Berne, le [jj mois aaaa]

Promouvoir le recyclage des véhicules usagés en Suisse afin de renforcer l'économie circulaire

Rapport du Conseil fédéral donnant suite au postulat 21.3898 Clivaz du 18 juin 2021

Table des matières

1 Contexte 3
2 Classification selon la législation sur les déchets des véhicules hors d'usage (déchets) et des véhicules usagés (véhicules d'occasion) 3
3 Élimination en Suisse 5
4 Exportation 7
4.1 Exportation des véhicules hors d'usage 7
4.2 Exportation des véhicules d'occasion 9
4.2.1 Nombre de véhicules d'occasion exportés 9
4.2.2 Évaluation écologique et sociale 10
5 Financement 10
5.1 Financement de l'élimination des véhicules hors d'usage 10
5.2 Financement de l'élimination des batteries 11
6 Conclusion et perspectives 12

1 Contexte

Le 18 juin 2021, le conseiller national Christophe Clivaz a déposé le postulat 21.3898 « Promouvoir le recyclage des véhicules usagés en Suisse afin de renforcer l'économie circulaire ». Le postulat a été adopté le 6 juin 2023 :

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer un rapport afin de proposer une stratégie et des mesures pour améliorer, en collaboration avec la branche, le recyclage des véhicules usagés en Suisse.

Développement

Le dernier rapport annuel de la Fondation Auto Recycling Suisse fait état ces dernières années d'une baisse du taux de véhicules recyclés (broyés) en Suisse. Dans le même temps, le rapport souligne une augmentation importante du nombre de véhicules usagés exportés. En 2020 les principaux pays où les voitures sont exportées sont la Serbie, la Pologne, la Lybie et la Bulgarie, avec des prix moyens de vente très faibles montrant clairement que ces véhicules sont anciens.

D'une part, la situation sociale, économique et politique de ces pays ne permet pas de garantir un recyclage de qualité une fois que ces véhicules usagés ne pourront plus rouler. D'autre part, il s'agit d'une perte de matières premières pour la filière du recyclage en Suisse. Ainsi, si aucune mesure n'est prise, des véhicules manqueront dans cette filière particulièrement performante et écologique mais soumise à une forte fluctuation des prix (notamment des métaux) qui met à mal sa rentabilité.

Enfin, avec l'essor de la mobilité électrique se pose la question du recyclage des batteries. Au 1er janvier 2022, toute personne acquérant un nouveau modèle électrique ou hybride devra s'acquitter d'une taxe de quelques centaines de francs pour le recyclage, un tarif qui dépendra du poids de la batterie. La taxe sera perçue par la Confédération, sauf si le secteur automobile parvient à présenter un projet répondant aux critères prévus par la loi, projet qu'auto-suisse cherche actuellement à mettre en place.

Dans ce contexte et afin d'encourager l'économie circulaire, le Conseil fédéral se doit donc d'agir pour renforcer le recyclage des véhicules usagés en Suisse et fermer ainsi le cycle des matières.

Le principe du pollueur-payeur tel que voulu dans la loi sur la protection de l'environnement a fait ses preuves en termes de diminution des déchets incinérés et d'augmentation du recyclage. Ce principe devrait donc être également mis en œuvre dans le domaine des véhicules usagés. Parmi les solutions possibles que le postulat devra analyser on peut mentionner l'instauration d'une taxe d'élimination anticipée ou d'une contribution anticipée de recyclage négociée avec le secteur (accord de branche volontaire). Le canton de Neuchâtel a par ex. déjà mis en place une taxe d'élimination pour les pneus et les véhicules, ce qui lui permet de contrôler et financer l'élimination des véhicules usagés.

Le présent rapport prend en considération les points exposés dans le postulat et présente les principes de l'élimination des véhicules hors d'usage en Suisse.

2 Classification selon la législation sur les déchets des véhicules hors d'usage (déchets) et des véhicules usagés (véhicules d'occasion)

La législation sur les déchets fait la distinction entre les véhicules hors d'usage, qui ont été effectivement mis hors service et sont classés parmi les déchets, et les véhicules usagés, qui sont encore en état de marche (véhicules d'occasion). Aux termes de l'art. 7, al. 6, de la loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE ; RS *814.01*), on entend par déchets les choses meubles dont le détenteur se défait (notion subjective) ou dont l'élimination est commandée par l'intérêt public (notion objective). Dans le premier cas, la chose meuble dont le détenteur se défait devient un déchet (notion subjective), même si elle est encore utilisée ou négociée ultérieurement (par ex. vêtements usagés).

Quant à la notion objective de déchet, elle est remplie lorsqu'il y a un intérêt à éliminer la chose du fait que les conditions suivantes sont réunies[1] :

- la chose n'est plus utilisée conformément à l'usage auquel elle est destinée,

[1] Aide à l'exécution relative à l'OLED, module « Dispositions générales de l'OLED » : https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/abfall/uv-umwelt-vollzug/uv-1826-vvea.pdf.download.pdf/UV-1826-F_VVEA_ModulAB.pdf

- dans son état actuel ou à l'avenir, elle peut concrètement porter atteinte à l'environnement (sont déterminants notamment le potentiel de pollution et de dissémination de la chose ainsi que l'emplacement et l'importance des biens environnementaux menacés), et
- ce risque ne peut pas être prévenu autrement que par une élimination dans les règles.

Dans l'ordonnance du DETEC du 18 octobre 2005 concernant les listes pour les mouvements de déchets (RS *814.610.1*), les véhicules hors d'usage sont listés en tant qu'« autres déchets soumis à contrôle » (code 16 01 04). Contrairement aux véhicules d'occasion, ce sont donc des déchets soumis à contrôle qui tombent sous le coup des dispositions de l'ordonnance du 22 juin 2005 sur les mouvements de déchets (OMoD ; RS *814.610*). Les entreprises d'élimination suisses qui réceptionnent des véhicules hors d'usage doivent par conséquent disposer d'une autorisation de l'autorité du canton concerné (art. 8 OMoD).

Dans l'aide à l'exécution de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) relative aux mouvements de déchets spéciaux et d'autres déchets soumis à contrôle en Suisse, le classement des véhicules hors d'usage en tant qu'autres déchets soumis à contrôle est précisé comme suit[2] : « Est considéré comme véhicule hors d'usage correspondant au code 16 01 04 [sc] tout véhicule au sens de l'art. 9 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41) équipé d'un système de propulsion électrique ou d'un moteur à combustion dont le détenteur s'est défait ou dont l'élimination est commandée par l'intérêt public. La personne se défait de son véhicule en particulier lorsqu'elle le remet à une entreprise qui le démonte ou en retire des pièces détachées. »

La distinction entre véhicules d'occasion et véhicules hors d'usage est donc déterminante aux fins de l'application de la législation sur les déchets. En Suisse, l'autorité d'exécution cantonale peut constater si par exemple un véhicule accidenté est effectivement réparé et de nouveau admis à la circulation et ne constitue donc pas un déchet. Elle peut exiger que les papiers du véhicule lui soient présentés après que la réparation a été effectuée. Cela permet de prouver que le véhicule a effectivement été réparé et qu'il est de nouveau en état de marche.

L'OFEV est l'autorité compétente aussi bien pour l'octroi d'autorisations d'exportation relevant de la législation sur les déchets qu'en relation avec les contrôles douaniers. Il est donc également compétent pour opérer la distinction entre véhicules d'occasion et véhicules hors d'usage. Or, en cas d'exportation, l'OFEV n'est pas en mesure d'établir sans autre formalité si le véhicule sera effectivement réparé et remis en circulation à l'étranger. Afin de pouvoir distinguer les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage, il a donc élaboré, en collaboration avec l'Association des détenteurs de points de collecte des automobiles hors d'usage de Suisse et de la Principauté de Liechtenstein (VASSO), toute une série de critères d'évaluation publiés dans le document « Exportation de biens de consommation – marchandises d'occasion ou déchets ? »[3]. Selon ces critères, il y a lieu de présumer qu'un véhicule ne sera pas remis en état de marche et qu'il s'agit par conséquent d'un véhicule hors d'usage dans les cas suivants :

- véhicule incendié,
- véhicule dont le moteur et/ou l'habitacle ont en grande partie été submergés (par ex. eau, boue),
- véhicule fortement déformé et présentant plus de 55 points de dommages (voir le schéma ci-après), ou
- véhicule usagé destiné à être démonté ou à fournir des pièces de rechange.

Pour les véhicules ne remplissant pas ces critères d'évaluation, l'intention de les remettre en état de marche est considérée comme plausible. De plus, les véhicules en état de circuler et qui disposent de

---

[2] Classification des véhicules hors d'usage et des déchets provenant de leur traitement, ainsi que des déchets provenant de l'entretien des véhicules : https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/dechets/mouvements-de-dechets/aide-a-l_execution-relative-aux-mouvements-de-dechets-speciaux-e/classification-des-dechets/classification-des-dechets-speciaux-et-autres-dechets-soumis-a-c/classification-des-vehicules-hors-dusage-et-des-dechets-provenan.html

[3] Exportation de biens de consommation – marchandises d'occasion ou déchets ? : https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/abfall/ui-umwelt-info/export_von_konsumgueterngebrauchtwareoderabfall.pdf.download.pdf/exportation_de_biensdeconsommationmarchandisesdoccasionoudechets.pdf (p. 9)

toutes les pièces nécessaires à cet effet (pneus, moteur, etc.) sont considérés comme des véhicules d'occasion.

Les points de dommages permettant de déterminer si un véhicule est fortement déformé reposent sur le schéma suivant :

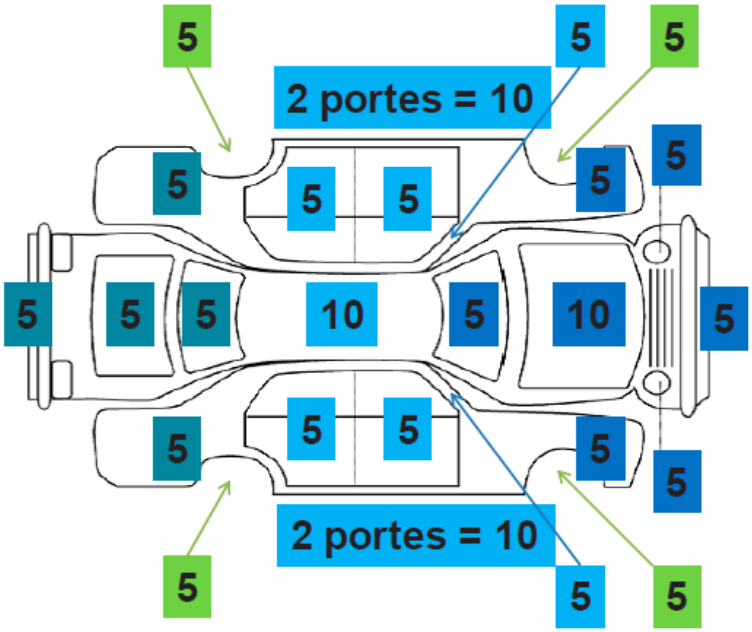


Fig. 1 : Schéma des points de dommages

La surface du véhicule est divisée en zones de dommages et des points de dommages sont attribués à chacune de ces zones, ainsi qu'aux suspensions. Une zone est considérée comme endommagée lorsque la carrosserie est fortement déformée, pliée ou endommagée par le feu ou, s'agissant des suspensions, lorsque celles-ci sont tordues, comprimées, arrachées ou n'assurent plus leur fonction mécanique.

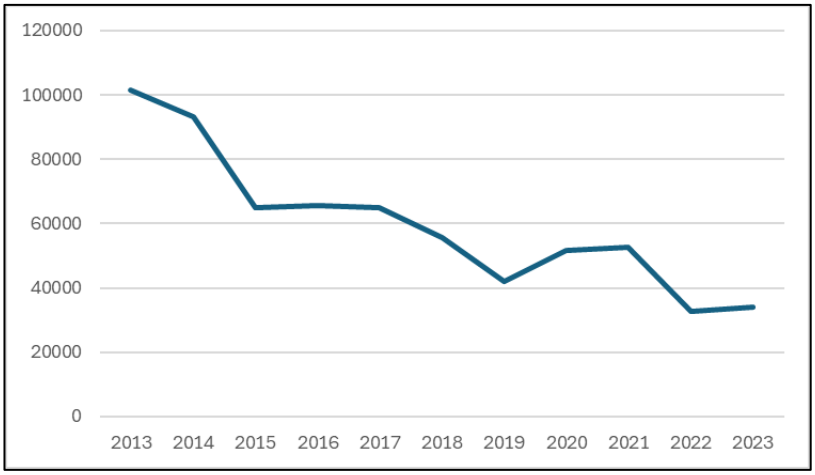
L'OFEV examine actuellement, en collaboration avec la VASSO, dans quelle mesure il y a lieu d'adapter cette notice afin de tenir compte des développements en cours dans le domaine de l'électromobilité.

3 Élimination en Suisse

Les entreprises d'élimination titulaires d'une autorisation cantonale vident les véhicules hors d'usage de leurs liquides (vidange) et en extraient les composants contenant des substances dangereuses (dépollution). Est déterminante à ces fins l'aide à l'exécution de l'OFEV relative aux mouvements de déchets spéciaux et d'autres déchets soumis à contrôle en Suisse[4]. Les entreprises d'élimination démontent en outre certaines pièces encore utilisables et les remettent sur le marché comme pièces de rechange.

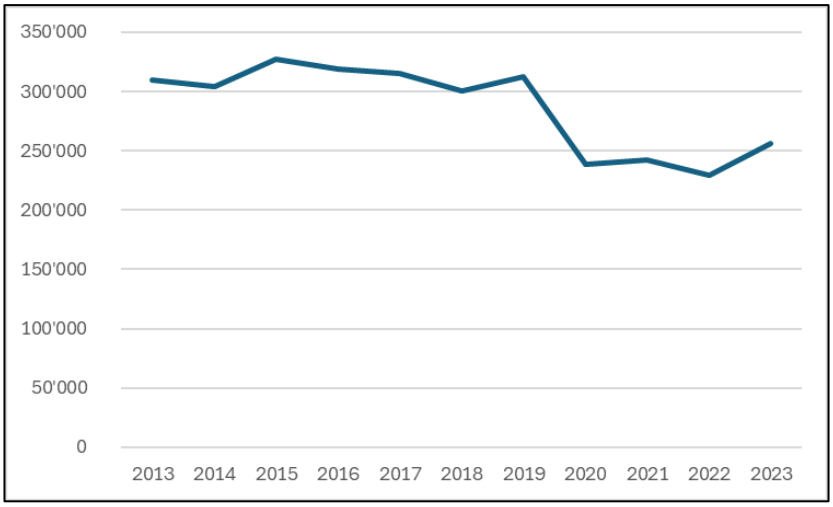
Des données sur les volumes éliminés en Suisse sont disponibles pour les déchets soumis à contrôle. Ces dernières années, pour les véhicules hors d'usage, ces volumes étaient les suivants :

[4] Élimination respectueuse de l'environnement de véhicules hors d'usage



Graphique 1 : Volumes de véhicules éliminés en Suisse en tonnes[5]

Le graphique met en évidence une diminution entre 2013 et 2022. Le nombre de nouvelles immatriculations, qui a aussi reculé durant la même période, reflète également cette tendance :



Graphique 2 : Nombre de nouvelles immatriculations[6]

Lorsque le nombre de nouvelles immatriculations diminue en Suisse, cela se traduit en principe par une diminution du nombre de véhicules qui changent de propriétaire et, par conséquent, du nombre de véhicules hors d'usage et de véhicules d'occasion.

Les véhicules vidangés et dépollués sont ensuite remis à une entreprise de broyage, qui en récupère les métaux. Une voiture se compose en effet pour les trois quarts environ de métaux, qui, grâce au broyage et au tri, peuvent être récupérés en tant que matières premières. La fraction résiduelle, appelée fraction de broyage légère, est constituée principalement de matières plastiques, de textiles, de caoutchouc, de verre et de métaux, qui n'ont pas pu être triés.

L'élimination de la fraction de broyage légère est considérée comme respectueuse de l'environnement[7] lorsque les fractions ci-dessous sont produites et valorisées, ou alors éliminées, comme suit :

- Métaux : valorisation dans des aciéries, des fonderies ou des entreprises métallurgiques.

---

[5] Source : Statistique des déchets, OFEV : https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/abfall/statistik/statistik-andere-kontrollpflichtige-abfalle-2008-2022.pdf.download.pdf/Statistik%20andere%20kontrollpflichtige%20Abf%C3%A4lle%202010-2023.pdf

[6] Source OFS : https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/catalogues-banques-donnees.assetdetail.33827602.html

[7] Élimination des résidus issus du traitement de la ferraille

- Matériaux minéraux : stockage dans une décharge appropriée conformément à l'ordonnance du 4 décembre 2015 sur la limitation et l'élimination des déchets (ordonnance sur les déchets, OLED ; RS *814.600*).
- Matériaux combustibles : incinération dans une usine d'incinération des ordures ménagères ou une autre installation d'incinération appropriée.

Actuellement, la majorité de la fraction de broyage légère fait l'objet d'une valorisation énergie. Une partie des métaux ne sont alors récupérés que lors du traitement des résidus d'incinération.

Afin d'améliorer l'efficacité du recyclage matière en Suisse, l'OFEV a élaboré – dans le cadre du projet EVA de valorisation des composants électroniques des véhicules hors d'usage[8] – une liste des appareils électriques et électroniques intégrés aux véhicules (phares, instruments combinés, appareils de commande, etc.). Le projet EVA visait à évaluer dans quelle mesure il serait économiquement viable et judicieux d'un point de vue écologique de démonter ces appareils avant le broyage des véhicules et de les soumettre à une valorisation matière séparée. Des réflexions sont également en cours au sein de l'Union européenne (UE) concernant le démontage des appareils embarqués dans les véhicules. Il convient donc d'attendre l'issue de ces travaux.

Pour ce qui est de l'électromobilité, l'aide à l'exécution de l'OFEV relative aux mouvements de déchets spéciaux et d'autres déchets soumis à contrôle en Suisse[9] a été complétée par la fixation de critères relatifs à l'élimination des véhicules électriques respectueuse de l'environnement.

Enfin, les possibilités d'optimiser la valorisation de la fraction de broyage légère par la récupération des métaux ont été examinées ces dernières années dans deux projets soutenus par la Confédération dans le cadre du programme de promotion des technologies environnementales (PTE) et par l'intermédiaire d'Innosuisse :

- *Machbarkeit RESH Verwertungsanlage PLAGAZI (Machbarkeitsstudie für eine PLAGAZI Anlage zur Verwertung der Schredderleichtfraktion)*[10]
- Grensol : *Using Photonics to Recover Critical Materials from Automotive Shredder Residue and Mixed Plastic Waste at Substantially Reduced Carbon Emissions*[11].

Les deux projets visent notamment à récupérer les métaux (précieux) que contient encore la fraction de broyage légère. Toutefois, eu égard en particulier à la qualité des métaux (précieux) récupérés, il serait préférable de procéder à leur récupération avant le broyage.

4 Exportation

4.1 Exportation des véhicules hors d'usage

L'exportation des véhicules hors d'usage en vue de leur démontage ou de leur élimination requiert l'autorisation de l'OFEV (art. 15 OMoD). Durant la procédure d'autorisation, l'OFEV examine si les entreprises

---

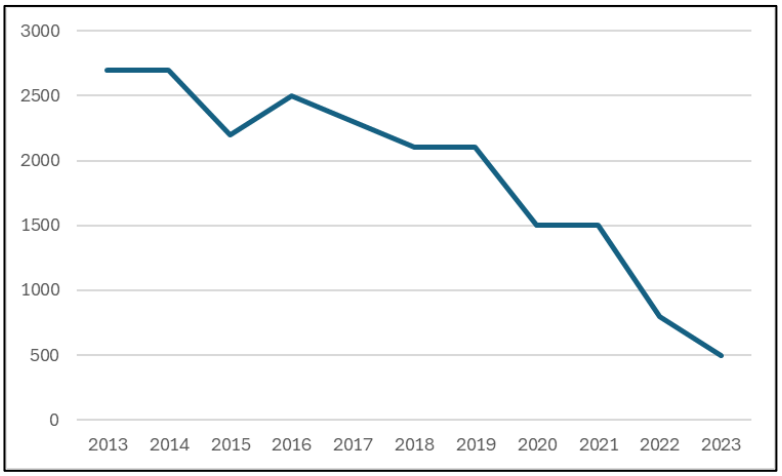
8 https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/abfall/externe-studien-berichte/elektronik-verwertung-altfahrzeuge-projekt-eva2-synthesebericht.pdf.download.pdf/EVAII_Synthesebericht_Schlussbericht.pdf (en allemand avec résumé en français)

9 https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/dechets/mouvements-de-dechets/aide-a-l_execution-relative-aux-mouvements-de-dechets-speciaux-e/elimination-respectueuse-de-lenvironnement-des-dechets-speciaux-/elimination-respectueuse-de-l-environnement-de-vehicules-hors-du/depollution-des-vehicules.html

10 Faisabilité d'une installation PLAGAZI de valorisation des résidus de broyage (étude de faisabilité d'une installation PLAGAZI de valorisation de la fraction de broyage légère) : https://www.aramis.admin.ch/Grunddaten/?ProjectID=49234 (en allemand uniquement)

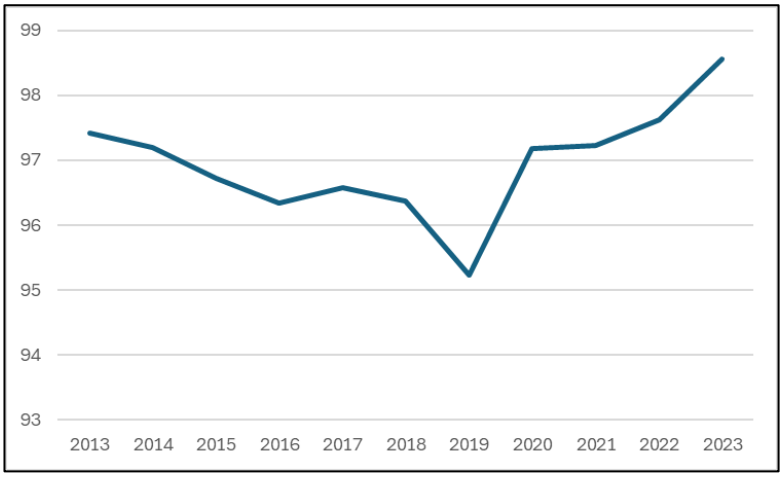
11 Utilisation de la photonique pour la récupération de matériaux critiques dans les résidus de broyage automobile et les déchets plastiques mixtes moyennant des émissions de carbone considérablement réduites : https://www.aramis.admin.ch/Grunddaten/?ProjectID=55696 (en anglais uniquement)

qui réceptionnent les déchets à l'étranger respectent des prescriptions de protection de l'environnement comparables à celles en vigueur en Suisse (art. 17 OMoD). L'exportation vers des pays ne faisant pas partie de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) ou de l'UE est interdite (art. 14, al. 1, let. a, OMoD). Une fois l'autorisation accordée, chaque exportation doit être annoncée à l'OFEV. Ces dernières années, les volumes exportés étaient les suivants :



Graphique 3 : Volumes de véhicules hors d'usage exportés en tonnes

Entre 2016 et 2023, le volume de véhicules hors d'usage exportés annuellement en France et en Autriche en vue de leur valorisation (récupération de métaux) est passé de 2500 à 500 tonnes. À noter que cette diminution suit plus ou moins la tendance au recul observée dans le nombre de véhicules hors d'usage éliminés en Suisse (graphique 1). À l'inverse, la part des véhicules hors d'usage éliminés en Suisse présente une légère tendance à la hausse depuis 2020 (graphique 4).



Graphique 4 : Part des véhicules hors d'usage éliminés en Suisse

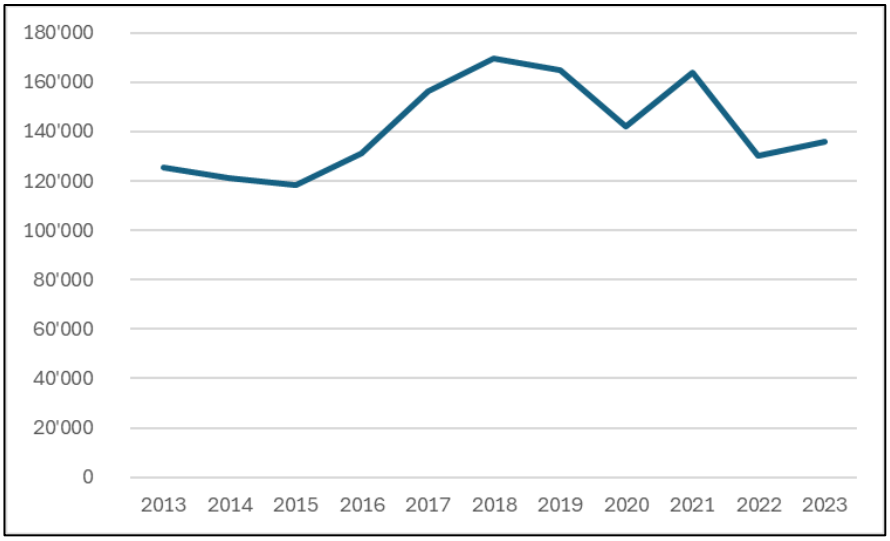
Le graphique 4 montre qu'au moins 95 % des véhicules hors d'usage sont valorisés en Suisse. La valorisation de ces véhicules à l'étranger ne joue donc qu'un rôle secondaire du point de vue des volumes. Les exportations concernent principalement des véhicules en état de marche destinés à être encore utilisés et qui ne seront donc pas valorisés en Suisse à la fin de leur cycle de vie (cf. ch. 4.2).

4.2 Exportation des véhicules d'occasion

4.2.1 Nombre de véhicules d'occasion exportés

En 2024, selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), l'âge moyen des voitures de tourisme circulant en Suisse était de 10,5 ans[12]. Dans l'UE, cet âge moyen est de 12,5 ans[13]. Il s'ensuit qu'en Suisse, de nombreux véhicules proposés sur le marché de l'occasion ne trouvent pas d'acquéreur, alors même qu'ils peuvent encore être utilisés.

Selon la Fondation Auto Recycling Suisse[14], le nombre de véhicules d'occasion exportés ces dernières années d'après la statistique du commerce extérieur est le suivant :



Graphique 5 : Nombre de véhicules d'occasion exportés[15]

Ici aussi, le nombre de véhicules exportés suit approximativement la courbe des nouvelles immatriculations. Lorsque celles-ci augmentent, le nombre de véhicules proposés sur le marché de l'occasion augmente aussi. Or ces véhicules sont vendus en partie en Suisse, mais sont aussi en partie exportés.

Comme il s'agit d'exportations de véhicules d'occasion et non de déchets, l'OFEV ne dispose pas de données sur les pays de destination. Selon la Fondation Auto Recycling Suisse, les exportations vers l'Afrique ont fortement diminué au cours des dix dernières années, passant de plus de 60 % à seulement 13 %. Dans le même temps, les exportations vers les Balkans ont augmenté et représentent désormais 45 % de toutes les exportations.

Le respect des critères à remplir pour la classification en tant que véhicule d'occasion (cf. chap. 2), qui permet l'exportation en tant que marchandise, est vérifié par les bureaux de douane lors du contrôle des marchandises à la frontière. Chaque année, les douanes signalent à l'OFEV entre 150 et 300 cas suspects d'exportations illégales de déchets. En 2023, par exemple, le nombre de cas signalés s'est élevé à 260. Dans 80 cas, les soupçons se sont confirmés et le chargement a dû être réacheminé en Suisse. Sur ces 80 cas, dix concernaient des véhicules hors d'usage.

---

12 https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassenfahrzeuge-bestand-motorisierungsgrad.html

13 https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1227880/umfrage/durchschnittliches-alter-von-pkw-in-der-eu-nach-laendern/ (en allemand uniquement)

14 http://files.designer.hoststar.ch/a4/21/a4217780-4305-4ca0-b68f-d516efa9cd7e.pdf

15 Fondation Auto Recycling Suisse, rapport annuel 2023 : http://files.designer.hoststar.ch/a4/21/a4217780-4305-4ca0-b68f-d516efa9cd7e.pdf

4.2.2 Évaluation écologique et sociale

L'OFEV n'autorise l'exportation de véhicules hors d'usage en vue de leur élimination que si celle-ci sera assurée de manière respectueuse de l'environnement et selon des prescriptions comparables à celles en vigueur en Suisse.

Une comparaison entre l'impact environnemental, d'un côté, de l'exportation à des fins de réutilisation puis d'élimination à l'étranger et, de l'autre, d'une élimination en Suisse dépendrait fortement des hypothèses retenues (notamment la durée d'utilisation).

Il serait par ailleurs possible d'augmenter le nombre de véhicules hors d'usage éliminés en Suisse en retirant du marché de l'occasion une partie des véhicules qui y sont proposés, en fonction par exemple de leur âge, mais il n'existe pas de base légale qui le permette. En outre, il serait nécessaire d'examiner la compatibilité d'une réglementation de ce type avec les prescriptions constitutionnelles, en particulier la garantie de la propriété et la liberté économique. De plus, une utilisation prolongée peut être positive, sans compter que les effets sur l'environnement d'une telle mesure de retrait du marché dépendraient fortement des conséquences que celle-ci aurait sur les marchés qui absorbent actuellement ces véhicules d'occasion. Il n'est par ailleurs guère possible de définir des critères d'évaluation généraux permettant de déterminer si un véhicule doit continuer ou non à être admis à la circulation du point de vue écologique. À cet égard, ni le kilométrage ni l'âge du véhicule ne sont des indicateurs fiables.

Enfin, compte tenu de l'âge moyen peu élevé du parc automobile suisse (cf. ch. 4.2.1), on peut présumer que la plupart des véhicules d'occasion exportés continuent d'être utilisés à l'étranger.

5 Financement

5.1 Financement de l'élimination des véhicules hors d'usage

En règle générale, l'élimination des déchets est soumise au principe du pollueur-payeur (art. 32, al. 1, LPE), et cela vaut également pour l'élimination des véhicules hors d'usage. Rappelons en outre qu'en Suisse, l'exécution de la législation sur les déchets est de la compétence des cantons.

L'élimination des véhicules hors d'usage est en règle générale à la charge de leur détenteur. Lorsque des véhicules sont éliminés, les pièces encore utilisables doivent si possible être démontées et servir ensuite de pièces de rechange. Les pièces non réutilisables qui sont assez grandes et composées d'un seul matériau (par ex. les pare-chocs) peuvent faire l'objet d'une valorisation matière séparée. De plus, en vertu des art. 30*b*, al. 1 et 2, let. a, et 30*c*, al. 3, LPE, le Conseil fédéral peut prescrire, en ce qui concerne les déchets dont la valorisation est jugée appropriée ou qui doivent être traités séparément, qu'ils doivent être remis séparément pour être éliminés. Il peut aussi prescrire que quiconque met sur le marché des produits dont la valorisation en tant que déchets est jugée appropriée, ou encore des produits qui, en tant que déchets, doivent être traités séparément, a l'obligation de reprendre ces produits après usage. Il peut en outre régler le financement de l'élimination.

À ce jour, le Conseil fédéral a recouru à la possibilité d'instaurer une obligation de reprendre les produits dans les deux cas ci-dessous, où l'élimination de certains flux de déchets posait de graves problèmes.

1. À partir des années 1970, le volume des appareils électriques et électroniques a fortement augmenté et ces appareils étaient souvent éliminés de manière inappropriée dans les ordures ménagères, de sorte qu'il n'était pas possible de les recycler. Il fallait donc trouver une solution permettant de les collecter séparément et d'en assurer le recyclage. C'est ainsi qu'en 1989, le Conseil fédéral a réglé la restitution, la reprise et l'élimination des appareils électriques et électroniques, financement inclus.
2. Dans les années 1990, le taux de retour des piles et des accumulateurs usagés n'atteignait que 60 % et le système de récupération volontaire de la branche touchait à ses limites. Or l'élimination des piles dans les déchets urbains se traduisait par une forte teneur en cadmium des résidus d'incinération. Pour des raisons écologiques, il était donc nécessaire de sensiblement augmenter ce taux de retour. En 1998, le Conseil fédéral a instauré à cet effet une taxe d'élimination anticipée (TEA) des piles et des accumulateurs.

Selon les informations dont dispose le Conseil fédéral, il n'y a en revanche pratiquement pas de problèmes liés à une élimination inappropriée des véhicules hors d'usage en Suisse. Ces véhicules sont très majoritairement recyclés dans les règles, et cela sans taxe d'élimination anticipée.

Lors de l'importation de véhicules neufs, la Fondation Auto Recycling Suisse perçoit une contribution anticipée de recyclage (CAR) reposant sur le droit privé auprès des membres d'auto-suisse, qui couvrent la majorité du marché suisse de l'automobile. Elle soutient ainsi l'élimination des véhicules hors d'usage, en particulier de la fraction de broyage légère, dans le respect de l'environnement[16].

Comme le mentionne le postulat dans son développement, le canton de Neuchâtel a choisi une autre voie pour financer l'élimination des véhicules hors d'usage. Il affecte une partie de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur au financement de deux places d'élimination cantonales, qui sont exploitées directement par l'autorité cantonale compétente. Les particuliers peuvent y faire éliminer gratuitement leur véhicule, pour autant qu'il soit muni de plaques de contrôle neuchâteloises, ainsi que des pneus usagés. Il existe également dans le canton de Neuchâtel des entreprises d'élimination privées, où la remise des véhicules n'est cependant pas gratuite. Le tarif dépend notamment des cours des métaux et si ceux-ci sont élevés, il peut arriver que le détenteur reçoive de l'argent pour son véhicule. Le nombre de véhicules éliminés dans les places cantonales fluctue par conséquent avec les cours des métaux : s'ils sont élevés, il vaut la peine de remettre son véhicule à une entreprise d'élimination privée ; s'ils sont peu élevés, les places d'élimination cantonales sont davantage sollicitées.

Les autres cantons sont libres d'adopter le modèle neuchâtelois. Le Conseil fédéral ignore cependant si certains d'entre eux envisagent de le faire.

Du point de vue du Conseil fédéral, le système suisse d'élimination des véhicules hors d'usage fonctionne efficacement sous sa forme actuelle. Ces véhicules sont très majoritairement valorisés en Suisse. Le Conseil fédéral est donc d'avis que l'adoption d'un système de financement public dans ce domaine n'est pas nécessaire et qu'une telle mesure serait disproportionnée, en raison notamment de la charge administrative qu'elle impliquerait et de sa faible valeur ajoutée.

5.2 Financement de l'élimination des batteries

En ce qui concerne l'élimination des piles et des accumulateurs, une taxe d'élimination anticipée (TEA) permet d'en couvrir les coûts de collecte, de transport et de valorisation matière (recyclage). La TEA est comprise dans le prix de vente du produit. La Confédération en fixe le montant en fonction du type et du poids du produit.

Les bases légales applicables (annexe 2.15, ch. 6.1, de l'ordonnance sur la réduction des risques liés aux produits chimiques ; RS *814.81*) permettent d'exonérer certains types de piles de la TEA, à condition que la branche mette en place un système de collecte efficace et un financement sûr, garants d'un taux de retour élevé et d'une valorisation conforme à l'état de la technique. Cette exonération de la TEA s'applique en outre pour autant que les fabricants et les importateurs concernés organisent et assurent eux-mêmes la reprise des batteries lithium-ion qu'ils mettent sur le marché.

Pour ce qui est du financement de l'élimination des batteries de véhicules électriques, le secteur industriel concerné a élaboré deux solutions de branche. Premièrement, les importateurs généraux se sont réunis au sein de la coopérative sestorec – Swiss Energy Storage Recycling[17]. Les coûts de collecte, de transport, de valorisation et d'élimination des batteries usagées sont à la charge des fabricants et des importateurs, qui sont tenus, pour assurer la couverture de ces coûts, de constituer une garantie bancaire en faveur de l'OFEV.

Deuxièmement, l'Association suisse du commerce automobile indépendant (VFAS) a lancé la solution de branche « VFAS », en collaboration avec la fondation SENS eRecycling. Cette solution consiste à percevoir auprès des membres une contribution anticipée de recyclage (CAR) destinée à financer la collecte et la valorisation des batteries de traction des véhicules électriques qu'ils mettent sur le marché.

En raison de ces solutions de branche, les batteries des véhicules électriques sont actuellement exonérées de la taxe perçue par la Confédération. Ainsi, les consommateurs n'ont pas à supporter de coûts supplémentaires lors de l'élimination des batteries usagées de leur véhicule électrique, car ces coûts sont inclus dans le prix d'achat des véhicules. L'exonération de la TEA s'applique pour l'instant jusqu'à la fin de 2025.

---

16 https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/dechets/guide-des-dechets-a-z/vehicules-hors-d-usage.html
17 https://www.sestorec.ch/fr

6 Conclusion et perspectives

Tant qu'ils sont encore en état de marche, les véhicules usagés sont souvent exportés avant leur élimination et ne sont donc pas valorisés en Suisse. Pour ce qui est des véhicules hors d'usage, plus de 95 % d'entre eux sont éliminés en Suisse (tendance légèrement à la hausse). La valorisation des véhicules hors d'usage à l'étranger ne joue donc qu'un rôle secondaire. Comme le montrent les graphiques 1 et 5, le recul de la valorisation des véhicules hors d'usage observé en Suisse en 2022 n'est pas lié à une augmentation des exportations de ces véhicules ou des véhicules d'occasion. Ainsi, étant donné que pratiquement tous les véhicules hors d'usage sont déjà valorisés en Suisse, il n'est guère possible d'augmenter encore cette part éliminée en Suisse de manière significative sans prendre des mesures disproportionnées.

Certes, il serait possible d'augmenter le nombre de véhicules hors d'usage éliminés en Suisse en retirant du marché de l'occasion une partie des véhicules qui y sont proposés, en fonction par exemple de leur âge, mais il n'existe pas de base légale qui le permette. En outre, il serait nécessaire d'examiner la compatibilité d'une réglementation de ce type avec les prescriptions constitutionnelles, en particulier la garantie de la propriété et la liberté économique. De plus, une utilisation prolongée peut être positive, sans compter que les effets sur l'environnement d'une telle mesure de retrait du marché dépendraient fortement des conséquences que celle-ci aurait sur les marchés qui absorbent actuellement ces véhicules d'occasion (cf. ch. 4.2.2).

Le respect des règles en vigueur en matière d'exportation de véhicules d'occasion et de véhicules hors d'usage est vérifié sous la forme de contrôles à la frontière basés sur les risques ainsi qu'au moyen des contrôles effectués lors de l'octroi de l'autorisation d'exportation.

L'adoption d'une taxe d'élimination anticipée (TEA) pour les véhicules entraînerait quant à elle une lourde charge administrative. Elle serait donc disproportionnée, d'autant plus que le système actuel fonctionne bien. Des solutions de branche ont en outre été élaborées, qui permettent une exonération de la TEA sur les piles ainsi que l'élimination des batteries des véhicules électriques.

Enfin, le Conseil fédéral a pris des mesures visant à encourager le recyclage, en ceci qu'il a adapté les prescriptions en vigueur à l'état le plus récent de la technique (p. ex. dans le domaine de l'électromobilité) et soutenu, à la faveur du programme de promotion des technologies environnementales (PTE), des projets destinés à améliorer la valorisation des résidus du recyclage automobile.

Au vu de ce qui précède, le Conseil fédéral est d'avis qu'il n'y a actuellement pas lieu d'envisager de nouvelles mesures.