



► Dossier de presse 2025



recycler mon
vehicule.fr

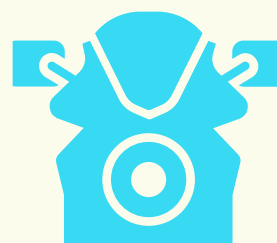


recycler mon vehicule.fr

L'unique éco-organisme national agréé par le ministère en charge de l'environnement pour garantir le recyclage et la valorisation des véhicules hors d'usage (VHU) et des batteries de véhicules électriques.



1,2 million de véhicules
arrivent en fin de vie
chaque année dont
50 000 véhicules
électriques en 2030¹



1 **Recycler Mon Véhicule, l'éco-organisme de référence pour la filière automobile-motocycle**

- 1.1 Contexte de création : un cadre juridique ancien mais évolutif et une ambition qui s'affirme
- 1.2 Un éco-organisme à but non lucratif, moteur d'une filière collective
- 1.3 Chiffres clés
- 1.4 Des missions concrètes au service de l'intérêt général
- 1.5 Un budget investi pour transformer la filière et accompagner ses acteurs
- 1.6 L'éco-contribution, un financement juste et proportionné

2 **Cadre juridique et réglementations : les essentiels**

- 2.1 Propriétaire d'un véhicule : les obligations et les bons réflexes
- 2.2 Producteurs : constructeurs-fabricants / importateurs / remanufactureurs
- 2.3 Centres VHU : l'épine dorsale de la filière
- 2.4 Réparateurs et garages automobiles : en première ligne
- 2.5 Opérateurs de traitement des déchets : le maillon décisif du recyclage

3 **Défis et enjeux à venir**

- 3.1 La pièce issue de l'économie circulaire (PIEC) : un levier essentiel
- 3.2 Spécificités dans les territoires ultramarins : rompre le cercle vicieux des abandons
- 3.3 Renforcer la lutte contre les filières & pratiques illégales
- 3.4 La structuration de la filière des batteries de véhicules électriques et hybrides

4 **Le modèle français de la filière VHU : futur standard européen**

- 4.1 Recycler Mon Véhicule : garant d'une filière structurée en France
- 4.2 La REP française : un modèle pour l'Europe

5 **Annexes**

- 5.1 Glossaire des termes clés
- 5.2 Les producteurs adhérents de Recycler Mon Véhicule



1

Recycler Mon Véhicule :
l'éco-organisme
de référence pour la filière
automobile-motocycle

1.1. Contexte de création : un cadre juridique ancien mais évolutif et une ambition qui s'affirme

A. 2011 - la première pierre : une directive fondatrice

Au tournant des années 2000, la fin de vie des véhicules devient un enjeu européen.

Avec la directive 2000/53/CE, l'Europe pose un principe fondateur : le pollueur-payeur.

Transposée en droit français en 2011, cette directive impose que chaque véhicule hors d'usage (VHU) – voitures particulières et utilitaires légers – soit remis à un centre capable de le dépolluer et de le recycler en toute conformité. Le tout sans frais pour le dernier détenteur.

Cette première pierre a permis de bâtir un socle solide. Mais rapidement, des limites sont apparues et de nécessaires évolutions réglementaires se sont imposées, afin de :

- faire face aux **dysfonctionnements structurels** dans les territoires ultramarins,
- anticiper les **futures évolutions réglementaires européennes prévues pour 2027**, et notamment l'élargissement aux deux et trois-roues, jusqu'ici exclus et peu concernés par le réemploi,
- lutter contre l'abandon de véhicules et les filières illégales en proposant un service de reprise gratuite des véhicules à domicile.

B. 2018-2020 - un tournant décisif : le paquet « Economie circulaire » et la loi AGECE

En 2018, l'Union européenne adopte le paquet «Économie circulaire».

Deux ans plus tard, la France transpose cette ambition dans la loi AGECE (anti-gaspillage pour une économie circulaire).

Pour la première fois, une filière à responsabilité élargie du producteur (REP) est créée pour les VHU. Elle ne se limite plus aux seules voitures et utilitaires. Elle intègre aussi les deux et trois-roues motorisés ainsi que les quadricycles, jusqu'alors exclus du dispositif.

Avec cette loi, la France ne s'est pas contentée de suivre : elle a pris une longueur d'avance sur les futures évolutions européennes, en intégrant dès 2020 des catégories appelées à l'être seulement en 2027.

La loi AGECE n'a pas seulement fixé des objectifs de réemploi et de recyclage.

Elle a posé les bases d'un modèle plus équitable, plus structuré et plus exigeant, en ligne avec l'ambition européenne.

Les catégories de véhicules concernés par la REP

- Voitures particulières à moteur à quatre roues (catégorie M)
- Véhicules utilitaires légers à moteur (catégorie N)
- Véhicules à moteur à deux ou trois-roues et quadricycles (catégorie L)
- Véhicules à moteur sans permis (catégorie L6e)



C. 2024 : naissance de Recycler Mon Véhicule

Le **1^{er} janvier 2024**, le nouveau cadre juridique de la filière VHU entre en vigueur.

Il élargit le périmètre de la REP aux nouvelles catégories de véhicules et fixe des objectifs complémentaires : lutter contre les filières illégales, garantir des taux élevés de recyclage et de valorisation, développer largement le recours aux pièces issues de l'économie circulaire (PIEC), y compris dans les territoires ultramarins.

Face à ce tournant, plusieurs constructeurs (tels que BMW, Mercedes-Benz, Volvo, Porsche, Yamaha, Kawasaki et Triumph) **ont choisi d'agir collectivement.**
Leur conviction : la conformité ne doit pas être vécue comme une contrainte, mais comme une opportunité de bâtir une filière durable.

C'est dans cet esprit qu'ils ont fondé **Recycler Mon Véhicule** et présenté une demande d'agrément pour accompagner ce changement majeur.

Le **8 avril 2024**, **Recycler Mon Véhicule** est agréé par le ministère en charge de l'environnement, pour une durée de six ans.

Sa mission :

- garantir que chaque véhicule hors d'usage trouve sa place dans la filière légale,
- assurer sa collecte sans frais pour son détenteur, organiser sa dépollution, son démontage, son recyclage et sa valorisation,
- et permettre la remise en circulation de ses pièces détachées d'occasion dites "pièces issues de l'économie circulaire" dans un cadre transparent.

D. 2025 - un nouveau chapitre avec les batteries

L'électrification du parc automobile change d'échelle. Dès la création de **Recycler Mon Véhicule**, les constructeurs fondateurs avaient anticipé le futur règlement européen sur les batteries. Ainsi, ils avaient préparé une demande d'agrément supplémentaire pour être en mesure de proposer une gestion globale de la fin de vie des véhicules électrifiés (hybrides et électriques), intégrant à la fois les véhicules et leurs batteries.

Le **11 août 2025**, cet agrément est obtenu et depuis le **18 août 2025**, date d'entrée en vigueur du règlement en France, **Recycler Mon Véhicule** est officiellement habilité à prendre en charge les batteries de véhicules électrifiés.

Cet agrément couvre :

- les batteries des véhicules des catégories **M, N et O**,
- batteries de plus de **25 kg** des véhicules de la catégorie **L**.

▲ Ne sont pas concernées par cet agrément :

- les piles et accumulateurs portables,
- les batteries de mobilité légère (trottinettes, vélos...),
- les batteries de démarrage, d'éclairage et d'allumage,
- les batteries industrielles.

Ce nouvel agrément traduit une ambition claire : **anticiper la règle et en faire une opportunité plutôt que la subir.**

Pour les producteurs réunis au sein de **Recycler Mon Véhicule**, la REP n'est pas une obligation supplémentaire mais l'occasion de concilier **performance industrielle et exigence environnementale**, et de préparer la filière à l'un des défis majeurs de la décennie à venir.

2000

Directive européenne 2000/53/CE
Principe du pollueur-payeur appliqué aux véhicules.

2011

Transposition en droit français
Obligation de remise des VHU à un centre agréé, sans frais pour le détenteur.

2018

Paquet «Économie circulaire»
Renforcement de la directive, élargissement du périmètre.

2020

Loi AGECE
Création de la filière REP VHU, intégrant voitures, utilitaires, deux et trois-roues, quadricycles.

1^{er} janvier 2024

Mise en application du nouveau cadre juridique pour la gestion des VHU.

8 avril 2024

Agrément de **Recycler Mon Véhicule** en tant qu'éco-organisme de la filière VHU (statut association loi 1901).

Juillet 2024

Signature des premiers contrats producteurs avec les membres fondateurs (BMW, Mercedes-Benz, Porsche, Triumph, Ducati, Yamaha...).

11 août 2025

Agrément par **Recycler Mon Véhicule** pour la filière batteries de véhicules électriques et hybrides.

18 août 2025

Entrée en vigueur du règlement européen sur les batteries en France ; élargissement du périmètre d'action de **Recycler Mon Véhicule** à la nouvelle filière REP batteries.



1.2. Un éco-organisme à but non lucratif, moteur d'une filière collective

A. Qui sommes-nous?

Recycler Mon Véhicule est né d'une ambition simple : faire de la fin de vie des véhicules **un levier d'économie circulaire**, au service des producteurs, des centres VHU, des usagers et de l'environnement.

Agréé par les pouvoirs publics, **Recycler Mon Véhicule** est l'**éco-organisme** de référence pour organiser la filière du **réemploi et du recyclage** des véhicules hors d'usage et des **batteries de véhicules électrifiés**.

Association loi 1901 à but non lucratif, **Recycler Mon Véhicule** représente **85 marques de véhicules** de moins de 3,5 tonnes, soit **10 % du marché des quatre-roues** et **60 % du marché des deux et trois-roues et quadricycles**.

Sa singularité : être l'**unique éco-organisme à but non lucratif** dédié aux secteurs de l'automobile et du motorcycle, agréé aussi bien pour la prise en charge des VHU que des batteries de véhicules électriques.

De l'éco-conception au réemploi des pièces issues de l'économie circulaire (PIEC), en passant par la collecte, le recyclage et la valorisation, **Recycler Mon Véhicule** accompagne chaque étape pour bâtir une filière solide et cohérente.

Né d'une volonté de simplification, **Recycler Mon Véhicule** offre aux producteurs une **réponse mutualisée** à leurs obligations réglementaires. Son objectif : permettre à tous les producteurs, **y compris les plus petits**, de se mettre en conformité **sans complexifier leur activité**.

En ce sens, **Recycler Mon Véhicule** est plus qu'une aide à la mise en conformité : c'est un **outil collectif au service de l'intérêt général**, garant d'une filière plus juste et plus performante.

B. Une gouvernance équitable, représentative et garante de la transparence

Association de loi de 1901, Recycler Mon Véhicule ne poursuit aucun but lucratif. Son organisation et ses instances traduisent cette volonté : une gouvernance transparente, équilibrée et orientée vers l'intérêt général.

Un adhérent = une voix. Ce principe fondateur assure l'équité entre tous les metteurs sur le marché, quelle que soit leur taille ou leur ancienneté.

Deux **conseils stratégiques**, l'un pour la filière **VHU** et l'autre pour la filière **batteries**, définissent la stratégie et les moyens associés. Leur composition équilibrée reflète la diversité des constructeurs et producteurs concernés. Cette diversité est une **force** : elle permet de prendre en compte toutes les réalités et besoins du marché.

L'**assemblée générale**, composée de l'ensemble des adhérents, élit le **conseil d'administration** et approuve

les comptes. Le conseil d'administration, élu pour trois ans, veille à la **conformité réglementaire** et à la **pérennité financière** de l'éco-organisme.

Conformément au **Code de l'environnement**, un **censeur d'État**, haut fonctionnaire du ministère de l'Économie, siège à toutes les instances. Il veille à la **solidité financière**, à l'**adéquation des moyens** mis en œuvre avec les objectifs fixés par les cahiers des charges, et à l'**étanchéité des financements par filière**, sur toute la durée de l'agrément.

Cette gouvernance traduit une conviction simple : la **transparence** et l'**équité** sont les clés de la confiance et de la durabilité de la filière.

Recycler Mon Véhicule et ses parties prenantes





1.3 Chiffres clés

1014*

Centres VHU partenaires sur l'ensemble du territoire, y compris les DROM-COM.

85*

Marques représentées (55 constructeurs et importateurs adhérents)

pour

375 891

Véhicules mis sur le marché en 2024.

607000**

véhicules hors d'usage traités par le réseau

12%**

Taux de réemploi (PIEC)

soit

87 023

tonnes de pièces remises en circulation.

88,4%**

Taux de recyclage

96,7%**

Taux de valorisation (réemploi + recyclage + valorisation énergétique)

50 000

véhicules électriques à recycler en 2030

73%

des batteries à collecter en 2030 proviendront de VHU

Ces chiffres, au-delà des pourcentages, traduisent un mouvement concret : des tonnes de matières réinjectées dans l'économie, des véhicules pris en charge légalement, et une trajectoire vers la circularité bien engagée.

*données 30/09/2025

** Sur la base des données 2023 des 1 014 CVHU partenaires. Les données 2024 compilées et publiées par l'Ademe ne sont pas encore disponibles.

1.4 Des missions concrètes au service de l'intérêt général

Recycler Mon Véhicule a été conçu avec l'ambition de **transformer les obligations réglementaires en leviers d'action collective**. Chaque mission répond à une obligation (conformité, ressources, économie circulaire, service aux consommateurs, lutte contre les filières illégales), mais toutes convergent vers un objectif commun : une filière transparente, performante et durable.

Notre mission



Répondre aux obligations des producteurs

Garantir leur conformité au cadre réglementaire des filières REP VHU et batteries.



Optimiser l'usage des ressources

Veiller à ce que chaque véhicule et chaque batterie génère le moins de pertes possibles.



Développer l'économie circulaire

S'appuyer sur les initiatives de ses adhérents, encourager l'éco-conception et promouvoir le réemploi.



Apporter du service aux consommateurs

Proposer des solutions simples et gratuites pour réduire l'impact environnemental en développant le réemploi de manière efficiente et transversale.



Accompagner les pouvoirs publics

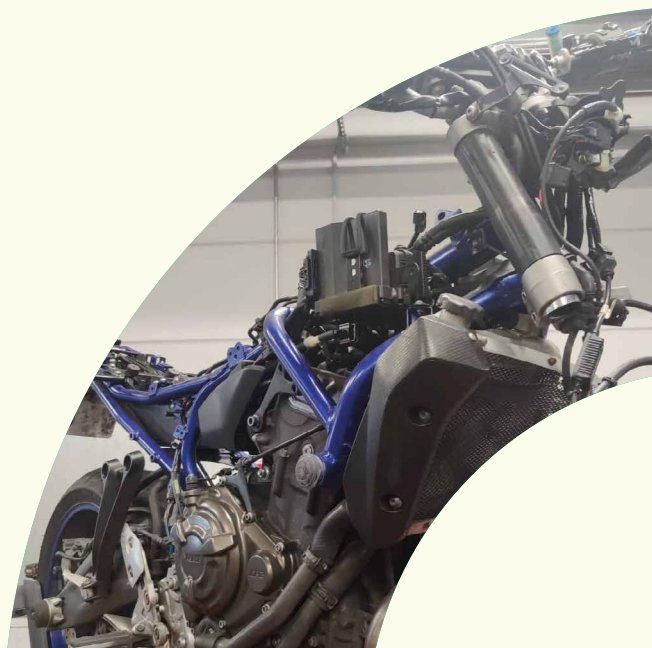
Soutenir la lutte contre les filières illégales qui fragilisent à la fois l'économie circulaire et la confiance dans la filière.

Ces missions placent **Recycler Mon Véhicule** au croisement de l'industrie, des usagers et des pouvoirs publics, dans un rôle de facilitateur et de garant d'une filière durable.

Notre raison d'être

- **Assurer la conformité environnementale** de l'automobile et du motorcycle, dès lors que les véhicules arrivent en fin de vie.
- **Structurer une nouvelle source de pièces et de matières** pour répondre aux besoins industriels de demain.

Recycler Mon Véhicule n'est pas un gestionnaire de déchets. C'est un acteur qui **crée les conditions d'une économie circulaire** où chaque véhicule devient une ressource, et non un déchet.





1.5 Un budget investi pour transformer la filière et accompagner ses acteurs

En **2024**, le budget de **Recycler Mon Véhicule** pour la filière VHU s'est élevé à **3,6 millions d'euros**.

Chaque euro collecté auprès des producteurs adhérents sous forme d'éco-contribution est réinvesti pour faire progresser la filière, soutenir ses acteurs et structurer l'économie circulaire.

Les ressources financières perçues auprès des adhérents permettent de financer :

- **La reprise à domicile gratuite des véhicules ainsi que la prime au retour, cette dernière étant spécifique aux DROM-COM**, afin d'inciter les détenteurs à remettre leurs véhicules complets à la filière légale.
- **La collecte sans frais et le traitement des batteries de véhicules électrifiés.**
- **Les soutiens à l'investissement et les gratifications financières** versés aux centres VHU partenaires, pour accompagner leur mise en conformité et améliorer leurs pratiques.
- **La réalisation d'études prévues au cahier des charges et le cofinancement de projets de recherche et développement**, notamment sur le recyclage des batteries au lithium et des matériaux complexes comme le plastique ou le verre.
- **Les actions de sensibilisation des détenteurs et d'information des partenaires** sur les enjeux de collecte et de réemploi, ainsi que la lutte contre les filières illégales.
- **Les frais de fonctionnement de l'éco-organisme**, garants de son efficacité opérationnelle.

1.6 L'éco-contribution, un financement juste et proportionné

Les éco-organismes sont financés par l'**éco-contribution versée par les adhérents**.

Cette contribution couvre l'ensemble des activités prévues par les obligations des producteurs : **collecte, réemploi, recyclage, valorisation, communication, études et R&D**.

Elle reflète les coûts réels de ces activités. Pour garantir l'équité, elle est répartie entre les producteurs au prorata du nombre de véhicules et/ou de batteries qu'ils mettent sur le marché. C'est ce qui assure une contribution juste car proportionnée à l'activité de chacun.

Un affichage adapté à chaque filière

- **REP VHU** : l'affichage auprès du consommateur n'est pas obligatoire.
- **REP batteries** : le montant de l'éco-contribution doit être indiqué sur le point de vente.

Ce que l'éco-contribution n'est pas

L'éco-contribution est parfois confondue avec **une taxe**. C'est une **idée reçue**.

- L'État **ne la perçoit pas**.
- L'État **n'en fixe pas les montants**.
- Elle n'est pas un **impôt payé par les contribuables**.

Ce n'est donc pas une taxe, mais une contribution qui finance directement la filière.



L'éco-contribution en un coup d'œil

SOURCES

producteurs
adhérents

USAGES

collecte

réemploi

recyclage

valorisation

communication

études & R&D

RÉPARTITION

au prorata des mises
sur le marché

AFFICHAGE

- **VHU** : non obligatoire
- **batteries** : obligatoire en point de vente

NATURE

pas une taxe



2

Cadre juridique et solutions : les essentiels

2.1 Propriétaire d'un véhicule : les obligations et les bons réflexes

A. Les obligations légales

Abandonner un véhicule n'est pas un geste anodin. C'est une infraction pénale passible d'une **amende de 1 500 €**, allant jusqu'à **3 000 € en cas de récidive** (article R.635-8 du Code pénal).

Pour un particulier, la règle est simple : remettre son véhicule en fin de vie à un **centre VHU habilité**. Ces centres disposent des autorisations nécessaires (**installation classée ICPE, contrat avec un éco-organisme et/ ou système(s) individuel(s)**) et sont les seuls habilités à délivrer un **récépissé de déclaration d'achat pour destruction**.

Ce récépissé est **essentiel** : il **annule l'immatriculation** du véhicule (article R.543-164 du Code de l'environnement) et **met fin à la responsabilité de l'ancien propriétaire**. C'est la **garantie de sa sécurité juridique**.

En matière de pièces d'occasion, la loi est sans ambiguïté :

- la **vente de pièces détachées ou d'un véhicule non roulant par des particuliers** qui en font commerce non déclaré est **interdite** ;
- il est **interdit** de vendre des pièces provenant d'un véhicule ne nous appartenant pas ;
- la **vente d'une pièce de sécurité engage la responsabilité du vendeur** en cas d'accident ou de défaut.

B. Que faire de son véhicule en fin de vie ?

Pour un particulier, se débarrasser d'un véhicule ne doit pas relever du casse-tête.

C'est pourquoi **un service en ligne** a été créé : jerecyclemonvehicule.fr, unique, pour toutes les marques et toutes les catégories de véhicules.

Ce service permet de :

- **Trouver** le centre VHU le plus proche où apporter son véhicule ;
- **Faire enlever gratuitement** son véhicule à domicile, à condition qu'il soit mobile par roulement, stationné dans un lieu accessible par un camion de collecte et pourvu de tous ses éléments mécaniques et de carrosserie ;
- **Obtenir la prime au retour** pour les résidents **d'Outre-mer** : une incitation financière pour lutter contre le fléau des abandons dans ces territoires.

Ce service vise un **double objectif** : **réduire les abandons de véhicules et endiguer le recours aux épavistes illégaux**, qui diffusent souvent leurs offres de reprise via des affichettes elles-mêmes illégales collées sur les feux tricolores.





C. Que faire de la batterie de son véhicule électrique en fin de vie?

Tout au long de la vie du véhicule électrique, si sa **batterie est usagée**, elle est **reprise par le garage automobile ou le réparateur** auquel le propriétaire s'adresse.

À la fin de vie du véhicule électrique, le particulier doit **laisser la batterie dans le véhicule** qu'il confie à un centre VHU ou qu'il fait enlever gratuitement à domicile, selon les modalités décrites ci-dessus.

Bon réflexe batterie



Véhicule en usage

reprise par le garage ou réparateur



Véhicule en fin de vie

laisser la batterie dans le véhicule remis au centre VHU ou enlevé gratuitement à domicile



2.2 Producteurs : Constructeurs / importateurs de véhicules & fabricants / importateurs / remanufactureurs de batteries face à leurs nouvelles obligations

A. Les obligations légales

Depuis janvier 2024 pour les VHU et août 2025 pour les batteries de véhicules électriques et hybrides, la responsabilité élargie du producteur (REP) est devenue une réalité.

C'est un changement de paradigme.

Désormais, les **producteurs de véhicules** (constructeurs, importateurs) et/ou **de batteries** (fabricants en France, importateurs et opérateurs de remanufacturation ou de réaffectation) **sont légalement tenus de financer et organiser un système de gestion des VHU et des batteries usagées.**

Des obligations qui couvrent toute la chaîne de valeur :

- **Collecter** : collecte sans frais des véhicules et batteries, y compris lorsqu'ils sont abandonnés.
- **Traiter** : prise en charge dans les centres habilités et/ou contribution aux coûts de traitement.
- **Réemployer et recycler** : atteindre des objectifs précis de réemploi, recyclage et valorisation..
- **Accompagner les usagers** : mise en place d'un guichet unique pour le dernier détenteur. Service développé en commun par tous les producteurs qui permet à tout détenteur de trouver le centre VHU habilité le plus proche de chez lui.
- **Informier pour responsabiliser** : actions de sensibilisation auprès de l'ensemble des acteurs.
- **Documenter et innover pour progresser** : réalisation d'études, souvent en relation avec l'ADEME, et financement de programmes de R&D.
- **Rendre compte** : transmission régulière de données à l'État.
- **Concevoir autrement** : intégration de principes d'éco-conception dès la fabrication.
- **Agir en Outre-mer** : élaboration et mise en œuvre d'un plan spécifique de prévention et de gestion des **VHU et des batteries.**
- **Guider les usagers** : mise en place d'une signalétique de tri claire et visible pour le consommateur.

La REP appliquée aux VHU et aux batteries marque un tournant majeur pour la filière. Elle n'est pas seulement un cadre réglementaire : c'est un levier qui incite l'ensemble des acteurs de l'automobile et du motocycle à **repenser leur chaîne de production et de fin de vie, à intégrer la circularité comme une norme**, et à inscrire leur activité dans les exigences d'un **modèle plus durable, plus équitable et plus responsable.**



B. Comment répondre à ces obligations ?

Deux voies s'ouvrent aux producteurs :

- adhérer à un éco-organisme agréé,
- ou mettre en place un système individuel, validé par un agrément des pouvoirs publics.

Recycler Mon Véhicule, agréé à la fois pour les VHU et pour les batteries de véhicules électriques et hybrides, propose aux producteurs un service clé en main.

Ce modèle mutualisé :

- réduit la charge administrative et opérationnelle,
- sécurise la conformité réglementaire,
- et permet à l'ensemble des producteurs de répondre collectivement aux obligations fixées par la loi.

En ce sens, **Recycler Mon Véhicule** n'est pas seulement un outil de conformité. C'est un partenaire opérationnel, capable de transformer une contrainte réglementaire en levier d'efficacité et de durabilité pour toute la filière.

2.3 Centres VHU : l'épine dorsale de la filière

A. Les obligations légales



Filière VHU

Au cœur de la filière, les centres VHU constituent l'épine dorsale du processus de prise en charge des véhicules en fin de vie.

Partenaires essentiels de **Recycler Mon Véhicule**, ils assurent la **dépollution, le démontage, le stockage des pièces** et la **remise à des opérateurs de traitement des carcasses** pour permettre le recyclage ou la valorisation des matières qui les composent.

Depuis le 1^{er} janvier 2025, pour pouvoir exercer leur activité, les centres VHU ont l'obligation d'être **titulaires d'un contrat avec Recycler Mon Véhicule** et/ou avec un ou plusieurs système(s) individuel(s) agréé(s).

Les **CVHU** doivent par ailleurs au préalable être enregistrés au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (**ICPE**).

Les **CVHU** sont **tenus de reprendre gratuitement** les VHU qui leur sont remis par leurs détenteurs, quelle qu'en soit la marque.

Les **CVHU** remettent au détenteur du VHU un **certificat réglementaire de destruction du véhicule**

et procèdent de manière concomitante à l'annulation de l'immatriculation de ce véhicule dans le système d'immatriculation du véhicule (SIV).

Les CVHU doivent contribuer à l'atteinte des **objectifs de performance** fixés par la réglementation :

- **95 % de valorisation** (réutilisation, recyclage, valorisation matière et énergétique) du poids moyen d'un véhicule,
- **16 % de réemploi** des pièces pour les quatre-roues d'ici 2028,
- **40 % de réemploi** des pièces pour les deux et trois-roues d'ici 2028.
- **70% de valorisation du plastique** et **65% de valorisation du verre** d'ici 2028.

Ces objectifs incarnent une ambition industrielle : transformer chaque centre en un maillon clé d'une économie circulaire performante.



Filière batteries

L'électrification du parc change la donne.

Les centres VHU deviennent les **premiers points de passage** pour les véhicules électriques en fin de vie et jouent un rôle central dans la collecte des batteries.

Pour cela, ils doivent disposer :

- d'une **habilitation électrique**,
- d'**installations de stockage adaptées**, notamment pour les batteries endommagées.

Depuis août 2025, ils doivent assurer une **fin de vie conforme à la nouvelle réglementation**.

Certains centres peuvent aussi avoir des activités de **réaffectation ou de remanufacturation** des batteries, avec les mêmes obligations que celles qui incombent aux producteurs.



B. Les solutions pour exercer en toute conformité



Filière VHU

Contractualiser avec **Recycler Mon Véhicule** est la voie la plus directe vers la conformité, et présente deux avantages majeurs :

- poursuivre la **reprise et le traitement des véhicules de toutes marques**, alors que la contractualisation avec un système individuel permet de ne reprendre et traiter uniquement les véhicules de la marque du système individuel.
- **bénéficier d'un accompagnement, puisque **Recycler Mon Véhicule** a fait le choix d'accompagner un certain nombre de centres VHU qui auraient pu ne pas être retenus sur le fondement des critères d'excellence fixés, en particulier concernant le réemploi. Un contrat d'un an renouvelable sur performances de réemploi et mise en œuvre d'un plan de progrès, leur permet de s'adapter aux nouvelles exigences de la REP VHU et à celles de l'éco-organisme.**

Cet accompagnement à l'atteinte des objectifs concerne :

- **l'industrialisation et la digitalisation** des sites,
- le développement de **nouvelles activités**,

Il se matérialise par des **soutiens financiers** : aides à l'investissement, gratifications récompensant les performances de réemploi.

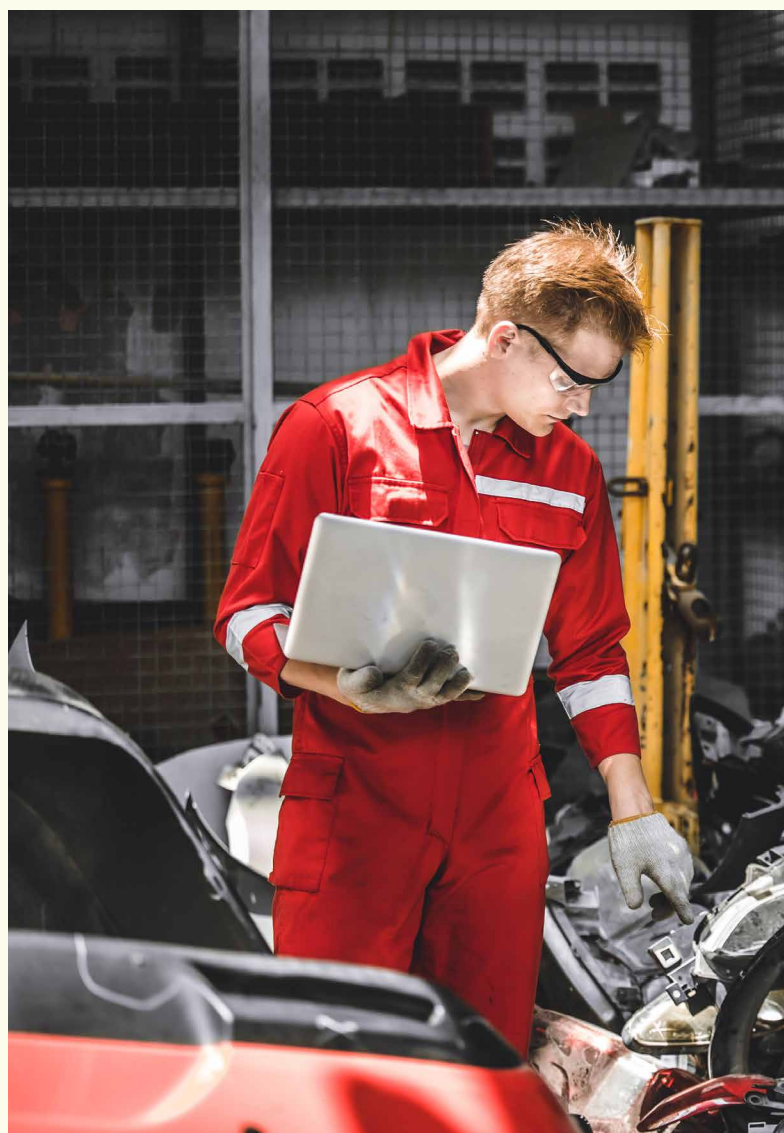
C'est en combinant **exigence et accompagnement** que la filière progressera collectivement.



Filière batteries

Recycler Mon Véhicule prépare déjà l'étape suivante. Dès que son réseau d'opérateurs sera constitué, il proposera aux centres VHU un **service de collecte gratuit des batteries issues des véhicules électrifiés**.

Par ailleurs, les centres VHU qui, du fait de leurs activités de **remanufacturation ou réaffectation**, acquièrent le statut de producteurs de batteries, peuvent également **adhérer à l'éco-organisme**.



2.4 Réparateurs et garages automobiles : en première ligne de la filière

Informers, fournir, collecter : les réparateurs sont en première ligne.

Dans la réussite des filières REP, leur rôle est central.

Qu'il s'agisse des véhicules hors d'usage ou des batteries de véhicules électriques et hybrides, ils sont à la fois **prescripteurs, intermédiaires et points de collecte**.

Chaque geste accompli dans un garage contribue directement à la performance de la filière.

A. Les obligations légales



Filière VHU

Orienter les véhicules vers la filière légale puis informer leurs clients et leur proposer la PIEC

- Les réparateurs doivent confier les véhicules hors d'usage à des centres VHU enregistrés au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et liés contractuellement à **Recycler Mon Véhicule** ou à un système individuel. Cette obligation garantit que chaque véhicule suit un parcours légal, tracé et respectueux de l'environnement favorisant le développement de la PIEC.
- Les réparateurs ont l'obligation de **d'informer le consommateur qu'il peut utiliser des pièces issues de l'économie circulaire (PIEC)** lors des réparations. C'est donner au consommateur le choix d'une réparation plus **durable**.



Filière batteries

Orienter les batteries vers la filière légale est une responsabilité clé pour leur garantir une fin de vie conforme et sécurisée.

Les batteries usagées issues de véhicules électriques doivent être remises :

- soit à un **éco-organisme agréé**,
- soit à un **système individuel**,
- soit à un **opérateur de traitement en contrat** avec l'une de ces deux organisations agréées.



B. Les solutions pour exercer en toute conformité



Filière VHU

La filière a simplifié les démarches.

Pour remplir leurs obligations, les réparateurs peuvent :

- utiliser le **service en ligne** (jerecyclemonvehicule.fr) qui répertorie tous centres VHU habilités de la filière,
- s'approvisionner en **PIEC** via des marketplaces spécialisées ou directement auprès des CVHU (en magasin ou sur leur site de vente en ligne).

Une PIEC est une pièce d'origine constructeur faisant l'objet d'un marquage qui précise l'origine du véhicule. Elle est le plus souvent garantie par le CVHU, qui en indique l'état et les éventuels défauts. Jusqu'à deux fois moins chère qu'une pièce neuve, elle permet au réparateur de valoriser son temps de main-d'œuvre et de proposer à son client une réparation qui, avec des pièces neuves, aurait été plus - voire trop - coûteuse et probablement refusée.

En rendant accessibles les PIEC et facilement identifiables les CVHU habilités, la filière facilite le passage à l'économie circulaire.



Filière batteries

La reprise des batteries s'appuie sur les réseaux existants.

Les producteurs adhérents de **Recycler Mon Véhicule** peuvent organiser la reprise des batteries usagées auprès de leurs clients grâce à **leur réseau de concessionnaires et de réparateurs agréés**.

Ces batteries sont ensuite transportées et confiées à des opérateurs de traitement en contrat avec **Recycler Mon Véhicule**, pour leur recyclage ou leur remanufacturation.

Chaque initiative individuelle contribuant à la performance collective de la filière, en retour, les producteurs bénéficient d'un soutien financier proportionné aux économies générées pour la filière REP.

Les réparateurs indépendants peuvent directement s'adresser à **Recycler Mon véhicule** pour faire collecter les batteries qu'ils détiennent.

Le rôle des réparateurs dans la filière REP

➤ Informer

leur clients sur la PIEC

➤ Proposer

la PIEC à leurs clients pour la réparation de leurs véhicules

➤ Confier

- les VHU à des centres VHU habilités (référencés sur jerecyclemonvehicule.fr)
- les batteries à la filière REP (un éco-organisme agréé comme Recycler Mon Véhicule, un système individuel agréé ou un opérateur de traitement sous contrat avec l'un de ces deux systèmes agréés)

2.5 Opérateurs de traitement des déchets : le maillon décisif du recyclage

Dépolluer, valoriser, réutiliser : les opérateurs de traitement interviennent en bout de chaîne.

Leur rôle est crucial : ce sont eux qui garantissent que les VHU, les batteries et les matières qui les composent trouvent une seconde vie.

Leur performance est décisive pour atteindre les objectifs fixés par les cahiers des charges d'agrément.

A. Les obligations légales



Filière VHU

Mesurer pour évaluer et progresser.

Les opérateurs de traitement ont l'obligation de transmettre à l'ADEME leurs données de performance, notamment les taux de recyclage et de valorisation.

Cette remontée n'est pas une formalité : elle permet d'évaluer les performances globales de la filière et d'identifier les voies de progrès pour atteindre voire dépasser les objectifs réglementaires.



Filière batteries

À compter de **janvier 2026**, un principe s'appliquera à tous les opérateurs de traitement : **contractualiser avec la filière REP.**

Tout opérateur de traitement de batteries devra être en contrat :

- avec un éco-organisme agréé comme **Recycler Mon Véhicule**,
- ou avec un système individuel.

Cette étape place tous les opérateurs sur un pied d'égalité et ancre la transparence comme règle commune.

Ils participeront ainsi collectivement à l'atteinte des objectifs communs de réemploi, de recyclage et de valorisation fixés par la réglementation :

- recyclage de 70% des batteries au lithium et 50% des autres batteries à fin 2030.
- recyclage de 95% du cobalt, du cuivre et du nickel et 80% du lithium à fin 2031.

B. Les solutions pour exercer en toute conformité



Filière VHU

Une remontée d'information claire et transparente.

Les opérateurs de traitement transmettent leurs données de performance à leurs clients CVHU qui les centralisent et les font remonter à l'ADEME.

Recycler Mon Véhicule fait le choix de la confiance : il laisse à chaque CVHU le **libre choix de son opérateur de traitement**, et à chaque opérateur de traitement le **libre choix de ses clients**.

Une approche souple mais exigeante, qui associe responsabilité individuelle et performance collective.



Filière batteries

Anticiper pour mieux s'organiser : depuis septembre 2025, les opérateurs de traitement peuvent signer un contrat avec **Recycler Mon Véhicule** afin d'anticiper l'échéance obligatoire du 1er janvier 2026.

Un appel d'offres lancé par **Recycler Mon Véhicule** pour l'affectation des gisements de batteries collectés via les réseaux partenaires garantit une organisation à la fois transparente et compétitive.

Cette démarche pose les bases solides de la filière batteries : équité entre opérateurs, sécurité pour les producteurs et confiance pour l'ensemble de la filière.



3

Défis et enjeux à venir

3.1 La pièce issue de l'économie circulaire (PIEC) : un levier essentiel

A. La PIEC, définition

Donner une seconde vie aux véhicules, c'est aussi redonner une utilité à leurs pièces.

Les **PIEC** sont des **pièces détachées d'occasion** issues du **démantèlement des VHU**, reconditionnées, revendues et réutilisées pour la **réparation de véhicules**.

La réglementation encadrant la PIEC est décisive : elle conditionne la capacité de la filière à développer une offre solide, à stimuler la demande et à inscrire durablement le secteur auto-moto dans l'économie circulaire.



B. La PIEC - Etat des lieux : la dynamique est engagée mais son rythme reste inégal

Dans la réparation des quatre-roues, l'utilisation des PIEC progresse grâce à l'offre structurée des centres VHU. Les garagistes et carrossiers y recourent de plus en plus, souvent sous l'incitation des assureurs.

En revanche, les concessionnaires restent peu impliqués, contraints par leurs obligations contractuelles.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes :

- selon l'**ADEME**, **19 % des professionnels** déclarent **ne jamais proposer de PIEC** à leurs clients ;
- selon l'**observatoire des sinistres de collision automobile 2024 de SRA**, seules **5,3 %** des réparations en intègrent réellement.



La filière quatre-roues avance, mais de façon inégale.

Côté deux, trois-roues et quadricycles, le mouvement est encore balbutiant :

- un tiers des centres seulement démontent des pièces pour réemploi,
- aucun taux consolidé de réutilisation n'est aujourd'hui disponible.

Les freins au développement de la PIEC sont connus : hétérogénéité des pratiques, méfiance sur la fiabilité, manque de visibilité de l'offre, outils de traçabilité inégalement déployés.

Mais les leviers sont déjà là : pression réglementaire renforcée, demande en progression, intérêt croissant des acteurs pour une filière plus sobre et plus vertueuse.

L'équation est claire : la PIEC ne pourra se développer que si l'offre, la demande et la confiance progressent ensemble.



C. Recycler Mon Véhicule : catalyseur d'une transformation structurelle

Face à ces constats, **Recycler Mon Véhicule** prend position comme catalyseur.

Son ambition : accélérer le recours à la PIEC dans les pratiques de réparation, pour les voitures, les utilitaires légers comme pour les deux et trois-roues.

Les CVHU qui font aujourd'hui partie du réseau de partenaires de **Recycler Mon Véhicule** ont collectivement atteint en 2023 un taux de 12% de réemploi des pièces.

L'objectif fixé est clair : atteindre **16 % pour les quatre-roues et 40 % pour les deux-roues d'ici 2028** sur l'ensemble du réseau de CVHU partenaires constitué aujourd'hui de plus de 1 000 sites aux niveaux d'avancement inégaux concernant la PIEC.

Pour y parvenir, **Recycler Mon Véhicule** agit sur deux leviers :

- un accompagnement ciblé des centres les moins avancés,
- et une mobilisation active des professionnels de la réparation et des prescripteurs.

L'enjeu n'est pas seulement d'atteindre un taux : il s'agit de **transformer durablement les pratiques** et d'ancrer le réemploi dans les usages.



Un plan d'actions en cinq axes stratégiques

Pour structurer cette transformation, **Recycler Mon Véhicule** déploie le plan d'actions suivant :

- 1** | **Orienter** les VHU vers des centres engagés dans le réemploi.
- 2** | **Développer** l'offre de pièces réutilisables.
- 3** | **Stimuler** la demande auprès des professionnels et du grand public.
- 4** | **Faciliter** la mise en relation entre l'offre et la demande.
- 5** | **Soutenir** l'émergence d'une filière PIEC dans les DROM-COM.

Ces cinq axes dessinent une feuille de route ambitieuse : passer d'une filière émergente à une filière structurée, performante et visible.

Un partenariat stratégique avec les assureurs

Les **assureurs et mutualistes** sont des partenaires clés.

Aujourd'hui, 30 % des véhicules pris en charge dans les CVHU du réseau proviennent d'assureurs / mutualistes.

Pour **Recycler Mon Véhicule**, leur rôle est double :

- orienter les VHU vers les centres les plus performants,
- promouvoir la PIEC auprès des réparateurs et des assurés.

En s'appuyant sur ces prescripteurs puissants, **Recycler Mon Véhicule** fait de la PIEC un **réflexe partagé**, au bénéfice de toute la filière.



3.2 La lutte contre le fléau des abandons dans les territoires d'Outre-mer

Dans les DROM-COM, l'abandon de véhicules hors d'usage reste un fléau environnemental, sanitaire et économique.

Les obstacles y sont multiples : isolement logistique, filières informelles, démantèlements sauvages, ou encore reprise payante pour les détenteurs.

Dans tous les territoires, plus de 15% des VHU sont recensés comme abandonnés sur la voie publique. Or, derrière chaque carcasse, c'est une pollution durable, des risques sanitaires et un frein à la mise en place d'une filière circulaire.

A. Des dysfonctionnements structurels identifiés

En 2024, **Recycler Mon Véhicule** a recensé un **taux d'abandon supérieur à 10 %** dans l'ensemble des DROM-COM, atteignant jusqu'à **50 % dans certains territoires**.

Ces véhicules sont souvent partiellement démontés par leurs propriétaires ou par des tiers. Le phénomène est aggravé par la difficulté à identifier les propriétaires dans certaines zones.

La gestion des VHU ultramarins fait face à des **dysfonctionnements structurels** qui empêchent la mise en place d'une filière circulaire vertueuse, et qui appellent à une réglementation plus contraignante.



Ces dysfonctionnements s'enchaînent et forment un véritable cercle vicieux :

1 | Un déficit d'infrastructures...

La première barrière est celle des moyens. Les territoires ultramarins manquent souvent de centres VHU. Et lorsqu'ils existent, ils opèrent dans des conditions logistiques et routières particulières : reprise complexe des véhicules, revente de pièces de réemploi limitée, traitement des matières rendu difficile.

Ces contraintes freinent la montée en puissance d'une filière légale et performante.

2 | ...qui rend coûteuse la reprise des VHU...

Ces difficultés fragilisent la rentabilité des CVHU ultramarins.

Contrairement à la métropole, où la reprise est gratuite pour les particuliers, les centres sont souvent contraints de facturer la reprise des véhicules.

Ce coût supplémentaire devient un frein majeur pour les détenteurs, qui hésitent à s'orienter vers la filière légale.

3 | ...entraînant des pratiques illégales très répandues...

L'absence d'alternative accessible ouvre la porte aux dérives.

De nombreux particuliers ou garages non autorisés prélèvent et revendent des pièces détachées, puis abandonnent les épaves. Or, l'abandon de VHU et le commerce de pièces détachées ou de véhicules non roulants sans autorisation sont strictement interdits. Ces pratiques alimentent une économie parallèle qui détourne les flux de la filière légale.

4 | ...ce qui entrave le développement de l'activité des CVHU

Les filières illégales privent les centres d'approvisionnement en véhicules complets. Trop souvent, les VHU arrivent déjà démantelés avant leur remise aux centres.

Résultat : un potentiel de PIEC perdu et un frein au développement du réemploi. Cela limite la mise à disposition de pièces fiables et de qualité, retardant l'essor d'une économie circulaire locale.

B. Une problématique ancienne : des réponses nouvelles

Depuis près de dix ans, rapports, accords et lois se sont succédé pour tenter d'apporter des solutions.

Chaque étape a posé une brique, dessinant une trajectoire vers l'action collective d'aujourd'hui.

2015 : un premier tournant

Un rapport commandé par la ministre de l'Écologie Ségolène Royal et confié à Serge Letchimy révèle l'ampleur du phénomène. Il propose une série d'actions : incitations financières, adaptation réglementaire, lutte contre les casses illégales. Ce rapport pose les bases des réponses futures.

2020 : un cadre renforcé

Avec la loi AGECS, de nouveaux outils apparaissent : enlèvement des dépôts illégaux de VHU sur terrains privés, prise en charge des VHU non assurés issus de catastrophes naturelles.

La lutte contre les abandons devient une politique publique affirmée.

2018 : une étape collective

La signature d'un accord-cadre entre 22 constructeurs vise à résorber les stocks de VHU abandonnés.

Pour la première fois, la profession s'engage collectivement dans les DROM-COM.

2024 : un nouveau chapitre.

La création de la filière REP VHU et la naissance de l'éco-organisme **Recycler Mon Véhicule** apportent une réponse structurelle : une coordination entre éco-organisme et systèmes individuels pour lutter contre les filières illégales, développer les CVHU ultramarins et favoriser l'essor de la PIEC.

Pour la première fois, la filière dispose d'un outil collaboratif pour transformer les pratiques.



C. Une collaboration étroite entre Recycler Mon Véhicule et les autorités locales

Face à l'ampleur du phénomène, **Recycler Mon Véhicule** agit en partenariat avec les autorités locales pour enclencher une dynamique durable.

Dès 2024, un plan d'actions structuré a été lancé pour répondre aux urgences et poser les bases d'une filière légale dans les territoires ultramarins.

Mesure & pilotage

Un **suivi annuel du taux d'abandon** est réalisé dans chaque territoire ultramarin, pour adapter les dispositifs aux réalités locales.

Incitation financière

Une prime au retour est versée pour encourager la remise de véhicules complets aux CVHU agréés :

- entre **50 et 100 €** pour les quatre-roues,
- entre **18,50 et 37 €** pour les deux et trois-roues et quadricycles.

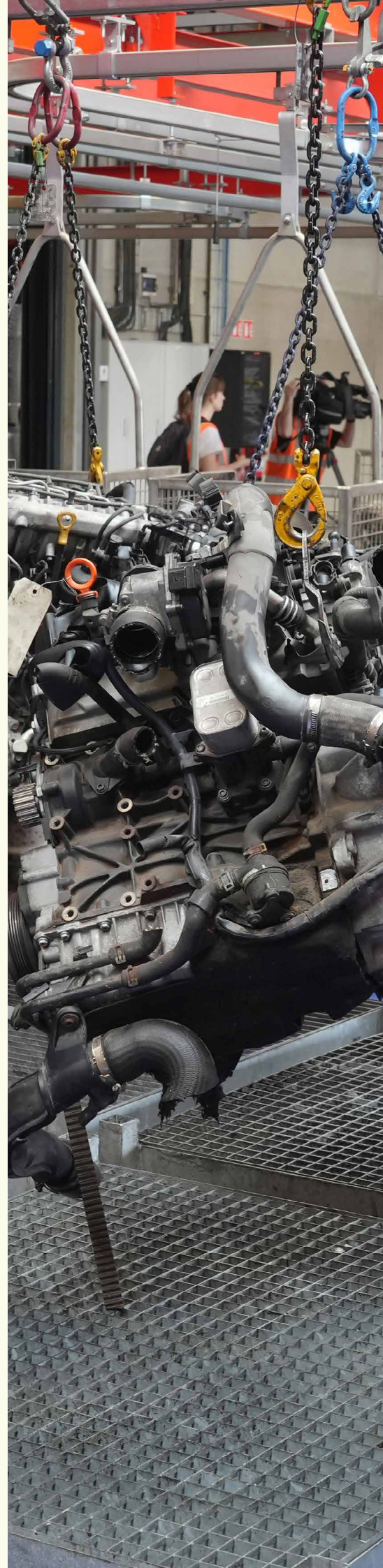
Ce mécanisme incitatif contribue à détourner les flux des filières illégales et à renforcer les CVHU partenaires.

Mobilisation territoriale

En partenariat avec les collectivités, des actions de sensibilisation sont menées pour lutter contre les filières informelles. Des opérations de collecte et traitement des stocks existants de véhicules abandonnés sont organisées, tout en soutenant l'activité des CVHU partenaires en coordination avec les systèmes individuels.

En 2025, le plan d'action a été élargi aux véhicules non assurés, notamment ceux issus de catastrophes naturelles (cyclones, inondations).

Objectif : garantir une prise en charge légale, équitable et respectueuse de l'environnement.



3.3 Renforcer la lutte contre les filières & pratiques illégales

A. Promouvoir la filière légale

Recycler Mon Véhicule agit en complément des pouvoirs publics pour combattre les pratiques illégales qui fragilisent la filière.

Ces réseaux parallèles prospèrent d'une part grâce à des acteurs qui achètent des véhicules en fin de vie pour les exporter ou les démanteler hors des installations habilitées, et d'autre part grâce à la méconnaissance des détenteurs.

En effet, beaucoup ignorent :

- l'illégalité de l'activité de nombreux épavistes dont la plupart ont pour pratique de proposer le rachat de véhicules via des affichettes apposées illégalement sur les feux tricolores,
- que le commerce de pièces détachées est strictement encadré et interdit sans autorisation.

La mission de **Recycler Mon Véhicule** est donc de sensibiliser. En informant les détenteurs sur les règles, en alertant sur les filières illégales et leurs dangers, et en valorisant les CVHU habilités, l'éco-organisme rappelle que ces derniers constituent le seul exutoire légal pour un véhicule en fin de vie et que l'achat de PIEC ne peut se faire qu'auprès de professionnels ayant toutes les autorisations pour en faire commerce.

Promouvoir la filière légale, c'est protéger les usagers, garantir la traçabilité et préserver la confiance.



B. Renforcer la conformité des producteurs

Les producteurs ont une responsabilité directe : se conformer à leurs obligations réglementaires.

Recycler Mon Véhicule n'est pas attentiste : il agit pour sensibiliser les producteurs qui ne se sont pas encore mis en conformité, en lien étroit avec la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR).

Lorsqu'une situation est identifiée, la réponse est concrète : en 2024, la DGPR a adressé 29 courriers de rappel à la loi à des producteurs non conformes. Résultat : 20 d'entre eux ont engagé une démarche d'adhésion à l'éco-organisme.

Ces actions participent à structurer un terrain de jeu équitable entre tous les acteurs, garantissant le respect des règles et une concurrence saine.



« L'arrivée des batteries dans notre périmètre est une étape importante au regard des enjeux majeurs – aussi bien industriels qu'environnementaux – de leur fin de vie. Nous sommes déjà en ordre de marche pour assumer cette responsabilité et offrir cette nouvelle expertise à nos adhérents et à tous les producteurs de batteries de véhicules électrifiés qui souhaiteront nous confier cette gestion. »

VANESSA MONTAGNE,
DIRECTRICE GÉNÉRALE DE RECYCLER MON VÉHICULE.





3.4 La structuration de la filière des batteries de véhicules électriques et hybrides

A. Une extension naturelle du périmètre de Recycler Mon Véhicule

Depuis le 18 août 2025, **Recycler Mon Véhicule** est agréé pour la gestion des batteries de véhicules électrifiés.

Cet agrément marque l'ouverture d'une nouvelle filière REP, appelée à jouer un rôle stratégique : organiser la fin de vie d'un équipement sensible dont on attend plus de 50 000 unités à prendre en charge en 2030.

Les batteries étaient déjà présentes dans les véhicules électrifiés hors d'usage. Leur intégration dans le périmètre de **Recycler Mon Véhicule** constitue une extension naturelle de son champ d'action.

En tant qu'**unique éco-organisme** agréé pour la filière VHU, **Recycler Mon Véhicule** met son expertise au service de la construction d'une filière batteries à forte valeur environnementale et industrielle.

Son action repose sur trois piliers :

- l'appui sur son réseau historique de centres VHU,
- la mobilisation des réseaux de réparateurs (concessionnaires, garages),
- la constitution d'un réseau de prestataires logistiques et de traitement pour organiser la collecte, le transport, le réemploi, la dépollution et la valorisation des batteries.



B. Répondre à un double défi : industriel et environnemental

La mise en place d'une filière REP pour les batteries de véhicules électriques et hybrides s'accompagne d'enjeux majeurs, à la fois industriels, environnementaux, techniques et organisationnels. **Recycler Mon Véhicule** mobilise ses compétences pour répondre à cette transformation profonde du secteur.

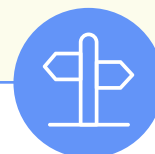


Des enjeux industriels et environnementaux structurants

La montée en puissance du véhicule électrifié impose une filière capable de relever un triple défi:

- **technique**, en sécurisant le traitement de composants sensibles et en développant des solutions de remanufacturation et de recyclage,
- **environnemental**, en réduisant l'empreinte écologique de la fin de vie des batteries,
- **industriel**, en limitant la dépendance aux importations de matières premières critiques et en consolidant une souveraineté européenne.

Ces enjeux dépassent la simple gestion opérationnelle: ils deviennent un **levier d'indépendance économique et de résilience industrielle**.



Des enjeux opérationnels concrets

Recycler Mon Véhicule s'engage à relever deux défis prioritaires :

- **Accompagner l'émergence d'une filière française de traitement**, notamment à travers l'orientation des flux vers des acteurs encouragés par les pouvoirs publics, et le **soutien à la R&D de nouveaux acteurs nationaux**, en particulier sur la valorisation de la black mass (poudre issue du traitement des batteries et contenant des métaux tels que le nickel, le cobalt et le lithium).
- **Accompagner l'adaptation des centres VHU**, maillons essentiels de la future filière, pour leur permettre de monter en compétences dans la prise en charge des véhicules électriques et le réemploi des batteries.





La donnée, colonne vertébrale de la filière

La réussite de la filière repose sur une **traçabilité complète et fiable** des batteries en fin de vie. **Recycler Mon Véhicule** contribuera à :

- **développer un système d'information robuste**, capable d'assurer la traçabilité de chaque batterie collectée,
- **étudier précisément les gisements disponibles**, afin d'anticiper les volumes à venir et les flux à organiser.



Des enjeux de communication et de structuration territoriale

La confiance et la coopération seront déterminantes pour mener à bien :

- **la lutte contre les filières illégales :** **Recycler Mon Véhicule** capitalisera sur les synergies existantes avec la filière VHU,
- une **coordination efficace dans les DROM-COM**, en s'appuyant sur son **expertise du travail en partenariat avec les systèmes individuels**, déjà éprouvée dans la filière VHU.

Réussir la filière batteries, c'est conjuguer sécurité, innovation, transparence et ancrage territorial.





C. Un accompagnement complet des metteurs sur le marché

Recycler Mon Véhicule adapte son offre pour répondre aussi bien au besoin de ses adhérents historiques qu'à celui de nouveaux producteurs.

Un accompagnement renforcé pour les adhérents de la filière VHU

Des producteurs de véhicules électrifiés déjà adhérents à la filière VHU importent également les batteries de leurs véhicules. Avec le nouvel agrément, ils disposent désormais d'un **interlocuteur unique** pour gérer ensemble véhicules et batteries en fin de vie.

Moins de complexité, plus de cohérence : cette approche intégrée sécurise la conformité et renforce la confiance entre tous les acteurs.

Une offre de service pour les autres producteurs de batteries

Recycler Mon Véhicule propose également un service complet aux **autres metteurs sur le marché de batteries** :

- les **producteurs de véhicules électrifiés** qui importent des batteries et sont **organisés en système individuel** pour la filière VHU mais souhaitent confier leurs nouvelles responsabilité de producteurs de batteries à un éco-organisme,
- les **importateurs de batteries** destinées aux **usines d'assemblage des constructeurs de véhicules électriques et hybrides** implantées en France,
- les **opérateurs de remanufacturation ou de réaffectation de batteries**, déjà partenaires pour certains en tant que CVHU.

Un service pensé pour tous :

il permet à chaque acteur de se mettre en conformité avec les nouvelles obligations, y compris celles prévues par le **futur règlement européen** sur les batteries de véhicules de plus de 3,5 tonnes.



4

Le modèle français
de la filière VHU :
futur standard européen ?



4.1 Recycler Mon Véhicule : le garant en France d'une filière structurée

1,2 million de véhicules arrivent en fin de vie chaque année en France. C'est le plus grand volume européen.

Longtemps perçue comme un sujet technique, leur fin de vie devient un levier stratégique : recycler mieux, réemployer davantage, coopérer plus étroitement.

Avec la filière REP VHU, ce changement de regard est acté. Pour la première fois, constructeurs, importateurs et centres agréés travaillent ensemble dans une logique commune.

Premiers résultats prometteurs :

En 2023, avant même la mise en oeuvre de la filière REP VHU, les 1 000 CVHU aujourd'hui partenaires de **Recycler Mon Véhicule** atteignaient collectivement une performance de 12% de réemploi. Les CVHU les plus avancés affichent même des performances qui vont jusqu'à 37% de taux de réemploi.

Derrière ces chiffres, un réseau en pleine transformation : dépollution, démontage, stockage, référencement, expédition... les centres VHU les plus avancés fonctionnent aujourd'hui comme de véritables plateformes industrielles de l'économie circulaire.

Autre force du modèle français : son maillage territorial. En soutenant les centres en zones rurales et périurbaines, **Recycler Mon Véhicule** garantit une couverture nationale et contribue à une économie locale créatrice d'emplois.

À cela s'ajoutent des dispositifs inédits : collecte gratuite à domicile, reprise des véhicules abandonnés, primes spécifiques dans les DROM-COM, intégration des deux et trois-roues, quads et voitures sans permis, et financements dédiés à l'innovation et à la R&D.

4.2 L'Europe regarde vers la France

À l'échelle européenne, un nouveau cadre se dessine.

L'instauration prochaine d'un règlement REP harmonisé pour les véhicules hors d'usage représente une avancée majeure vers une filière plus responsable et plus circulaire.

La France a choisi de ne pas attendre.

Avec la mise en place dès 2024 de sa propre filière REP pour les véhicules à moteur à deux, trois et quatre roues, elle s'est dotée d'une longueur d'avance stratégique. Son modèle, fondé sur des objectifs ambitieux de réemploi, de recyclage et de valorisation, s'impose désormais comme une référence pour les autres États membres de l'Union européenne, dont beaucoup n'ont pas encore arrêté de calendrier précis pour la mise en oeuvre de cette obligation.

Cette anticipation n'est pas le fruit du hasard.

Elle repose sur une collaboration étroite entre les pouvoirs publics, les constructeurs et importateurs de véhicules, les centres VHU et l'éco-organisme. Ensemble, ils démontrent qu'il est possible de conjuguer ambition environnementale, performance industrielle et structuration efficace de la filière.

En se positionnant en précurseur, la France dispose aujourd'hui d'une opportunité unique.

Celle d'accompagner ses partenaires européens, de partager son expertise et de contribuer à l'émergence d'un modèle commun à l'échelle du continent – au service d'une économie circulaire plus résiliente et vertueuse, et d'une industrie plus durable.



5

Annexes



5.1 Glossaire des termes clés

ADEME (Agence de la transition écologique)

Organisme public français chargé d'accompagner la transition écologique, notamment dans les domaines de l'énergie, des déchets, de l'air et du développement durable.

Black mass

Concentré de métaux, sous forme de poudre noire, obtenu après le broyage et la séparation des constituants des batteries et des rebuts de fabrication.

CMHU (Centre de motocycles hors d'usage)

Installation spécialisée dans la prise en charge, le démantèlement et le recyclage des deux et trois roues en fin de vie, incluant leur destruction administrative.

CVHU (Centre de véhicules hors d'usage)

Installation habilitée pour la prise en charge, la dépollution, le démontage et le recyclage des véhicules hors d'usage, incluant leur destruction administrative.

DROM-COM (Départements, régions et collectivités d'outre-mer)

Territoires français situés hors de la métropole, incluant les départements, régions et collectivités ultramarines (Guadeloupe, Martinique, Guyane, Saint Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon, La Réunion, Mayotte).

Loi AGECE (Anti-gaspillage pour une économie circulaire)

Loi française de 2020 visant à réduire le gaspillage, favoriser le recyclage et accélérer la transition vers une économie circulaire.

PIEC (Pièce issue de l'économie circulaire)

Pièce détachée d'occasion, issue du démontage d'un véhicule hors d'usage, reconditionnée et réutilisée pour la réparation des véhicules.

Remanufacturing

ou « reconditionnement industriel » : activité qui consiste à désassembler une batterie usagée pour en vérifier l'état des composants, remplacer ceux qui sont défectueux et reconstituer une batterie répondant à des spécifications

proches de celles d'origine. Cette batterie remanufacturée peut ensuite être réutilisée dans un véhicule électrique ou dans un autre usage exigeant (mobilité lourde, stockage stationnaire, etc.). Cela permet de prolonger la durée de vie de batteries jugées trop dégradées pour un réemploi immédiat, tout en garantissant un niveau de performance et de sécurité élevé.

Réaffectation

La réaffectation consiste à donner une nouvelle utilisation à une batterie encore fonctionnelle mais jugée inadaptée à un usage en mobilité électrique (par exemple, si sa capacité est inférieure à un certain seuil, comme 70-80 %). Elle peut être redirigée vers des usages stationnaires, comme le stockage d'énergie renouvelable (solaire, éolien), l'alimentation de bâtiments ou d'infrastructures ou encore des applications industrielles. Cela permet de tirer parti de la capacité résiduelle de batteries usagées tout en évitant un traitement prématuré par le recyclage.

REP (Responsabilité élargie du producteur)

Principe juridique selon lequel les producteurs (fabricants, importateurs, distributeurs) sont tenus responsables de la gestion de leurs produits en fin de vie. Cela signifie qu'ils doivent financer et organiser la collecte, le recyclage, la valorisation ou l'élimination des produits qu'ils mettent sur le marché.

VHU (Véhicule hors d'usage)

Véhicule en fin de vie, considéré comme un déchet, devant être dépollué, démonté et recyclé dans un centre VHU.

Véhicule électrifié

Véhicules électriques et véhicules hybrides

5.2 Les producteurs adhérents de Recycler Mon Véhicule (au 30/09/2025)

Véhicules particuliers et utilitaires légers (catégories M et N)



Deux, trois-roues, quadricycles à moteur et voitures sans permis (catégorie L)





**recycler mon
vehicule.fr**

Contacts Presse

Agence CIA
presse-rmv@agence-cia.com

Mélissa Bire : 06 50 02 16 38
Karène Arfaoui : 06 30 74 70 23
Adeline Solowy : 06 34 20 51 31