

# Recyclage des poids lourds : où en sommes-nous et quels sont les enjeux ?

Contrairement aux véhicules hors d'usage (VHU) légers, les poids lourds ne sont pas soumis à la responsabilité élargie des producteurs (REP). Pour autant, la tendance semble être à l'implication croissante des metteurs en marché. Olivier Gaudeau, directeur ingénierie et HSE de Re-Source (INDRA) et vice-président de la filière déconstruction automobile de Federec, se penche sur cette filière en pleine transformation.

Par Federec **FEDEREC** et France Auto Reman **FRANCE AUTO REMAN**

Le marché du recyclage des camions est encore très peu développé en Europe, contrairement à celui des véhicules légers hors d'usage, qui sont soumis à des objectifs de valorisation réglementaires.



La loi anti-gaspillage pour une économie circulaire de 2020 a étendu la REP aux deux-roues, trois-roues et quadricycles à moteur, mais pas aux poids lourds. Pourtant, selon les chiffres du ministère de la Transition écologique, le parc automobile français se composait

de 600 000 poids lourds au 1<sup>er</sup> janvier 2021. Que deviennent ces véhicules ? Quel est leur cycle de vie ?

**Olivier Gaudeau :** Actuellement, plus des trois quarts des poids lourds arrivés en fin de vie sont exportés vers l'Europe de l'Est et l'Afrique (pour les plus anciens) pour réutilisation. Ainsi,

hors véhicules accidentés, moins de 25 % du gisement potentiellement disponible est traité, principalement par des centres poids lourds hors d'usage (répartis sur tout le territoire) et des récupérateurs de métaux. Les véhicules accidentés représentent, quant à eux, environ 0,6 % du gisement.

## Plus des trois quarts des poids lourds arrivés en fin de vie sont exportés

### Des études ont-elles été menées pour évaluer les avantages et les inconvénients de l'export de ces véhicules anciens pour réutilisation ?

Non, seule une étude récente effectuée par l'Ademe a été menée sur le recyclage du parc des poids lourds. Ce qui est regrettable, dans un contexte de réforme globale de la REP VHU en France, et de révision de la directive VHU en Europe. D'autant plus que les discussions au sein de l'UE semblent aller vers un élargissement du spectre de la REP à de nouvelles catégories de véhicules, dont le poids lourd.

L'étude Ademe en question s'intéresse, quant à elle, davantage aux centres de traitement actuels qui accueillent des véhicules en fin de vie, à leurs capacités et au marché de la pièce. En effet, une partie du gisement des poids lourds en fin de vie semble sous-exploitée pour la génération de pièces détachées. Or, nous constatons actuellement des carences de pièces neuves. Jusqu'à maintenant, la pratique consistait à exporter des véhicules complets (les modèles les plus récents étant "dégradés" pour répondre aux besoins locaux), mais les



Federec est favorable à l'émergence d'une filière de traitement des poids lourds hors d'usage pour développer le recours aux pièces de réemploi pour ces véhicules.

poids lourds étant conçus pour rouler un million de kilomètres, il serait légitime de développer une offre importante de rénovation des composants majeurs de ces véhicules.

Nous savons par ailleurs que les enjeux environnementaux de la fin de vie des véhicules exportés restent entiers. L'expérience des VHU nous a prouvé que

certains véhicules exportés devraient en réalité ne pas se retrouver sur les routes, étrangères ou pas. C'est pourquoi Federec propose d'exiger la preuve du passage d'un contrôle technique valide de moins de deux ans pour pouvoir exporter son véhicule. Cette proposition pourrait totalement être dupliquée avec les poids lourds dans le cadre d'une REP.

### Moins d'export demanderait alors de développer plus de capacités de traitement des poids lourds hors d'usage en France. Les coûts liés à ce développement ont-ils été abordés dans l'étude Ademe ?

Tout à fait, hors aménagement de bâtiments et plateforme de stockage, le niveau d'investissements liés au process

(équipements de dépollution, cuves de stockage, moyens élévateurs et d'aide à la manutention, outillages) tourne autour de 100000 € HT. Et ce, pour un processus apte à traiter 200 à 300 poids lourds par an, avec un taux de réemploi important. Au-delà d'une possible extension de la REP aux poids lourds hors d'usage, nous savons que le marché de la location et les

nouvelles technologies (hybride, électrique et hydrogène) vont impacter la filière. Il est nécessaire que des études soient lancées aux niveaux européen et français. Si les taux européens de recyclage et de valorisation peuvent être atteints, en raison de la composition même des poids lourds, l'enjeu résiderait dans l'équilibre financier de cette nouvelle filière. ●

### PIÈCES REMANUFACTURÉES : LE POIDS LOURD MONTRE LA VOIE

La remise en état de composants est depuis des décennies un réflexe bien ancré des acteurs du poids lourd. Le prix des pièces et équipements, souvent très élevé, justifie souvent à lui seul la recherche de solutions pour prolonger leur vie, ou même leur en donner une seconde ! Pneumatiques rechapés, filtres à particules régénérés, injecteurs échange standard, alternateurs remanufacturés, capteurs rénovés : les solutions techniques sont éprouvées pour permettre aux acheteurs de faire de substantielles économies, et à la planète d'être moins sollicitée. En moyenne, ces produits "consomment" cinq fois moins de ressources naturelles et d'énergie que leur équivalent neuf, pour une qualité et une performance identiques. Autant dans le domaine de la

récupération des pièces usagées que dans celui de la proposition de pièce de seconde vie par les réparateurs, le poids lourd a quelques leçons à donner au secteur du véhicule léger... "Au sein de la communauté de remanufacturiers français, l'activité poids lourd est au cœur de l'activité, et demeure pour beaucoup une opportunité de croissance. Les gestionnaires de flotte, très soucieux de maîtriser leur TCO (total cost of ownership, le coût total d'exploitation des véhicules) et de plus en plus sensibles à l'impact environnemental de leurs décisions, sont des prescripteurs précieux pour nos solutions d'économie circulaire. Et bonne nouvelle : le secteur du VL, parti plus tard, suit désormais la voie tracée par le PL!", conclut **Julien Dubois**, président de France Auto Reman.