

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

4 décembre 2019

---

RELATIF À LA LUTTE CONTRE LE GASPILLAGE ET À L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE - (N° 2454)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° 691

présenté par  
M. Pichereau

-----

**ARTICLE 8**

Supprimer l'alinéa 40.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Aujourd'hui, une filière REP existe pour les voitures particulières et les utilitaires de moins de 3,5 tonnes. Elle est régit par le décret n° 2011-153 du 4 février 2011 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire en matière de gestion des véhicules hors d'usage et des déchets d'équipements électriques et électroniques, qui transpose la directive VHU en droit français, et par les articles R543-164 (cahiers des charges imposés par les centres VHU) et R543-157-1 (instance composée de représentants de l'administration et des opérateurs économiques qui évalue l'équilibre économique de la filière des véhicules hors d'usage).

Ainsi, en 2016, le taux de réutilisation et de recyclage des véhicules était de 87,4 % en progression de presque 1 % par rapport à l'année précédente et au-dessus de l'objectif fixé par la directive VHU de 85 % (source ADEME).

Du point de vue des finances publiques, le modèle est particulièrement vertueux, puisqu'il s'autofinance en s'appuyant sur la revente des pièces d'occasion et des matériaux compris dans les véhicules en fin de vie.

Un éco-organisme peut se justifier pour des filières de recyclage en phase de démarrage ou pour les produits générant des coûts d'élimination qui ne sont pas économiquement pris en charge. Mais, dans le cas de la filière automobile, il convient de conserver l'intérêt du système individuel afin de ne pas déstabiliser un système qui fonctionne, à coût maîtrisé. Il convient plutôt, au sein de ce système, de poursuivre les efforts pour augmenter le taux de collecte en luttant par exemple contre les filières illégales de recyclage.