



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction Générale de
la Prévention des Risques

Le secrétariat

**COMMISSION INTER-FILIERES
DE RESPONSABILITE ELARGIE DES PRODUCTEURS
DU JEUDI 7 SEPTEMBRE 2023
COMPTE RENDU**

Ordre du jour

1. *Avis sur le projet d'arrêté portant cahiers des charges des éco-organismes, des systèmes individuels et des organismes coordonnateurs de la filière à responsabilité élargie des producteurs de voitures particulières, de camionnettes, de véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur*
2. *Avis sur le projet d'arrêté portant cahiers des charges des éco-organismes et des systèmes individuels de la filière à responsabilité élargie du producteur des bateaux de plaisance ou de sport*
3. *Fonds dédié au financement de la réparation :*
 - a) *Avis sur le projet de décret portant diverses dispositions relatives aux fonds dédiés au financement de la réparation des produits relevant du principe de responsabilité élargie du producteur*
 - b) *Avis sur le projet d'arrêté portant diverses dispositions relatives aux fonds dédiés au financement de la réparation, du réemploi et de la réutilisation des produits relevant du principe de responsabilité élargie du producteur*
4. *Avis sur le projet de décret portant diverses dispositions relatives à la fusion des filières à responsabilité élargie des producteurs d'emballages ménagers, d'imprimés papiers et de papiers à usage graphique*

1. Avis sur le projet d'arrêté portant cahiers des charges des éco-organismes, des systèmes individuels et des organismes coordonnateurs de la filière à responsabilité élargie des producteurs de voitures particulières, de camionnettes, de véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur

Les représentants de la direction générale de la prévention des risques (DGPR) ont présenté les dispositions des cahiers des charges des éco-organismes, des systèmes individuels et des organismes coordonnateurs de la filière REP des véhicules. A la suite de cet exposé, les membres ont fait part d'observations générales, puis ont exprimé des demandes sur le projet d'arrêté.

Commentaires généraux

➤ Une membre représentant les producteurs (MEDEF) a indiqué les enjeux et les ambitions des producteurs automobiles en matière de déconstruction, d'économie circulaire et de décarbonation en lien avec le contrat stratégique de filière automobile. Elle a indiqué que si le projet de cahiers des charges présentait des avancées (mise en place de systèmes individuels par constructeur et non plus par marque, reprise des objectifs européens de

valorisation pour les voitures particulières / camionnettes), il posait des difficultés concernant :

- la pérennité des systèmes individuels (*tant que les éco-organismes pourraient collecter tous les véhicules quel que soit la marque*),
- les objectifs de collecte (*qui restaient non pertinents bien qu'indicatifs*),
- la fixation d'objectifs trop ambitieux (*démontage des pièces d'occasion, récupération du gaz de climatisation*),
- l'obligation de gestion des véhicules abandonnés en métropole pour les systèmes individuels (*cette mesure représentant un coût financier élevé et un appel d'air pour la filière illégale*),
- l'étude sur la présence de retardateurs de flammes bromés dans les VHU (*les producteurs automobiles l'ayant déjà réalisée n'en étant pas exonérés*).

Par ailleurs, cette même membre a demandé l'application d'une TVA réduite sur la vente des pièces de rechange issues de l'économie circulaire (PIEC) pour stimuler la demande. Une autre membre représentant les collectivités territoriales (AMF) a soutenu sa proposition et a précisé que les réparations devaient être assurées par des professionnels pour des raisons de sécurité. Le président a indiqué que les cahiers des charges des filières REP ne pouvaient pas porter des mesures fiscales.

➤ Un membre représentant les opérateurs de gestion des déchets (FEDEREC) a souligné les bonnes performances de la filière et a demandé à ce que la réglementation nationale ne soit pas modifiée tant que le futur règlement européen sur les véhicules ne serait pas en vigueur. Il a estimé que le problème le plus important était celui de la filière illégale. Or, le projet d'arrêté ne prévoyait pas de mesures dans ce domaine. Le président a indiqué que la filière illégale était en effet une problématique importante.

Principales demandes exprimées sur les cahiers des charges

➤ Sur les objectifs de collecte

Une membre représentant les associations environnementales (ZWF) a indiqué qu'elle ne comprenait pas pourquoi les cahiers des charges prévoyaient des objectifs de collecte indicatifs car ces derniers n'étaient pas contraignants.

La représentante de la DGPR a indiqué qu'il était techniquement compliqué de définir un indicateur de collecte du fait des caractéristiques de la filière. Elle a précisé que dans ce contexte l'intérêt des objectifs indicatifs étaient d'inscrire les acteurs de la filière dans une démarche de progrès. Les cahiers des charges prévoyaient que les éco-organismes / systèmes individuels puissent proposer une méthode de calcul de l'objectif et une trajectoire associée.

Une membre représentant les producteurs (MEDEF) a confirmé que la fixation d'un objectif de collecte n'était pas pertinent. Elle a plaidé pour un objectif de collecte sur les véhicules abandonnés qui était plus adapté.

➤ Sur les objectifs de démontage des pièces issues des VHU

Un membre représentant les opérateurs de gestion des déchets (FEDEREC) a indiqué que l'objectif de démontage des pièces pour les voitures / camionnettes n'était pas réaliste. En revanche, une autre membre représentant les producteurs (CPME) a exprimé une position opposée. En outre, cette même personne a indiqué que les garagistes étaient tenus de proposer à leurs clients des PIEC à la place de pièces neuves, ce qui était de nature à

soutenir la demande de pièces auprès des centres VHU. Le représentant de l'ADEME a soutenu son intervention sur ce point.

Une autre membre (MEDEF) a appelé à la prudence quant à cet objectif du fait de la diversité de la situation des centres VHU concernant l'activité de démontage des pièces. Le représentant de l'ADEME a indiqué qu'il coexistait deux modèles de centres VHU au sein de la filière : ceux qui démontaient des pièces et ceux dont ce n'était pas le cœur de métier. Pour autant, il a indiqué qu'au regard des performances actuelles de la filière, l'objectif prévu dans les cahiers des charges était réaliste.

Le président a conclu ce point en notant que les membres avaient exprimé une position divergente.

➤ Sur les conditions d'accès aux VHU sur leur lieu de détention

Un membre (ARF) a souhaité que les cahiers des charges précisent les conditions et modalités d'accès aux VHU sur leur lieu de détention de peur que les éco-organismes / systèmes individuels imposent des clauses restrictives dans leur contrat type qui rendraient l'enlèvement des véhicules payant. Le président a noté que cet important sujet était transversal aux filières REP.

En réponse, un membre représentant les producteurs (MEDEF) a souhaité rassurer la commission en indiquant que les producteurs automobiles n'avaient pas l'intention de s'affranchir de leurs obligations mais qu'ils souhaitaient préciser les modalités d'accès aux VHU pour éviter d'éventuelles dérives.

La représentante de la DGPR a pris note de ces observations. Elle a invité les membres à transmettre leurs propositions sur ce point dans le cadre de la consultation du public. Le président a invité la DGPR à réfléchir à la possibilité de mieux préciser les conditions / modalités de collecte sans frais des VHU sur leur lieu de détention dans le projet de texte.

➤ Sur la mise en place d'un système de collecte des déchets issus des opérations de réparation des véhicules.

Un membre représentant les collectivités territoriales (ARF) a souhaité que les cahiers des charges comprennent des dispositions visant à mettre en place un système de collecte des pièces usagées issues des opérations de réparation / entretien des véhicules réalisées par les particuliers. Il a indiqué que si l'article R. 543-156-1 du code de l'environnement prévoyait une disposition dans ce domaine, il n'en était rien dans les cahiers des charges.

En réponse à cette demande, un membre représentant les producteurs (MEDEF) a indiqué que la loi « AGECE » avait prévu une filière REP pour les véhicules et non pas pour les pièces détachées. Elle a précisé que ce cadre pourrait changer avec le futur règlement européen sur les véhicules. Par ailleurs, cette membre s'est montrée ouverte quant à la faculté pour les centres VHU de pouvoir récupérer de telles pièces. Le président a indiqué que cette idée pourrait être explorée.

➤ Sur la fixation d'un objectif de réemploi pour les véhicules

Un membre représentant les opérateurs de gestion des déchets (RCUBE) a noté le manque d'un taux de réemploi pour les véhicules et a proposé d'en ajouter un autour de 5%.

En complément, il a demandé un soutien à la réparation (par exemple, mesure fiscale, fonds dédié à la réparation), la prise en compte de la traçabilité et du développement du réemploi dans les actions de R&D, l'ouverture de la gouvernance (comité des parties prenantes, comité technique opérationnel) aux acteurs du réemploi. De manière plus générale, il a demandé à ce que l'activité du reconditionnement soit prise en compte dans les cahiers des charges.

En réponse, la représentante de la DGPR a indiqué que le réemploi des véhicules correspondait au commerce des véhicules d'occasion qui existait déjà. Elle a indiqué que la loi « AGECE » n'a pas prévu un « fonds réparation » pour la filière REP des véhicules. Une autre membre représentant les collectivités territoriales (AMF) est intervenue dans le même sens. Une autre membre (MEDEF) a rappelé que les véhicules étaient les produits les plus réparés et a indiqué que l'activité de reconditionnement des véhicules se développait.

➤ Sur le fonctionnement des éco-organismes

Une membre représentant les producteurs (MEDEF) a exprimé les demandes de modification ci-dessous en rappelant qu'il s'agissait de points durs :

- l'éco-organisme ne devrait pas gérer les véhicules qui feraient l'objet d'un système individuel.

Le président a indiqué que cette demande n'était pas acceptable car elle remettait en cause le principe même de la REP. Il a été soutenu par les autres membres de la commission.

- l'éco-organisme devrait exercer son agrément pour les véhicules d'une ou de plusieurs catégories de véhicules telles que définies à l'article R. 543-154 du code de l'environnement et non pour la totalité des catégories.

Par ailleurs, ce même membre a demandé que l'annexe relative au cahier des charges des systèmes individuels puisse préciser dans les orientations générales que les producteurs en système individuel exercent leur agrément pour les véhicules qu'ils mettent sur le marché. Le président considère que cela va de soi, puisque le fondement d'un système individuel est que le producteur gère les déchets issus des produits qu'il a lui-même mis sur le marché.

➤ Sur la mise en place d'un CTO auprès des systèmes individuels

Un autre membre représentant les opérateurs de gestion des déchets (CME) a demandé la mise en place d'un comité technique opérationnel (CTO) auprès des systèmes individuels. Il a motivé sa demande par le fait que les gestionnaires de déchets s'inquiétaient de la multiplication des systèmes individuels de la part des producteurs automobiles. La représentante de la DGPR a précisé que ce point serait étudié.

Le représentant de l'ADEME a indiqué que la multiplication des systèmes individuels allait probablement complexifier le suivi des performances de la filière. La représentante de la DGPR a indiqué que ce sujet pourrait être traité dans le futur « arrêté données ».

Le président a admis que si d'aventure il y avait une pléthore de systèmes individuels, la gestion de la filière VHU en serait complexifiée. Une autre membre représentant les producteurs (CPME) a confirmé ce point. Toutefois, la représentante de la DGPR a rappelé que la réglementation prévoyait des dispositions visant à fluidifier la gestion des VHU relevant de systèmes individuels et que le projet de cahiers des charges prévoyait un guichet de mise en relation pour faciliter la contractualisation entre les éco-organismes / systèmes individuels et les centres VHU.

➤ Autres demandes

○ Sur le regroupement des voiturettes avec les deux roues et autres quadricycles : une membre représentant les producteurs (CPME) a souhaité le regroupement des voiturettes avec les véhicules à deux roues et autres quads dans une même catégories pour la fixation des objectifs. Le représentant de l'ADEME a rappelé les raisons pour lesquelles il avait été proposé de différencier les objectifs relatifs aux véhicules à deux roues/autres quadricycles et ceux relatifs aux voiturettes (composition matières, niveau de développement différent des filières de déconstruction...).

○ *Sur la propriété des matières extraites des VHU* : un membre représentant les opérateurs de gestion des déchets (FEDEREC) a indiqué que les acteurs de la filière transmettraient à la DGPR une proposition commune sur ce sujet. Le président a indiqué que cette future proposition pourrait donc être éventuellement reprise dans les cahiers des charges.

○ *Sur l'étude relative aux retardateurs de flammes bromés (RFB)* : une membre représentant les producteurs (MEDEF) a demandé à ce que le projet de cahiers des charges prévoit que les producteurs automobiles soient exonérés de faire cette étude s'ils l'avaient déjà réalisée. Elle a précisé que les producteurs automobiles n'utilisaient d'ailleurs plus de RFB dans les véhicules neufs. Le représentant de l'ADEME a indiqué que l'étude que les producteurs automobiles avaient réalisée présentait certaines limites méthodologiques. En conclusion de ce point, la représentante de la DGPR s'est montrée ouverte quant à la possibilité de préciser les cahiers des charges sur ce point.

○ *Sur les objectifs de recyclage des plastiques et de récupération du gaz de climatisation*
-Un membre (FEDEREC) a indiqué que l'objectif de recyclage sur les plastiques était trop ambitieux par rapport aux performances actuelles de la filière et qu'il ne pourrait donc être atteint. Le représentant de l'ADEME a admis le caractère ambitieux de l'objectif proposé. Le président a rappelé que les objectifs pouvaient être révisés en cours d'agrément.

-une membre (MEDEF) a proposé, à titre de compromis, la réalisation d'une expérimentation en remplacement de la fixation d'un objectif sur la récupération du gaz de climatisation du fait des incertitudes qu'il existait pour le déterminer.

La représentante de la DGPR a pris note.

A la suite de la présentation et au regard des échanges entre les membres, le président a indiqué que les débats n'avaient pas montré la nécessité de procéder à un vote séparé sur une éventuelle disposition et a sollicité l'avis de la commission sur le projet d'arrêté. Il a précisé que la DGPR examinerait de manière ouverte certains points soulevés en séance par les membres et qu'elle procéderait à la modification de l'annexe II relative au cahier des charges des systèmes individuels afin de préciser dans les orientations générales que les producteurs en système individuel doivent exercer leur agrément pour les véhicules qu'ils mettent eux-mêmes sur le marché.

- *Avis sur le projet d'arrêté portant cahiers des charges des éco-organismes, des systèmes individuels et des organismes coordonnateurs de la filière à REP des producteurs de voitures particulières, de camionnettes, de véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur :*

⇒ **Avis favorable**

○ Pour : 11 (1 président, 2 AMF, 1 ADCF, 1 ADF, 1 ARF, 1 DGPR, 1 DGE, 1 DGCL, 1 DGCCRF 1 DGOM)

○ Contre : 2 (1 CME, 1 FEDEREC)

○ Abstentions : 11 (2 MEDEF, 2 CPME, 1 AFEP, 1 CFESS, 1 FNE, 1 ZWF, 1 FEI, 1 ALLIANCE RECYCLAGE, 1 RCUBE)

2. Avis sur le projet d'arrêté portant cahiers des charges des éco-organismes et des systèmes individuels de la filière à responsabilité élargie du producteur des bateaux de plaisance ou de sport

La représentante de la direction générale de la prévention des risques (DGPR) a présenté les dispositions des cahiers des charges des éco-organismes et des systèmes individuels de la filière REP des bateaux.

A la suite de cet exposé, les échanges entre les membres ont porté sur les obligations des éco-organismes en ce qui concerne :

- les objectifs de collecte des bateaux à traiter,
- la prise en charge des coûts des opérations préalables au transport des bateaux abandonnés,
- la prise en charge des coûts de transport des bateaux auprès de leurs propriétaires souhaitant s'en défaire.

➤ *Eléments d'information sur l'industrie nautique française*

Les membres représentant les producteurs et leurs experts (MEDEF) ont fait part des informations suivantes :

- la France est le seul pays au monde à avoir mis en place une filière REP des bateaux,
- la pratique nautique était répandue et se développait : le nombre de plaisanciers réguliers et occasionnels s'élevait à 4 millions et à 11 millions respectivement,
- le nombre de bateaux neufs vendus s'établissait entre 9 000 et 10 000 par an (soit un nombre deux fois moins élevé qu'il y a 25 ans). En revanche, le marché en valeur progressait du fait notamment de l'augmentation de la taille moyenne des bateaux vendus,
- les ventes de bateaux d'occasion s'élevaient entre 65 000 et 70 000 par an. Au cours de sa vie, un bateau pouvait avoir 6 à 7 propriétaires successifs,
- l'âge moyen des bateaux en fin de vie s'élevait à près de 40 ans, d'où le fait qu'il n'était pas pertinent de comparer le nombre de bateaux collectés par rapport aux mises sur le marché,
- le marché des pièces de réutilisation était faible du fait que les quantités de bateaux traités étaient relativement limitées et que chaque bateau avait des spécificités ne permettant pas de cibler un marché de masse,
- Il n'était pas possible de comparer la filière REP des bateaux avec celle des véhicules du fait de ses caractéristiques.

➤ Les objectifs de collecte des bateaux à traiter

a) *Le niveau peu ambitieux des objectifs de collecte*

Un membre représentant les associations environnementales (ZWF) a indiqué que l'une des principales difficultés des cahiers des charges était que les objectifs annuels de collecte des bateaux à traiter étaient peu ambitieux (25 000 bateaux sur 6 ans). Elle a précisé que cet objectif était inférieur à celui de l'actuel cahier des charges (22 700 sur 5 ans) et à celui (36 000 bateaux sur 6 ans) qui avait été présenté au printemps 2023 par l'administration lors de la réunion de concertation avec les parties prenantes sur le projet de cahiers des charges. La représentante de la DGPR a confirmé que l'objectif de collecte avait été revu à la baisse depuis cette réunion à la suite d'arbitrages politiques. Le président a quant à lui noté que l'éco-organisme n'avait collecté que 10 000 bateaux environ depuis son agrément en 2019, soit une performance inférieure à celle de l'objectif fixé par le cahier des charges actuel.

En réponse à ces interventions, les membres représentant les producteurs et leurs experts (MEDEF) se sont attachés à expliquer pourquoi l'éco-organisme n'avait pas atteint son

objectif de collecte. Ils ont indiqué que l'étude de gisement de l'ADEME de 2016¹, qui avait servi à déterminer cet objectif, avait mal anticipé les décisions de destruction des propriétaires de bateaux, d'où un écart entre l'estimation du gisement des bateaux à traiter et le nombre de bateaux effectivement collectés. Par ailleurs, ces mêmes membres ont indiqué que si l'éco-organisme avait collecté 10 000 bateaux, c'était grâce aux actions qu'il avait engagées depuis son agrément et que son objectif était bien « d'aller chercher » davantage de bateaux.

En réponse à une question du président sur l'effet qui pourrait être attendu de la future gratuité de la collecte pour les propriétaires de bateaux sur les performances de collecte de l'éco-organisme, ces membres ont fait part de prudence. Ils ont indiqué que s'ils avaient constaté une augmentation des demandes d'enlèvement de bateaux dans le cadre d'une expérimentation de cette mesure, l'effet restait selon eux relativement limité.

b) La difficulté à objectiver l'objectif de collecte

Dans le prolongement des échanges précédents, des membres ont indiqué qu'ils avaient du mal à pouvoir apprécier l'objectif de collecte en l'absence d'une actualisation de l'évaluation du gisement des déchets de bateaux à collecter depuis l'étude de préfiguration de l'ADEME (2016). Ainsi, une membre (ZWF) a indiqué qu'elle était dans le flou. Une autre membre (AMF) est intervenue dans le même sens et a demandé l'avis de l'ADEME. Le président a indiqué qu'il avait également du mal à se prononcer.

En réponse, le représentant de l'ADEME a rappelé la manière dont le gisement de bateaux à collecter avait été estimé dans l'étude de préfiguration. Il a indiqué que rien n'empêchait l'éco-organisme de collecter des bateaux supplémentaires dans le cadre de son agrément. Il a également été indiqué que l'APER aurait pu réaliser une étude du gisement si elle estimait que celle de l'ADEME présentait trop d'incertitudes.

Les représentants des producteurs et leurs experts (MEDEF) ont indiqué que l'éco-organisme ne s'était pas livré à une nouvelle évaluation du gisement des bateaux à collecter par manque de temps et de ressources. Ils ont regretté que les objectifs de collecte aient été fixés de manière théorique dans les cahiers des charges. En réaction, une membre représentant les associations environnementales (ZWF) a indiqué ne pas partager ce point de vue en rappelant la qualité des études de préfiguration de l'ADEME.

De manière plus générale, le président a indiqué que la question de l'actualisation de l'évaluation des quantités de déchets à collecter par rapport aux mises sur le marché de produits était transversale à toutes les filières REP. Il a rappelé que l'article R. 541-175 du code de l'environnement imposait aux éco-organismes de réaliser une étude de gisement au plus tard trois ans à compter de leurs agréments. Il a précisé que pour certaines filières, le cahier des charges avait prévu des dispositions plus exigeantes en mentionnant la filière REP des médicaments non utilisés.

En conclusion de ce point, le président a noté que les membres avaient exprimé des positions divergentes sur les objectifs de collecte. Il a regretté que les échanges entre les membres n'avaient pas pu être objectivés par la mise à disposition de données actualisées sur l'évolution du gisement des déchets de bateaux à collecter. Il a rappelé qu'en tout état de cause l'objectif de collecte avait fait l'objet d'un arbitrage politique.

¹ Etude préalable à la mise en place de la filière de collecte et de traitement des navires de plaisance ou de sport hors d'usage sous la responsabilité des producteurs de 2016 : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/navires.pdf>

➤ *La prise en charge des coûts des opérations préalables au transport des bateaux abandonnés*

a) Le principe d'inscrire un taux minimal de prise en charge des coûts des opérations préalables au transport des bateaux abandonnés dans le cahier des charges

Le président a indiqué que l'une des principales questions qui se posait était celle de la prise en charge des coûts préalables au transport des bateaux abandonnés pour laquelle le cahier des charges prévoyait une prise en charge partagée entre les éco-organismes et les personnes publiques concernées selon une convention type figurant dans le dossier de demande d'agrément. Les membres représentant les collectivités territoriales ont confirmé l'importance de ce sujet pour les élus locaux.

Les représentants de la DGPR ont été amenés à préciser la définition des bateaux abandonnés, ainsi que les pouvoirs de police du maire et les procédures de mise en demeure y afférentes pour assurer la gestion de bateaux abandonnés dans le respect du droit de propriété.

Les membres représentant les producteurs et leurs experts (MEDEF) ont indiqué que la prise en charge par les éco-organismes des coûts des opérations préalables au transport des bateaux abandonnés ne devait pas être une mesure qui incite aux abandons de bateaux. C'est pourquoi, ils ont insisté sur le fait qu'il était important que les collectivités territoriales exercent pleinement leurs pouvoirs de police concernant la gestion des déchets abandonnés et mettent en œuvre les procédures de mise en demeure. Il s'agissait d'un préalable pour prévenir les pratiques d'abandon.

En outre, ces mêmes membres ont indiqué que la prise en charge de ces coûts par les producteurs pourrait se traduire par une lourde charge financière (potentiellement plusieurs milliers d'euros par embarcation selon les circonstances). Il était donc important que le financement de cette obligation soit partagée entre les acteurs concernés. Une autre membre représentant les producteurs (CPME) est intervenue dans le même sens. Elle a insisté sur le fait qu'il était possible de trouver d'autres sources de financement, l'objectif étant de pouvoir régler définitivement le problème des bateaux abandonnés.

Les membres représentant les collectivités territoriales (AMF, ADCF, ADF, ARF) ont indiqué qu'il était hors de question que ces mêmes collectivités participent au financement de ces coûts dans un régime de REP que ce soit dans le cadre d'une relation contractuelle ou dans un cadre réglementaire. Ils ont écarté toute possibilité de hausse de la fiscalité locale qui ne serait pas acceptée. Un de ces membres (ARF) a néanmoins indiqué que la situation n'était peut-être pas aussi simple que cela. Ainsi, il a rappelé que les collectivités territoriales avaient des pouvoirs et des compétences spéciaux en matière de gestion des déchets abandonnés et qu'il convenait d'examiner ce point en lien avec la mise en œuvre des obligations des producteurs. En tout état de cause, le président a indiqué que lorsque le cahier des charges instaurait une obligation de financement, il devait prévoir le taux minimal de prise en charge.

Dans ces conditions et au regard de ces échanges, le président a proposé aux membres de voter sur le principe de faire figurer dans le cahier des charges un taux minimal de prise en charge des coûts des opérations préalables au transport des bateaux abandonnés en cohérence avec ce qui s'appliquait dans la réglementation transversale aux filières REP sur la prise en charge des déchets abandonnés. Plus précisément, il a demandé aux membres s'ils étaient « pour » ou « contre » l'inscription du principe d'un tel taux dans le cahier des charges.

Les membres représentant les collectivités territoriales ont estimé qu'en tout état de cause ce taux devait être de 100% à la charge de la filière REP et qu'ils ne voyaient pas comment il pourrait en être autrement.

-Vote spécifique sur le principe d'inscrire dans le cahier des charges un taux minimal de prise en charge des coûts des opérations préalables au transport des bateaux abandonnés et des épaves situés sur le domaine public par l'éco-organisme, en cohérence avec ce qui s'applique du fait de la réglementation transversale aux filières REP sur la prise en charge des déchets abandonnés

⇒ **Avis favorable**

- Pour : 12 (1 président, 2 AMF, 1 ADCF, 1 ADF, 1 ARF, 1 CFESS, 1 FNE, 1 ZWF, 1 FEI, 1 ALLIANCE RECYCLAGE, 1 RCUBE)
- Contre : 5 (2 MEDEF, 2 CPME, 1 AFEP)
- Abstentions : 2 (1 FEDEREC, 1 CME)

L'État n'a pas pris part au vote.

b) La mobilisation d'autres sources de financement

Les membres représentant les producteurs et leurs experts (MEDEF) ont initié une discussion sur les autres dispositifs qu'il serait possible de mobiliser pour boucler le financement des coûts préalables au transport des bateaux abandonnés. Ils ont indiqué que le retrait des bateaux abandonnés était une action éligible au Fonds vert (axe 3 « Améliorer le cadre de vie »)² et ont invité les collectivités territoriales à y recourir. Les membres représentant ces mêmes collectivités ont fait part de leurs réserves quant à cette proposition en expliquant pourquoi ce dispositif n'était pas adapté (financement de type conjoncturel, dossier lourd à monter, manque de moyens et d'expertise des services des collectivités pour instruire la demande de subvention...).

➤ *La prise en charge des coûts de transport des bateaux auprès de leurs propriétaires souhaitant s'en défaire.*

Les représentants des producteurs et leurs experts (MEDEF) ont soulevé la question du coût pour la filière de la prise en charge des coûts de transport des bateaux auprès des propriétaires souhaitant s'en défaire. Ils ont précisé que cette obligation représenterait une charge financière considérable à partir de 2024. Dans ce contexte, ils ont demandé à ce qu'elle soit aménagée en indiquant qu'ils n'y étaient pas opposés sur le principe.

a) Une mise en œuvre progressive de l'obligation sur la durée de l'agrément

Les membres représentant les producteurs et leurs experts (MEDEF) ont indiqué qu'il n'était pas possible pour la filière d'absorber à partir de 2024 la totalité de la prise en charge des coûts de transport des bateaux auprès des propriétaires souhaitant s'en défaire sauf à bouleverser l'équilibre économique de la filière. Ils ont estimé que cette mesure représenterait une multiplication par 7 des contributions financières pour les metteurs en marché, ce qui pourrait se traduire par une augmentation de 15% du prix de vente de certains bateaux. Dans ce contexte, ils ont demandé la mise en œuvre d'une progressivité dans la montée en charge de l'obligation en ce qui concerne, par exemple, la prise en

² <https://www.ecologie.gouv.fr/fonds-vert>

charge des coûts des transports des bateaux de moins de 6 mètres dont le nombre était élevé.

Le président et les représentants des collectivités territoriales ont indiqué qu'ils n'étaient pas contre cette mesure dans la mesure où elle s'appliquait déjà dans d'autres filières REP au moment de leur lancement (par exemple, la filière REP des déchets du bâtiment). Pour autant, le président a indiqué que cette progressivité devait être prévue dans le cahier des charges pour s'appliquer et qu'elle devait être raisonnable (prise en charge de 100% des coûts par l'éco-organisme au plus tard au début de la 3^{ème} année après son agrément). Par contre, il a écarté toute mesure de progressivité concernant les objectifs de collecte.

En conclusion de ce point et au regard des échanges, le président a procédé à un vote séparé sur la possibilité d'inscrire dans le cahier des charges une progressivité dans la prise en charge des coûts de transport des bateaux par l'éco-organisme à compter du 1^{er} janvier 2024, (avec en tout état de cause une prise en charge de 100% de ces coûts au plus tard au début de la 3^{ème} année après l'agrément).

-Vote spécifique sur la possibilité d'inscrire dans le cahier des charges une progressivité de la prise en charge des coûts de transport des bateaux par l'éco-organisme (avec en tout état de cause une prise en charge de 100% de ces coûts au plus tard au début de la 3^{ème} année après l'agrément)

⇒ **Avis favorable**

○ Pour : 16 (1 président, 2 MEDEF, 2 CPME, 1 AFEP, 2 AMF, 1 ADCF, 1 ADF, 1 ARF, 1 CME, 1 FEDEREC, 1 ALLIANCE RECYCLAGE, 1 FEI, 1 RCUBE)

○ Contre : 3 (1 CFESS, 1 FNE, 1 ZWF)

○ Abstention : 0

L'État n'a pas pris part au vote.

b) Une demande de régime particulier pour les bateaux de petite taille

Les membres représentant les producteurs et leurs experts (MEDEF) ont demandé à ce que le cahier des charges prévoie que pour les embarcations de petite taille, de moins de 6 mètres, ce soit leurs propriétaires qui en assurent le transport jusqu'au centre de traitement ou jusqu'au point d'apport volontaire les plus proches moyennant une incitation financière de la part de l'éco-organisme. Ils ont justifié leur demande en indiquant que les propriétaires de ce type de bateau disposaient le plus souvent d'une remorque. Il n'y avait donc pas de sens à demander à l'éco-organisme d'aller enlever ces bateaux sur le lieu de leur détention car cela multiplierait inutilement les tournées de camions. En réaction, un membre représentant les associations dans le domaine environnemental (ZWF) a indiqué qu'elle était en désaccord avec cette demande.

L'Etat a indiqué que pour lui il était essentiel que le propriétaire de bateaux conserve le choix de solliciter l'éco-organisme ou d'assurer lui-même le transport jusqu'au point de collecte s'il le souhaitait et qu'il n'était donc pas disposé à revenir sur le cahier des charges sur ce point. Le président a indiqué qu'en tout état de cause l'éco-organisme devra prévoir une incitation financière suffisamment attractive pour que les propriétaires soient incités à assurer eux-mêmes le transport jusqu'au centre de déconstruction ou au point de collecte.

➤ *Le réemploi des bateaux usagés*

Un membre représentant les opérateurs de la gestion des déchets (RCUBE) a souhaité un objectif sur le réemploi des bateaux et a plaidé pour des actions spécifiques afin de favoriser l'activité de réparation et la vente de pièces. Ce même membre (RCUBE) a demandé à ce que le chapitre 11 du cahier des charges sur la R&D prévoie un axe sur le réemploi et le développement du marché des pièces.

La représentante de la DGPR a indiqué que les objectifs de réemploi / réutilisation prévus dans le cahier des charges concernaient les pièces et que l'on pouvait réfléchir avec l'ADEME à un éventuel objectif de réemploi des bateaux. En séance, il a été convenu que l'étude relative au réemploi puisse inclure les bateaux.

Cependant, les membres représentant les producteurs et leurs experts (MEDEF) ont indiqué que le potentiel de réemploi des bateaux et de vente de pièces était limité du fait des caractéristiques de la filière. Ils ont précisé que cette situation n'interdisait pas le développement d'actions pour accompagner des initiatives en matière de réemploi et de reconditionnement de bateaux.

➤ *Autres points évoqués*

○ *Le périmètre de la filière* : en réponse à une question d'un membre représentant les collectivités territoriales (ADCF), la représentante de la DGPR a indiqué que la filière REP concernerait bien l'ensemble des bateaux, y compris ceux sur le domaine public fluvial. Elle a précisé que le projet de décret relatif à la gestion des déchets et à la REP des producteurs de navires de plaisance ou de sport qui définissait les bateaux soumis à REP avait été modifié sur ce point préalablement à sa transmission au Conseil d'Etat,

○ *Les relations de la filière REP des bateaux avec les autres filières REP*. Un membre représentant les opérateurs de la gestion des déchets (RCUBE) a demandé l'ajout de la filière REP dédiée aux fusées ou aux feux de détresse dans le cahier des charges,

A titre de conclusion et au regard des échanges, le président a sollicité l'avis de la commission sur l'ensemble du projet d'arrêté selon les modalités indiquées ci-dessous.

-Avis sur le projet d'arrêté portant cahiers des charges des éco-organismes et des systèmes individuels de la filière à REP des bateaux de plaisance ou de sport (en dehors des dispositions ayant fait l'objet des deux votes séparés mentionnés ci-dessus)

⇒ **Avis défavorable**

○ Pour : 6 (1 président, 1 DGPR, 1 DGE, 1 DGCL, 1 DGCCRF 1 DGOM)

○ Contre : 8 (2 MEDEF, 2 CPME, 1 AFEP, 1 CFESS, 1 FNE, 1 ZWF)

○ Abstentions : 10 (2 AMF, 1 ADCF, 1 ADF, 1 ARF, 1 CME, 1 FEDEREC, 1 ALLIANCE RECYCLAGE, 1 FEI, 1 RCUBE)

3. Fonds dédié au financement de la réparation, et du réemploi et de la réutilisation:

a) Avis sur le projet de décret portant diverses dispositions relatives aux fonds dédiés au financement de la réparation des produits relevant du principe de responsabilité élargie du producteur

b) Avis sur le projet d'arrêté portant diverses dispositions relatives aux fonds dédiés au financement de la réparation, du réemploi et de la réutilisation des produits relevant du principe de responsabilité élargie du producteur

Les représentantes de la direction générale de la prévention des risques (DGPR) ont indiqué que les projets de décret et d'arrêté avaient été présentés pour information à la CiFREP du 11 juillet 2023. Elles ont précisé que ces projets de texte étaient les mêmes que ceux soumis à la consultation du public du 12 juillet au 7 septembre 2023 inclus et qu'ils seraient modifiés à la suite de la phase de concertation / consultation du public (avis de la CiFREP, analyse des contributions reçues au titre de la consultation du public, réunion sur le « bonus réparation » prévue en septembre 2023 avec le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, réunion du comité national de la réparation le 15 septembre 2023). Les représentantes de la direction générale de la prévention des risques (DGPR) ont ajouté qu'elles ne pourraient pas se prononcer sur les demandes exprimées en séance dans l'attente des arbitrages politiques.

Les représentantes de la DGPR ont ensuite présenté les principales dispositions des projets de texte y compris les mesures spécifiques issues du « plan vélo »³. A la suite de cet exposé, les membres ont fait part des principales observations et demandes ci-dessous sur les projets de texte.

➤ L'opposition des metteurs en marché s'agissant des mesures pour le vélo

Les membres représentant les producteurs et leurs experts (CPME) ont indiqué que l'une des difficultés résidait dans le fait que les vélos étaient partagés entre deux filières REP : la filière des articles de sport et de loisirs (ASL) pour les cycles musculaires et celle des équipements électriques et électroniques (EEE) pour les cycles à assistance électrique. S'agissant des mesures pour le vélo, ils ont précisé que les projets de texte n'étaient pas acceptables en l'état pour les deux raisons suivantes :

-l'enveloppe de 100 millions d'euros pour le financement de la réparation et du réemploi des vélos par les filières REP des ASL ou EEE se traduirait pour les metteurs en marché par une forte hausse de leurs coûts. Les producteurs seraient contraints de répercuter ce surcoût sur les prix de vente,

-la concurrence entre les labels « QualiRépar » et « BonusRépar » nuirait à la communication auprès des consommateurs. En réponse à une question du président sur ce point, ce membre a précisé que cette double labellisation ne se justifiait pas pour des raisons de sécurité, la puissance de la batterie des vélos électriques étant faible.

Le président a admis que le fait d'avoir un seul label pour les réparateurs serait une bonne chose pour les consommateurs. De manière plus générale, il a indiqué qu'il y aurait un intérêt à utiliser les mêmes termes pour désigner le « bonus réparation » et que cela pourrait être prévu par la réglementation. Les autres membres ont partagé son point de vue.

Les représentants de la DGPR ont pris note de ces observations. Ils ont rappelé en revanche que les financements complémentaires pour la réparation et le réemploi des vélos avaient fait l'objet d'arbitrages politiques. Ils ne pouvaient donc revenir dessus.

³ Il s'agit du plan vélo et marche 2023-2027 » annoncé par la première Ministre le 5 mai 2023.

➤ Les réserves des producteurs sur les autres mesures (hors vélo)

Les représentants des producteurs (MEDEF, CPME) ont indiqué que s'ils soutenaient le « bonus réparation », ils avaient des réserves sur les mesures proposées.

Ainsi, ils ont (1) regretté que la réglementation soit aujourd'hui modifiée d'une manière aussi importante, alors que les fonds réparation n'étaient opérationnels que depuis la fin de l'année 2022, (2) souligné la hausse des coûts de ces dispositions pour les producteurs et l'absence d'études d'impact et (3) contesté l'ingérence de l'Etat dans la gestion des fonds réparation.

Ces mêmes membres se sont ensuite attachés à faire part de leurs observations et demandes d'évolutions sur les projets de texte concernant les principaux sujets suivants :

- L'obligation pour les distributeurs d'informer les consommateurs de l'existence du fonds réparation lors de la vente d'un produit neuf.
- L'obligation pour les producteurs qui exerceraient eux-mêmes une activité de réparation de se faire labelliser comme réparateur.
- La réaffectation du fonds réparation non utilisé à l'année suivante.
- L'interdiction de subordonner le versement du « bonus réparation » à la validation a priori par le consommateur que la réparation a bien été effectuée.
- Le délai de labellisation d'un réparateur ne devrait pas excéder deux mois et la labellisation serait acquise en l'absence de réponse dans ce délai.

Sur ce dernier point, le président a rappelé que l'Etat appliquait habituellement la procédure du « *silence vaut accord* ».

Sur l'ouverture des « bonus réparation » aux formules d'abonnements vendus par certains distributeurs, ces membres ont indiqué y être favorables sous certaines conditions : versement du bonus à l'abonné, réalisation d'une prestation de service de réparation par distinction avec les abonnements assurantiels, délai de mise en œuvre adapté.

De manière plus générale, ces mêmes membres se sont interrogés sur la synchronisation entre les projets de décret et d'arrêté.

➤ L'extension du fonds réparation aux mal-usages dont les écrans cassés

Une membre représentant les producteurs et son expert (CPME) ont regretté que les projets de texte présentés n'avaient pas pris en compte les demandes qu'ils avaient exprimées auprès du ministre. Ainsi, ils ont rappelé que s'ils n'étaient pas opposés à cette mesure, il convenait de l'encadrer du fait qu'elle représenterait un coût financier élevé et un risque de fraudes important. Ils ont appelé à la réalisation d'une étude d'impact sur la réparation des écrans cassés des téléphones portables au titre du fonds réparation. En tout état de cause, ils ont demandé de limiter la mesure aux seuls téléphones portables et se sont opposés à son extension à d'autres produits. Le président a appelé à ce que cette future étude porte sur les écrans de tous les EEE pour déterminer les modalités d'octroi du bonus.

➤ Les montants du « bonus réparation » pour les équipements électriques, électroniques et électroménagers (EEE)

Plusieurs membres (UNAF, ZWF) ont regretté que les montants des « bonus réparation » n'étaient pas connus. Or, le succès du dispositif auprès des consommateurs était lié à leur niveau. Une de ces membres a indiqué qu'elle soutenait les montants proposés par l'association HOP en indiquant que ces derniers correspondaient à ceux qui étaient les

plus élevés dans l'annexe relative à la grille des montants du « bonus réparation » qui avait été mise à disposition dans le cadre de la consultation du public.

Cette même membre s'est interrogée sur l'actualisation de ces montants et a souhaité la mise en place d'une clause de rendez-vous.

En réponse, les représentantes de la DGPR ont précisé la portée de cette annexe et ont indiqué que les montants du « bonus réparation » seraient examinés lors du comité national de la réparation. En tout état de cause, elles ont indiqué qu'il n'était pas possible d'anticiper les décisions politiques qui seraient prises. Le président a rappelé qu'en matière de REP les soutiens financiers aval pouvaient figurer soit dans les dossiers de demande d'agrément, soit dans les cahiers des charges. Ce point ferait partie des arbitrages finaux.

➤ L'affectation des montants du « bonus réparation » non dépensés en fin d'agrément

Un membre représentant les opérateurs de gestion des déchets (RCUBE) s'est interrogé sur la gestion des montants des « bonus réparation » non dépensés en fin d'agrément. Une autre membre (FEI) a soutenu sa demande et a proposé la mise en place d'une évaluation en cours d'agrément. La représentante du censeur d'Etat a précisé que ces montants représenteraient un engagement financier hors bilan et qu'ils ne s'évaporerait pas. Le président a indiqué qu'à son avis seule une loi pourrait définir la destination de ces montants.

➤ Autres interventions

- Les membres représentant les collectivités territoriales ont souligné l'importance de la formation / qualification des réparateurs et ont émis des réserves sur le fait que des réparateurs situés à l'étranger puissent bénéficier des ressources du fonds réparation. Le président a nuancé leur appréciation en indiquant que les opérations de réparation à distance passaient par une société française et pouvaient être efficace.
- Une membre représentant les consommateurs (UNAF) a soutenu le dispositif du « bonus réparation » et a mis l'accent sur la simplification du dispositif, l'importance de la communication, la facilitation de la labellisation et la réduction des coûts y afférents pour les réparateurs et la limitation des audits. Elle a précisé que les montants du « bonus réparation » devaient être suffisamment élevés pour que le dispositif fonctionne.
- Un membre représentant les associations dans le domaine de l'économie sociale et solidaire (CFESS) a indiqué qu'il était plutôt favorable aux projets de texte présentés concernant la filière REP des EEE. Par contre, en ce qui concerne la filière REP des ASL, il a critiqué les effets de bord du plan vélo sur les ressources dédiées à cette filière pour le fonds réemploi. En outre, il a noté que si des actions complémentaires étaient prévues, ces dernières n'étaient pas fléchées vers les acteurs de l'économie sociale et solidaire.
- Une membre représentant les opérateurs de gestion des déchets (FEI) a fait part de son accord quant à la majoration de la participation de l'éco-organisme à la réparation si le réparateur avait recours à des pièces issues de l'économie circulaire.
- Un membre représentant les opérateurs de gestion des déchets (RCUBE) s'est interrogé sur le régime des sanctions applicables en cas de non-respect des dispositions des cahiers des charges, les contrôles et audits, la gouvernance (quid du cadre légal du conseil national de la réparation), la prise en compte des opérations de réparation réalisées par une entreprise à l'étranger. La représentante de la DGPR a indiqué que cette activité relevait de la réparation « traditionnelle » par distinction avec celle réalisée à distance, et a précisé qu'elle était soumise à une distance maximale de 100 km pour la filière REP des EEE par exemple. En réponse, ce même membre a indiqué que la distance des 100 km était trop restrictive.

- Les membres représentant les collectivités territoriales ont fait savoir qu'ils n'avaient pas été invités à participer aux réunions du ministre sur le « bonus réparation » et qu'ils se sentaient donc exclus de la concertation. Dans ce contexte, ils ont indiqué qu'ils ne participeraient pas au vote sur le projet d'arrêté.

A l'issue de cet exposé et au regard des échanges entre les membres, le président a récapitulé les principaux points ayant été soulevés en séance sur le projet d'arrêté et les possibles suites qui pourraient y être données concernant certaines de ses dispositions. Il a ensuite sollicité l'avis de la commission sur le projet d'arrêté tel que présenté.

- Avis sur le projet d'arrêté portant diverses dispositions relatives aux fonds dédiés au financement de la réparation, du réemploi et de la réutilisation des produits relevant du principe de responsabilité élargie du producteur

⇒ **Avis favorable**

○ Pour : 16 (1 président, 1 UNAF, 1 AMIS DE LA TERRE, 1 CFESS, 1 FNE, 1 ZWF, 1 CME, 1 FEDEREC, 1 ALLIANCE RECYCLAGE 1 FEI, 1 RCUBE, 1 DGPR, 1 DGE, 1 DGCL, 1 DGCCRF 1 DGOM)

○ Contre : 5 (2 MEDEF, 2 CPME, 1 AFEP)

○ Abstention : 0

(Les collectivités territoriales n'ont pas pris part au vote).

Le projet de décret portant diverses dispositions relatives aux fonds dédiés au financement de la réparation des produits relevant du principe de responsabilité élargie du producteur n'a pas fait l'objet d'un avis (*ce texte ne devant pas faire l'objet d'une consultation obligatoire de la CiFREP en application du XI de l'article D. 541-6-1 du code de l'environnement*).

4. Avis sur le projet de décret portant diverses dispositions relatives à la fusion des filières à responsabilité élargie des producteurs d'emballages ménagers, d'imprimés papiers et de papiers à usage graphique

Le président a indiqué que l'examen de ce point ne serait pas possible du fait du manque de temps. Les membres représentant les collectivités territoriales ont souhaité que son examen soit reporté à la prochaine CiFREP.

En tout état de cause, il a été indiqué que ce projet de texte ne devait pas faire l'objet d'une consultation obligatoire de la CiFREP en application du XI de l'article D. 541-6-1 du code de l'environnement.

LISTE DES MEMBRES TITULAIRES PRESENTS OU REPRESENTES* A LA REUNION

** Les personnes dont le nom est suivi par un astérisque étaient représentées par un suppléant ou ont donné leur pouvoir à un autre membre du même collège, pour tout ou partie de la réunion.*

Président

M VERNIER

1°-Collège des producteurs des catégories de produits soumis à REP

Mme BLANCHEMANCHE (MEDEF)*

M. JOGUET (MEDEF)*

Mme WEDRYCHOWSKA (CPME)

M. DE BODARD (CPME)*

M. THUVIEN (AFEP)*

2°-Collège des collectivités territoriales

Mme FRANCOIS (AMF)

M. SORET (AMF)*

Mme BEGORRE-MAIRE (ADCF)

M. JOURDAIN (ADF)

M. BUF (ARF)

3°-Collège des associations de protection de l'environnement agréées en application de l'article L.141-1, des associations de défense des consommateurs agréées en application de l'article L. 811-1 du code de la consommation et des associations reconnues d'utilité publique dans le domaine de l'économie sociale et solidaire

M. JUGANT (FNE)

Mme MEDIEU (CFESS)*

Mme SOULARY (ZERO WASTE FRANCE)

Mme ALLAUME-BOBE (UNAF) * ⁽¹⁾

M. CONDAMINE (LES AMIS DE LA TERRE) ⁽¹⁾

4°-Collège des opérateurs de la prévention et de la gestion des déchets, y compris de l'insertion ou de l'économie sociale et solidaire

Mme WEBER (CME)*

M. EXCOFFIER (FEDEREC)*

M. BORDAT (ALLIANCE RECYCLAGE)

M. BERREBI (FEI)*

M. VARIN (RCUBE)

5°-Collège de l'Etat

- DGPR (MTECT)

- DGE (MEFSIN)

- DGCL (MINTOM)* ⁽¹⁾

- DGCCRF MEFSIN)

- DGOM (MINTOM)*

(1) présent (e) pour les points 3 et 4 de l'ordre du jour