

Plan de gestion des Véhicules Hors Usage (VHU)

Note synthétique des 3 phases de l'étude

Dans le cadre de la mise en œuvre du Programme National de Gestion Intégrée et Durable des Déchets solides (PRONGIDD), notamment de la mise en place des filières de valorisation des déchets, l'Agence Nationale de Gestion des Déchets (ANGed) a confié au bureau d'études GEREP-Environnement l'élaboration d'un Plan de gestion des Véhicules Hors Usage (VHU) afin d'être collectés, transportés, traités et valorisés d'une manière écologiquement et économiquement optimale.

Les objectifs spécifiques attendus de la présente étude sont :

- Le diagnostic de la situation actuelle du secteur des VHU en Tunisie ;
- L'analyse des incidences et des risques sur l'environnement de la gestion actuelle ;
- L'exposé de quelques expériences étrangères dans la gestion des VHU ;
- La proposition d'un plan de gestion des VHU.

Conformément aux termes de référence (TdR), cette étude comprend trois phases :

- Phase 1 : Résultats de la caractérisation des déchets, accompagnée de la carte géographique des VHU, le mode de gestion actuelle et de l'EIE ;
- Phase 2 : Les solutions techniques de gestion des VHU et le développement d'au moins trois scénarios les plus appropriés ;
- Phase 3 : Cadre réglementaire et mécanisme de financement.

1) Le diagnostic de la situation actuelle de gestion des VHU en Tunisie (phase 1) a montré les résultats suivants :

- ✓ Les intervenants des VHU sont classés en 2 catégories : les producteurs de VHU (concessionnaires et les propriétaires) et les récupérateurs/collecteurs/recycleurs des VHU (ferrailleurs/recycleurs, broyeurs et les fonderies).
- ✓ Le « Parc circulant » comporte actuellement 1 639 677 véhicules qui sont estimés en circulation avec une moyenne annuelle des nouvelles immatriculations (2015-2018) de 90 000 nouvelles immatriculations/an.
- ✓ Le gisement des VHU produits actuellement (en 2018) est estimé à 39 400 VHU (soit 2.4 % du parc circulant). Ce gisement est réparti entre 88.5% des VHU légers (<3,5T) et 11.5% des VHU lourds, avec le gouvernorat de Tunis vient en premier lieu (19.8% du total du gisement VHU). Ce gisement passe à 70 863 VHU en 2033.
- ✓ La composition d'un VHU est valorisée en deux méthodes : une valorisation des pièces d'occasion (pièces de rechange qui peuvent être réutilisées : moteur, boîte vitesse, etc.) et une valorisation de la matière première (composantes d'un VHU qui ne peuvent pas être réutilisées : châssis, amortisseurs, pièces d'occasion en mauvaise état, etc.).
- ✓ Le gain total de l'ensemble des VHU en Tunisie est d'environ 144 341.9 MDT en 2018 et il sera 259 924.5 MDT en 2033.
- ✓ Sur le plan institutionnel, plusieurs institutions publiques sont impliquées directement ou/et indirectement dans le secteur de gestion des VHU : ANPE, ANGed, Douane Tunisienne, ATTT, MDEAF, Ministère des Finances, etc.
- ✓ Actuellement, il n'existe pas un texte législatif qui définit le VHU ou qui est spécifique à la gestion des VHU, et cette étude est la première dans ce secteur.
- ✓ Les modes de gestion actuel des « voitures réformées ou voitures non utilisables » diffèrent entre le secteur public et le secteur privé et présentent certaines défaillances

(lenteur des procédures, plusieurs intervenants, non-respect des textes réglementaires, etc.).

- ✓ Le mode de gestion appliqué actuellement par les ferrailleurs est anarchique, ce qui provoque des impacts négatifs généraux sur l'environnement humain et naturel.

2) Le benchmarking des expériences étrangères en matière de gestion des VHU (phase 2) a permis de conclure que la gestion technique des VHU comprend les étapes suivantes : la collecte et transport des VHU, la réception et entreposage des VHU, la dépollution et le démantèlement des VHU, l'entreposage et la valorisation des produits et de matières. Ces étapes, nécessaires et adoptées pour tout système de gestion, répondent à des contraintes réglementaires et notamment environnementales, des autorisations administratives, etc.

Trois (03) scénarii sont proposés pour la gestion de la filière des VHU en Tunisie :

- ✓ Scénario A (Variante tendancielle améliorée) avec maintien du système actuel de gestion des VHU, en tant que système libre et indépendant, mais en ajoutant des mesures d'amélioration aux niveaux réglementaire et organisationnel.
- ✓ Scénario B (Variante mise en place d'une filière de gestion des VHU), impliquant la responsabilité des constructeurs/concessionnaires des véhicules, avec 2 variantes proposées : Variante B1 (Filière mise en place, organisée, gérée et financée par les producteurs de véhicules) gérée par un éco-organisme, avec création d'une commission nationale VHU ; et Variante B2 (Filière mise en place, organisée et gérée par l'état, mais financée par les producteurs de véhicules) gérée par l'ANGed. Le financement de la filière est toujours à la charge des concessionnaires/importateurs de véhicules.

Le scénario le plus approprié est le **scénario B1 « Filière mise en place, organisée, gérée et financée par les producteurs de véhicules »**, avec une mise en œuvre de ce scénario sur une période de 3 ou 4 ans, afin de permettre aux ferrailleurs actuels de se mettre à niveau.

3) La phase 3 de l'étude a fait l'objet de développement du scénario de gestion de la filière des VHU retenue en Tunisie :

- ✓ La filière sera gérée par un éco-organisme privé et comprend la mise en place d'un réseau de centres VHU agréés, ayant l'obligation de la gestion des VHU que leur apportent les détenteurs.
- ✓ L'état assure le contrôle et la veille du bon fonctionnement de la filière de gestion des VHU et de l'éco-organisme par la création d'une commission nationale VHU, sous-tutelle du ME, et dont le secrétariat sera assuré par l'ANGed.
- ✓ Le financement de la filière ne couvre que les coûts d'installation et de fonctionnement annuel de l'éco-organisme de la filière et en partie les coûts de collecte et transport des VHU. En effet, les opérations de gestion des VHU sont économiquement rentables grâce aux revenus tirés de la revente des pièces détachées et des matières premières.
- ✓ Les besoins de financement de la filière des VHU en Tunisie pour la période 2025-2030 sont estimés à 16.950 Millions de dinars. Le besoin annuel de fonctionnement de la filière passe de 2.750 millions de dinars en 2025 à 3.250 Millions de dinars en 2030.
- ✓ Le financement de la filière des VHU sera assuré par une taxe (20 DT) payée une seule fois sur les nouvelles immatriculations et les ré-immatriculations.
- ✓ La mise en place de la filière comprend la publication d'un décret qui fixe les conditions et les modalités de la gestion des VHU (projet de décret fourni).
- ✓ La filière sera mise en œuvre au moins 3 ans après la publication du décret relatif à la gestion des VHU, ce qui permettrait aux ferrailleurs actuels de se mettre à niveau.