

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

X I V <sup>e</sup>      L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Délégation aux outre-mer

- Présentation par M. Serge Letchimy de sa mission sur le recyclage et la valorisation des déchets outre-mer, dans la perspective de l'économie circulaire ..... 2
- Présentation du projet de rapport de M. Jean-Claude Fruteau sur la contribution au service public de l'électricité ..... 11
- Informations relatives à la Délégation..... 14

Mardi

30 juin 2015

Séance de 17 heures

Compte rendu n° 12

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

**Présidence  
de M. Jean-Claude  
Fruteau, Président**



*La séance est ouverte à 17 heures.*

*Présidence de M. Jean-Claude Fruteau.*

*La Délégation entend la présentation de M. Serge Letchimy de sa mission sur le recyclage et la valorisation des déchets outre-mer, dans la perspective de l'économie circulaire.*

**M. le président Jean-Claude Fruteau.** Mes chers collègues, la réunion de notre délégation sera aujourd'hui largement consacrée à des thèmes en lien avec la transition énergétique, objet de nos débats il y a quelques mois.

Vous vous souvenez que le point de vue de notre délégation sur le projet de loi relatif à la transition énergétique avait été présenté en séance par notre collègue Serge Letchimy.

Depuis lors, M. Letchimy a été chargé par Mme la ministre de l'écologie, le 4 décembre 2014, d'une mission d'expertise et de proposition portant sur un des aspects de cette transition : l'amélioration de la prévention et de la valorisation des déchets dans le cadre de ce qu'il est convenu d'appeler l'économie circulaire et en prenant comme point de départ le secteur automobile.

Dans sa lettre de mission, Mme Royal explique que la désignation d'un parlementaire représentant les outre-mer traduit à la fois l'importance particulière du sujet pour ceux-ci et un message de confiance en leur capacité à développer des solutions innovantes. Je laisse à M. Letchimy le soin de nous en dire plus sur le contenu et les perspectives de son travail.

Nous procéderons ensuite à la désignation de rapporteurs sur un thème de grande actualité, les effets du changement climatique dans les outre-mer.

Enfin, je vous donnerai des premiers éléments d'information à propos de mon projet de rapport sur la contribution au service public de l'électricité (CSPE) que je vous présenterai de manière complète lors de notre réunion du 16 juillet. Je serai heureux de recueillir vos observations à ce propos.

**M. Serge Letchimy.** Mes chers collègues, la mission que Mme la ministre de l'écologie m'a confiée à la suite de la loi relative à la transition énergétique concerne l'ensemble des départements et régions d'outre-mer (DROM) : Martinique, Guadeloupe, La Réunion, Guyane et Mayotte. Elle comprend deux temps : un pré-rapport, que je m'appête à lui remettre dans les prochains jours, ayant pour objet, bien circonscrit, d'analyser les conditions de la mise en place d'une filière de traitement des véhicules hors d'usage (VHU) ; un rapport définitif, à remettre à la fin du mois de juillet, visant à étudier l'extension des propositions formulées pour la filière des VHU à d'autres filières (plastique, verre, métaux, etc).

Pour me permettre de mener à bien cette mission, Mme la ministre a mis à ma disposition une équipe de quatre personnes. Composée de membres du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et du Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies (CGIET), elle a fourni un très gros travail, que je tiens à saluer. Une mission de ce genre appelait, bien entendu, de nombreuses réunions. Elle exigeait, surtout, de se déplacer pour prendre connaissance des situations locales ; je me suis donc rendu à La Réunion, en Guadeloupe, en Guyane, et bien sûr en Martinique –

malheureusement, je n'ai pas pu me rendre à Mayotte – et j'ai pu être accompagné, lors de mes visites, par deux experts.

Nous avons pu prendre la mesure de la complexité de la situation : si les perspectives de développement de la filière de traitement des VHU sont grandes, elles sont entravées par de multiples blocages, liés à la législation nationale mais surtout européenne ou encore à la discontinuité des processus de recyclage.

Je citerai quelques chiffres pour dresser un rapide état des lieux.

Le nombre de VHU traités dans les centres agréés en vue d'un démantèlement, d'une dépollution et d'une récupération des pièces pour le marché local ou l'export se monte à La Réunion à 4 000 véhicules sur un total de 15 000 véhicules mis hors d'usage chaque année, en Martinique à 7 500 sur 12 000, en Guyane à 1 000 sur 5 000, en Guadeloupe à 10 000 sur 12 000, à Mayotte à 1 100 sur 2 000.

S'il y a moins de véhicules directement abandonnés le long des routes qu'il y a dix ans où la situation était catastrophique, leur nombre reste important, voire très important : beaucoup sont laissés sur des terrains privés, dans les bois ou les ravines. On estime, par exemple, que ces stocks se situent entre 7 000 et 10 000 en Guadeloupe, entre 15 000 et 20 000 véhicules en Martinique, et, plus grave encore, entre 15 000 et 30 000 en Guyane. Non seulement cette situation est dangereuse d'un point de vue sanitaire car ces VHU sont des nids à moustiques vecteurs de la dengue ou du chikungunya, mais elle accroît la pollution visuelle des paysages et la pollution physique de la nature en raison de la présence de certains matériaux et produits.

Elle révèle un grave problème d'organisation des filières. Il n'existe pas de labellisation d'éco-organismes chargés des VHU, donc pas de prise en charge financière du véhicule tant dans sa première vie que dans sa seconde vie, quand il est hors d'usage. Les filières ne sont pas suffisamment structurées pour qu'un maximum de véhicules fasse l'objet d'un traitement en centre agréé.

Cependant les centres agréés émergent peu à peu à côté des casses traditionnelles. Un effort considérable a permis la création de cinq centres en Martinique et de sept centres à La Réunion. Toutefois, des centres sauvages continuent d'exister, comme celui, gigantesque, qui jouxte l'aéroport de Cayenne, que je me disposais à visiter quand on m'a prévenu qu'il n'était pas agréé. Certains sont bien connus de la police et des autorités administratives, d'autres leur échappent, tels ceux qui se situent sur des terrains de particuliers et qui abritent des trafics de pièces détachées.

La situation est tout à la fois difficile et riche de perspectives car nous commençons à assister à la mise en place progressive d'une filière.

Il faut préciser que le traitement des VHU dans les centres agréés qui en assurent la dépollution, obligatoire, et la décomposition porte sur environ trois cents matériaux et que ceux qui sont considérés comme des déchets dangereux au sens de la réglementation européenne ne sont exportables qu'en Europe. Seule La Réunion a obtenu une dérogation administrative qui lui permet d'exporter vers les pays tiers, l'Inde en particulier. Dans les faits, tout le monde fait ce qu'il veut et exporte vers les pays tiers. Vous l'aurez compris, monsieur le président, c'est un désordre complet !

**M. le président Jean-Claude Fruteau.** Je l'avais bien compris !

**M. Serge Letchimy.** Absurdité du siècle : des subventions sont octroyées pour réexporter vers l'Europe. Si pour la Martinique et la Guadeloupe, la route maritime est directe, les bateaux partis de La Réunion sont contraints de passer par une multitude de ports.

Je le dis tout net, j'ai beaucoup de problèmes avec le concept d'« égalité réelle ».

**M. le président Jean-Claude Fruteau.** Vous n'êtes pas le seul, mon cher collègue.

**M. Serge Letchimy.** Je suis plutôt partisan de l'émancipation réelle.

**M. le président Jean-Claude Fruteau.** Il faudra que vous m'expliquiez ce que recouvre cet adjectif de « réelle », qu'il soit appliqué à l'égalité ou à l'émancipation. Mais refermons vite cette parenthèse.

**M. Serge Letchimy.** Absurdité, disais-je, que ce concept d'égalité réelle qui contraint d'exporter vers l'Europe. Inutile de vous dire quelles sont les conséquences de cette obligation en termes de coûts de transport et d'empreinte environnementale.

Dans ces conditions, la filiérisation au niveau local constitue un immense enjeu. On pourrait envisager, par exemple, que la Martinique mutualise le traitement des pneus avec la Guadeloupe, laquelle dispose d'une unité de production de frites de pneus destinées aux sous-couches de voirie ou aux plateaux sportifs. Or une telle solution est impossible aujourd'hui : les financements mis en place au titre du fonds RUP – régions ultrapériphériques – ne peuvent être utilisés à de telles fins. On pourrait alors envisager des actions coordonnées entre la Martinique et Sainte-Lucie ou bien encore La Réunion et le Mozambique ou l'Afrique du Sud. J'insiste sur cette dimension transfrontalière car elle permettrait de créer une synergie pour la deuxième vie du véhicule en organisant les filières de récupération à partir d'un effet de masse critique de nature à amortir les investissements parfois lourds que nécessite le traitement des batteries, du plastique, du verre, des métaux. Je pense entre autres aux broyeurs à tri – il n'y en a pas partout – qui traitent les véhicules dépollués en triant la ferraille, le plastique, les vitres.

Par des appels à projets État ou région, il faut structurer l'offre de grands équipements de traitement à travers les différents départements et régions d'outre-mer afin d'accompagner la filiérisation du traitement sur place.

Mais avant d'en venir à la dépollution, au traitement et à la valorisation, il y a une première étape incontournable : la récupération des véhicules. La législation actuelle est très complexe. Il existe des éco-organismes pour la récupération des huiles usagées, des pneus et des batteries, rachetées à prix élevés en métropole, et des efforts notables sont à souligner en ce domaine. Toutefois, pour les véhicules en tant que tels, il n'existe pas d'éco-organisme : les concessionnaires ne sont pas impliqués dans la récupération. Le règlement issu de la dernière réforme relative aux VHU n'a pas permis de mettre en place un processus de responsabilisation. La prise en charge de la récupération des véhicules sur voirie relève donc principalement des collectivités dans la majorité des DROM, la Guadeloupe se situant à part avec un système performant de ramassage au sol qu'elle a organisé grâce à un appel d'offres qui s'apparente à une délégation de service public.

Les élus sont ainsi soumis à une très forte pression pour débarrasser les routes des véhicules abandonnés. Cela nécessite de mandater une entreprise et de prendre le risque de

l'enlèvement. Je dis risque car la récupération peut toujours donner lieu à des « cancons », comme on dit en créole : certains propriétaires, dès lors qu'il y a enlèvement, trouvent un intérêt soudain à leur voiture abandonnée et n'hésitent pas à prétendre qu'elle contenait de l'or

**M. Daniel Gibbes.** Ou qu'elle était neuve...

**M. Serge Letchimy.** Ou bien qu'elle était flambant neuve et vous reprochent de l'avoir détériorée. En tant que maire, j'ai été l'objet de multiples procès de cette sorte. Cela ne m'a pas empêché de faire enlever près de 12 000 VHU : malheureusement – je n'y suis pour rien, croyez-moi –, ils ont pris feu à l'endroit où ils étaient stockés et nous avons vendu les carcasses aplaties à l'Inde !

À l'abandon sur voirie s'ajoutent les problèmes liés aux assurances pour les véhicules accidentés. Dans certaines régions, comme la Martinique ou la Guadeloupe, les compagnies jouent le jeu : 90 % des voitures accidentées déclarées économiquement non récupérables par les assureurs sont transférées aux centres de traitement de VHU. En Guyane, en revanche, on dirait qu'il n'y a pas d'accidents : en fait, les centres ne reçoivent quasiment aucun véhicule par le canal des assurances et le secteur informel prospère. Nous proposons toute une série de mesures pour renforcer la réglementation, notamment pour obliger les compagnies d'assurances à diriger les véhicules accidentés vers les centres agréés.

En outre, il importe d'accroître les prérogatives des municipalités afin de réduire le délai des procédures qui peuvent aujourd'hui durer entre trois et six mois : il faut constater la présence du véhicule, identifier le propriétaire, prendre contact avec lui, cela prend du temps. Toutes les communes ne sont pas comme la ville de Saint-Denis, très performante en ce domaine : en quarante-huit heures, m'a indiqué le maire, les véhicules sont enlevés.

J'en viens aux propositions que nous avons formulées : vingt-six au total, ordonnées autour de trois axes principaux.

Premier axe : faire progresser le nombre de véhicules hors d'usage traités par les centres agréés, enjeu tout à la fois sanitaire, environnemental et économique. Si nous ne confortons pas les centres agréés, notamment en les sécurisant, les centres informels vont prospérer en leur faisant une concurrence illégale.

Proposition n° 1 : réorganiser la gouvernance de la politique de prise en charge et de traitement des VHU.

Proposition n° 2 : permettre une meilleure estimation du nombre de VHU en tenant compte des exportations. Les directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) affirment ne pas avoir de moyens pour mener à bien cette action. Il faut donc les renforcer et mettre tout en œuvre pour disposer d'une évaluation annuelle du nombre de véhicules.

Proposition n° 3 : poursuivre les campagnes de communication. Dans la loi de transition énergétique, j'ai déposé un amendement visant à instaurer la pénalité la plus forte possible pour réprimer le stockage de VHU sur les parcelles privées. Cela suppose, bien évidemment, un effort d'information en direction des populations, effort déjà bien entamé : saluons ici le remarquable travail effectué par certains maires, notamment à Cayenne et à

Kourou. Toutefois, pour que les maires continuent dans cette voie, il faut les aider par des financements spécifiques, sinon on verra augmenter les dépôts illégaux de VHU.

Proposition n° 4 : sensibiliser les propriétaires de VHU potentiels en leur adressant une information personnalisée à partir du système d'immatriculation des véhicules (SIV).

Proposition n° 5 : rendre plus facile le traitement d'un véhicule en l'absence de carte grise. On sait que l'une des techniques qui permet d'alimenter le secteur informel est de faire disparaître ce document. Par ailleurs, lorsqu'un véhicule est déclaré économiquement non viable, la carte grise devient la propriété de l'assurance et comme il y a un délai avant qu'il puisse être revendu, il se retrouve pendant un certain temps sans propriétaire identifié.

Proposition n° 6 : instaurer une éco-contribution dans le cadre de la filière de responsabilité élargie du producteur (REP).

Et si cette solution ne peut être retenue, notre proposition n° 7 vise à mettre en place une alternative à travers un système de consigne pour les VHU et les batteries. Autrement dit, il s'agirait d'ajouter au prix d'achat une somme au titre de la consigne, qui pourrait être récupérée lors de la remise au centre agréé du véhicule en fin de vie. Ce dispositif a très bien fonctionné pour les bouteilles, pourquoi pas pour les VHU ?

Proposition n° 8 : verser une prime pour tout VHU déposé dans un centre agréé afin de résorber le stock de VHU. Les nouveaux véhicules pourraient bénéficier du système de la consigne tandis que ceux du stock existant seraient l'objet de cet autre mécanisme d'incitation. Nous estimons que les collectivités locales et l'État ont tout intérêt à consacrer des fonds à l'élimination des stocks au sol.

Proposition n° 9 : effectuer dans chaque DROM un inventaire des VHU en les localisant dans une base de données géographiques. Cela nécessiterait notamment d'utiliser des moyens modernes comme les drones, car certains sont déposés sur des terrains forestiers.

Proposition n° 10 : encourager la création de fourrières pour y transférer les véhicules stationnant trop longtemps sur la voie publique en prenant soin d'établir un maillage plus resserré composé de fourrières de petites tailles. Précisons que tous ces équipements structurants relèveraient d'appels à projets, État ou région.

Proposition n° 11 : mettre en œuvre pour les véhicules déposés sur des terrains privés les possibilités introduites dans le projet de loi relatif à la transition énergétique que j'évoquais à l'instant.

Le deuxième axe de nos propositions consiste à optimiser la valorisation des pièces de réutilisation pour développer l'économie circulaire dans les DOM.

Proposition n° 12 : rediriger les véhicules déclarés irréparables et détenus par les assureurs vers les centres VHU agréés. J'ai déjà cité le cas de la Guyane où les centres agréés, qui ne traitent que 1 000 VHU sur les 15 000 à 20 000 stockés dans la nature, ne reçoivent pratiquement aucun véhicule en provenance des assurances. Pour mettre fin à ce phénomène, il faut faire obligation aux assureurs d'orienter les VHU vers les centres agréés. Cela suppose bien sûr de tarir la source à laquelle s'alimente l'économie informelle, avec les conséquences que cela peut avoir en termes d'emploi, mais il me semble possible de transformer certaines casses en centres agréés, à l'instar de la casse du Lamentin en Martinique.

Proposition n° 13 : faciliter la fermeture des casses illégales en se concentrant sur les plus dommageables pour l'environnement.

Proposition n° 14 : faciliter l'utilisation d'installations mobiles de dépollution et de compactage de VHU, comme cela s'est fait en Guyane entre Cayenne et Saint-Laurent-du-Maroni.

Proposition n° 15 : créer un label « garage propre » ou « garage pour l'environnement », au-delà même des centres agréés proprement dits.

Proposition n° 16 : développer l'entretien et la réparation des véhicules avec des pièces de réutilisation certifiées. Aujourd'hui, les compagnies d'assurances ne peuvent déclarer un véhicule économiquement réutilisable que si un devis est établi. Or ce devis porte le plus souvent sur des pièces neuves. Il s'agirait d'intégrer les pièces récupérées par les centres agréés dans les devis de réparation afin de développer les filières en pleine émergence. Lors de notre visite à La Réunion, nous avons pu constater que les centres agréés commençaient d'alimenter des transferts de pièces vers Madagascar et l'Île Maurice, comme, dans l'hexagone, des centres agréés exportent vers l'Afrique.

Proposition n° 17 : créer des filières VHU pour les autres véhicules que les automobiles, tels les engins agricoles ou industriels ou encore les véhicules de transport.

Le troisième axe de nos propositions vise à recycler les VHU en adoptant un principe de proximité. Il faut éviter la réexportation systématique vers l'Europe des matériaux issus du traitement des VHU : cela n'a pas de sens !

Proposition n° 18 : intégrer les coûts de transport et les aides à l'investissement dans l'analyse économique de la rentabilité des investissements. L'Europe et la France accepteront-elles de financer le transport inter-DROM ? Accepteront-elles de financer le transport entre la Martinique et Sainte-Lucie, entre La Réunion et l'Afrique du Sud ?

Proposition n° 19 : encourager le recyclage local en lançant des appels à projets reposant sur des procédés innovants.

Proposition n° 20 : aider les transports locaux au même titre que les transports vers l'hexagone.

Proposition n° 21 : obliger les importateurs d'équipements à adhérer aux associations locales en cas d'absence de collecte et de traitement de leur part. Cet encouragement à développer les structurations locales pour répondre aux besoins des territoires vient renforcer l'égalité réelle.

Proposition n° 22 : prévoir l'intervention des éco-organismes nationaux pour les pneus.

Proposition n° 23 : développer une coopération régionale avec les pays voisins, aspect que nous avons déjà évoqué.

Proposition n° 24 : favoriser la sortie du statut de déchet, question très technique et complexe. S'il était possible de ne pas appliquer à certains matériaux le statut de déchet, qui relève de la réglementation européenne, cela permettrait une valorisation sous forme énergétique.

Proposition n° 25 : laisser la possibilité de traiter en dehors de l'Union européenne les déchets non dangereux issus des VHU.

Enfin, proposition n° 26, nous préconisons d'habiliter les collectivités d'outre-mer régies par l'article 73 de la Constitution à fixer en matière de déchets les règles appropriées à la situation singulière de leur territoire, qu'elles relèvent du domaine de la loi ou du règlement. Cela permettrait, au-delà des textes européens renvoyant à la convention de Bâle, dont on ne peut s'affranchir, de s'adapter aux réalités locales pour tout ce qui relève de l'économie circulaire et de la valorisation des déchets. La Martinique a ainsi déjà obtenu trois habilitations qui lui donnent la possibilité de fixer des règles spécifiques dans le domaine des transports, de l'énergie et de la formation professionnelle. A La Réunion, par la volonté de la population, que je respecte, l'habilitation ne s'applique pas.

Voici, monsieur le président, mes chers collègues, les grandes lignes du pré-rapport que je m'apprête à remettre à Mme la ministre de l'écologie.

**M. le président Jean-Claude Fruteau.** Je vous remercie, mon cher collègue, pour cette présentation très complète. Nous nous ferons tous un plaisir de prendre connaissance de votre rapport dans son entier, une fois que vous l'aurez remis à Mme la ministre.

Avant d'en venir aux questions, je voudrais saluer la nomination de trois nouveaux membres de notre délégation : Mme Marie-Anne Chapdelaine, ici présente, à qui je souhaite la bienvenue, Mme Florence Delaunay et M. Jean-Marc Fournel, tous trois désignés par le groupe SRC en remplacement de collègues appelés à d'autres fonctions.

**M. Daniel Gibbes.** Je tiens à adresser toutes mes félicitations à Serge Letchimy pour le travail qu'il a effectué, en un temps restreint sur des territoires très éloignés les uns des autres. Le sort des VHU est une vraie problématique pour nos territoires, pour lesquels il représente un enjeu sanitaire et environnemental mais aussi économique du fait des nuisances visuelles qu'ils induisent pour le tourisme.

Dans votre présentation, vous n'avez pas évoqué Saint-Barthélemy et Saint-Martin. Pouvez-vous nous en dire plus ? Je précise que contrairement à Saint-Barthélemy, Saint-Martin n'a pas la compétence en matière d'environnement ; elle reste donc rattachée pour ces questions au territoire national.

**M. Serge Letchimy.** Peut-être serait-il bon, dans ce cas, que vous écriviez une lettre à Mme la ministre pour demander que nos préconisations s'y appliquent aussi.

**M. Daniel Gibbes.** J'aimerais avoir des précisions sur le coût des enlèvements de VHU et la solution de la consigne.

Comme Saint-Martin a la compétence en matière fiscale, nous avons pensé mettre en place une taxe à l'acquisition de la voiture, couvrant les frais d'enlèvement en cas d'abandon. Elle ne nous a toutefois pas paru très juste car ce n'est pas toujours celui qui achète le véhicule qui pollue. La consigne paraît être une bonne formule.

Par ailleurs, j'ai remarqué que les campagnes d'enlèvement se soldaient toujours par une recrudescence de stockages sur les terrains privés : il y en a toujours plus !

**M. Serge Letchimy.** Quel champ couvrent les pouvoirs de police à Saint-Martin ?

**M. Daniel Gibbes.** Nous les avons dans certains domaines. Pour l'environnement, nous sommes rattachés au territoire national.

**M. Serge Letchimy.** La problématique des VHU met en jeu plusieurs compétences car elle touche aussi bien l'environnement que la santé, le droit des assurances, la police, le pouvoir d'exporter ou le statut des déchets.

**M. Daniel Gibbes.** Nous avons la compétence en matière fiscale, ce qui pourrait nous permettre des adaptations pour les assurances, mais pour le reste, nous relevons du territoire national.

Quand nous revendons nos VHU, des entreprises étrangères se rendent sur place pour retirer batteries, huiles usagées, déchets toxiques, avant d'aplatir la carcasse et de l'envoyer en Amérique du sud.

**Mme Maïna Sage.** À mon tour d'adresser des félicitations à M. Letchimy pour ce rapport qui intéressera également les collectivités d'outre-mer régies par l'article 74.

J'aimerais vous faire part des actions que nous avons entreprises en Polynésie.

Nous avons mis en place une taxe d'environnement pour le recyclage des véhicules (TERV), acquittée lors de l'achat du véhicule neuf. Nous nous sommes équipés d'unités mobiles de compactage que nous déplaçons à travers les îles lors de campagnes de ramassage, en collaboration avec les communes. Enfin, nous avons veillé à encourager le remplacement des véhicules mis à la casse grâce à une prime versée à toute personne qui achète un nouveau véhicule après avoir déposé l'ancien dans un centre de traitement, sous conditions d'une certaine ancienneté, de l'ordre de dix ans.

**M. Daniel Gibbes.** Comment est versée la prime ?

**Mme Maïna Sage.** Elle est versée sous forme d'abattement sur le prix du véhicule neuf et modulée en fonction de la nature des véhicules, les véhicules propres, hybrides et électriques, faisant l'objet d'un bonus écologique.

J'en viens à deux questions précises, monsieur Letchimy. Votre rapport comprendra-t-il des éléments chiffrés sur les coûts ? Qu'en est-il de la transposition des mesures préconisées pour les VHU à d'autres filières ? Je pense, par exemple, aux médicaments non utilisés : certes il s'agit d'une toute petite filière, mais la réexportation vers l'Europe paraît être un non-sens.

**M. Serge Letchimy.** Nous présenterons des estimations chiffrées dans le rapport final. Nous devons analyser le coût du ramassage pour les collectivités ainsi que présenter des simulations pour le coût de la consigne, solution alternative à l'éco-contribution. Nous aurons également à faire la démonstration de la viabilité économique des centres agréés et à évaluer les conséquences financières et sociales de la fermeture des centres informels. Enfin, nous présenterons des estimations chiffrées concernant la filiérification : quel est le coût des exportations vers l'Europe ? quelles unités de production pourront être financées au cas où les transferts de proximité seraient privilégiés ? quels sont les moyens financiers d'accompagnement ?

Quant à la transposition à d'autres filières, elle renvoie à trois enjeux principaux.

Premier enjeu : comment associer le traitement des VHU au traitement des déchets issus des industries, des véhicules à grand gabarit, aux matériels électriques ? Les équipements devront permettre d'exploiter ces déchets d'une autre nature.

Deuxième enjeu : comment l'associer au traitement des déchets de l'électroménager ? Une entreprise guyanaise peut nous servir d'exemple pour lancer des projets de ce type.

Troisième enjeu : comment filieriser les trois cents matériaux issus des VHU avec des produits de même type ? Je pense, par exemple, au plastique. Des unités industrielles spécialisées dans le traitement de certains matériaux commencent d'émerger.

Compte tenu de ces enjeux, il importe de mettre en place une gouvernance au niveau régional afin d'élaborer une stratégie globale d'élimination et de valorisation des déchets liés au VHU. Tout dépend de notre capacité à composer avec la convention de Bâle grâce à une redéfinition du statut du déchet dangereux afin d'échapper à l'obligation d'exporter en Europe. Cela nous permettra de travailler à des filiarisations avec des pays à proximité et de mutualiser les équipements : imaginons qu'une unité de retraitement du plastique soit installée à Sainte-Lucie plutôt qu'en Martinique. Nous devons travailler à des solutions reposant sur des investissements dans les pays tiers et des transferts réciproques de produits avec ces pays.

Cette gouvernance ne serait pas seulement politique, elle serait aussi une gouvernance d'ingénierie. Des plans permettraient de définir des axes directeurs pour la filiarisation, les réglementations, les investissements. L'échéance est à dix ans, mais si la réussite est là, de nombreux emplois peuvent être créés.

**M. Jean-Paul Tuaiva.** Ce rapport concerne-t-il uniquement le traitement des VHU ou englobe-t-il le traitement des ordures ménagères ou encore des métaux spéciaux contenus dans les déchets hospitaliers ?

**M. Serge Letchimy.** Avec Mme la ministre, nous avons voulu coupler analyse de situation et préfiguration d'un *business model* permettant de mettre en place une filiarisation-valorisation globale. Parmi les divers types de déchets, nous avons choisi de nous focaliser sur les VHU, du fait de la multitude des matériaux qui les composent – plastique, verre, métaux, etc. (le problème se pose aussi dans l'hexagone, je l'ai constaté, même si ce n'est pas avec la même ampleur). De la récupération des VHU jusqu'à leur valorisation, nous avons identifié les possibilités de filiarisation, en association avec des déchets complémentaires – matières plastiques, appareils électroménagers. Dans cette perspective, nous avons convenu de procéder en deux étapes.

Il faut saluer la détermination des professionnels qui se mobilisent dans tous les DROM. Lors des visites que j'ai faites sur les divers territoires, j'ai pu mesurer le chemin parcouru par ces petites casses familiales devenues de grandes entreprises. Les enjeux économiques sont très importants. Nous avons tout intérêt à développer le marché des pièces détachées, tant au niveau interne qu'à l'exportation. Les concessionnaires ne sont pas encore suffisamment impliqués.

Reste à construire des synergies régionales car les marchés locaux sont encore trop petits. La Martinique, avec ses 392 000 habitants, pourrait s'associer à Trinidad ou Sainte-Lucie pour financer conjointement des équipements, tels des navires de transport, tout comme La Réunion pourrait s'associer à Madagascar.

J'ai ressenti sur le terrain un vrai désir d'avancer, en dépit des contraintes existantes. Des initiatives ont déjà été prises en matière de transferts transfrontaliers. Les stratégies d'import et de transformation se développent de plus en plus dans d'autres domaines. Je prendrai l'exemple de la Martinique, qui forte de son savoir-faire en joaillerie, importe des pierres précieuses du Brésil pour les sertir avant d'exporter des bijoux en Europe.

Pour les déchets, nous pourrions procéder de la même manière. Cela implique, d'une part, de ne pas avoir peur du déchet venu de l'étranger, d'autre part, de trouver le moyen de composer avec la législation européenne pour encourager une valorisation régionale des déchets.

**M. le président Jean-Claude Fruteau.** Je remercie les membres de la Délégation pour leur participation, et M. Letchimy pour sa très intéressante intervention.

L'ordre du jour appelle maintenant la désignation de rapporteurs sur les effets du changement climatique dans les outre-mer. Je remercie Mme Maïna Sage d'avoir accepté d'être rapporteure sur ce thème, avec, comme co-rapporteur, M. Serge Letchimy.

**M. Serge Letchimy.** J'ai accepté, en effet, et j'espère qu'on ira le plus loin possible dans ce domaine.

**M. le président Jean-Claude Fruteau.** Je pense que la Délégation ne voit pas d'inconvénient à ces nominations ?

**M. Daniel Gibbes.** C'est un très bon choix !

**M. Serge Letchimy.** Je souhaite que Mme Maïna Sage soit chef de file pour ce rapport et que je vienne en soutien ; elle a accepté.

**M. le président Jean-Claude Fruteau.** Il n'y a pas de problème. Ce qui compte, c'est que le plus grand nombre possible de membres de la Délégation participent à la réflexion.

Il n'y a pas d'opposition aux nominations des deux co-rapporteurs ?

Il en est ainsi décidé.

**M. le président Jean-Claude Fruteau.** Comme vous l'annonçait la convocation à la présente réunion de la Délégation, nous nous retrouverons le 16 juillet à 10 heures pour examiner le projet de rapport sur la contribution au service public de l'électricité (CSPE) que je vous présenterai.

Dans cette perspective, je voudrais vous donner connaissance de l'état actuel de mes informations et de mes réflexions sur ce sujet.

Le point de départ en a été la discussion au Sénat, en première lecture, du projet de loi sur la transition énergétique. À cette occasion, M. Husson, rapporteur de la commission des finances, a présenté et fait adopter, contre l'avis du Gouvernement, un amendement qui constitue une remise en cause complète du système de la CSPE, qu'il propose notamment de réserver au financement des seules énergies renouvelables. Il en résulte que le financement de la péréquation tarifaire au bénéfice des outre-mer et des autres « zones non interconnectées » ainsi que des tarifs sociaux de l'électricité devrait être assuré par d'autres voies. Cette solution

nous paraît inacceptable car elle conduirait à une augmentation considérable du prix de l'électricité pour les bénéficiaires des tarifs sociaux et pour tous les habitants des départements d'outre-mer ainsi que de la Corse.

Au nom du Gouvernement, Mme Royal s'est prononcée contre l'amendement Husson. En même temps, elle a annoncé qu'elle avait, en accord avec le ministre des finances et le secrétaire d'État au budget, décidé la création d'une mission d'expertise et d'évaluation sur l'avenir de la CSPE.

Compte tenu des lourdes conséquences financières que cette disposition pourrait faire peser sur les outre-mer, la Délégation ne pouvait manquer de se saisir de cette question. Je renvoie à la réunion du 16 juillet la présentation complète du problème.

D'ores et déjà, j'aimerais vous faire part de plusieurs réflexions préliminaires.

Tout d'abord, il s'agit d'un sujet extrêmement complexe, tellement complexe que les études préalables demandées aux missions d'inspection par le Gouvernement ont dû être prolongées et complétées.

L'échéance politique qui, en l'état, semble être arrêtée, est fixée à l'automne 2015, soit la discussion du budget 2016, soit celle du collectif 2015. Nous sommes donc actuellement dans la période la meilleure pour exercer la fonction de vigilance et de proposition qui incombe à notre délégation.

Les consultations auxquelles j'ai procédé m'ont conduit au constat que la vulnérabilité juridique et les problèmes économiques auxquels se heurte le système actuel de la CSPE ne permettaient pas le maintien du *statu quo*. Et ce pour plusieurs raisons : le régime en vigueur, du fait de son instabilité, n'est guère compatible avec la définition d'une politique énergétique à long terme pour les outre-mer ; il fait l'objet de recours de la part de particuliers ; il fait l'objet de soupçons de la part de la Commission européenne qui a indiqué l'année dernière sa volonté de vérifier sa compatibilité avec l'ensemble des règles européennes.

Nous estimons qu'il serait possible d'obtenir une pérennisation des missions de la CSPE tout en lui assurant une meilleure stabilité juridique.

Le Gouvernement réfléchit à plusieurs solutions, qui se fondent toutes sur une budgétisation de tout ou partie du dispositif, ce qui aurait l'inconvénient de le rendre plus perméable aux fluctuations des vœux des parlementaires mais aurait l'avantage de lui garantir une meilleure stabilité juridique. Or cette sécurisation est un enjeu fondamental : d'elle dépend la possibilité de conserver le mécanisme de la CSPE.

Je serais heureux de recueillir vos impressions et vos suggestions avant la réunion du 16 juillet, à laquelle je souhaite que nous soyons nombreux à assister afin de discuter des multiples questions que soulève ce problème.

**M. Jean-Paul Tuaiwa.** Monsieur le président, je vous remercie d'ouvrir le débat sur la CSPE.

Son éloignement du continent et l'éparpillement de ses archipels exposent doublement la Polynésie aux inconvénients liés aux zones non interconnectées. C'est la raison pour laquelle j'ai déposé plusieurs amendements à la loi relative à la transition énergétique à

propos de l'extension de la CSPE. Ils ont été repoussés un à un, au motif que nos statuts particuliers de collectivité d'outre-mer ne nous permettaient pas d'en bénéficier.

Alors que les DOM sont confrontés à un problème analogue, je considère, à la suite de M. Letchimy, qu'il faut reposer la question de l'égalité réelle entre les outre-mer et l'hexagone. Il me paraît nécessaire de garantir un socle commun pour tous les outre-mer, départements et collectivités confondus, afin d'assurer une égalité des chances pour tous les ultra-marins.

**M. le président Jean-Claude Fruteau.** Monsieur Tuaiva, vous posez une question fort légitime, mais il nous faut disposer de davantage de temps pour pouvoir en discuter pleinement.

**M. Serge Letchimy.** Au-delà de la seule question de la CSPE, nous voyons émerger un enjeu d'une importance grandissante : la position de l'Union européenne sur l'article 349 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Aimé Césaire et Camille Darsières, alors député de la Martinique, avaient interpellé François Mitterrand lors de la négociation du Traité d'Amsterdam pour qu'il assure pour les outre-mer la possibilité de déroger au droit communautaire dans l'article 299-2. Aujourd'hui, ce socle juridique est laminé car l'Union européenne a adopté une interprétation qui n'assure pas une garantie permanente. Lorsque j'ai préparé mon rapport sur l'article 349 pour le Gouvernement, je peux vous dire que je me suis heurté à un mur à Bruxelles.

Récemment, la position prise par l'Union européenne a considérablement fragilisé l'octroi de mer en instituant un régime juridique qui ne lui garantit aucune sécurité, du fait notamment du plafonnement des aides publiques, à tel point qu'il est à craindre qu'une quelconque juridiction puisse y mettre fin un jour ou l'autre.

Le concept d'égalité réelle appelle la plus grande prudence. Les voies de progrès passent par l'égalité assurée par le pouvoir régalien. Certes, tout le socle régalien ne doit pas s'appliquer aux outre-mer, mais il est des domaines vitaux, tels la santé, l'eau, l'électricité, l'éducation, où il doit s'imposer sans aucune discussion possible. C'est la raison pour laquelle je considère qu'il faut réformer l'article 73 et l'article 74, lequel est source de grandes ambiguïtés, car il aboutit avant tout à accroître la dépendance des collectivités, compte tenu de la nouvelle stratégie de domination géopolitique de la France et de l'Europe.

**M. le président Jean-Claude Fruteau.** Je vous le répète, je me tiens à votre disposition pour évoquer toutes ces questions en prenant le temps de nous y consacrer. Il n'y a pas de sujets tabous au sein de la délégation aux outre-mer. Nous sommes une instance de réflexion, de vigilance aussi, et non pas de décision. Nous pouvons nous autoriser à aller labourer des terres souvent considérées comme dangereuses dans nos territoires.

En attendant, les statuts sont ce qu'ils sont : lorsqu'un sujet comme la CSPE est en débat, nous sommes obligés de tenir compte de la spécificité des divers statuts et des conséquences juridiques qui en découlent dans les relations avec la France et à l'Europe.

Reste que bien des obstacles au développement seraient levés si nous pouvions un jour aborder de manière sereine ces questions.

### **Informations relatives à la Délégation**

La Délégation a désigné Mme Maina Sage, et M. Serge Letchimy, co-rapporteurs, sur les effets du changement climatique dans les Outre-mer.