

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

4 décembre 2019

---

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 977

présenté par

Mme Beauvais, M. Sermier, Mme Kuster, M. Emmanuel Maquet, M. de Ganay, M. Reda,  
M. Vialay, M. Brun, M. Le Fur, M. Menuel, Mme Lacroute et M. Fasquelle

-----

**ARTICLE 9**

Supprimer les alinéas 41 à 45.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Aujourd'hui, une filière REP existe pour les voitures particulières et les utilitaires de moins de 3,5 tonnes. Elle est régie 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 ainsi 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). Le Projet de loi prévoit l'extension de cette filière REP aux véhicules à moteurs à deux ou trois roues et les quadricycles à moteur.

Alors que le Projet de loi soumet de nombreuses filières professionnelles aux principes de la REP, en laissant au domaine réglementaire le soin de définir les moyens appropriés pour se conformer à ces principes, cet amendement instaure une différence de traitement injustifiée pour la filière REP VHU, en définissant ses modalités opératoires.

Il convient aussi de relever que cette mesure a été prise en l'absence de toute étude d'impact préalable sur les conséquences économiques que cela va générer pour cette filière.

Cette différence de traitement pour la filière des VHU introduite dans la loi est injustifiée, de surcroît au regard des performances environnementales de cette filière de recyclage, qui dépassent les objectifs européens prévus par la directive 2000/53/CE. La France atteint en effet un taux de

---

réutilisation et de recyclage de 87,3 % de la masse des VHU pris en charge et un taux de réutilisation et de valorisation de 94,5 % ( Rapport annuel de l'Observatoire des véhicules hors d'usage, données 2017, Ademe).

Par ailleurs, la Directive VHU est actuellement en cours de révision au niveau européen. La définition par voie réglementaire des modalités de mise en œuvre de la REP, comme cela est le cas pour les autres filières REP créées ou étendues, permettrait de prendre en compte cette révision des textes européens tout en accordant un temps de concertation associant l'ensemble des parties prenantes.

Cette phase de concertation permettra d'apporter des réponses adaptées aux enjeux de cette filière de recyclage notamment sur la récupération des gaz réfrigérants, le tri des substances dangereuses telles que les retardateurs de flammes bromés et l'arrivée des batteries électriques, en s'appuyant sur les travaux réalisés par l'instance d'évaluation de l'équilibre économique de la filière des VHU.

Le présent amendement supprime donc ce traitement législatif spécifique, non justifié, réservé à la filière REP VHU afin d'engager une concertation sur les enjeux de la filière et définir le mode opératoire de la filière REP par voie réglementaire.