en % des autres entreprises)¹⁵¹⁶

Dans le cas des autres entreprises, même pour les acteurs de la catégorie 1, la mise en relation avec des broyeurs sera nécessaire car celle-ci n'est pas systématique : 43 % des sites de catégorie 1 déposent au moins certaines des carcasses à la déchetterie, ce qui ne garantit pas la récupération et le recyclage des différents matériaux. L'envoi en déchetterie ne permettrait pas le respect des objectifs européens en termes de taux de recyclage et réutilisation et de taux de recyclage et valorisation, si ces objectifs devaient être retenus pour les CMHU.

¹⁴ Plusieurs réponses étaient possibles, ce qui explique que le total des pourcentages puisse être supérieur à 100 %.

¹⁵ Idem.

¹⁶ La catégorie 2 des opérateurs non CVHU n'est pas représentée sur ce graphique, car elle ne compte que 2 acteurs

4.1.2 Contrôle des pièces

Les centres VHU ont obligation de procéder au contrôle des pièces destinées à la réutilisation. Dans la catégorie 1, **94 % des CVHU procèdent effectivement à des contrôles**. On constate que le contrôle par la mise en route du véhicule n'est pas généralisé tandis que le contrôle visuel est effectué dans 91 % des cas.

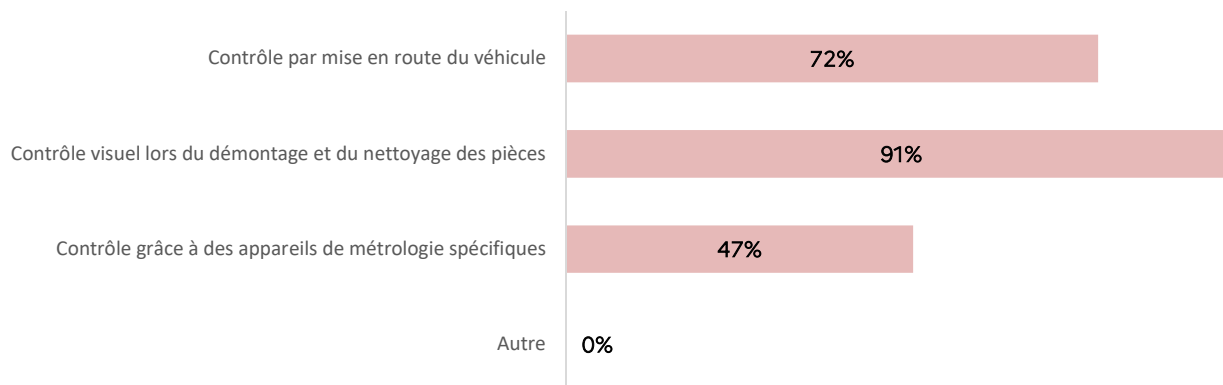


Figure 25. Types de contrôles effectués par les CVHU de la catégorie 1 sur les pièces destinées à la réutilisation

Comme vu précédemment en partie 3.2.2.1, les entreprises hors centres VHU ont toutes déclaré effectuer un contrôle des pièces destinées à la réutilisation.

Si on regarde les résultats de la catégorie d'acteur n°1, le contrôle par mise en route du véhicule est systématique et le contrôle visuel est quasi-généralisé, tandis que seuls 55 % des acteurs effectuent des contrôles plus poussés grâce à des appareils de métrologie spécifiques. La catégorie « Autre » reprend des contrôles qui auraient pu être classés dans les autres catégories.

L'utilisation d'appareil de métrologie est nécessaire pour s'assurer du bon fonctionnement de certaines pièces mécaniques. Il semble donc exister une marge de progression nette sur l'utilisation de ceux-ci afin de garantir des contrôles efficaces et fiables.

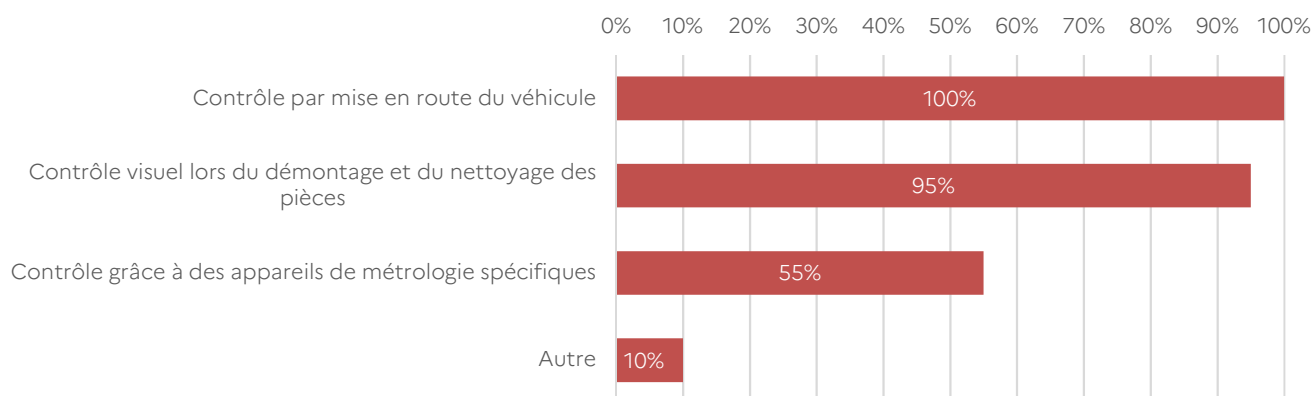


Figure 26. Types de contrôles effectués par les autres entreprises de la catégorie 1 sur les pièces destinées au réemploi

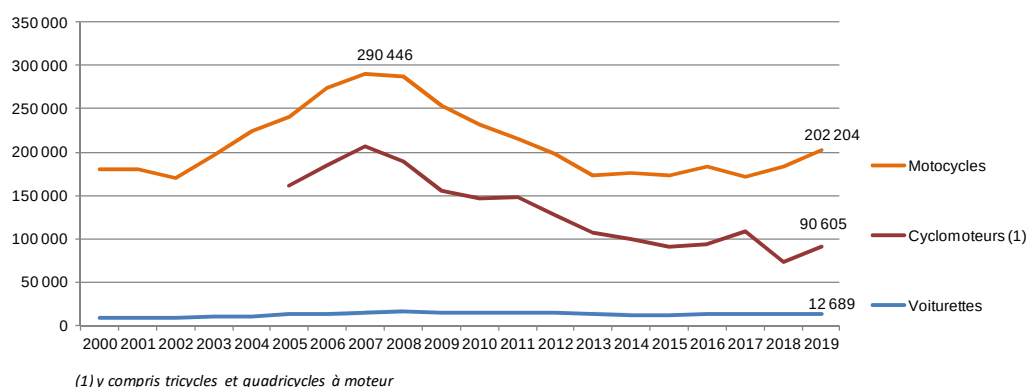
4.2 Capacité de traitement du gisement

Le gisement de véhicules à traiter correspond aux véhicules qui sortent du parc roulant, lui-même alimenté chaque année par les nouvelles immatriculations de véhicules.

Remarque : lorsqu'un marché est qualifié de marché de renouvellement, le gisement à traiter correspond aux ventes. Ces marchés correspondent généralement à des marchés matures, où il y a un fort taux d'équipement dans les ménagers (ex : réfrigérateur). Dans le cas des marchés en expansion, les volumes mis sur le marché dépassent les volumes à traiter.

Concernant les CMHU, on peut supposer que l'on se trouve dans un marché en expansion et que le gisement est inférieur aux immatriculations.

Le nombre de CMHU traités a été évalué entre 47 000 et 115 000 véhicules (paragraphe 3.1.1). La valeur centrale de l'estimation est autour de 70 000 véhicules, composés à 60 % de motos et scooters.



Source : SDES – Données sur les immatriculations des véhicules¹⁷

Figure 27. Nombre d'immatriculations annuelles

Si l'on compare cette donnée avec les immatriculations annuelles, même l'estimation haute de 115 000 unités traitées par an reste très inférieure aux immatriculations, ce qui peut être dû à plusieurs facteurs :

- des marchés en expansion pour ces véhicules (la moto étant par exemple un véhicule supplémentaire du foyer, que certains collectionnent) ;
- une sous-estimation du nombre de sites de traitement ou des quantités traitées par chaque site ;
- potentiellement, un fort marché de l'exportation en l'état.

Seules les estimations de traitement des voiturettes hors d'usage (autour de 10 000) sont proches du nombre de nouvelles immatriculations annuelles.

4.3 Couverture du territoire

Seules des données relatives au parc des deux roues ont été identifiées dans le cadre de cette étude et analysées pour évaluer la couverture du territoire par des acteurs du traitement de ces véhicules. On peut supposer que les autres catégories (quads et voiturettes) ont une répartition géographique plus homogène ou localisée dans d'autres régions.

En 2019, on compte en France environ 2,931 millions de deux roues motorisés (2RM) en circulation¹⁸. Ce chiffre est en diminution depuis 2010 (3,3 millions de véhicules à l'époque). Des données régionalisées datant de 2012¹⁹ permettent d'extrapoler le parc roulant régionalisé en 2019 comme détaillé dans le tableau 10 ci-dessous.

¹⁷ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-les-immatriculations-des-vehicules>

¹⁸ Institut de sondage Kantar TNS. 15/03/2019. « Le parc automobile des ménages français au 1^{er} janvier 2019. Volume 2RM »

¹⁹ Le repère des motards. Mars 2013. « Statistiques du parc 2-roues motorisés en France ». <http://www.lerepairedesmotards.com/dossiers/parc-deux-roues-france.php>

Région	Population en 2020	Part de la population (en %)	Par roulant en 2012	Part du parc roulant (en %)	Parc roulant extrapolé en 2019
Auvergne-Rhône-Alpes	8 032 377	12,0	463 400	13,0	381 000
Bourgogne-Franche-Comté	2 783 039	4,1	163 400	4,6	134 400
Bretagne	3 340 379	5,0	166 300	4,7	136 700
Centre-Val de Loire	2 559 073	3,8	148 100	4,2	121 800
Grand Est	5 511 747	8,2	292 200	8,2	240 300
Hauts-de-France	5 962 662	8,9	257 000	7,2	211 300
Île-de-France	12 278 210	18,3	571 700	16,0	470 100
Normandie	3 303 500	4,9	186 400	5,2	153 300
Nouvelle-Aquitaine	5 999 982	8,9	334 800	9,4	275 300
Occitanie	5 924 858	8,8	328 400	9,2	270 000
Pays de la Loire	3 801 797	5,7	236 200	6,6	194 200
Provence-Alpes-Côte d'Azur	5 055 651	7,5	416 700	11,7	342 600
France	64 897 954	96,8	3 564 600	100,0	2 931 000

Tableau 9. Parc roulant des deux-roues motorisés extrapolé à partir du parc de 2019 et des données régionalisées de 2012

Il est intéressant de comparer le parc roulant de 2RM dans chaque région avec le nombre de sites identifiés. Comme on peut le voir dans la figure suivante, la moyenne française est de 5 400 deux-roues motorisés en circulation par site collectant les CMHU. L'Île-de-France se distingue par un taux nettement plus élevé (7 700 unités par site) tandis que les régions Centre-Val de Loire et Bourgogne-Franche-Comté se distinguent par des taux sensiblement plus faibles (respectivement 3 700 et 4 000 unités par site).

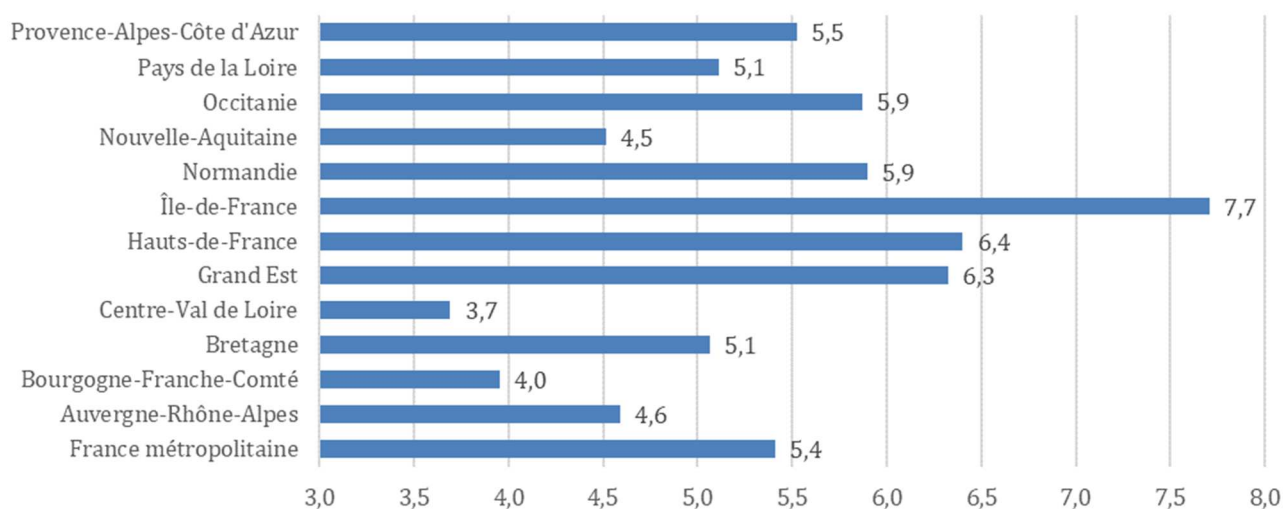


Figure 28. Nombre de deux-roues motorisés en circulation par site collectant les CMHU (en milliers)

Mis en parallèle avec le rayon de prise en charge limité au département dans la moitié des cas, ces taux nous invitent à penser que dans certaines régions et en particulier en Île-de-France, il existe un déficit de sites collectant et traitant les CMHU.

Les capacités de traitement maximales, après des aménagements éventuels, sont estimées dans la carte ci-dessous. Comme vu sur la Figure 129, les régions avec la plus grande capacité de traitement ne sont pas celles qui ont le parc roulant le plus conséquent.

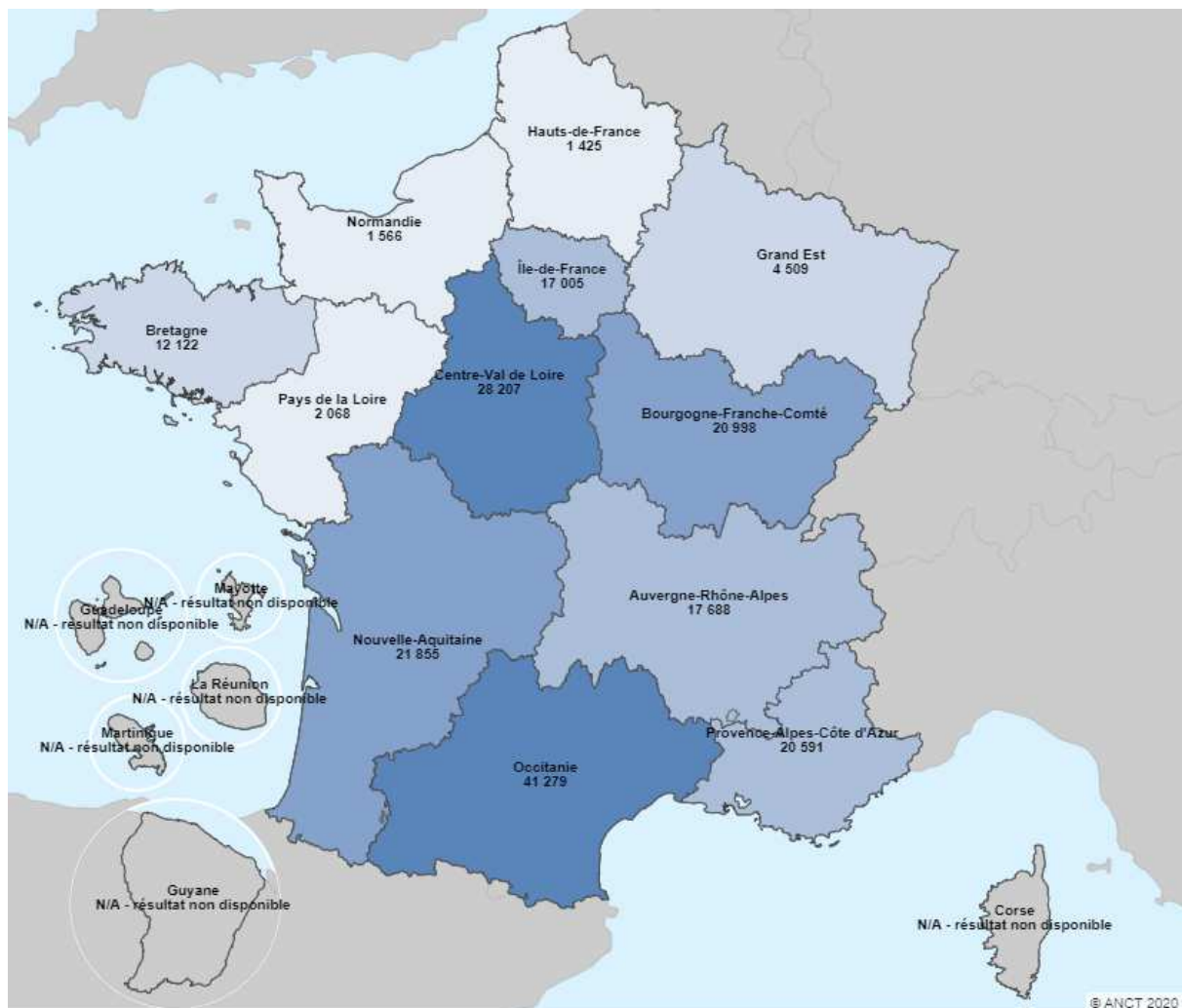


Figure 29. Capacités de traitement maximales estimées, après des aménagements éventuels

4.4 Capacité des acteurs à répondre aux exigences du cahier des charges de l'agrément VHU

L'objectif de cette enquête était d'estimer le nombre de sites répondant déjà aux exigences du cahier des charges de l'agrément VHU. La conformité des sites à ce cahier des charges a été jugée sur quatre exigences liées aux pratiques suivantes :

1. **la dépollution** des véhicules pris en charge ;
2. **l'extraction de pièces** pour le recyclage ou pour la réutilisation ;
3. **le contrôle** des pièces extraites pour la réutilisation ;
4. **l'envoi des carcasses à un broyeur** agréé ou une installation similaire.

Si on cumule les différentes exigences pour restreindre l'ensemble des sites identifiés à ceux qui y répondent, on obtient la répartition suivante :

	CVHU	Autres	Total	% des sites
Ensemble des sites	403	85	488	100 %
Dépollution	403	76	479	98 %
Dépollution + extraction de matières/pièces pour le recyclage et/ou la réutilisation	254	61	315	64 %
Dépollution + extraction de matières/pièces pour le recyclage et/ou la réutilisation et contrôle si vente de pièces	244	61	305	62 %
Dépollution + extraction de matières/pièces pour le recyclage et/ou la réutilisation et contrôle si vente de pièces + vente carcasse à site agréé (broyeur ou récupérateur de métaux	235	53	288	59 %

Tableau 10. Nombre de sites répondant aux exigences cumulées du cahier des charges de l'agrément VHU

Alors que la grande majorité des sites répondent à la première exigence qui est la dépollution, cette proportion chute significativement lorsque l'exigence de démontage est ajoutée. En fin de compte, 59 % des sites de traitement identifiés répondent à toutes les exigences.

Bien que seuls 59 % des sites répondent aux quatre exigences énoncées ci-dessus, ceux-ci représentent 77 % des capacités de traitement des CMHU. Les CVHU de cette catégorie peuvent traiter **139 748 CMHU sur les 182 830 traités par la totalité des CVHU**, les autres entreprises peuvent traiter **9 744 CMHU sur les 10 840 traités par la totalité des autres entreprises**.

Au global, ce sont **149 492 CMHU qui sont estimés traités par ces sites sur les 193 770 estimés traités par la totalité des sites**.

La filière devrait donc pouvoir s'appuyer sur ces acteurs qui ont des pratiques répondant aux exigences pour traiter une grande partie du gisement de CMHU. Les autres acteurs devront en revanche prévoir des ajustements pour continuer leurs activités.

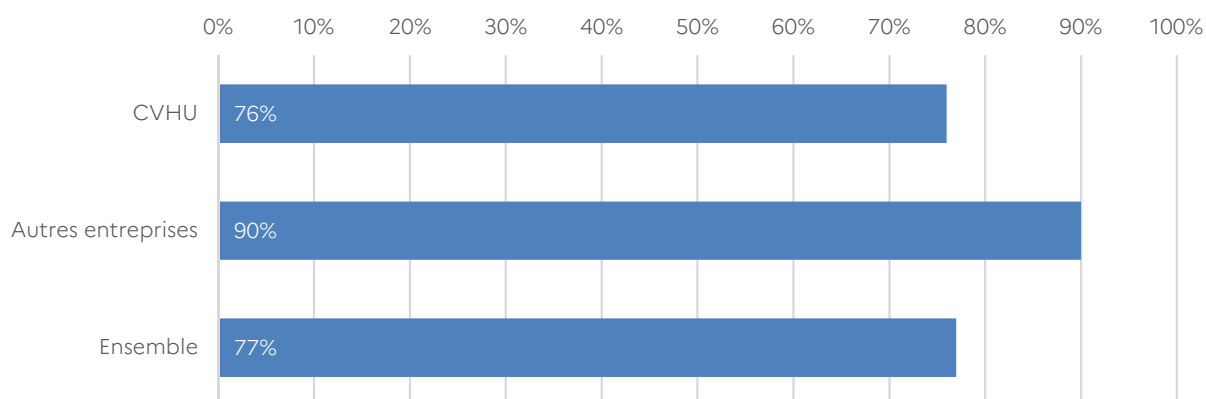


Figure 30. Part des capacités de traitement des sites répondant aux quatre exigences du cahier des charges de l'agrément par rapport aux quantités totales estimées traitées

	Nombre de CMHU traités par des sites répondant aux exigences	Total des CMHU traités	% de traitements réalisés par des sites répondant aux exigences de la filière VHU
Motos	17 914	22 200	81 %
Scooters	15 407	21 140	73 %
Cyclomoteur s	10 101	12 910	78 %
Voiturettes	7 536	10 620	71 %
Quads	2 512	4 880	51 %
Total	53 470	71 750	75 %

Tableau 11. Estimation du nombre de CMHU traités actuellement par an par les sites qui répondent aux exigences du cahier des charges d'agrément

Lorsque l'on regarde par type de CMHU (cf. Tableau 11), on constate que les motos sont un peu plus souvent traitées par des sites répondant aux exigences du cahier des charges d'agrément que les autres CMHU (81 % contre 75 % en moyenne). Ce taux est en revanche sensiblement plus faible pour les quads (51 %). Une réorientation des quads hors d'usage vers des CMHU répondant aux exigences apparaît nécessaire.

5 CONCLUSION

Contrairement à d'autres filières où le périmètre a évolué au fil des ans, l'extension de la filière VHU aux véhicules de la catégorie L a l'**avantage de se baser sur une définition présente dans le code de la route**, que les acteurs de la filière connaissent. En comparaison, cela est plus simple que pour la filière des piles et accumulateurs par exemple où la frontière entre les piles et accumulateurs portables, industriels et automobiles a nécessité des travaux importants²⁰.

D'un point de vue technique, même si des spécificités sont attendues (pièces de réutilisation notamment), l'activité de traitement est similaire et pourra se baser sur un classement ICPE des installations identique à celui nécessaire pour le traitement des VHU. Cela n'a pas été le cas en revanche pour la filière des Déchets de Bateaux de Plaisance ou de Sport (DBPS), pour laquelle une catégorie spécifique a été créée, entraînant des contraintes administratives pour les centres de déconstruction et des retards dans le démarrage de la filière du fait des délais d'obtention des autorisations préfectorales relatives à cette nouveau classement ICPE (6 mois en moyenne)²¹.

Un certain nombre de points forts et points faibles de la filière, présentés dans le Tableau 12, ont pu être identifiés lors de cette étude.

Tableau 12. Points fort et points faibles de la filière

Catégorie	Points forts	Points faibles
Cadrement réglementaire de l'extension	Définition des véhicules de catégorie L dans le code de la route.	
Niveau de maturité	La moitié des acteurs répondent déjà aux besoins.	Certains acteurs ont des pratiques très éloignées (pas de dépollution par exemple). Les appareils de métrologie spécifiques sont loin d'être utilisés par tous les acteurs pour le contrôle des pièces
Capacité de traitement	Les acteurs qui contribuent le plus à la capacité de traitement maximale sont les centres VHU qui traitent des CMHU. Ils sont donc habitués, via la filière VHU, à effectuer certains types de traitement et sont déjà en relation avec des broyeurs agréés.	Une estimation du gisement serait nécessaire pour conforter cette analyse.
Maillage du territoire par des capacités d'accueil et de traitement	Les acteurs qui prennent en charge des CMHU sont répartis sur tout le territoire métropolitain et on ne dénote pas de grave pénurie dans certaines zones.	Les capacités de traitement de certaines régions comme l'Île-de-France ne semblent pas complètement en adéquation avec le parc roulant et aucun acteur n'a été identifié dans certains départements.
Prise en compte des spécificités des véhicules	Pour les motos, qui représentent <i>a priori</i> le gisement le plus important de véhicules de la catégorie L en fin de vie, des assureurs s'organisent pour avoir une meilleure vision de leur fin de vie et des acteurs spécialisés mettent en place des technologies de traitement qui maximisent la valorisation en pièces de réutilisation ou recyclage.	Les différents constats sont à nuancer en fonction du type de véhicules. Le traitement des voitures, scooters et quad semble moins professionnalisé que celui des motos.

²⁰ ADEME (2018), Évaluation de la filière des piles et accumulateurs disponible au lien suivant : <https://www.ademe.fr/evaluation-filiere-piles-accumulateurs>

²¹ ADEME (2021), Rapport annuel de la filière DBPS, disponible dans la [Librairie de l'ADEME](#) en avril 2021

Catégorie	Points forts	Points faibles
Aspects administratifs	Les centres VHU agréés, soit les trois-quarts des acteurs répertoriés, sont habitués aux démarches administratives de la filière.	Les acteurs hors VHU auront probablement des difficultés avec les démarches administratives, qui sont déjà loin d'être maîtrisées par l'ensemble des centres VHU²² Le fort taux de refus à l'enquête téléphonique peut être un signe des difficultés à venir par exemple pour joindre les acteurs afin de les informer de leurs nouvelles obligations.

La filière devrait pouvoir se mettre en place en s'appuyant sur les acteurs les plus avancés, qui répondent bien aux attentes pour l'extension de la filière VHU. En revanche, la situation pour les sites éloignés des meilleures pratiques est difficile à présager. Un accompagnement sur les démarches administratives sera certainement nécessaire pour les structures qui ne sont pas concernées par la filière VHU dans son périmètre actuel.

Des travaux sont à prévoir dans certaines zones spécifiques comme les DROM-COM pour assurer une couverture géographique permettant aux détenteurs de véhicules de catégorie L en fin de vie de disposer d'un lieu de collecte de proximité et pour vérifier la capacité de traitement de certains territoires par rapport au gisement à traiter.

Concernant la valorisation des véhicules, si les mêmes obligations s'appliquent à ces véhicules qu'à ceux des catégories voitures particulières et camionnettes, certains professionnels soulignent des difficultés liées à une balance économique moins intéressante pour certains véhicules (scooters par exemple) que sur les VHU, avec peu de métal à recycler et peu de pièces démontables pour la revente²³.

²² Retour d'expérience de l'ADEME relative aux déclarations sur l'Observatoire VHU.

²³ Retour du comité de suivi de l'étude.

6 ANNEXES

6.1 Questionnaire de l'enquête Web 2020 de recensement envoyée aux centres VHU

La loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire étend à compter de 2022 la filière VHU aux cycles motorisés, motos, scooters, quads et aux voiturettes.

Dans ce cadre l'ADEME a souhaité réaliser un état des lieux du traitement de ces derniers véhicules une fois devenus hors d'usage comprenant dans un premier temps une phase de recensement des entreprises qui exercent cette activité.

Nous vous remercions du temps que vous voudrez bien consacrer à ce court questionnaire qui peut constituer pour vous l'occasion de faire mieux connaître cette éventuelle activité et d'intégrer une liste de diffusion d'informations sur la mise en œuvre de cette extension.

Ce questionnaire comprend deux parties, l'une sur la réception de véhicules et l'autre sur le traitement à proprement parler de ces véhicules.

[Imprimer le questionnaire](#)

Vos coordonnées

Raison sociale :

Numéro SIREN :

Mail contact :

Téléphone contact :

Nom de la personne remplissant le questionnaire

Mail contact (si différent de celui ci-dessus)

Tel contact (si différent de celui ci-dessus)

Réception

Vous arrive-t-il de recevoir les véhicules hors d'usage suivants sur vos installations ?

	Jamais	Rarement	Parfois	Régulièrement	Ne sais pas
Motos	☐	☐	☒	☐	☐
Scooters	☐	☐	☒	☐	☐
Quads	☐	☐	☒	☐	☐
Mobylettes	☐	☐	☒	☐	☐
Voiturette sans permis	☐	☐	☒	☐	☐

Vous avez indiqué recevoir des motos hors d'usage. Combien par an approximativement ?

- ☐ Moins de 10 unités
- ☐ 10 à 50 unités
- ☐ 50 à 100 unités
- ☐ 100 à 500 unités
- ☐ Plus de 500 unités
- ☐ Ne sais pas

Vous avez indiqué recevoir des scooters hors d'usage. Combien par an approximativement ?

- ☐ Moins de 10 unités
- ☐ 10 à 50 unités
- ☐ 50 à 100 unités
- ☐ 100 à 500 unités
- ☐ Plus de 500 unités
- ☐ Ne sais pas

Vous avez indiqué recevoir des quads hors d'usage. Combien par an approximativement ?

- ☐ Moins de 10 unités
- ☐ 10 à 50 unités
- ☐ 50 à 100 unités
- ☐ 100 à 500 unités
- ☐ Plus de 500 unités
- ☐ Ne sais pas

Vous avez indiqué recevoir des mobylettes hors d'usage. Combien par an approximativement ?

- ☐ Moins de 10 unités
- ☐ 10 à 50 unités
- ☐ 50 à 100 unités
- ☐ 100 à 500 unités
- ☐ Plus de 500 unités
- ☐ Ne sais pas

Vous avez indiqué recevoir des voiturettes sans permis hors d'usage. Combien par an approximativement ?

- ☐ Moins de 10 unités
- ☐ 10 à 50 unités
- ☐ 50 à 100 unités
- ☐ 100 à 500 unités
- ☐ Plus de 500 unités
- ☐ Ne sais pas

Traitement

Pour les motos reçues, procédez-vous vous-même à leur traitement (dépollution, démontage de pièces, ...) ou les cédez-vous à d'autres entreprises spécialisées ?

- ☐ Jamais nous-même
 - ☒ Parfois nous-même
 - ☐ Régulièrement nous-même
 - ☐ Toujours nous-même
 - ☐ Ne sais pas
-

Vous avez indiqué traiter vous-même les motos reçues. Combien par an approximativement ?

- ☐ Moins de 10 unités
 - ☐ 10 à 50 unités
 - ☐ 50 à 100 unités
 - ☐ 100 à 500 unités
 - ☐ Plus de 500 unités
 - ☐ Ne sais pas
-

Pour les scooters reçus, procédez-vous vous-même à leur traitement (dépollution, démontage de pièces, ...) ou les cédez-vous à d'autres entreprises spécialisées ?

- ☐ Jamais nous-même
 - ☒ Parfois nous-même
 - ☐ Régulièrement nous-même
 - ☐ Toujours nous-même
 - ☐ Ne sais pas
-

Vous avez indiqué traiter vous-même les scooters reçus. Combien par an approximativement ?

- ☐ Moins de 10 unités
- ☐ 10 à 50 unités
- ☐ 50 à 100 unités
- ☐ 100 à 500 unités
- ☐ Plus de 500 unités
- ☐ Ne sais pas

Pour les quads reçus, procédez-vous vous-même à leur traitement (dépollution, démontage de pièces, ...) ou les cédez-vous à d'autres entreprises spécialisées ?

- ☐ Jamais nous-même
 - ☒ Parfois nous-même
 - ☐ Régulièrement nous-même
 - ☐ Toujours nous-même
 - ☐ Ne sais pas
-

Vous avez indiqué traiter vous-même les quads reçus. Combien par an approximativement ?

- ☐ Moins de 10 unités
 - ☐ 10 à 50 unités
 - ☐ 50 à 100 unités
 - ☐ 100 à 500 unités
 - ☐ Plus de 500 unités
 - ☐ Ne sais pas
-

Pour les mobylettes reçues, procédez-vous vous-même à leur traitement (dépollution, démontage de pièces, ...) ou les cédez-vous à d'autres entreprises spécialisées ?

- ☐ Jamais nous-même
 - ☒ Parfois nous-même
 - ☐ Régulièrement nous-même
 - ☐ Toujours nous-même
 - ☐ Ne sais pas
-

Vous avez indiqué traiter vous-même les mobylettes reçues. Combien par an approximativement ?

- ☐ Moins de 10 unités
 - ☐ 10 à 50 unités
 - ☐ 50 à 100 unités
 - ☐ 100 à 500 unités
 - ☐ Plus de 500 unités
 - ☐ Ne sais pas
-

Pour les voitures sans permis reçues, procédez-vous vous-même à leur traitement (dépollution, démontage de pièces, ...) ou les cédez-vous à d'autres entreprises spécialisées ?

- ☐ Jamais nous-même
 - ☒ Parfois nous-même
 - ☐ Régulièrement nous-même
 - ☐ Toujours nous-même
 - ☐ Ne sais pas
-

Vous avez indiqué traiter vous-même les voitures sans permis reçues. Combien par an approximativement ?

- ☐ Moins de 10 unités
- ☐ 10 à 50 unités
- ☐ 50 à 100 unités
- ☐ 100 à 500 unités
- ☐ Plus de 500 unités
- ☐ Ne sais pas

Commentaires

Avez-vous des commentaires ?

6.2 Principaux résultats de l'enquête Web 2020 auprès des centres VHU

Sur les 791 répondants, 309 (39 %) reçoivent au moins parfois des CMHU. Parmi ces 309 centres VHU, la majorité accueille des motos. Toutefois, pour 60 % d'entre eux, ils en accueillent moins de 10 par an. 80 % des centres VHU qui reçoivent les motos, les traitent eux-mêmes. Il en va de même pour les autres types de CMHU.

	Jamais		Rarement		Parfois		Régulièrement		Ne sais pas		Total	
	Eff.	% Rep.	Eff.	% Rep.	Eff.	% Rep.	Eff.	% Rep.	Eff.	% Rep.	Eff.	% Rep.
Motos	246	31,0 %	365	46,0 %	144	18,1 %	36	4,5 %	3	0,4 %	794	100 %
Scooters	155	19,5 %	377	47,5 %	215	27,1 %	44	5,5 %	2	0,3 %	793	100 %
Quads	506	65,6 %	206	26,7 %	46	6,0 %	11	1,4 %	2	0,3 %	771	100 %
Cyclomoteurs	356	46,1 %	290	37,6 %	106	13,7 %	16	2,1 %	4	0,5 %	772	100 %
Voiturettes sans permis	236	30,2 %	357	45,7 %	148	19,0 %	38	4,9 %	2	0,3 %	781	100 %

Tableau 13. Vous arrive-t-il de recevoir les véhicules hors d'usage suivants sur vos installations ? (réponses non pondérées)

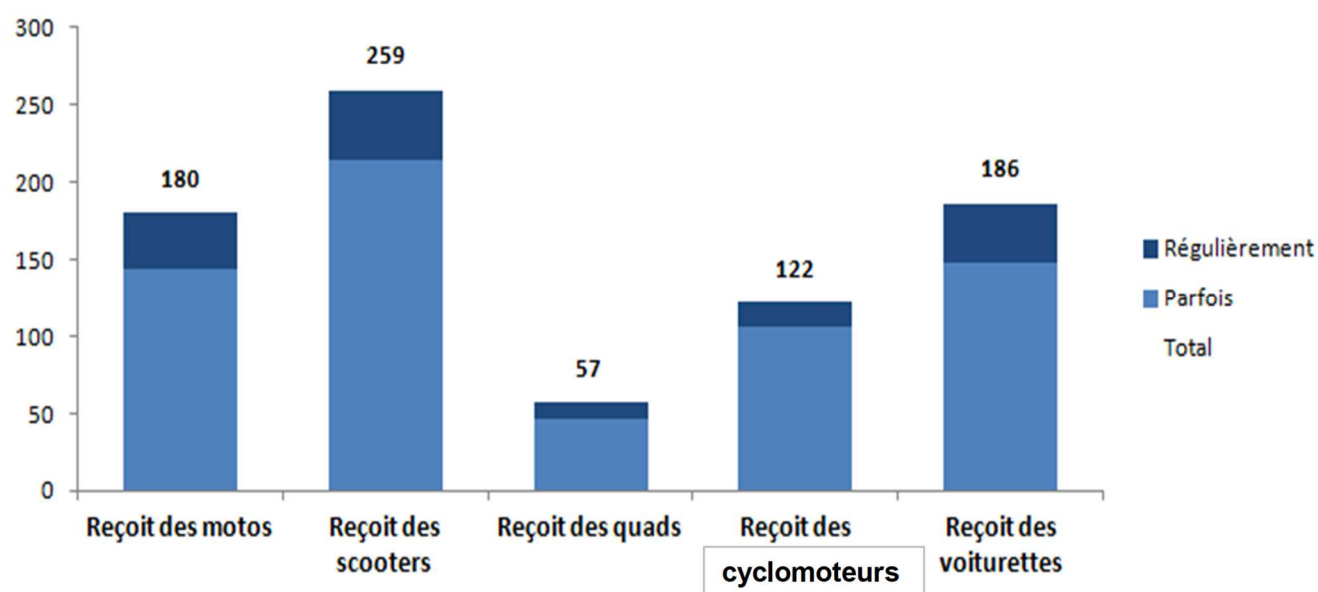


Figure 31. Nombre de centres enquêtés qui déclarent recevoir des CMHU (non pondéré)

Nombre de CMHU reçus	Moto		Scooters		Quads		Mobylettes	
	Eff	%	Eff	%	Effectifs	%	Eff.s	%
Moins de 10 unités	105	59,7 %	141	55,5 %	43	79,6 %	85	71,4 %
10 à 50 unités	46	26,1 %	82	32,3 %	9	16,7 %	25	21,0 %
50 à 100 unités	16	9,1 %	19	7,5 %	2	3,7 %	7	5,9 %
100 à 500 unités	7	4,0 %	9	3,5 %	0	0,0 %	2	1,7 %
Plus de 500 unités	1	0,6 %	2	0,8 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Ne sais pas	1	0,6 %	1	0,4 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Total	176	100 %	254	100 %	54	100%	119	100%

Voiturettes		
	Effectifs	% Rep.
Moins de 10 unités	119	64,7 %
10 à 50 unités	51	27,7 %
50 à 100 unités	11	6,0 %
100 à 500 unités	2	1,1 %
Plus de 500 unités	0	0,0 %
Ne sais pas	1	0,5 %
Total	184	100%

Tableau 14. Vous avez indiqué recevoir des CMHU hors d'usage. Combien approximativement par an ?

	Motos		Scooters		Quads	
	Eff	%	Eff	%	Eff	%
Jamais nous-même	14	8,0 %	22	8,7 %	7	13,0 %
Parfois nous-même	23	13,1 %	32	12,7 %	9	16,7 %
Régulièrement nous-même	20	11,4 %	30	11,9 %	8	14,8 %
Toujours nous-même	116	66,3 %	164	65,1 %	30	55,6 %
Ne sais pas	2	1,1 %				
Total	175	100 %				

	cyclomoteurs		Voiturettes	
	Eff	%	Eff	%
Jamais nous-même	11	9,4 %	10	5,5 %
Parfois nous-même	12	10,3 %	31	17,0 %
Régulièrement nous-même	23	19,7 %	21	11,5 %
Toujours nous-même	71	60,7 %	119	65,4 %
Ne sais pas	0	0,0 %	1	0,5 %
Total	117	100 %	182	100 %

Tableau 15. Pour les CMHU reçus, procédez-vous vous-même à leur traitement (dépollution, démontage de pièces, ...) ou les cédez-vous à d'autres entreprises spécialisées ? (non pondéré)

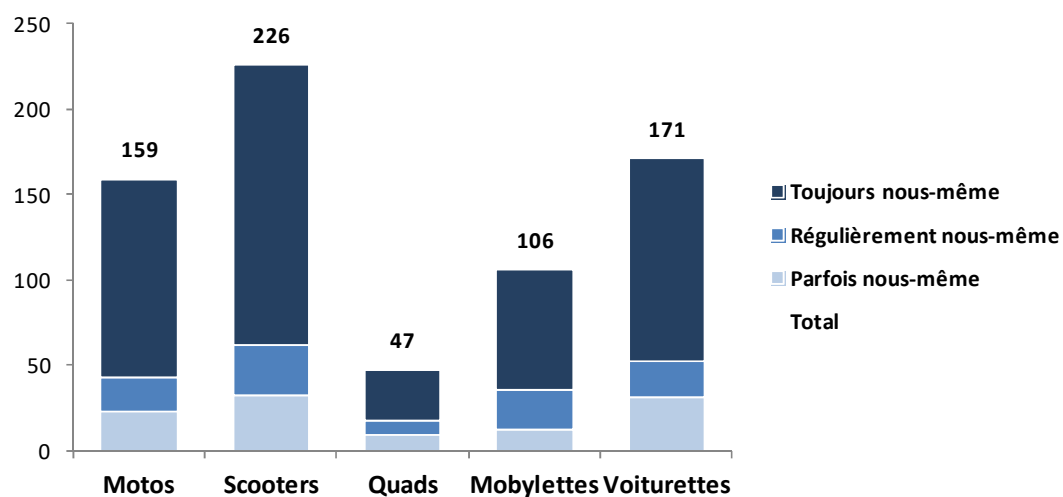


Figure 32. Nombre de centres VHU enquêtés qui déclarent traiter eux-mêmes les CMHU (non pondéré)

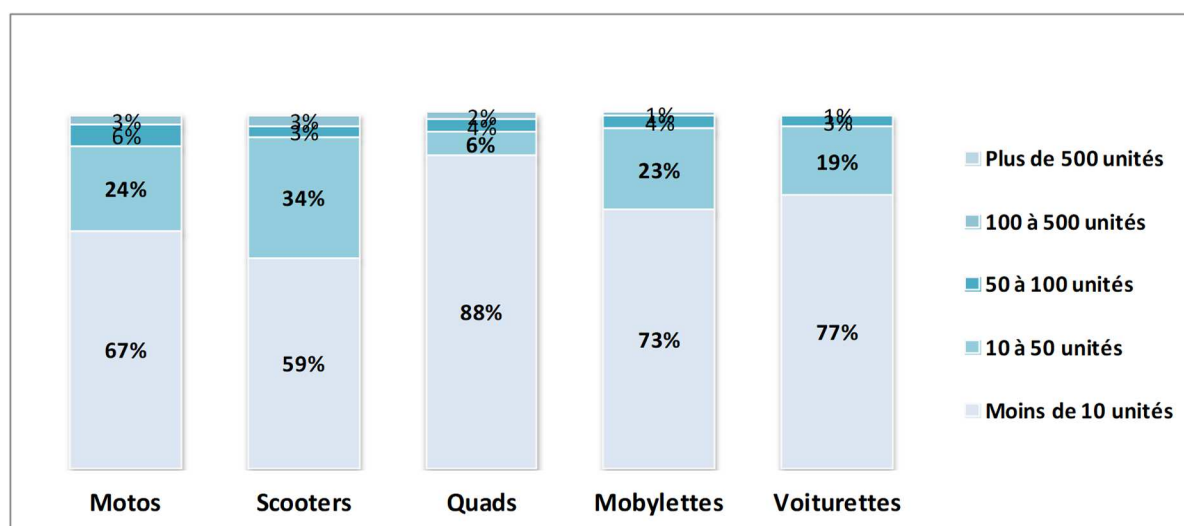


Figure 33. Nombre de CMHU traités, pour ceux qui les traitent eux-mêmes (% pondérés)

6.3 Questionnaire de l'enquête téléphonique de qualification pour les centres VHU

S0. Bonjour, je voudrais parler à <Nom contact> de la part de l'ADEME.

Bonjour, je vous contacte de la part de l'ADEME à propos de l'activité de l'entreprise <Nom Centre> en matière de traitement de motos, scooters, quads, cyclomoteurs ou voitures.

Pour ceux qui ont répondu recevoir des motos, scooters, quads, mobylettes ou voitures hors d'usage lors de l'enquête 2018 (<Type de contact>= Centre VHU 2018)

A partir de 2022, la filière VHU (véhicules hors d'usage) sera étendue aux **cycles motorisés, motos, scooters, quads et aux voitures**²⁴. Dans cette perspective, l'ADEME contacte les professionnels de la déconstruction automobile concernés pour faire un état des lieux des sites de traitement de ces véhicules et les accompagner pour s'adapter à ce futur cadre.

Q1. En 2018, votre entreprise avait déclaré à l'ADEME qu'elle recevait des motos, scooters, quads, cyclomoteurs ou voitures. Est-ce que votre entreprise continue à recevoir certaines de ces catégories de véhicules ?

1. Oui
2. Non
3. Ne sait pas

SI NON, FIN INTER

Pour ceux qui ont été repérés par Internet (<Type de contact>= Centre VHU Web).

A partir de 2022, la filière VHU (véhicules hors d'usage) sera étendue aux **cycles motorisés, motos, scooters, quads et aux voitures**²⁵. Dans cette perspective, l'ADEME contacte les professionnels de la déconstruction automobile concernés pour faire un état des lieux des sites de traitement de ces véhicules et les accompagner pour s'adapter à ce futur cadre.

Q1b - Votre société a été identifiée par Internet comme exerçant une activité de réception voire de traitement (dépollution, démontage des pièces,) de motos ou scooters, cyclomoteurs, quad ou voitures hors d'usage. Confirmez-vous cette activité ?

4. Oui
5. Non
6. Ne sait pas

SI NON, FIN INTER

Pour ceux qui ont répondu recevoir des motos, scooters, quads, mobylettes ou voitures lors de l'enquête 2020. (<Type de contact>= Centre VHU 2020).

L'ADEME a contacté récemment votre entreprise concernant votre activité de réception et traitement de motos, scooters, cyclomoteurs, quads ou voitures. Elle souhaiterait en savoir davantage sur cette activité qui pourrait se développer dans votre centre suite à l'extension de la réglementation VHU à ces véhicules en 2022.

Pour tous

S0- Pouvez-vous me préciser votre fonction dans l'entreprise ?

²⁴ Cela exclut les vélos électriques .

²⁵ Cela exclut les vélos électriques .

Q2. Quelle est l'origine des motos, scooters, quads, mobylettes ou voiturettes que vous recevez ? Est-ce qu'ils viennent des... ?

	Oui	Non
a. Particuliers		
b. garages, concessionnaires		
c. assureurs		
d. domaines		
e. Fourrières		
Autres, précisez		

Pour ceux qui reçoivent des véhicules de particuliers

Q3. Quelle est approximativement la part de ces véhicules qui viennent de particuliers ? |____| %

Pour ceux qui reçoivent des véhicules de garages

Q4. Quelle est approximativement la part de ces véhicules qui viennent de garages / concessionnaires ? |____| %

Pour ceux qui reçoivent des véhicules d'assureurs

Q5. Quelle est approximativement la part de ces véhicules qui viennent d'assureurs ? |____| %

Pour ceux qui reçoivent des véhicules des domaines

Q6. Quelle est approximativement la part de ces véhicules qui viennent des domaines ? |____| %

Pour ceux qui reçoivent des véhicules de la fourrière

Q7. Quelle est approximativement la part de ces véhicules qui viennent d'une fourrière ? |____| %

Q8. D'où viennent ces véhicules, de quelle zone géographique ?

1. très localisée autour de votre ville
2. de tout le département
3. de la région
4. au-delà de la région, de toute la France
5. de la France et de l'étranger

Q9. Pour ces véhicules, est-ce que vous les destinez tous directement à la vente en l'état ou est-ce que vous en traitez (dépollution, démontage...) certains comme des véhicules hors d'usage ?

1. vente en l'état à 100 %
2. Traitement comme les VHU, pour une partie ou la totalité

Q10. Pour ceux que vous vendez en l'état, est-ce que vous les vendez ?

1. à l'export
2. en France
3. les deux
4. Je n'en vends pas en l'état

Si Q10=1, 3

Q11. Vers quels pays exportez-vous les véhicules vendus en l'état ? (mettre une liste mais ne pas proposer

|_____|

Si Q10=1, 2, 3

Q12. Pour ceux que vous vendez en l'état, quel est approximativement le pourcentage de ces véhicules vendus à ?

un centre spécialisé pour leur traitement |____| %
un autre centre VHU agréé |____| %

un négociant |_____|%

un professionnel de la réparation |_____|%

Autre, précisez |_____|%

Si Q9 =1, Fin Inter

Q13. Quel est le pourcentage approximatif de motos, scooters, quads, cyclomoteurs ou voiturettes que vous traitez vous-même, par rapport à ceux que vous recevez ?

|_____| %

Q14. Pour chaque catégorie de véhicule, combien en traitez-vous vous-même chaque année, avec dépollution et démontage des pièces ?

	Motos	Scooters	Cyclomoteurs	Voiturettes	Quads
• Aucun					
• Moins de 50					
• 50 à 100					
• 100 à 300					
• Plus de 300					

Q15. La dépollution ou le démontage de ces véhicules présente-t-il des difficultés techniques particulières ?

1. Oui
2. Non

si oui à Q15

Q16. lesquelles ?

Q17. Une partie de vos installations est-elle réservée au traitement (dépollution – démontage) motos, scooters, quads, mobylettes ou voiturettes hors d'usage ?

1. Oui
2. Non

Q18. Avez-vous des équipements spécifiques pour le démontage de ces véhicules ?

1. Oui
2. Non

Si oui à Q18

Q19. Lesquels ?

Q20. Avec l'extension de la réglementation VHU à ces véhicules en 2022, envisagez-vous des aménagements de vos installations pour les réceptionner et traiter ?

1. Oui
2. Non
3. Ne sait pas

Q21. À combien évaluez-vous votre capacité annuelle de traitement de motos, scooters, quads, mobylettes ou voiturettes, éventuellement après ces aménagements ?

|_____|

Si ne sait pas

1. Moins de 50 véhicules,
2. De 50 à 100 véhicules hors d'usage,
3. 100 à 300 véhicules hors d'usage,

4. Plus de 300 véhicules hors d'usage
5. Ne sait pas

Q22. Utilisez-vous du personnel dédié pour le traitement de ces véhicules hors d'usage ?

1. Oui
2. Non

Traitement : dépollution, démontage, , vente des pièces d'occasion, vente des carcasses

Si oui à Q22

Q23. Cela représente combien de personnes ?

|_____|

Q24. Quels sont les métiers concernés ? (plusieurs réponses possibles)

1. démonteur,
2. vendeur,
3. Autre → précisez

Q25. Comptez-vous embaucher pour cette activité ?

1. Oui
2. Non

•

Q26. Procédez-vous, sur ces véhicules usagés, au démontage de pièces en vue de la réutilisation en pièces d'occasion ?

1. Oui
2. Non

Si Q26=oui

Q27. Faites-vous des contrôles pour vous assurer de la qualité et la sécurité des pièces extraites et vendues ?

1. Oui
2. Non

Si Q27=oui

Q28. Quels contrôles faites-vous ?

1. Contrôle par mise en route du véhicule
2. Contrôle visuel lors du démontage et du nettoyage des pièces
3. Contrôle grâce à des appareils de métrologie spécifiques
4. Autre, précisez _____

Si Q27=oui

Q29. Quelles pièces sont concernées par ces contrôles ?

1. Fourche
2. Cadre
3. Pièces mécaniques
4. Disque de frein
5. Jantes
6. Autre, précisez _____

Si Q26=oui

Q30. Comment vendez-vous les pièces d'occasion ?

1. Sur un site internet en e-commerce
2. sur place au comptoir
3. autre, précisez _____

Si Q26=oûi

Q31. Comment faites-vous connaître votre activité de vente des pièces de réutilisation pour ces véhicules ?

1. Annuaires (Pages jaunes, fédérations, associations de motards)
2. Annonces sur sites Internet
3. Salons
4. Autres : _____
5. Aucune action

Si Q26=oûi

Q32. A qui vendez-vous ces pièces d'occasion ? (plusieurs réponses possibles)

1. particuliers
2. professionnels
3. autres clients

Si Plusieurs réponses à Q32

Q33. Quelle est approximativement la part des différents clients en % ?

- particuliers |____|%
- professionnels |____|%
- autres clients |____|%

Q34. Procédez-vous au retrait de matières sur ces motos et autres cycles motorisés hors d'usage en vue du recyclage, comme par exemple certaines matières plastiques ?

1. Oui
2. Non

Q35. A qui cédez-vous les carcasses de ces véhicules une fois dépollués et démontés ? (plusieurs réponses possibles)

1. votre broyeur habituel
2. entreprise de récupération de métaux
3. autre, à préciser

Q36. Utilisez-vous votre habilitation pour faire désimmatriculer ces véhicules hors d'usage destinés à la destruction ?

1. Oui
2. Non

Q37. – Êtes-vous confronté à la gestion croissante des véhicules électriques (pour ces véhicules) ?

1. Oui
2. Non

Si Q37= oui

Q38. Si oui à 34, rencontrez-vous des difficultés pour traiter ces véhicules ?

1. Oui,
2. Non

Si Q38= oui

Q39. Quelles difficultés rencontrez-vous ?

Q40. Envisagez-vous des aménagements spécifiques de votre activité pour gérer les véhicules électriques ?

1. Oui,
2. Non

Si Q40 = oui

Q41. Quels aménagements ?

Q42. Pour la gestion des batteries au lithium des véhicules électriques, disposez-vous :

	Oui	Non
a. d'un espace de stockage dédié		
b. de personnel qualifié et disposant d'habilitation à intervenir sur des véhicules électriques		
c. de moyens logistiques spécifiques		
d. Contrat avec une entreprise spécialisée dans le traitement des batteries		

6.4 Questionnaire de l'enquête de qualification envoyée aux autres entreprises

La loi du 10 février 2020 (anti-gaspillage / économie circulaire) prévoit qu'à compter de 2022, la filière VHU (véhicules hors d'usage) soit étendue **aux cycles motorisés, motos, scooters, quads et aux voitures**²⁶. L'ADEME est l'organisme chargé d'accompagner les pouvoirs publics pour préparer cette évolution. Dans cette perspective, l'ADEME contacte les professionnels concernés pour mieux les connaître, les informer et les accompagner pour s'adapter à ce futur cadre.

S1. Quelle est votre fonction au sein de l'entreprise xxx ?

Q1. Votre société a été identifiée comme exerçant une activité de réception voire de traitement (dépollution, démontage des pièces,) de motos ou scooters, cyclomoteurs, quad ou voitures hors d'usage. Confirmez-vous cette activité ?

1. Oui, réception de véhicules seulement
2. Oui, réception et traitement
3. Non → Fin Inter

Si 1 ou 2 à Q1

Q2. Quelle est l'origine des motos ou scooters, cyclomoteurs, quad ou voitures hors d'usage que vous recevez? Est-ce qu'ils viennent des..... ?

	Oui	Non
1.Particuliers		
2.garages, concessionnaires		
3.assureurs		
4.Fourrières		
5.Autres, précisez		

Q3. Quelle est approximativement la part de ces véhicules qui vient de ?

		Si ne sait pas le %			
	%	Moins de 20%	De 20% à moins de 50%	De 50% à moins de 75%	Plus de 75%
Si Q2.1=Oui					
1.Particuliers					
Si Q2.2=Oui					
2.garages, concessionnaires					
Si Q2.3=Oui					
3.assureurs					
Si Q2.4=Oui					
4.Fourrières					
Si Q2.5=Oui					
5.Autres					

Q4. D'où viennent ces véhicules hors d'usage, de quelle zone géographique ?

1. très localisée autour de votre ville
2. de tout le département
3. de la région
4. au-delà de la région, de toute la France
5. de la France et de l'étranger

²⁶ Pour mémoire, cela exclut les vélos électriques.

Q5. Quand vous recevez des motos, scooters, cyclomoteurs, quad ou voiturettes hors d'usage, est-ce que vous les vendez en l'état ou est-ce que vous en traitez certains (dépollution, *démontage*, *vente des pièces d'occasion*, *vente des carcasses*) ?

1. vente en l'état à 100 %
2. Traitement des véhicules sur place à 100%
3. Certains vendus en l'état, d'autre traités sur place

Si Q5=3

Q6. Approximativement, quelle est la proportion de ces véhicules que vous vendez en l'état ?

|_____|%

Si Q5=1,3

Q7. A qui cédez-vous les véhicules vendus en l'état ? (plusieurs réponses possibles)

1. professionnel(s) de la réparation, garage
2. Centre de traitement spécialisé
3. Export
4. Autre → préciser _____
5. NSP.

Si Q7=3

Q8. Vers quels pays exportez-vous les véhicules vendus en l'état ? (mettre une liste mais ne rien proposer

|_____|

Si 1 à Q5 → Fin d'inter

Q9. Procédez-vous à la dépollution des motos, scooters, cyclomoteurs, quads ou voiturettes hors d'usage?

1. Oui
2. non

Q10. Le traitement de ces véhicules hors d'usage est-il votre activité principale ?

1. Oui
2. Non

Si non à Q10

Q11. Quelles sont vos autres activités ?

1. vente de véhicules neufs,
2. vente de véhicules d'occasion,
3. réparation, dépannage,
4. négoce de véhicules en l'état,
5. autre à préciser : _____

Q12. Depuis combien de temps exercez-vous l'activité de traitement de ces véhicules usagés ?

1. Moins de 2 ans
2. De 2 à 5 ans
3. Plus de 5 ans
4. Ne sait pas

Si non à Q10

Q13. S'il ne s'agit pas de votre activité principale, qu'est-ce qui vous a amené à la développer ?

1. pour améliorer la rentabilité de l'entreprise
2. par besoin de diversification
3. pour répondre à une demande de pièces d'occasion,
4. autre, précisez : _____
5. Ne sait pas

Q14. Pour chacune des catégories de véhicules suivantes, combien en traitez-vous sur votre site chaque année, approximativement?

	Motos	Scooters	cyclomoteurs	Voiturettes	Quads
• Aucun					
• Moins de 50					
• 50 à 100					
• 100 à 300					
• Plus de 300					

Q15. Globalement, pour l'ensemble des véhicules ci-dessus, à combien évaluez-vous votre capacité annuelle de traitement de ces véhicules hors d'usage ?

1. Moins de 50
2. 50 à 100
3. 100 à 300
4. Plus de 300
5. Ne sait pas

Q16. Utilisez-vous du personnel dédié pour le traitement de ces véhicules ?

1. Oui
2. Non

Traitement : dépollution, démontage vente des pièces d'occasion, vente des carcasses

Si Q16=oui

Q17. Cela représente combien de personnes ?

|____|

Si Q16=oui

Q18. Quels sont les métiers concernés ? (plusieurs réponses possibles)

1. démonteur,
2. vendeur,
3. Autre → précisez

Q19. Procédez-vous, sur ces véhicules usagés, au démontage de pièces en vue de la réutilisation en pièces d'occasion ?

1. Oui
2. Non

Si Q17=oui

Q20. Faites-vous des contrôles pour vous assurer de la qualité et la sécurité des pièces extraites et vendues ?

1. Oui
2. Non
3. Ne sait pas

Si Q18=oui

Q21. Quels contrôles faites-vous ?

1. Contrôle par mise en route du véhicule
2. Contrôle visuel lors du démontage et du nettoyage des pièces
3. Contrôle grâce à des appareils de métrologie spécifiques
4. Autre, précisez _____

Si Q18=oui

Q22. Quelles pièces sont concernées par ces contrôles ?

1. Fourche
2. Cadre
3. Pièces mécaniques
4. Disques de freins
5. Jantes
6. Autre, précisez _____

Si Q21=3

Q23. Aviez-vous déjà ces appareils de métrologie dans le cadre de vos autres activités notamment de réparation ?

1. Oui
2. Non
3. Ne sait pas

Si Q19=oui

Q24. Comment vendez-vous les pièces d'occasion ?

1. Par internet, en e-commerce
2. Sur place au guichet (comptoir)
3. autre, précisez _____

Si Q19=oui

Q25. Comment faites-vous connaître votre activité de vente des pièces de réutilisation pour ces véhicules ?

1. Annuaire (Pages jaunes, fédérations, associations de motards)
2. Annonces sur sites Internet
3. Salons
4. Autres : _____
5. Aucune action

Si Q19=oui

Q26. A qui vendez-vous ces pièces d'occasion ? (plusieurs réponses possibles)

1. particuliers
2. professionnels
3. autres clients

Si Plusieurs réponses à Q26

Q27. Quelle est approximativement la part des différents clients en %?

- particuliers |____|
- professionnels |____|
- autres clients |____|

Q28. Procédez-vous au retrait de matières sur ces véhicules hors d'usage en vue du recyclage, comme par exemple certaines matières plastiques ?

1. Oui
2. Non

Q29. A qui cédez-vous les carcasses de ces véhicules une fois dépollués et démontés ? (plusieurs réponses possibles)

1. déchèterie
2. une entreprise de récupération de métaux
3. autre, à préciser

Q30. – Etes-vous confronté à la gestion croissante des véhicules électriques (pour ces véhicules) ?

1. Oui
2. Non

Si Q37 = oui

Q31. Rencontrez-vous des difficultés pour traiter ces véhicules ?

1. Oui,
2. Non

Si Q38 = oui

Q32. Quelles difficultés rencontrez-vous ?

Q33. Envisagez-vous des aménagements spécifiques de votre activité pour gérer les véhicules électriques ?

1. Oui,
2. Non

Si Q40 = oui

Q34. Quels aménagements?

Q35. Pour la gestion des batteries au lithium des véhicules électriques, disposez-vous :

	Oui	Non
a. d'un espace de stockage dédié		
b. de personnel qualifié et disposant d'habilitation à intervenir sur des véhicules électriques		
c. de moyens logistiques spécifiques		
d. d'un contrat avec une entreprise spécialisée dans le traitement des batteries		

Q36. Quelle est approximativement la surface de votre local réservée à l'activité de traitement des véhicules ?

| _____ | m²

Si ne sait pas :

1. Moins de 50 m²
2. De 50 à moins de 100 m²
3. De 100 m² à 500 m²
4. Plus de 500 m²

Q37. Etiez –vous au courant de l'extension en 2022 de la réglementation sur la gestion des voitures hors d'usage aux motos, scooters, cyclomoteurs, quad ou voiturettes?

1. Oui
2. Non

Q38. Disposez-vous d'une habilitation pour accéder au système d'immatriculation des véhicules (SIV) ?

1. Oui
2. Non

si Q34=oui

Q39. Utilisez-vous votre habilitation pour faire désimmatriculer ces véhicules hors d'usage destinés à la destruction ?

1. Oui
2. Non

Si Q35=oui

Q40. Quelles difficultés éventuelles rencontrez-vous pour le faire ?

Q41. Disposez –vous de certifications

1. Oui
2. Non

Si oui à Q37

Q42. Lesquelles ?

	Oui	Non
Qualicert (certification de service)		
ISO 9001		
ISO 14001		
OHSAS		
ISO18001		
ISO45001		

6.5 Variables de calage pour la pondération

Taille des CVHU, en VHU reçus	Répondants	Non concerné (Q1)	% répondants	Base	% base
Moins de 100	20	0	12%	47	10%
Entre 100 et 500	46	4	29%	144	30%
Entre 500 et 1000	35	1	21%	120	25%
Entre 1000 et 2000	40	6	27%	104	22%
Plus de 2000	20	1	12%	59	12%
Total	161	12	100%	474	100%

Région des centres VHU	Répondants	Non concerné (Q1)	% répondants	Base	% base
Auvergne-Rhône-Alpes	21	1	13%	60	13%
Bourgogne-Franche-Comté	15	0	9%	32	7%
Bretagne	10	1	6%	25	5%
Centre-Val de Loire	13	1	8%	29	6%
Corse	1	0	1%	2	0%
Dom-Tom	2	0	1%	10	2%
Grand Est	10	1	6%	39	8%
Hauts-de-France	8	1	5%	33	7%
Ile-de-France	16	1	10%	40	8%
Normandie	8	1	5%	23	5%
Nouvelle-Aquitaine	23	2	14%	59	12%
Occitanie	14	2	9%	46	10%
Pays de la Loire	10	1	6%	35	7%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	10	0	6%	41	9%
Total	161	12	100%	474	100%

Nombre de salariés des autres entreprises	Répondants	Non concerné (Q1)	% répondants	Base	% base
Moins de 3 salariés	43	17	71%	114	66%
Entre 3 et 10 salariés	15	5	24%	40	23%
Plus de 10 salariés	4	0	5%	18	10%
Total	62	22	100%	172	100%

Source	Répondants	Non concerné (Q1)	% répondants	Base	% base
Web	17	4	25%	53	31%
Pages jaunes	41	16	68%	101	59%
SRA et le repaire des motards	4	2	7%	18	10%
Total	62	22	100%	172	100%

Code NAF des autres entreprises	Répondants	Non concerné (Q1)	% répondants	Base	% base
4511Z – commerce de voitures et de véhicules automobiles légers	7	2	11%	20	12%
4532Z – commerce de détail d'équipement automobile	6	2	10%	15	9%
4540Z – commerce et réparation de motocycles	34	13	56%	103	60%
Autres	15	5	24%	34	20%
Total	62	22	100%	172	100%

6.6 Données complémentaires : répartition départementale des acteurs collectant les CMHU

Le tableau ci-dessous présente une répartition départementale des acteurs identifiés comme collectant des CMHU.

- La première colonne présente le nombre de sites qui ont répondu recevoir des CMHU lors de l'enquête téléphonique. C'est un nombre minimal de sites collecteurs.
- Dans la deuxième colonne, on ajoute les centres VHU qui avaient répondu collecter des CMHU lors d'une des enquêtes Web précédentes (2018 et 2020) ou ceux qui avaient été répertoriés dans la recherche internet. Entre 2 % et 4 % de ces derniers sites n'exercent pas réellement l'activité, ce qui est très faible et justifie la présentation de cette répartition départementale comme vraisemblable. Les autres opérateurs recensés dans la première phase et non répondants à l'enquête téléphonique ne sont pas ajoutés, car le taux de non exercice de l'activité lors de l'enquête téléphonique a été important.

Tableau 16. Desserte départementale par des sites qui accueillent les CM/CMHU

	Département	Nombre minimum de sites collectant les CMHU	Nombre vraisemblable de sites collectant les CMHU
1	AIN	3	8
2	AISNE	0	5
3	ALLIER	1	2
4	ALPES DE HAUTE PROVENCE	0	0
5	HAUTES ALPES	0	1
6	ALPES MARITIMES	2	9
7	ARDECHE	1	1
8	ARDENNES	1	2
9	ARIEGE	0	0
10	AUBE	1	4
11	AUDE	0	1
12	AVEYRON	1	3
13	BOUCHES DU RHONE	5	17
14	CALVADOS	3	7
15	CANTAL	0	4
16	CHARENTE	2	4
17	CHARENTE MARITIME	4	6
18	CHER	2	3
19	CORREZE	1	2
20	CORSE	1	1
21	COTE D'OR	2	3
22	COTES D'ARMOR	1	3
23	CREUSE	1	1
24	DORDOGNE	1	5
25	DOUBS	3	7
26	DROME	3	6
27	EURE	0	2
28	EURE ET LOIR	3	7
29	FINISTERE	1	9
30	CORSE	1	1
30	GARD	2	6
31	HAUTE GARONNE	5	12
32	GERS	0	3
33	GIRONDE	4	13
34	HERAULT	3	8
35	ILLE ET VILAINE	2	7
36	INDRE	1	3
37	INDRE ET LOIRE	3	6
38	ISERE	5	14
39	JURA	2	2
40	LANDES	3	6
41	LOIR ET CHER	2	4
42	LOIRE	4	6
43	HAUTE LOIRE	3	5
44	LOIRE ATLANTIQUE	4	11
45	LOIRET	2	7

	Département	Nombre minimum de sites collectant les CMHU	Nombre vraisemblable de sites collectant les CMHU
46	LOT	0	1
47	LOT ET GARONNE	0	1
48	LOZERE	0	1
49	MAINE ET LOIRE	4	12
50	MANCHE	3	6
51	MARNE	0	4
52	HAUTE MARNE	1	3
53	MAYENNE	1	3
54	MEURTHE ET MOSELLE	0	4
55	MEUSE	0	1
56	MORBIHAN	7	8
57	MOSELLE	3	6
58	NIEVRE	0	3
59	NORD	4	14
60	OISE	0	3
61	ORNE	1	2
62	PAS DE CALAIS	3	2
63	PUY DE DOME	2	3
64	PYRENEES ATLANTIQUES	4	11
65	HAUTES PYRENEES	1	2
66	PYRENEES ORIENTALES	0	4
67	BAS RHIN	2	6
68	HAUT RHIN	2	7
69	RHONE	5	9
70	HAUTE SAONE	4	7
71	SAONE ET LOIRE	2	6
72	SARTHE	1	4
73	SAVOIE	0	3
74	HAUTE SAVOIE	2	8
75	PARIS	1	1
76	SEINE MARITIME	2	9
77	SEINE ET MARNE	6	12
78	YVELINES	6	9
79	DEUX SEVRES	1	6
80	SOMME	1	4
81	TARN	2	6
82	TARN ET GARONNE	0	1
83	VAR	6	11
84	VAUCLUSE	4	10
85	VENDEE	1	7
86	Vienne	1	3
87	HAUTE VIENNE	2	5
88	VOSGES	0	3
89	YONNE	2	4
90	TERRITOIRE DE BELFORT	1	1
91	ESSONNE	3	8
92	HAUTS DE SEINE	2	3
93	SEINE SAINT DENIS	1	4
94	VAL DE MARNE	2	5
95	VAL D'OISE	3	7
971	GUADELOUPE	1	6
972	MARTINIQUE	0	1
973	GUYANE	1	1
974	LA REUNION	0	2
976	MAYOTTE	0	1
	Ensemble	190	511

Lexique

2RM	Deux-Roues Motorisés
CMHU	Cycles Motorisés Hors d'Usage
CVHU	Centre VHU
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
REP	Responsabilité Élargie des Producteurs
SIV	Système d'Immatriculation des Véhicules
VHU	Véhicules Hors d'Usage

Table des figures

Figure 1. Nombre d'acteurs qui collectent les CM/CMHU par région.....	11
Figure 2. Provenance des CM/CMHU réceptionnés, en % des 552 sites	13
Figure 3. Pourcentage des sites selon l'origine des CM/CMHU et le type d'acteur	13
Figure 4. Rayon de prise en charge des CM/CMHU	14
Figure 5. Rayon de prise en charge des CM/CMHU par type d'acteur	14
Figure 6. Destination des CM vendus en l'état par les centres VHU.....	15
Figure 7. Destination des CM vendus en l'état.....	15
Figure 8. Nombre de sites qui traitent chaque catégorie de CMHU	16
Figure 9. Pour chaque catégorie de CMHU, combien en traitez-vous vous-même chaque année ? (nombre et % des 488 sites traitant les CMHU)	16
Figure 10. Répartition des sites déclarant avoir des difficultés à traiter les véhicules électriques et hybrides.....	18
Figure 11 : Équipement actuel pour le traitement des véhicules électriques	18
Figure 12. Répartition des sites de traitement de CMHU selon leur activité	19
Figure 13. Types de contrôles réalisés lors du démontage des pièces.....	20
Figure 14. Types de contrôles réalisés lors du démontage des pièces, par type d'acteur.	20
Figure 15. Nature des pièces contrôlées lors du démontage	21
Figure 16. Pourcentages d'acteurs qui effectuent des contrôles par type de pièce et catégorie d'acteurs	21
Figure 17. Mode de vente des pièces démontées.....	21
Figure 18. Mode de vente des pièces démontées, selon le type d'acteur	22
Figure 19. Acheteurs des pièces de réemploi	22
Figure 20. Pourcentage d'autres entreprises classées ICPE selon le nombre de salariés (base=85 acteurs de traitement).....	23
Figure 21. Part des quatre catégories de maturité.....	24
Figure 22 . Nombre d'acteurs par catégorie de maturité et par type d'acteur	24
Figure 23. Destinations des carcasses de CMHU provenant des CVHU par catégorie de maturité (en % des CMHU répondants)	25
Figure 24. Destinations des carcasses de CMHU provenant des autres entreprises par catégorie de maturité (en % des autres entreprises)	25
Figure 25. Types de contrôles effectués par les CVHU de la catégorie 1 sur les pièces destinées à la réutilisation	26
Figure 26. Types de contrôles effectués par les autres entreprises de la catégorie 1 sur les pièces destinées au réemploi	26
Figure 27. Nombre d'immatriculations annuelles.....	27
Figure 28. Nombre de deux-roues motorisés en circulation par site collectant les CMHU (en milliers)	28
Figure 29. Capacités de traitement maximales estimées, après des aménagements éventuels	29
Figure 30. Part des capacités de traitement des sites répondant aux quatre exigences du cahier des charges de l'agrément par rapport aux quantités totales estimées traitées	30
Figure 31 . Nombre de centres enquêtés qui déclarent recevoir des CMHU (non pondéré)	39
Figure 32. Nombre de centres VHU enquêtés qui déclarent traiter eux-mêmes les CMHU (non pondéré)	41
Figure 33 . Nombre de CMHU traités, pour ceux qui les traitent eux-mêmes (% pondérés).....	41

Table des tableaux

Tableau 1. Taux de réponse à l'enquête téléphonique	9
Tableau 2. Nombre de sites qui accueillent et traitent les CM/CMHU, par nature du site	10
Tableau 3. Répartition des acteurs en fonction du nombre de salariés présents	12
Tableau 4. Répartition des « autres entreprises » qui traitent les CMHU en fonction de la surface utilisée pour leur traitement.....	12
Tableau 5. Estimation du nombre de CMHU traités actuellement par an	17
Tableau 6. Capacité de traitement maximale de CMHU, toutes catégories confondues, après des aménagements éventuels	17
Tableau 7. Nombre des sites de traitement selon la nature des traitements réalisés et la catégorie d'acteur	19
Tableau 8 : Taux de certifications des acteurs de traitement des CMHU, par catégorie d'acteur	22
Tableau 9. Parc roulant des deux-roues motorisés extrapolé à partir du parc de 2019 et des données régionalisées de 2012	28
Tableau 10. Nombre de sites répondant aux exigences cumulées du cahier des charges de l'agrément VHU	30
Tableau 11. Estimation du nombre de CMHU traités actuellement par an par les sites qui répondent aux exigences du cahier des charges d'agrément	31
Tableau 12. Points fort et points faibles de la filière	32
Tableau 13. Vous arrive-t-il de recevoir les véhicules hors d'usage suivants sur vos installations ? (réponses non pondérées).....	39
Tableau 14. Vous avez indiqué recevoir des CMHU hors d'usage. Combien approximativement par an ?	40
Tableau 15. Pour les CMHU reçus, procédez-vous vous-même à leur traitement (dépollution, démontage de pièces, ...) ou les cédez-vous à d'autres entreprises spécialisées ? (non pondéré).....	40
Tableau 16. Desserte départementale par des sites qui accueillent les CM/CMHU	54

L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique -, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



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.



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 son regard.



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.



TRAITEMENT DES DEUX ROUES, TROIS ROUES, QUADRICYCLES ET VOITURETTES

Dans le cadre de l'extension de la réglementation sur les véhicules hors d'usage aux deux roues, trois roues, quadricycles et voiturettes hors d'usage, cette étude propose un premier état des lieux de la filière de gestion de ces véhicules en fin de vie : recensement des acteurs de la collecte de ces véhicules et qualité des traitements réalisés. Cette analyse devrait permettre d'anticiper les éventuelles difficultés pour atteindre les objectifs de la réglementation.

Actuellement, un peu moins de 500 sites déclarent traiter ces types de véhicules hors d'usage, avec de grandes disparités selon le type de véhicules, 444 pour les scooters, moins de 200 pour les quads. Ces sites sont à 80 % des centres VHU qui ont une activité secondaire de traitement des CMHU.

TRAITEMENT DES DEUX ROUES, TROIS ROUES, QUADRICYCLES ET

La filière devrait pouvoir se mettre en place en s'appuyant sur les acteurs les plus avancés, qui répondent bien aux attentes pour l'extension de la filière VHU. En revanche, la situation pour les sites éloignés des meilleurs pratiques est difficile à présager. Un accompagnement sur les démarches administratives sera certainement nécessaire pour les structures qui ne sont pas concernées par la filière VHU dans son périmètre actuel.

La filière devrait pouvoir se mettre en place en s'appuyant sur les acteurs les plus avancés, qui répondent bien aux attentes pour l'extension de la filière

