

CONVENTION ENVIRONNEMENTALE RELATIVE A L'OBLIGATION DE REPRISE DES VEHICULES HORS D'USAGE (VHU)

Rapport à l'attention du Parlement wallon

Période 2020 – 2021

I. Information générale

I.1. Législation européenne pertinente

La réglementation européenne pertinente en la matière est la suivante :

- Directive 2000/53/CE du 18 septembre 2000 du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage.

Cette directive vise à garantir une cohérence entre les différentes approches nationales quant à la réalisation des objectifs en matière de conception des véhicules, de leur recyclage et de leur valorisation et des exigences applicables aux installations de collecte et de traitement.

Les États membres doivent instaurer des systèmes permettant au dernier détenteur et/ou propriétaire de remettre son véhicule hors d'usage (VHU) à une installation de traitement autorisée sans frais, du fait de l'absence de valeur marchande ou d'une valeur marchande négative du véhicule. Les producteurs sont tenus de supporter la totalité ou une partie importante des frais de mise en œuvre de ces mesures. Le fonctionnement normal du marché ne doit pas être entravé.

La directive a également pour but de favoriser la réutilisation et la valorisation des composants issus du traitement des VHU, la préférence devrait être donnée à la réutilisation et au recyclage.

A ce titre, l'article 7 fixe les objectifs suivants à partir du 1^{er} janvier 2015 :

- Le taux de réutilisation et de valorisation est fixé à un minimum de 95 % en poids
- Le taux de réutilisation et de recyclage est fixé à un minimum de 85 % en poids

La directive 2000/53/CE est amenée à être révisée prochainement. Compte tenu des liens entre cette directive et la directive 2005/64/CE concernant la réception par type des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation (« 3R »), un examen conjoint des deux directives sera réalisé. Selon les premières informations communiquées, la Commission s'oriente vers l'élaboration d'un règlement.

I.2. Historique

- a) En droit wallon, la responsabilité élargie des producteurs a été mise en œuvre au travers d'obligations de reprise. Celles-ci trouvent leur cadre juridique principal dans l'article 8bis du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets et l'arrêté d'exécution du 23 septembre 2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets.
- b) L'article 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 septembre 2010 susmentionné impose une obligation de reprise des véhicules hors d'usage aux personnes responsables du déchet par le fait d'avoir mis sur le marché, à titre professionnel, des véhicules que ce soit en les produisant, en les important ou en les commercialisant.

L'article 82 de l'arrêté du 23 septembre 2010 impose la reprise des véhicules hors d'usage via la création d'un réseau de points de reprise composé de garages, de centres de dépollution de VHU et d'installations de regroupement de VHU.

Les articles 84 et 85 prévoient que les opérations de dépollution et de démantèlement soient suivies d'un broyage en vue du recyclage ou de la valorisation maximale des matériaux et que, dès 2015, le traitement des véhicules hors d'usage atteigne :

- un taux de réutilisation et de valorisation de 95 % ;
- un taux de réutilisation et de recyclage de 85 %.

L'article 86 prévoit la délivrance d'un certificat de destruction au dernier détenteur du véhicule, conformément à l'article 5 de la Directive 2000/53 susmentionnée.

- c) La convention environnementale qui a été en vigueur jusqu'en 2020 a été signée le 5 décembre 2013. Elle a été publiée au Moniteur belge le 30 juin 2014 et est entrée en vigueur dix jours plus tard, soit le 10 juillet 2014 pour une période de 5 ans. Elle est arrivée à échéance le 9 juillet 2019 mais a pu être prolongée de 6 mois, soit jusqu'au 9 janvier 2020.

Cette convention environnementale a pour objet de fixer les modalités d'exécution de l'obligation de reprise des véhicules hors d'usage conformément à l'arrêté du 23 septembre 2010. Elle a pour but de stimuler la prévention, ainsi que d'améliorer la gestion des véhicules hors d'usage par un système de collecte et un traitement adéquat, en tenant compte des contraintes organisationnelles, techniques, économiques et écologiques dans le contexte du développement durable.

La convention prévoit diverses mesures en matière de prévention et de gestion globale, à savoir la collecte et le traitement des véhicules hors d'usage ainsi que la collecte et le traitement de leurs composants et matériaux.

Etant donné que les VHU sont des déchets à valeur positive, la collecte et le traitement des VHU s'organisent d'eux-mêmes via le réseau des « centres agréés ». Dans la pratique, on appelle « centres agréés » les entreprises qui sont autorisées pour la dépollution et le démantèlement des véhicules hors d'usage et qui respectent les conditions sectorielles de 2003¹.

Néanmoins, la convention environnementale prévoit que, dans le cas où la valeur vénale moyenne des matériaux des véhicules hors d'usage serait inférieure aux coûts de traitement des véhicules hors d'usage, les producteurs devraient, au choix, soit compenser les pertes financières des centres agréés en organisant à leur charge la reprise des véhicules de leur marque et en concluant les contrats nécessaires avec un ou plusieurs centres agréés, soit organiser à leur charge la reprise pour les véhicules de sa marque (Article 8 § 2 de la convention environnementale du 5 décembre 2013). Cette hypothèse n'a pas encore été rencontrée.

Depuis 2009, les pneus équipant les véhicules neufs, dits « pneus de première monte », sont également soumis à l'obligation de reprise, les producteurs de véhicules neufs étant les obligataires de reprise. Afin de satisfaire à cette obligation, les producteurs ont confié la mise en œuvre de cette obligation de reprise à Febelauto qui a été chargé de mettre sur pied un système opérationnel pour la collecte et le traitement des pneus usés issus des véhicules hors d'usage.

La convention environnementale du 5 décembre 2013 est arrivée à échéance le 9 janvier 2020. Une nouvelle convention environnementale a été établie en collaboration avec le secteur. Elle est entrée en vigueur le 7 mars 2022 pour une durée de 2 ans.

- d) Le Plan wallon des déchets-ressources (PWD-R) adopté en 2018 prévoit, d'une part, d'informer les consommateurs sur les filières légales pour les véhicules hors d'usage, d'autre part, de donner une réelle valeur au certificat de destruction et, enfin, de stabiliser le taux global de valorisation des véhicules hors d'usage à minimum 95 %.

¹ AGW du 27 février 2003 déterminant les conditions sectorielles des installations de regroupement ou de tri de déchets métalliques, des installations de regroupement, de tri ou de récupération de pièces de véhicules hors d'usage, des centres de démantèlement et de dépollution des véhicules hors d'usage et des centres de destruction de véhicules hors d'usage et de traitement des métaux ferreux et non ferreux.

I.3. Description du champ d'application

L'obligation de reprise concerne les véhicules et véhicules hors d'usage appartenant aux catégories M1 et N1, ainsi qu'aux véhicules à trois roues à l'exclusion des tricycles à moteur.

Par catégories M1 et N1, il faut entendre :

M1 : véhicules destinés au transport de personnes comportant au maximum 8 places assises non comprise celle du conducteur.

N1 : véhicules destinés au transport de marchandises ayant une masse maximale de 3,5 tonnes.

Les véhicules hors d'usage non dépollués sont des déchets dangereux et ont pour code déchet le 16 01 04. Les véhicules hors d'usage dépollués, c'est-à-dire ne contenant plus de liquides ni de composants dangereux sont des déchets non dangereux et ont pour code déchet le 16 01 06.

A noter que certains composants équipant les véhicules neufs sont également soumis individuellement à l'obligation de reprise. Il s'agit des pneus, des huiles, des piles et accumulateurs et des appareils électriques et électroniques.

II. Rapport d'évaluation du Département du Sol et des Déchets (DSD)

II.1. Prévention et réutilisation

II.1.1. Prévention

En matière de prévention, la convention prévoit en son article 5 que les producteurs mettent tout en œuvre pour que, dès la conception des véhicules, les aspects liés au démontage, à la réutilisation et à la valorisation des composants et matériaux, soient pleinement pris en compte.

Etant donné que chaque modèle de véhicule dispose de ses propres caractéristiques, les méthodes utilisées pour le démantèlement varient d'un véhicule à l'autre. Dès lors, une base de données reprenant, pour chaque modèle, les informations relatives au démantèlement a été élaborée au niveau international et est mise gratuitement à disposition des centres agréés. Cette base de données, dénommée IDIS (Système international d'information sur le démontage), contient aujourd'hui des données détaillées sur les modèles produits par plus de 70 constructeurs automobiles, qui sont vendus dans les 40 pays adhérents d'IDIS.

Son objectif est de fournir aux opérateurs de traitement des informations sur le démontage afin de promouvoir un traitement des véhicules hors d'usage respectueux de l'environnement tout en garantissant la sécurité et la rentabilité. Elle permet notamment d'obtenir des informations pratiques sur les moyens de prétraitement, le démontage des pièces potentiellement recyclables et des autres éléments contenant du mercure, du plomb, du cadmium ou chrome VI.

Elle contient en outre des informations liées à des manipulations sûres en lien notamment avec le déploiement des airbags, la manipulation et le traitement des batteries haute tension et la gestion des véhicules au gaz.

La convention environnementale impose également aux fabricants d'intégrer une part croissante de matériaux recyclés dans les véhicules et autres produits, et ce, dans le but de développer les marchés de matériaux recyclés.

Dans ce cadre, Febelauto a organisé en octobre 2020 un atelier avec CIRC-ELV, un projet d'UE LIFE qui étudie comment les plastiques des VHU peuvent être recyclés et réutilisés dans des applications haut de gamme. L'objectif est de contribuer aux objectifs européens en matière de recyclage des véhicules en fin de vie et de réduire au maximum la consommation de matières premières fossiles. Febelauto fait également partie du conseil consultatif externe de CIRC-ELV.

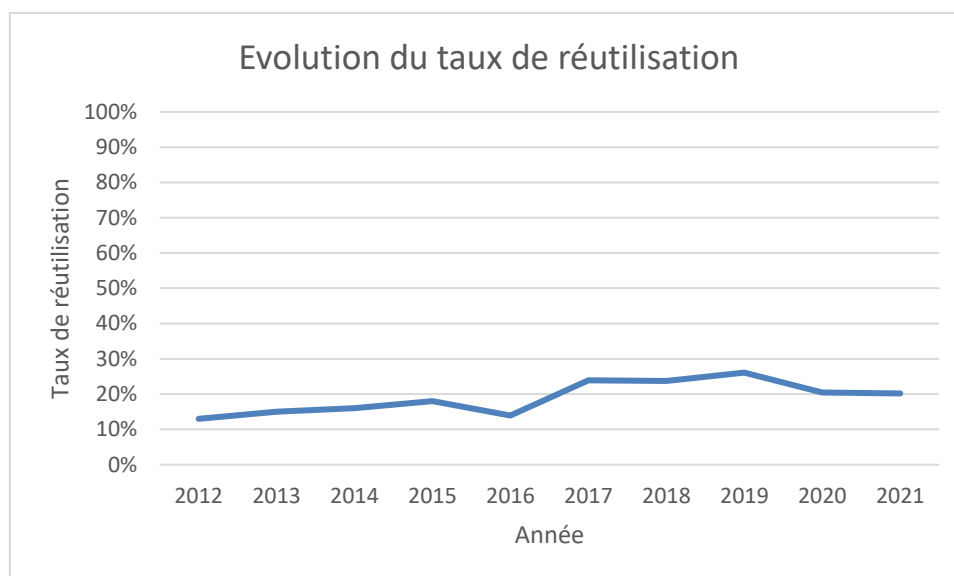
Certains producteurs accordent également une grande importance au remanufacturing qui est un procédé par lequel les pièces usagées sont ramenées au niveau de qualité d'un nouveau composant.

II.1.2. Réutilisation

Le traitement des VHU commence par une étape de dépollution au cours de laquelle les liquides et composants dangereux sont extraits du véhicule.

Une fois dépollué, le VHU peut être démantelé. Les pièces qui peuvent être réutilisées et pour lesquelles il existe un marché sont démontées et revendues en tant que pièces d'occasion.

La part des composants réutilisés varie d'année en année, mais la tendance générale est à la hausse, comme l'illustre le graphique ci-dessous.



Le taux de réutilisation représente le poids total des liquides et composants réutilisés par rapport au poids des VHU traités.

Il faut noter que la réutilisation est stimulée par quelques centres agréés plus spécialisés et dont l'activité principale est la récupération et la vente de pièces d'occasion. Ce sont ainsi des milliers de pièces qui sont récupérées, principalement sur des véhicules accidentés. Elles sont étiquetées et stockées en vue de leur revente. La gestion du stock se fait de manière numérique.

De plus, étant donné les délais particulièrement longs auquel le secteur automobile doit faire face actuellement pour la livraison des pièces neuves, le recours aux pièces de seconde main constitue une alternative intéressante.

II.2. Données relatives à la mise sur le marché en 2020 et 2021

L'organisme de gestion qui coordonne les activités liées à l'obligation de reprise des VHU est l'a.s.b.l. Febelauto. Elle a été fondée en 1999 par les producteurs de véhicules.

Cette a.s.b.l. est depuis lors l'interlocuteur privilégié du Département du Sol et des Déchets en ce qui concerne la gestion de l'obligation de reprise des véhicules hors d'usage. Febelauto se charge, au nom de ses membres, de l'exécution de toutes les obligations émanant de la convention environnementale.

Les organismes que Febelauto regroupe et qui ont signé la convention environnementale sont :

- La fédération belge de l'industrie de l'automobile automobile et du cycle (FEBIAC)
- La Confédération belge du Commerce et de la Réparation automobile et des Secteurs connexes, Federauto (Traxio)
- La fédération du matériel automobile (FMA)
- FEBELCAR

- COBEREC Metals (Denuo)
- FEVAR
- FEBELPLAST
- FEDUSTRIA
- AGORIA.

L'asbl Febelauto regroupant l'ensemble des responsables officiels de la mise sur le marché de véhicules en Belgique, le nombre de free-riders qui ne respectent pas la réglementation est dès lors marginal. Par ailleurs, aucun responsable de la mise sur le marché de véhicules n'a introduit de plan de gestion individuel.

L'a.s.b.l. Febelauto est par conséquent idéalement placée pour fournir les chiffres relatifs aux quantités de produits commercialisés sur le marché belge. Etant donné qu'il n'existe aucun plan individuel de gestion qui aurait pu être introduit par certains non-membres, ces chiffres permettent d'obtenir un panorama complet de l'ensemble du marché en 2020 et 2021.

Le tableau ci-dessous renseigne le nombre de véhicules neufs commercialisés en 2020 et en 2021 en Wallonie :

WALLONIE	En 2020	En 2021
Type M1	113.902	98.717
Type N1	17.115	18.181
TOTAL	131.017	116.898

Le nombre total de nouveaux véhicules, de catégories M1 et N1, commercialisés en Belgique est de 502.804 en 2020 et de 454.687 en 2021.

Ces deux dernières années, le nombre de voitures neuves mises sur le marché a enregistré une sévère chute. L'impact des mesures prises pour lutter contre la pandémie de Covid-19 s'est fait fortement ressentir. Plus particulièrement en 2020, le marché de l'automobile neuve a perdu plus de 20 %, notamment en raison de la fermeture des points de vente et des usines d'assemblage, le tout couplé à l'incertitude économique.

Selon les informations fournies par Febiac, le niveau le plus bas a été atteint en avril. À peine un peu plus de 5.000 voitures neuves ont été immatriculées ce mois-là, soit une chute de plus de 90 % par rapport au même mois de l'année précédente.

La fermeture des show-rooms n'a cependant pas été le seul facteur à l'origine de la diminution des immatriculations. Certaines entreprises ont reporté leur projet d'extension de flotte, d'autres ont dû mettre un terme à des activités et supprimer des flottes. En outre, énormément de contrats de leasing en cours ont été prolongés, ce qui a bien sûr influencé le remplacement des véhicules, le renouvellement du parc et le nombre total de nouvelles immatriculations.

En 2021, le secteur de l'automobile a dû faire face à une autre problématique : la pénurie mondiale et multi-sectorielle de semi-conducteurs. Les délais de production ont fait chuter le nombre de véhicules neufs vendus. Avec 383.123 immatriculations pour les véhicules neufs de type M1 en 2021, il s'agit du résultat le plus faible en Belgique depuis 1995.

II.3. Quantités collectées en 2020 et 2021

II.3.1. ...Collecte des véhicules hors d'usage

En tant qu'organisme de gestion, l'asbl Febelauto est en mesure d'établir les quantités collectées sur base des déclarations en ligne des centres agréés. Les chiffres reflètent fidèlement les quantités de véhicules hors d'usage collectés en Belgique dans le réseau des centres agréés.

Les quantités de VHU collectés en 2020 et 2021 s'élèvent à :

	Wallonie		Belgique	
	Nombre VHU	Masse VHU (tonnes)	Nombre VHU	Masse VHU (tonnes)
2020	40.735	43.147	110.161	116.846
2021	43.191	46.044	103.659	110.418

Si on observe les chiffres sur l'ensemble du territoire de la Belgique, on observe une diminution du nombre de VHU collectés en 2021. En revanche, à l'échelle de la Région wallonne, on observe une augmentation. Ce phénomène peut notamment s'expliquer par l'impact des inondations survenues en Wallonie en juillet 2021 qui ont endommagé de nombreux véhicules.

Entre 2020 et 2021, l'âge moyen des véhicules démantelés est en augmentation. Il est de 16,8 ans pour les véhicules démantelés en 2020 et de 17,6 ans pour 2021.

En 2020, le kilométrage moyen parcouru par les véhicules déposés dans les centres agréés était de 193 000 km.

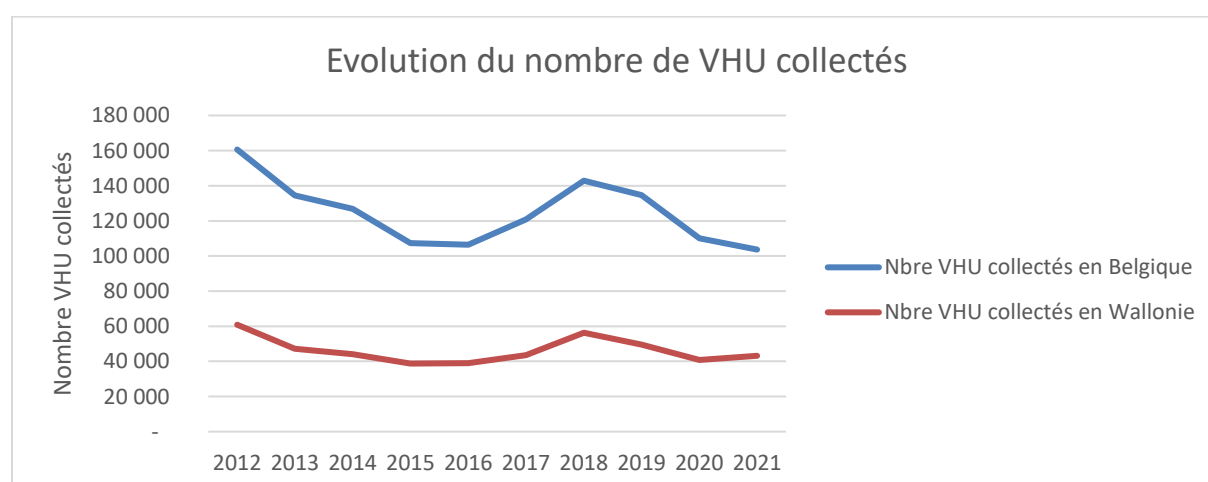
L'arrêté du 23 septembre 2010 n'impose pas l'atteinte d'un taux de collecte pour les véhicules hors d'usage. Dans le cas des véhicules hors d'usage, le taux de collecte serait un ratio entre le nombre de VHU arrivant dans les centres agréés et le nombre de VHU collectables. Le calcul d'un taux de collecte par rapport aux quantités mises sur le marché n'a pas de sens pour ce flux étant donné les nombreuses exportations et importations de véhicules d'occasion.

En ce qui concerne le nombre de véhicules collectables, cette donnée est difficilement quantifiable, faute de système permettant une traçabilité des véhicules (voir point II.8.2 ci-après).

Néanmoins, d'après une première estimation réalisée par Febelauto en 2016-2017, sur base d'une comparaison de différents fichiers de données gérés par divers intervenants du secteur, le nombre de véhicules dont la trace a été perdue s'élève à environ 35.000 à 65.000 véhicules par an, sur base des données des années 2013 à 2015.

La marge de progression est dès lors significative et des efforts sont encore à fournir afin que l'ensemble des VHU soient transférés vers des centres agréés.

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution du nombre de VHU collectés par les centres agréés entre 2012 et 2021.



L'impact de la crise du Covid-19 s'est également fait ressentir dans la collecte des VHU, qui a accusé une baisse en 2020 et 2021.

Une série d'autres facteurs peuvent également expliquer cette évolution :

- Le ralentissement des ventes de véhicules neufs ;
- L'augmentation de l'âge moyen des VHU collectés ;
- Les exportations de véhicules largement usagés avant leur fin de vie pour être revendus comme véhicules d'occasion, conséquence de la crise économique mondiale ;
- Les exportations illégales de VHU : il s'agit de la problématique des fausses occasions. La distinction entre un VHU et un véhicule d'occasion n'est pas toujours évidente.

II.3.2. Collecte des pneus usés dans les centres agréés

Comme décrit au point I.2.c, le respect de l'obligation de reprise des pneus équipant les véhicules neufs est à charge des producteurs de véhicules. Pour ce faire, Febelauto organise la collecte et le traitement des pneus usés issus des centres agréés.

En 2020, 1.059 tonnes de pneus usés ont été collectés par l'intermédiaire de Febelauto dans le réseau wallon des centres agréés de dépollution et de démantèlement de VHU.

En 2021, cette quantité s'élève à 1.123 tonnes.

Auparavant, les propriétaires de VHU avaient pour habitude de démonter les pneus avant de déposer leurs VHU dans les centres agréés, le prix d'achat du véhicule étant alors plus élevé. Depuis la mise en place de l'obligation de reprise des pneus de première monte, les détenteurs de VHU sont tenus de remettre le véhicule muni de ses 4 pneus, sous peine de se voir facturer une contribution environnementale pour ceux-ci. En effet, tout pneu issu d'un VHU qui ne serait pas collecté dans le réseau des centres agréés de Febelauto le serait alors dans le réseau des points de collecte de Recytyre (l'organisme de gestion des pneus usés). Un financement est à prévoir lorsque ce cas de figure se présente.

Toutefois, grâce aux campagnes de communication de Febelauto, les habitudes ont changé et les 100 % de collecte de pneus sont à présent atteints.

La disposition prévue à l'article 45 de l'arrêté du 23 septembre 2010 stipulant que « *l'obligataire de reprise des pneus équipant les véhicules neufs est tenu de collecter une quantité de pneus équivalente à 100 % des pneus usés des véhicules hors d'usage devant être remis aux installations de démantèlement et de dépollution de véhicules hors d'usage* » est donc bien respectée.

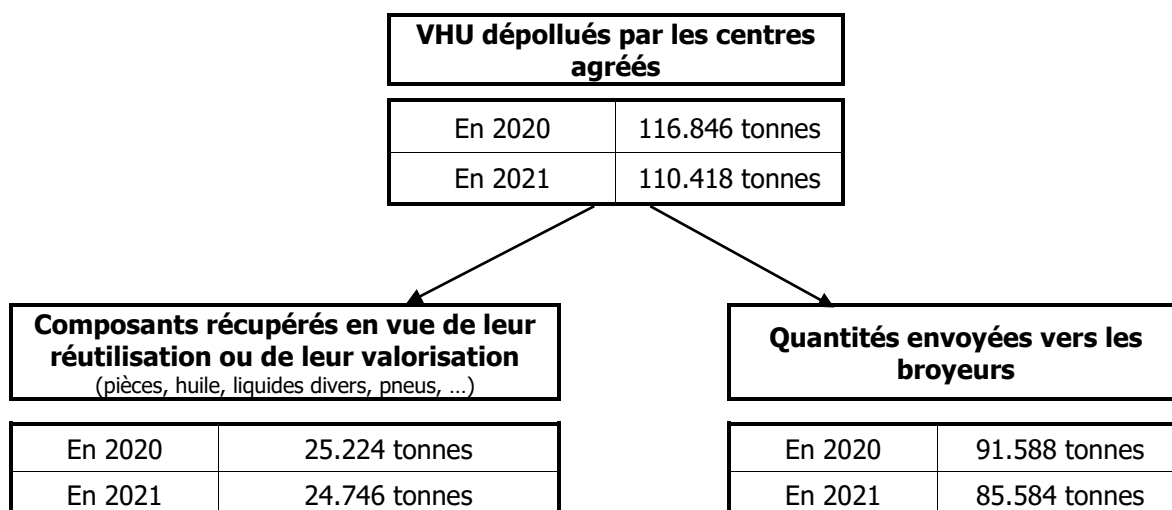
II.4. Quantités traitées en 2020 et 2021

II.4.1. Traitement des véhicules hors d'usage

Les VHU sont dépollués par les centres agréés. Les composants dangereux sont récupérés et confiés à des entreprises de traitement autorisées. Les pièces qui peuvent encore être réutilisées et pour lesquelles il existe un marché sont démontées afin d'être revendues. Les épaves dépolluées sont ensuite envoyées vers des installations de broyage. Le résidu issu du broyage est ensuite traité par des installations de traitement post-broyage qui permettent la séparation et la récupération de différents composants présents dans le résidu : métaux, plastiques, verre...

La Belgique est équipée des installations de traitement post-broyage parmi les plus performantes d'Europe.

Les quantités traitées en Belgique en 2020 et 2021 sont les suivantes :



Ces données sont issues du logiciel EMS mis en place par Febelauto et dans lequel les centres agréés encodent la masse de chaque VHU entrant et la masse des composants sortant de leur centre (huiles, batteries, liquides de frein, pièces, épaves dépolluées...).

La somme des quantités sortantes ne correspond pas tout à fait à la quantité totale entrante en raison du stockage sur place (par exemple, stockage des pièces de seconde main récupérées).

Les installations de broyage et de traitement post-broyage sont auditées tous les 3 ans afin de déterminer les pourcentages de recyclage de chacun des composants.

Sur l'ensemble de la filière de traitement des VHU, c'est-à-dire la dépollution dans les centres agréés et le traitement des VHU dépollués dans les installations de broyage et de traitement post-broyage, Febelauto a obtenu les taux suivants en termes de réutilisation, de recyclage et de valorisation avec récupération d'énergie :

BELGIQUE	En 2020	En 2021
Réutilisation	20,5 %	20,2 %
Recyclage	72,5 %	73,3 %
Valorisation énergétique	4,3 %	3,8 %
TOTAL	97,3 %	97,3 %
Mise en CET	2,7 %	2,7 %
TOTAL GENERAL	100 %	100 %

Les résultats pour la Wallonie se présentent comme suit :

WALLONIE	En 2020	En 2021
Réutilisation	20,6 %	20,3 %
Recyclage	73,6 %	74,3 %
Valorisation énergétique	3,4 %	2,8 %
TOTAL	97,6 %	97,4 %
Mise en CET	2,43 %	2,6 %
TOTAL GENERAL	100 %	100 %

La directive européenne et les législations régionales imposent d'atteindre un taux de réutilisation et de valorisation de 95 %, avec un maximum de 5 % de valorisation énergétique, dans le traitement des véhicules hors d'usage.

Avec des taux globaux pour la réutilisation, le recyclage et la valorisation énergétique de 97,6 % et de 97,4 % atteints respectivement en 2020 et 2021, la Wallonie respecte l'objectif global de la directive, ainsi que le seuil des 5 % de valorisation énergétique.

II.4.2. ...Traitement des pneus usés

En ce qui concerne les pneus usés collectés dans les centres agréés, ceux-ci sont remis à des installations de traitement autorisées. Les résultats obtenus en 2020 et 2021 sont les suivants :

WALLONIE	En 2020	En 2021
Réutilisation	11,27 %	14,09 %
Rechapage	0 %	0 %
Recyclage	58,01 %	66,49 %
TOTAL VALORISATION MATIERE	69,28 %	80,58 %
Valorisation énergétique	30,72 %	19,42 %
Mise en CET	0 %	0 %
TOTAL GENERAL	100 %	100 %

L'article 47 de l'arrêté du 23 septembre impose, pour le traitement des pneus, un taux global cumulé de minimum 55 % de réutilisation, rechapage et/ou recyclage.

Avec un taux de réutilisation et de recyclage de 69,28 % en 2020 et 80,58 % en 2021, Febelauto a atteint l'objectif fixé par l'arrêté.

II.5. Communication - sensibilisation

Comme chaque année, Febelauto participe au Salon de l'Automobile et accueille les visiteurs sur son stand, ce qui fut le cas en 2020. Febelauto était présent sur le stand *#WeAreMobility*, un stand novateur où étaient présentées des solutions de mobilité alternative. Les visiteurs ont pu y découvrir les activités de Febelauto et ceux de dizaines d'autres acteurs de la nouvelle mobilité.

En 2021, le Salon de l'Automobile n'a pas pu avoir lieu en raison de la situation sanitaire incertaine.

Febelauto utilise également des moyens classiques de communication, comme son site Internet, régulièrement tenu à jour, ainsi que le rapport annuel. Febelauto est aussi présent sur les réseaux sociaux.

La campagne réalisée en 2021 sur les médias sociaux dénommée « *Relive in Peace* » a abordé les différents aspects de la gestion du parc automobile : recyclage des métaux, plastiques, réutilisation des pièces, applications de seconde vie et recyclage des batteries.

L'organisme de gestion entretient également une communication régulière avec les centres agréés, notamment en ce qui concerne l'amélioration des techniques de dépollution ou l'utilisation du logiciel EMS. Concernant ce dernier, un tutoriel destiné à expliquer plus amplement les concepts de base et la manière d'effectuer les encodages a été réalisé.

II.6. Analyse des bilans et des comptes annuels

II.6.1. Comptes de résultats

Les exercices comptables de 2020 et 2021 se sont clôturés avec respectivement un bénéfice de 177.238 € et 245.192 €.

Les comptes de résultats sont repris ci-après :

	2020	2021
Revenus	1 449 672	1 442 313
Cotisations	1 004 934	991 755
Autres produits d'exploitation	444 738	450 558
Dépenses	1 270 374	1 194 288
Services et biens divers	846 849	801 837
Rémunérations, charges sociales et pensions	305 522	314 388
Amortissements, immobilisations incorporelles et corporelles	117 609	77 409
Réductions de valeurs sur créances	0	0
Provisions pour risques et charges	0	0
Autres charges d'exploitation	394	654
Résultat d'exploitation	179 298	248 026
Produits financiers	0	0
Charges financières	2 060	2 834
Produits exceptionnels	0	0
Charges exceptionnelles	0	0
Résultat de l'exercice	177 238	245 192

Les recettes de l'a.s.b.l. proviennent essentiellement des cotisations des membres, ainsi que de la facturation aux importateurs pour la collecte des pneus usés.

Au niveau des dépenses, les frais de personnel, les frais d'entretien du système EMS et les frais liés à la collecte et au traitement des pneus usés issus des centres agréés sont les principales sources de dépenses.

Le marché pour la collecte des pneus a coûté de l'ordre de 358.000 € en 2020 et de l'ordre de 371.000 € en 2021. Ces montants ont été refacturés aux importateurs.

Etant donné le cours élevé des métaux, les véhicules hors d'usage ont une valeur positive. Hormis pour les pneus usés et les batteries des véhicules hybrides et électriques, Febelauto n'a nullement besoin d'intervenir dans les frais de collecte et de traitement.

Les résultats positifs des années 2020 et 2021 sont liés, d'une part, à la baisse des amortissements du système EMS et, d'autre part, à la baisse des coûts dus à la pandémie de Covid-19.

II.6.2... Bilans

Les tableaux ci-après reprennent la situation de Febelauto au niveau de l'actif et du passif.

Le total du bilan est de 992.493 € pour 2020 et 1.256.582 € pour 2021.

ACTIF	2020	2021
Actifs immobilisés	151 350	76 928
Immobilisations incorporelles	106 775	35 378
Immobilisations corporelles	12 905	9 880
Immobilisations financières	31 670	31 670

Actifs circulants	841 143	1 179 654
Créances à un an au plus	122 265	252 711
Placements de trésorerie	0	22 386
Valeurs disponibles	708 851	899 206
Comptes de régularisation	10 027	5 351

TOTAL ACTIF	992 493	1 256 582
--------------------	----------------	------------------

PASSIF	2020	2021
Fonds social	779 715	1 024 907
Fonds de l'association	33 139	33 139
Résultat reporté	746 576	991 768

Provisions	0	0
Provisions pour risques	0	0

Dettes	212 778	231 675
Dettes à un an au plus	212 778	231 675
Comptes de régularisation	0	0

TOTAL PASSIF	992 493	1 256 582
---------------------	----------------	------------------

Depuis sa création en 1999, Febelauto a toujours veillé à ne pas constituer de réserves financières excessives.

Par ailleurs, l'organisme fonctionne selon un modèle où les recettes de l'année N permettent de couvrir les coûts de l'année N. Le montant des provisions pour risques et charges est donc nul.

Contrairement à d'autres organismes, la situation de Febelauto en matière de réserves et provisions n'est pas préoccupante.

En 2020, Febelauto a pris une participation de 30.000 € dans l'entreprise Watt4Ever SRL. Cette société, fondée par Febelauto et quatre autres acteurs disposant chacun d'un savoir-faire et d'un réseau spécifique dans le cycle de vie des batteries, transforme les modules des batteries des véhicules électriques et hybrides en systèmes de stockage d'énergie.

II.7. Contrôles exercés en 2020 et 2021

II.7.1. Participation effective aux réunions du Conseil d'Administration de Febelauto

Le DSD participe en tant qu'observateur aux conseils d'administration et aux assemblées générales de FEBELAUTO.

Les thèmes les plus régulièrement abordés pendant les conseils d'administration sont les suivants :

- État de la situation de l'organisme de gestion : fonctionnement interne, remarques et préoccupations des autorités régionales, plan stratégique
- Présentation des comptes de l'a.s.b.l. et des projets de budget
- Situation des membres et des opérateurs
- Présentation des résultats de collecte et de traitement pour les VHU, les pneus et les batteries des véhicules électriques
- Campagnes de communication
- Respect des obligations fixées dans les conventions environnementales et assainissement du secteur
- Traçabilité des véhicules
- Dépollution des véhicules électriques et hybrides

Chaque réunion fait l'objet d'un compte-rendu rédigé par l'organisme de gestion. Ceux-ci sont envoyés au DSD qui est invité à transmettre ses éventuelles remarques. Leur approbation a lieu lors de la réunion suivante.

II.7.2. Contrôle des centres agréés par des organismes indépendants

Tout établissement assurant la dépollution et le démantèlement de VHU a comme obligation d'être contrôlé chaque année par un organisme indépendant de certification accrédité EN 45004, et ce, en vertu de l'article 60 de l'arrêté du 27 février 2003 déterminant les conditions sectorielles des installations de regroupement ou de tri de déchets métalliques, des installations de regroupement, de tri ou de récupération de pièces de véhicules hors d'usage, des centres de démantèlement et de dépollution des véhicules hors d'usage et des centres de destruction de véhicules hors d'usage et de traitement des métaux ferreux et non ferreux.

Les organismes accrédités en Wallonie sont SGS et Vinçotte.

Lors de l'audit, le respect du permis d'environnement de l'entreprise ainsi que le respect des dispositions prévues dans les conditions sectorielles de 2003 sont notamment vérifiés.

Les rapports établis par les auditeurs sont ensuite analysés par le Département du Sol et des Déchets.

Des réunions sont organisées régulièrement entre Febelauto, les auditeurs, le DSD et les deux autres administrations régionales dans le but de discuter des problèmes rencontrés sur le terrain et de répondre aux questions des auditeurs.

II.7.3. Contrôles spécifiques pour les véhicules accidentés

Conformément à l'article 80 de l'arrêté du 23 septembre 2010, les véhicules accidentés déclarés en perte totale technique répondent à la définition de véhicule hors d'usage.

Afin de s'assurer que ces VHU sont bien acheminés vers des centres de dépollution et de démantèlement autorisés, ce point avait fait l'objet de longues discussions avec le secteur des assurances. Ces discussions constructives ont abouti à la mise en place d'une solution dans le courant du premier semestre 2016.

Depuis lors, les véhicules accidentés déclarés en perte totale technique, et mis en vente via la plateforme Informex, sont réservés uniquement aux centres agréés.

De plus, un listing reprenant tous les véhicules en perte technique vendus via cette plateforme et leurs acquéreurs est transmis mensuellement au DSD.

II.7.4. Contrôles spécifiques pour les véhicules saisis

Le Fin Shop est un service du SPF Finances chargé de vendre certains biens mobiliers pour le compte de l'État et des entités fédérées. Chaque année en Belgique, plus de 10.000 véhicules saisis par la police ou la douane aboutissent dans les mains du Fin Shop.

Le Fin Shop gère également les véhicules de service des différentes directions du SPF qui ont été déclassés ou encore ceux qui font partie de successions en déshérence, c'est-à-dire sans héritier. Environ 2.000 véhicules par an sont à ajouter aux 10.000 saisies.

Sur ce total de 12.000 véhicules, 2.000 en moyenne sont encore en état d'entamer une deuxième vie. Ils sont vendus aux enchères, lors de ventes publiques accessibles aux particuliers et aux garagistes.

Les 10.000 véhicules restants sont considérés comme hors d'usage et doivent être dirigés vers des filières autorisées.

Grâce à l'intervention de Febelauto et des Régions, le Finshop a mis en place une procédure par laquelle seuls les centres agréés peuvent participer aux enchères. Ces VHU ne transitent plus nécessairement par les entrepôts du Fin Shop, les centres de dépollution peuvent les enlever directement là où ils ont fini leur route, chez le dépanneur par exemple.

Le Fin Shop continue à entretenir des contacts réguliers avec Febelauto pour vérifier si ses processus de vente sont bien conformes aux normes environnementales régionales et européennes.

En 2020, 8.188 VHU ont été achetés par des centres agréés par ce biais. En 2021, ce chiffre est monté à 8.435 VHU, dont 4.931 vendus par les Finshops wallons de Gembloux et Saint-Vith.

II.7.5. Démarches effectuées par Febelauto

Febelauto soutient les centres de dépollution autorisés et surveille de près le respect des règles dans le secteur afin de limiter la concurrence déloyale.

Dans ce cadre, Febelauto a notamment adressé un courrier aux plateformes de vente en ligne actives en Belgique, où sont proposés à la vente des biens d'occasion dont des pièces automobiles. Le but était de les informer de la législation.

En effet, un véhicule à démonter pour en récupérer des pièces doit être considéré comme un véhicule hors d'usage. Son démontage ne peut être effectué que par des centres agréés. Les pièces détachées d'occasion ne peuvent dès lors être obtenues qu'auprès de ces centres agréés. Le démantèlement effectué par d'autres entreprises n'est pas conforme à la législation.

II.7.6. Contrôles sur le terrain à charge du Département de la Police et des Contrôles

Au fil des années, les contrôles menés au niveau administratif par le Département du Sol et des Déchets et ceux menés sur le terrain par le Département de la Police et des contrôles ont permis de réduire l'activité et le nombre de centres de dépollution et de démantèlement non autorisés.

Ces contrôles concernent aussi bien les opérations de stockage que de dépollution et démantèlement de VHU. Ils visent également les transferts transfrontaliers de VHU.

II.8. Difficultés rencontrées

II.8.1. Manque de moyens humains pour les contrôles

Bien que les contrôles sur le terrain aient permis à plusieurs opérateurs de se mettre en règle, il subsiste encore une série d'entreprises non autorisées. Cependant, le Département de la Police et des Contrôles, et plus particulièrement l'Unité de Répression des Pollution (URP), souffre actuellement d'un manque cruel de personnel de terrain.

La concrétisation d'un programme complet de contrôle visant à assainir ce secteur est donc actuellement impossible.

En 2017, un rapport de la Cour des comptes a mis en évidence plusieurs manquements au niveau de l'URP dont notamment l'imprécision de la définition des missions et des lacunes dans les ressources humaines. Suite à ce rapport, une réforme de l'URP a été mise en œuvre afin de créer l'Unité Spécialisée d'Investigation (USI) en 2022. Une fois cette Unité en place et si elle est pourvue des ressources humaines prévues, elle pourra développer les contrôles ciblés dans ce secteur et continuer à améliorer la situation.

Le traitement de VHU par des entreprises non autorisées implique plusieurs problèmes :

- Une perte de traçabilité des véhicules (les numéros de châssis des VHU détruits ne sont pas encodés dans le système EMS de Febelauto et ne sont pas communiqués à la DIV pour radiation dans le répertoire des véhicules).
- Des problèmes environnementaux, liés notamment au non-respect des conditions sectorielles mentionnées au point II.7.2.
- Une perte de données en ce qui concerne la collecte (les VHU traités par les filières illégales ne sont pas enregistrés dans le système EMS et n'entrent donc pas dans les statistiques de collecte).
- Une perte de données en ce qui concerne le traitement (faute de données encodées, il est impossible de vérifier que, pour ces VHU, les taux de recyclage imposés par la directive sont bien atteints).
- Une concurrence déloyale vis-à-vis des centres agréés entraînant un découragement des entreprises qui sont en règle.

Le renforcement des équipes de contrôles est donc essentiel.

II.8.2. Manque de traçabilité des véhicules

La traçabilité des véhicules est une nécessité absolue pour que tous les véhicules hors d'usage soient rentrés dans des centres agréés. En effet, les centres agréés sont les seuls autorisés pour la délivrance des certificats de destruction prévus par la directive 2000/53. Afin de donner une réelle valeur à ce certificat de destruction, il y a lieu que celui-ci devienne élément indispensable pour toute désinscription d'un véhicule au registre des véhicules.

L'adoption de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules a été un premier pas dans l'élaboration d'un système de traçabilité. Cette loi impose que chaque transfert de propriété d'un véhicule ainsi que sa destruction définitive soient enregistrés dans la Banque-Carrefour des Véhicules. Cependant, l'entrée en vigueur de cette loi n'est aujourd'hui que très partielle. Seules les dispositions relatives à l'existence même de cette Banque-Carrefour sont entrées en vigueur. Les développements qui concernent le transfert de propriété d'un véhicule sont toujours au point mort au niveau du Fédéral.

Afin de tenter de dynamiser la mise en place de ce système de traçabilité, Febelauto travaille à la mise en place d'une plateforme en collaboration avec Mobia, l'organisation qui chapeaute Febiac, Traxio et Renta. La traçabilité est une condition pour que davantage de véhicules hors d'usage aboutissent dans les centres agréés.

La problématique du manque de traçabilité des véhicules étant ressentie au niveau européen, il conviendra que le futur projet de règlement apporte des solutions.

II.8.3. Traitement des véhicules électriques et hybrides hors d'usage

Cela fait quelques années que les véhicules électriques, hybrides et plug-in hybrides percent sur le marché.

Les premiers véhicules de ce type mis en circulation arrivent tout doucement en fin de vie, d'autres arrivent dans les centres de dépollution à la suite d'un accident. Des solutions ont dès lors dû être mises en place afin que le traitement de ces véhicules plus spécifiques puisse se faire en toute sécurité.

En effet, en raison de leur poids et de leur haute tension, les batteries qui équipent ces véhicules doivent être extraites, manipulées et stockées en respectant des règles strictes de sécurité. Ces

opérations nécessitent des connaissances particulières. Une formation spécifique a été développée avec EDUCAM. Par ailleurs, Febelauto a établi une norme reprenant des directives claires pour assurer une gestion de ces batteries en toute sécurité et dans le respect de l'environnement.

Seuls les centres agréés qui répondent à cette norme et qui, par conséquent, disposent des équipements et du personnel qualifié nécessaires sont autorisés pour le traitement des VHU électriques ou hybrides. En Wallonie, le premier centre de ce type a ouvert en 2019.

II.8.4. Complexification du marché des pièces d'occasion

Comme l'illustre le graphique repris au point II.1.2, le taux de réutilisation avoisine les 20 %. Le développement du marché des pièces d'occasion en est le principal moteur. Etant donné l'augmentation du prix des pièces neuves ces dernières années et l'évolution des mentalités en faveur de la récupération, la demande pour des pièces d'occasion ne cesse d'augmenter, tant de la part des garagistes et carrossiers que des particuliers. Certains centres de dépollution et de démantèlement se sont donc spécialisés dans la récupération et la revente de pièces de seconde main. Les pièces pour lesquelles on constate une forte demande sont les pare-chocs, les capots, les phares, les rétroviseurs ou encore les portières.

Cependant, au fil du temps, la clientèle est devenue de plus en plus exigeante, ce qui complexifie le marché des pièces d'occasion. Les clients sont à la recherche du bon modèle mais également de la bonne couleur afin d'éviter de devoir repeindre la pièce.

Afin de promouvoir le réemploi, le secteur a dû s'adapter. L'informatisation des stocks de pièces détachées est devenue un élément important.

Des mesures devront également être prises au niveau européen dans le cadre du projet de règlement VHU afin de favoriser l'écodesign, la réparation et stimuler le recours aux pièces de seconde main.

II.8.5. Véhicules endommagés par les inondations de juillet 2021

L'été de l'année 2021 aura été incontestablement marqué par les inondations dévastatrices qui ont touché la Wallonie. Les dégâts ont été colossaux. Plus spécifiquement pour le secteur automobile, ce sont des milliers de véhicules qui ont été endommagés, détruits par les eaux.

Selon les chiffres communiqués par Assuralia, l'union professionnelle des entreprises d'assurance, les assurances sont intervenues pour un peu plus de 6.900 véhicules endommagés, c'est-à-dire ceux qui étaient assurés en omnium.

D'après des estimations, ce sont au total plus de 11.000 véhicules qui ont été détruits ou endommagés lors des inondations.

Cependant, le nombre de VHU arrivés dans les centres de dépollution agréés est peu élevé. D'après les informations encodées dans le système EMS de Febelauto, seulement un peu plus 1.200 VHU provenant des inondations ont été traités par les centres agréés. Néanmoins, il est possible que tous n'aient pas été encodés comme « issus des inondations » et que ce chiffre soit sous-estimé. En effet, si on analyse les rapports transmis par Informex (cfr point II.7.3), on compte plutôt de l'ordre de 1.600 VHU déclarés en perte totale technique lors des inondations et qui ont été remis à des centres agréés.

Quoiqu'il en soit, le nombre de VHU remis à des centres agréés est relativement faible au regard du nombre de véhicules endommagés lors des inondations.

Il se pose la question du statut qui a été attribué à tous ces véhicules. Si certains ont bien été déclarés en perte totale technique, beaucoup ont été déclarés par les experts automobiles en perte totale économique, échappant ainsi aux restrictions de vente de la plateforme Informex. En effet, même s'il n'est pas déclaré en perte totale technique, un véhicule destiné à la récupération de pièces doit être considéré comme un VHU. Il ne peut dès lors être traité que par un centre agréé. Bon nombre de véhicules inondés semblent avoir échappé à cette règle, alimentant ainsi les filières illégales.

Selon des informations recueillies par Febelauto, certains véhicules remplis de boue seraient même partis à l'étranger pour subir un « toilettage » avant de revenir chez nous et être revendus discrètement comme véhicules d'occasion, en négligeant notamment les aspects liés à la sécurité.

Une adaptation de la définition de « véhicule hors d'usage » est à prévoir afin d'y inclure des critères plus précis pour les véhicules sinistrés.

III. Conclusions et recommandations du Département du Sol et des Déchets

1. Pour les véhicules hors d'usage, les résultats atteints en matière de traitement en 2020 et 2021 en Wallonie ont permis d'atteindre l'objectif fixé par la réglementation :

	Traitement
Objectifs de la directive et de la convention environnementale en Wallonie	95 %
Pourcentage atteint en 2020	97,6 %
Pourcentage atteint en 2021	97,4 %

Concernant le taux de collecte des VHU, celui-ci est très difficilement estimable, faute de traçabilité des véhicules.

2. Febelauto ayant opté pour le principe du libre marché pour la gestion des VHU, aucun problème majeur n'est à signaler dans la gestion de ce flux.
3. Une arrivée plus massive de VHU électriques et hybrides dans les centres agréés pourrait faire chuter sensiblement les résultats atteints actuellement en matière de traitement. En effet, la batterie représente une part non négligeable dans le poids total du véhicule et ce type de batterie n'est actuellement pas recyclé à hauteur des 95 % susmentionnés. La Directive 2006/66 relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et accumulateurs a d'ailleurs fixé le taux minimal de recyclage à 50 % pour ces batteries.
4. Pour les pneus usés issus des centres de dépollution et de démantèlement agréés, les résultats atteints en matière de traitement en 2020 et 2021 en Wallonie ont permis d'atteindre l'objectif fixé par la réglementation :

	Traitement
Objectifs de l'arrêté et de la convention environnementale en Wallonie : taux minimal de réutilisation, rechapage et/ou recyclage	55 %
Pourcentage atteint en 2020	69,28 %
Pourcentage atteint en 2021	80,58 %

5. Les stockages illégaux, les entreprises non autorisées pour la dépollution de VHU et les trafics ou exportations de véhicules prétendument d'occasion, constituent encore des points d'attention.

Ces pratiques illégales ont un impact économique significatif sur les opérateurs wallons.

Il y aurait dès lors lieu de doter le DPC des moyens humains nécessaires pour pouvoir effectuer davantage de contrôles.

6. Il est recommandé à Febelauto d'accentuer son action auprès du Fédéral afin d'accélérer la mise en place d'un système de traçabilité efficace pour les véhicules, lequel permettra d'augmenter le nombre de VHU collectés dans les centres agréés.
7. Lors de la révision de la Directive 2000/53, il y aura lieu de veiller à ce que la Belgique défende au niveau européen des avancées substantielles en matière de traçabilité des véhicules.

Le DSD recommande par ailleurs une approche ambitieuse concernant les points suivants :

- la définition des objectifs de recyclage
 - l'éco-conception et la promotion du réemploi et des pièces de seconde main
 - la définition d'objectifs pour l'utilisation de plastiques recyclés
 - la lutte contre les filières illégales
8. La nouvelle convention environnementale relative au VHU est entrée en vigueur le 7 mars 2022 pour une durée de 2 ans, soit jusqu'au 6 mars 2024. Le nouveau dispositif décretaal n'étant pas encore d'application, il conviendra de prolonger la convention pour une durée de 3 ans.

*