

2369 / 13 SG

Madame la Députée,

Le Gouvernement s'est fixé comme objectif d'ancrer le développement économique et industriel de la France dans la transition énergétique et écologique, et dans l'économie circulaire. Cette politique passe notamment par le développement des filières de déconstruction et de recyclage de matériels de transports arrivés en fin de vie et hors d'usage.

La dynamisation de ces filières doit s'inscrire dans un objectif de création d'activités et d'emplois en France. Elle doit également garantir un traitement conforme aux exigences en matière de sécurité, de santé et d'environnement.

Les modèles économiques ainsi que les modalités opérationnelles de déconstruction diffèrent selon les filières considérées. Si la filière de traitement des véhicules hors d'usage (VHU) est relativement mature et structurée, celles dédiées aux autres moyens de transport (avions, trains, navires, bateaux et véhicules industriels) paraissent à ce stade insuffisamment développées.

Il apparaît nécessaire de dresser un état des lieux et une cartographie des acteurs par filière et d'évaluer les opportunités d'activités, en concertation avec les professionnels concernés.

Il importe aussi de proposer des mesures de soutien à la filière de traitement des VHU, au-delà de celles déjà engagées par l'État dans la lutte contre les sites illégaux et les trafics associés.

Je souhaite vous confier cette mission.

Pour cela, à partir des voies de traitement actuelles, vous analyserez et évaluerez :

- les gisements, les capacités de traitement des équipements et matériaux réutilisables ou recyclables dans une perspective de valorisation optimale ;
- les conditions de stabilité des approvisionnements et des flux en matériels hors d'usage, notamment pour les avions, les navires et les bateaux, qui déterminent la viabilité des filières de déconstruction ;

Madame Estelle GRELIER
Députée
Assemblée nationale
126, rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

- le potentiel d'emplois associés au niveau national et les freins au développement de ces filières de déconstruction ;

- l'intérêt de développer les sites existants jusqu'à une taille critique et de les professionnaliser ou bien de créer de nouvelles installations de déconstruction.

Votre mission consistera également à identifier les verrous et les leviers de développement qui sont spécifiques à chacune des filières. Un certain nombre de points ont été déjà identifiés. Ils sont détaillés en annexe.

Dans vos travaux, vous pourrez vous appuyer sur les services de l'État et en particulier sur ceux de la direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services (DGCIS) du ministère du redressement productif ainsi que de la direction générale de la prévention des risques (DGPR) et de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Un décret vous nommera, en application des dispositions de l'article L.O. 144 du code électoral, en mission auprès de Monsieur Arnaud MONTEBOURG, ministre du redressement productif.

Je souhaite que vous puissiez nous remettre sous trois mois vos conclusions et recommandations.

Je vous prie de croire, Madame la Députée, à l'assurance de mes respectueux hommages.



Jean-Marc AYRAULT

ANNEXE

Les problématiques propres à chacune des filières de déconstruction

Pour les trains

- Quelle doit être la durée optimale des contrats proposés par la SNCF permettant de garantir les volumes d'activités suffisants pour les opérateurs de traitement, en particulier pour le désamiantage des wagons orphelins ?
- Quelles sont les simplifications réglementaires et normatives qui sont susceptibles de faciliter l'entrée d'opérateurs de désamiantage et de démolition de ces matériels au regard des conditions de certification ?
- Comment faciliter des rencontres multipartites permettant de dégager une vision de long terme pour la filière et quelles sont les zones régionales où des sites pourraient être installés ?

Pour les avions

- Quels sont les vecteurs d'activités en matière de valorisation (réutilisation et recyclage), à l'heure où les modèles économiques rencontrés sur le territoire paraissent davantage fondés sur la maintenance, le stockage d'avions ainsi que la revente d'équipements à haute valeur ajoutée ?
- Quels sont les leviers favorisant le regroupement sur un territoire des compétences nécessaires à la réutilisation et au recyclage, dans un objectif de relocalisation d'activités ? Il doit être pris en compte dans l'analyse des spécificités des avions de nouvelle génération, notamment le recyclage des matériaux composites.
- Quelles sont les perspectives d'évolution de la déconstruction des avions militaires ?

Pour les navires et bateaux

- Comment stimuler les deux filières majeures, qui sont la « filière métal » et la « filière composite » et quelles sont les mesures à prendre pour favoriser la création de sites de déconstruction ?
- Quels sont les gisements potentiels des différentes flottes (pêche, fluvial, commerce, militaire) à capter ? Il s'agira par exemple de dynamiser l'utilisation de cales sèches inexploitées pour la déconstruction et de s'assurer de la pérennité de l'accès au gisement, à l'heure où le démontage « au coup par coup » reste significatif. Il s'agira par ailleurs de déterminer les conditions favorables au développement de la filière composite.
- Quelles sont les opportunités de création d'activités industrielles complémentaires au niveau territorial ?

Pour les véhicules hors d'usage (véhicules particuliers)

- Comment sécuriser le gisement d'approvisionnement de la filière ? Les professionnels font en effet régulièrement part de leurs inquiétudes sur le rachat par des pays tiers des VHU. Cette question soulève des problématiques de concurrence et de compétitivité, de libre circulation des marchandises, en lien avec le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux, au travers de la Convention de Bâle. Il faudra mesurer l'impact de l'application de cette convention sur la filière VHU.

- Quels mécanismes d'incitation sont à mettre en place pour que les détenteurs de VHU se défassent de ces derniers au niveau national dans le cadre de la filière agréée ? Il s'agira ici de sécuriser les activités des centres VHU ainsi que des broyeurs existants et de limiter les exports de VHU dépollués. La lutte contre les sites illégaux et les trafics associés sera à cet égard un appui à la filière qu'il conviendra d'intégrer dans les travaux. L'enjeu est l'équilibre économique de la filière face aux éléments de déséquilibre identifiés (notamment certains types de traitements coûteux mais nécessaires au regard des obligations européennes, ou la faible rentabilité de certains territoires).

- La taille et la répartition des 55 broyeurs en France est-elle optimale ? Faut-il inciter certains broyeurs à se spécialiser sur les seuls VHU (au lieu du système actuel consistant à broyer en mélange VHU et autres déchets métalliques) ? Il s'agira aussi d'analyser les conditions de développement des sites et filières de traitement des fractions obtenues en post-broyage (fractions métalliques et fractions non métalliques).

- Existe-t-il des opportunités de renforcement (agrandissement, professionnalisation) des sites de déconstruction et de recyclage de VHU existants, voire de création éventuelle de nouveaux sites, au regard du potentiel d'emplois au niveau local ? L'analyse devra intégrer les gisements effectifs de VHU, les capacités actuelles de traitement au niveau local et les marchés tangibles liés à la réutilisation de pièces automobiles – au niveau national et à l'export - et du recyclage. Les initiatives actuelles de reconversion d'activités de friches industrielles en centre de traitement VHU sont-elles pertinentes ?