

# **CONVENTION ENVIRONNEMENTALE DU 05 DECEMBRE 2013 RELATIVE A L'OBLIGATION DE REPRISE DES PNEUS USES**

## **RAPPORT A L'ATTENTION DU PARLEMENT WALLON**

**PERIODE 2020 – 2021**

### **I. Information générale**

#### **I.1. Législation européenne pertinente**

La réglementation européenne pertinente en la matière est la suivante :

- Directive 2018/851 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2008/98/CE relative aux déchets

La directive mentionne qu'il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour lui permettre de définir des critères détaillés pour l'application de la fin du statut de déchet. À cet égard, des critères spécifiques de fin du statut de déchet devraient être envisagés au moins pour les granulats, le papier, les pneumatiques et les textiles.

#### **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 instaurant une obligation de reprise de certains déchets impose une obligation de reprise des pneus usés aux personnes responsables du déchet par le fait d'avoir mis sur le marché, à titre professionnel, des pneus, que ce soit en les produisant, en les important ou en les commercialisant.

L'article 47 de l'arrêté du 23 septembre 2010 susmentionné impose un taux minimum de réutilisation, rechapage et/ou recyclage des pneus collectés de 55 % et dès lors un taux maximum de 45 % de valorisation énergétique. Les obligataires de reprise sont en outre tenus d'atteindre un taux de collecte global de 85 % des pneus usés mis à la consommation en Région wallonne dans le cadre du marché de remplacement.

c) La dernière convention environnementale, arrivée à échéance le 10 juillet 2019, a pour but, comme l'indique son article 1<sup>er</sup> « de stimuler la prévention ainsi que d'améliorer la gestion des pneus usés par la collecte sélective et le traitement adéquat des pneus usés en tenant compte des contraintes organisationnelles, techniques, économiques et écologiques dans le contexte du développement durable. »

La convention vise à atteindre les objectifs suivants :

- Le développement de la prévention, notamment par la promotion de l'utilisation durable des pneus par les utilisateurs, par la prolongation de la durée de vie des pneus, par la réduction de l'émission de CO<sub>2</sub> par l'utilisation adéquate du pneu, par la prévention qualitative telles que la composition du pneu et sa résistance à l'usure et par l'information sur les pneus rechapés ou réutilisables ;
- La collecte d'au moins 85 % des pneus mis à la consommation en Région wallonne dans le cadre du marché de remplacement, conformément à l'arrêté ;
- La collecte de tous les pneus usés qui lui sont présentés, avec un maximum de 100 % des pneus mis sur le marché durant l'année écoulée ;

- Le traitement d'au moins 55 % des pneus usés collectés, en réutilisation, en rechapage et en recyclage, conformément à l'arrêté.

Une prolongation de la convention environnementale sans conditions de 6 mois avait été initiée par l'Administration en 2019 et n'a pas abouti. Depuis 2020, le Département du Sol et des Déchets (DSD) a travaillé à la rédaction d'une nouvelle convention environnementale. Au cours des négociations, le DSD a constaté plusieurs divergences de vues fondamentales entre Denuo et Recytyre, notamment sur la question de l'attribution des marchés. Le DSD a dès lors rédigé une proposition de texte en accord avec la volonté du législateur wallon (favorisant le libre marché). Les négociations sont pour le moment toujours en cours. Ce point est développé au chapitre II.8.

d) Le Plan wallon des Déchets – Ressources (PWD-R) adopté en 2018 prévoit une mesure spécifique se focalisant sur la maîtrise de la gestion des pneus. Les objectifs de cette mesure sont à la fois d'augmenter la durée de vie des pneus et donc de diminuer le gisement de pneus usés, mais aussi de promouvoir les pneus d'occasion et le rechapage des pneus.

### **I.3. Description du champ d'application**

Selon la nomenclature mise en place par l'arrêté du gouvernement wallon du 10 juillet 1997 établissant un catalogue des déchets tel que modifié, l'obligation de reprise porte sur les pneus ayant pour code déchet le 16 01 03 :

- pneus en caoutchouc pour voitures de tourisme destinées au transport de personnes de maximum huit places assises, non-comprise celle du conducteur (catégorie M1)
- pneus en caoutchouc pour camionnettes et poids lourds d'une masse maximum de moins de 3,5 tonnes (catégorie N1)
- pneus en caoutchouc de poids lourds pour le transport de biens d'une masse maximum supérieure à 3,5 tonnes
- pneus en caoutchouc pour motos
- pneus en caoutchouc pour tracteurs agricoles
- pneus en caoutchouc pour machines agricoles
- pneus en caoutchouc pour engins de génie civil
- pneus en caoutchouc pour autobus

Les pneus usés ne peuvent plus être éliminés en CET. En effet, en vertu de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 18 mars 2004, la mise en centre d'enfouissement technique de certains déchets est interdite (l'arrêté fixe également les critères d'admission des déchets en centre d'enfouissement technique – AGW du 7 octobre 2010, art. 38). Cette interdiction court depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006 dans le cas des pneus usés broyés.

## **II. Rapport d'évaluation du Département du Sol et des Déchets**

### **II.1. Prévention et recherche et développement**

a) En 2020 et 2021, les producteurs ont communiqué sur les améliorations techniques (par exemple, UPTIS Airless de Michelin <https://www.moniteurautomobile.be/actu-auto/innovation/michelin-uptis-pneu-increvable-arrive.html>; Conti Green Concept de Pirelli <https://www.phonandroid.com/continental-devoile-des-pneus-concus-avec-des-pissenlits-et-des-bouteilles-deau-recyclees.html>, entre autres).

b) Concernant le rechapage, le bureau d'études de VIAS, mandaté par Recytyre, a réalisé en 2021 une étude de terrain pour comparer la qualité des pneus rechapés pour voitures de tourisme avec des pneus neufs comparables en termes de sécurité et de durabilité. Elle a été réalisée dans un environnement de test (labo) et sur une piste d'essai. Les résultats ne sont pas encore publiés.

c) Le site web de la campagne « controlezvos pneus.be » est en ligne depuis plusieurs années et est construit autour du principe de prévention, selon lequel les conseils nécessaires sont donnés au grand public sur l'utilisation et l'entretien corrects des pneus.

d) Créé en 2017 à l'initiative de Recytyre, et en collaboration avec la Fondation Roi Baudouin, le fonds Green.er a pour objectif de favoriser la diversification des débouchés commerciaux pour les matières premières issues du recyclage des pneus usés en Belgique.

Partant du constat que, dans notre pays, le marché du recyclage des pneus usés est caractérisé par un manque de développements et d'innovations, Green.er ambitionne de soutenir des projets locaux contribuant à un traitement écologique et durable de ces déchets en étudiant ou stimulant l'utilisation pratique et potentielle de ces matières premières secondaires.

Le fonds s'adresse aussi bien au monde académique qu'aux entreprises. Il soutient des projets innovants, liés à l'industrie du caoutchouc, entraînant un impact positif potentiel sur l'emploi, apportant une nette valeur ajoutée au secteur du recyclage et stimulant l'économie circulaire.

Les entreprises existantes, les starters et les instituts d'enseignement supérieur, voire les spin-off ambitionnant de développer ce type d'initiatives, peuvent alors bénéficier d'un soutien financier de Green.er.

Pour plusieurs projets supportés par le fonds Green.er, un élément commun concernant la possible lixiviation de métaux lourds au départ des granulats de pneus a été identifié. Le comité de gestion du fonds a dès lors décidé de mettre ces projets en attente d'une solution permettant d'apporter une réponse pérenne à cet aspect des projets.

Les deux projets actuellement supportés sont les suivants :

### **1. RUBBERGREENCYCLE**

Porteur de projet : RubberGreen, Rue de la Sucrierie 10, 7080 Frameries

Responsable : Olivier Prud'Homme, CEO Rubbergreen

Objectif : Industrialisation d'un processus de dévulcanisation et de revulcanisation de déchets de caoutchouc résultant du recyclage de pneumatiques d'avions ou de poids lourds, pour la réalisation de pièces techniques à fortes propriétés mécaniques (traction, déchirure, usure, fatigue) et à hautes performances antivibratoires pour les applications ferroviaires.

Lancement : Juillet 2018

Durée estimée : Juin 2020

Partenaires : Université de Twente (NL)

Statut actuel : Le matériel permettant un prototypage de dévulcanisation du caoutchouc recyclé a été livré et est actuellement opérationnel sur le site. Le prêt pour le financement de l'infrastructure accordé par le fonds Green.er est en cours de remboursement. La fondation Roi Baudouin à laquelle le fonds Green.er verse des dons a effectué une prise de participation au capital de l'entreprise. Le 4 décembre 2020, une augmentation de capital en numéraire à concurrence de 750.000 € a eu lieu et le 30/06/2021, une augmentation de capital en numéraire à concurrence de 500.000 € a eu lieu. Au terme de ces deux augmentations de capital, le pourcentage de participation de la Fondation Roi Baudouin pour le fonds GREEN.er s'élève à 25,58 %.

### **2. VALPREMA-3D**

Porteur de projet : Materianova, Avenue Nicolas Copernic 3, 7000 Mons

Responsable : Fouad Laoutid

Objectif : Développement de matériaux polymères composites à base de pneus usés (tous types), par le biais de la technologie d'impression 3D. L'objectif est de développer des matériaux techniques efficaces à partir de ces déchets tout en exploitant leurs bonnes propriétés d'amortissement (anti-choc), leur isolation phonique et leur flexibilité.

Lancement : Février 2019

Durée estimée : Janvier 2021

Partenaires : Université de Mons

Statut actuel : Résultats publiés (voir lien ci-dessous) et projet terminé.

[Materials | Free Full-Text | Valorization of Recycled Tire Rubber for 3D Printing of ABS- and TPO-Based Composites \(mdpi.com\)](https://www.mdpi.com/2079-9296/12/1/1)

Les résultats obtenus ont montré que les composites sont adaptés à la production réussie de filaments avec la composition et le diamètre souhaités requis pour une impression 3D réussie et que l'optimisation de la composition des mélanges permet la production de matériaux avec des performances mécaniques intéressantes.

## **II.2. Données relatives à la mise sur le marché de pneus neufs en 2020-2021**

Il convient de distinguer les pneus commercialisés sur le marché de remplacement de ceux commercialisés sur le marché de première monte.

### **II.2.1 Marché de remplacement**

En tant qu'organisme de gestion, Recytyre fournit à la Région wallonne les chiffres relatifs aux quantités de produits mis sur le marché belge. Etant donné qu'il n'existe aucun plan individuel de gestion, qui aurait pu être introduit, et que Recytyre regroupe la majorité des sociétés commercialisant des pneus, ces chiffres donnent une estimation de l'ensemble des pneus du marché de remplacement en 2020 et 2021.

Selon les informations fournies par Recytyre, les quantités de pneus commercialisés en 2020 et 2021 sur le marché de remplacement en Belgique sont les suivantes (les chiffres du marché sont basés sur les déclarations d'import et d'export des membres du marché de remplacement (chiffres nets import – export)) :

TYPES DE PNEUS (Marché de remplacement)	Quantités en nombre d'unités		Quantités en tonnes	
	2020	2021	2020	2021
Tourisme : 4x4, camionnettes, véhicules utilitaires légers, caravanes, remorques	4 784 472	5 301 035	41 800	46 381
Motos	127 315	116 653	Inclus dans le chiffre « Tourisme »	Inclus dans le chiffre « Tourisme »
Poids lourds	326 512	371 192	22 856	25 983
Pneus génie civil	10 761	12 558	2 082	2 511
Pneus agraires	135 150	132 395	3 908	3 857
Pneus industrie air*	4 729	15 512	1 389	2 219
Pneus industrie solide**	26 170	33 881	Inclus dans le chiffre « Industrie air »	Inclus dans le chiffre « Industrie air »
<b>TOTAL</b>	<b>5 415 109</b>	<b>5 983 226</b>	<b>72 035</b>	<b>80 952</b>

\*Pneus industrie air : pneus utilisés dans l'industrie comportant une chambre à air

\*\* Pneus industrie solide : pneus utilisés dans l'industrie et pleins

Les données de répartition des quantités de pneus mises sur le marché par Région ne sont pas disponibles car Recytyre refuse de les fournir.

### **II.2.2. Marché de première monte**

Les pneus de première monte sont inclus depuis le 1<sup>er</sup> avril 2010 dans le système opérationnel de Recytyre. C'est le cas pour tous les pneus sauf ceux des catégories de véhicules M1 et N1. Pour ces derniers, l'obligation de reprise est prise en charge par FEBELAUTO, l'organisme de gestion des véhicules hors d'usage.

Selon les informations fournies par Recytyre, les quantités de pneus de première monte mises sur le marché belge sont les suivantes (les chiffres du marché sont basés sur les déclarations d'import et d'export des membres du marché de la première monte (chiffres nets import – export)) :

TYPES DE PNEUS (1 <sup>ère</sup> monte)	Quantités en nombre d'unités		Quantités en tonnes	
	2020	2021	2020	2021
Tourisme : 4x4, camionnettes, véhicules utilitaires légers, caravanes, remorques, à l'exception des véhicules des catégories M1 et N1	145 360	163 761	1177	1332
Motos	67 968	69 241	421	419
Poids lourds	82 309	91 508	5762	6406
Pneus génie civil	4 499	4 698	840	702
Pneus agraires	153 941	169 966	2 384	2532
Pneus industrie air*	4 728	3 085	160	116
Pneus industrie solide**	14 588	17 709	702	869
<b>TOTAL</b>	<b>473 393</b>	<b>519 968</b>	<b>11 446</b>	<b>12 376</b>

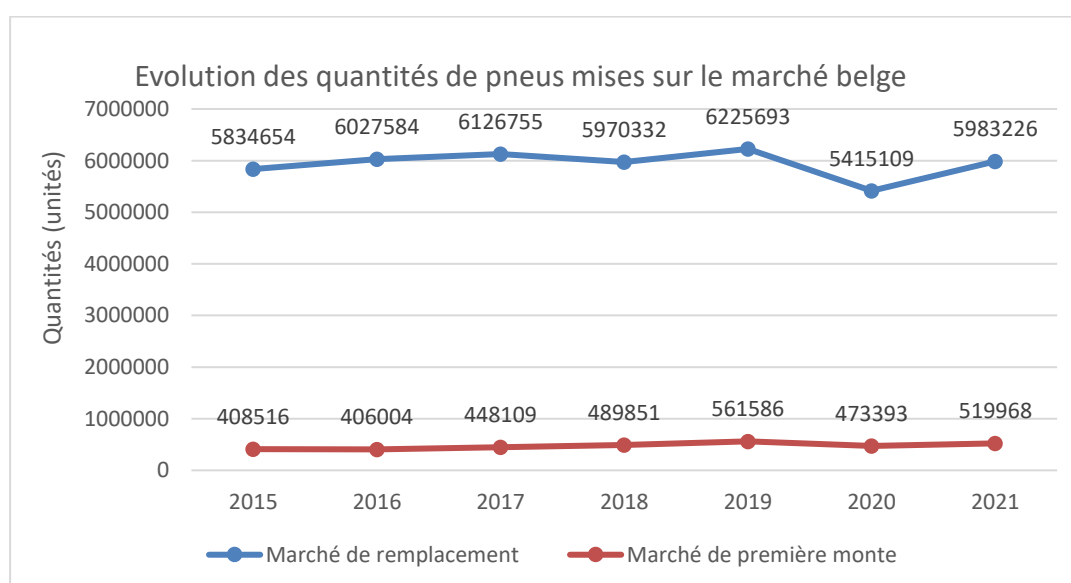
\*Pneus industrie air : pneus utilisés dans l'industrie comportant une chambre à air

\*\* Pneus industrie solide : pneus utilisés dans l'industrie et pleins

Les données de répartition des quantités de pneus par Région ne sont pas disponibles car Recytyre refuse de les fournir.

### II.2.3 Evolution historique

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution des quantités de pneus mises sur le marché belge depuis 2015. L'évolution du marché de première monte et celle du marché de remplacement montre une tendance à la hausse jusque 2019. Une forte baisse des quantités de pneus mises sur le marché s'observe en 2020. Cette situation s'explique par la crise du Covid-19 caractérisée par plusieurs confinements, qui ont réduit la mobilité. En 2021, le marché est reparti à la hausse mais n'a pas encore atteint les quantités observées en 2019.



## II.3. Quantités collectées en 2020-2021

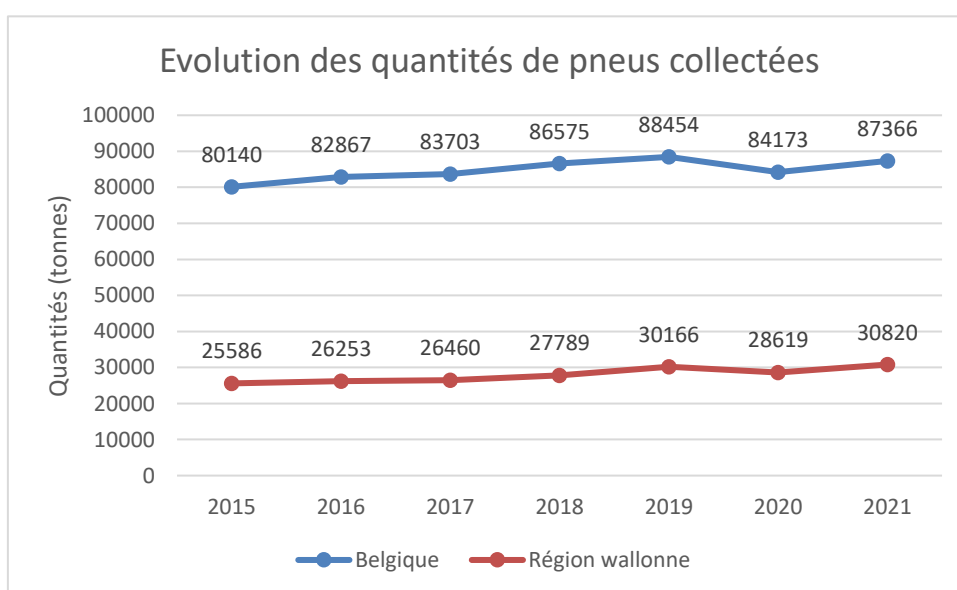
### II.3.1. Statistiques

En tant qu'organisme de gestion, Recytyre est en mesure d'évaluer les quantités collectées sur base des déclarations mensuelles des opérateurs partenaires (c'est-à-dire les points de collecte ayant signé une charte et les collecteurs ayant signé un contrat-type) pour 2020 et 2021. Les chiffres reflètent les quantités de pneus collectées en Belgique, les opérateurs étant payés sur base des tonnages déclarés.

Les quantités de pneus usés collectées en Belgique et en Région wallonne en 2020 et 2021 s'élèvent à :

TYPES DE PNEUS	Quantités collectées en Belgique en 2020 (en tonnes)	Quantités collectées en Belgique en 2021 (en tonnes)	Quantités collectées en Région wallonne en 2020 (en tonnes)	Quantités collectées en Région wallonne en 2021 (en tonnes)
Tourisme : 4x4, Motos/Scooter, camionnettes, véhicules utilitaires légers, caravanes, remorques, karts	48 507	50 865	19 418	21 767
Poids lourds	26 753	27 116	6 273	6370
Pneus agraires	5 496	5 128	2 131	2010
Pneus génie civil +2M	163	1 916	119	94
Pneus génie civil - 2M	1 813		590	493
Pneus industries	1 891	2 341	88	86
<b>TOTAL</b>	<b>84 173</b>	<b>87 366</b>	<b>28 619</b>	<b>30 820</b>

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution des quantités de pneus collectées en Belgique et en Région wallonne depuis 2015. L'évolution des quantités de pneus collectées en Région wallonne montre d'abord une tendance à la hausse jusque 2019. Les quantités de pneus collectées ont été fortement réduites en 2020, année marquée par la crise du Covid-19 et une réduction de la mobilité. En 2021, la collecte des pneus usagés est revenue à son niveau d'avant la crise du Covid-19.



### II.3.2. Taux de collecte

Les pneus de tourisme, de véhicules utilitaires et de motos sont collectés sans distinction. Les données relatives à la collecte sont toujours exprimées en poids car il est plus facile actuellement pour Recytyre de travailler avec des déclarations basées sur une pesée que de retranscrire le chiffre en unité, induisant une erreur systématique sur le poids moyen d'un pneu.

L'arrêté du 23/09/2010 susmentionné indique que le taux de collecte pour le marché de remplacement est calculé en faisant le rapport, exprimé en pourcentage, du poids total des pneus usés collectés et du poids total des pneus mis sur le marché durant l'année calendrier concernée, déduction faite du taux d'usure. Cependant, le taux d'usure n'est pas une variable mesurée.

Pour la Belgique, le taux de collecte est calculé en faisant le rapport entre le poids total des pneus usés collectés en Belgique et le poids total des pneus mis sur le marché de remplacement en Belgique.

- 2020 :
  - Poids total des pneus mis sur le marché de remplacement en Belgique : 72.035 tonnes
  - Poids total des pneus usés collectés en Belgique : 84.173 tonnes, soit un taux de collecte de 116,85 %
- 2021 :
  - Poids total des pneus mis sur le marché de remplacement en Belgique : 80.952 tonnes
  - Poids total des pneus usés collectés en Belgique : 87.366 tonnes, soit un taux de collecte de 107,92 %

Le taux minimum de collecte des pneus mis sur le marché en Région wallonne dans le cadre du marché de remplacement est fixé par l'arrêté du 23/09/2010 à 85 %. Il n'existe, cependant, pas de données régionales concernant la mise sur le marché. Au niveau belge, le taux de 85 % est atteint et même largement dépassé.

Des taux de collecte supérieurs à 100 % peuvent sans doute s'expliquer par une sous-évaluation du dénominateur (poids total des pneus mis sur le marché). Recytyre propose deux causes à cette sous-évaluation :

- D'une part, des pneus sont encore mis sur le marché par des « freeriders », notamment via l'e-commerce. Recytyre a mis en place dans ses activités de prospection une identification de ces « freeriders » volontaires ou non (voir point II.7.2.).
- D'autre part, une partie des pneus usés collectés provient du commerce spécifique d'import de pneus d'occasion (venant principalement du marché allemand). Ces pneus importés ne devraient pas rentrer dans le circuit de Recytyre, mais il est inévitable qu'une partie d'entre eux y parviennent malgré tout.

Le DSD estime cependant que l'e-commerce et l'import de pneus d'occasion ne sont pas suffisants pour expliquer les taux de collecte supérieurs à 100 %.

## **II.4. Traitement**

### II.4.1. Taux de valorisation

Les tonnages collectés et les tonnages valorisés ne sont pas identiques car, selon Recytyre, les opérateurs ne déclarent pas en temps réel et ne travaillent pas tous en flux tendu.

Selon l'arrêté du 23/09/2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets, le taux global cumulé de réutilisation, rechapage et recyclage des pneus collectés est calculé en faisant le rapport entre le poids total des pneus collectés et le poids total des pneus effectivement réutilisés, rechapés ou recyclés, augmenté du poids total de stockage préalable au traitement des pneus usés collectés.

L'arrêté du 23/09/2010 fixe le taux global cumulé de réutilisation, rechapage et/ou recyclage des pneus collectés à 55 % minimum. Pour la raison évoquée ci-dessus, ce taux ne peut donc pas être calculé.

Dans son rapport annuel, Recytyre calcule les taux de valorisation matière et énergie en utilisant les tonnages traités chaque année. En 2020, 98,50 % des pneus traités ont fait l'objet d'une valorisation matière. En 2021, ce chiffre atteint 100,00 % de pneus valorisés.

Les différentes filières de valorisation matière sont le granulat (90,44 % des pneus valorisés en 2020 et 91,47 % en 2021), le réemploi (pneus d'occasion et marché de seconde main : 3,79 % des pneus valorisés en 2020 et 3,71 % en 2021), le rechapage (3,31 % des pneus valorisés en 2020 et 3,36 % en 2021), les fours à arcs électriques des aciéries<sup>1\*</sup> (0,13 % des pneus valorisés en 2020 et 0 % en 2021) et le fil d'acier (0,84 % des pneus valorisés en 2020 et 1,44 % en 2021).

La valorisation énergétique effectuée dans les cimenteries représentait 1,50 % des quantités de pneus valorisés en 2020. Ce mode de gestion n'a pas été utilisé en 2021.

Le tableau suivant reprend les quantités valorisées par des entreprises de traitement situées en Région wallonne :

TYPES DE VALORISATION	Entreprise	Tonnage 2020	Tonnage 2021	Ratio traité en Région Wallonne 2020*	Ratio traité en Région Wallonne 2021*
<i>Valorisation matière</i>					
Granulat	/	/	/	0%	0%
Réemploi (pneus d'occasion, marché de seconde main)	HAVELANGE ROBERT (OC) Natoye - Hamois	88,916	19,900	5%	1%
	MS EXPORT Verviers	50,060	1,286		
	RCYCL Eupen	0,603	1,056		
Rechapage	WISE PNEU (Rechapage Villers) Visé	1 021,055	1 571,550	34%	49%
Fours à arcs électriques	INDUSTEEL ARCELOR GROUP Charleroi	102,259	/	100%	0%
Fil d'acier	Comet Sambre S.A. Châtelet	/	657,600	0%	47%
<b>TOTAL VALORISATION MATIERE</b>		<b>1 263,893</b>	<b>2 251,392</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>
<i>Valorisation énergétique</i>					
Pneus entiers (cimenteries)	/	/	/	0%	0%
<b>TOTAL VALORISATION ENERGETIQUE</b>		<b>/</b>	<b>/</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>TOTAL VALORISE</b>		<b>1 263,893</b>	<b>2 251,392</b>	<b>1,58%</b>	<b>2,34%</b>

\*ratio = tonnage valorisé en Région Wallonne/ tonnage total valorisé

Le tableau ci-dessus montre que seule une petite partie du gisement de pneus collectés en Belgique est traité en Région wallonne.

<sup>1</sup> Les fours à arcs électriques utilisent de la ferraille pour produire de l'acier. Afin de diminuer l'oxydation de la ferraille, ces fours brûlent habituellement du charbon (celui-ci étant chimiquement un meilleur réducteur que le fer, est oxydé préférentiellement par rapport à la ferraille). Les pneus étant constitués principalement de carbone, ils peuvent se substituer au charbon. De plus, l'acier contenu dans les pneus est recyclé dans le bain d'acier. Il s'agit donc bien d'une valorisation matière et non d'une valorisation énergétique puisque la combustion subie par les pneus est réalisée dans le but de produire de l'acier.



- En 2020, 17 % des quantités de pneus usés ont été traitées en Belgique, 63 % au sein de l'Union européenne (dont 24 % aux Pays-Bas) et 21 % en dehors de l'Union européenne, dont certaines destinations lointaines comme l'Inde (20 % du traitement total), le Congo ou des pays de la Région des Caraïbes.
- En 2021, 22 % des quantités de pneus usés ont été traitées en Belgique, 52 % au sein de l'Union européenne (dont 21 % aux Pays-Bas) et 27 % en dehors de l'Union européenne, dont certaines destinations lointaines comme l'Inde (19 % du traitement total), le Congo ou des pays de la Région des Caraïbes.

Un des enjeux futurs sera de développer des solutions de traitement locales. Cet élément est développé au point II.8.4., qui évoque notamment, la disparition de l'utilisation des pneus dans les fours à arcs électriques et dans les cimenteries.

## **II.5 Communication-Sensibilisation**

Recytyre n'a pas mené de nouvelles actions de communication-sensibilisation en 2020 et 2021. L'organisme de gestion justifie cette absence d'actions par la crise du Covid-19. Il est à noter que d'autres organismes de gestion ont cependant réalisé de telles campagnes pendant cette période.

### II.5.1. Campagnes de prévention / sensibilisation

Il n'y a pas eu de campagnes de prévention/sensibilisation en 2020 et 2021.

### II.5.2. Contacts avec la presse

Des contacts avec la presse ont eu lieu lors de la publication des rapports annuels.

### II.5.3. Site Internet

Le site Internet de Recytyre a été renouvelé en 2019 ([www.recytyre.be](http://www.recytyre.be)). Il n'y a pas eu de nouveautés ajoutées sur ce site en 2020 et 2021.

Le site web de la campagne « controlezvos pneus.be » est resté accessible en 2020 et 2021.

### II.5.4. Médias sociaux

Il n'y a pas eu de messages postés par Recytyre via les médias sociaux en 2020 et 2021 comme ce fut le cas les années précédentes.

## **II.6. Analyse des bilans et comptes annuels de l'organisme de gestion – années 2020-2021**

Depuis 1998, Recytyre a commencé à percevoir des cotisations environnementales pour couvrir ses frais liés à l'obligation de reprise. Le financement du système Recytyre est assuré par les producteurs via le paiement de cotisations environnementales établies comme suit :

- La législation prévoit que les producteurs de pneus (la notion incluant les importateurs) versent une cotisation environnementale fixe dans un fonds pour chaque pneu qu'ils mettent sur le marché belge, à l'exception des pneus de première monte pour les véhicules de catégorie M1 et N1 ;
- Cette cotisation environnementale est mentionnée de manière visible lors de la facturation aux grossistes ;
- Les grossistes facturent à leur tour la cotisation environnementale aux détaillants qui répercutent à leur tour cette cotisation à l'acheteur ;
- Grâce aux moyens financiers du fonds, Recytyre paie la collecte et la valorisation des pneus usés.

La collecte des pneus usés auprès des points de collecte enregistrés par Recytyre est assurée par les collecteurs homologués par Recytyre. Recytyre comptait en 2021 5.078 points de collecte, 754 membres, et travaillait avec 41 collecteurs, 12 prétraiteurs et 70 valorisateurs. Les frais qui en découlent sont supportés par Recytyre. La cotisation environnementale couvre également les frais liés à l'obligation d'information, au fonctionnement interne, à la prévention et à la communication.

### II.6.1. Comptes de résultats

<b>Comptes de résultats</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>Résultats d'exploitation</b>		
<b>Ventes et prestations</b>	<b>22 292 346,69 €</b>	<b>23 965 554,86 €</b>
Chiffre d'affaires	21 809 091,29 €	23 886 314,02 €
Autres produits d'exploitation	483 255,40 €	79 240,84 €
<b>Coûts des ventes et prestations</b>	<b>22 096 800,14 €</b>	<b>20 813 296,92 €</b>
Services et biens divers	20 254 383,39 €	19 098 580,39 €
Rémunérations, charges sociales et pensions	1 488 810,22 €	1 409 820,35 €
Amortissements	332 169,77 €	272 452,18 €
Provisions pour risques et charges	/	/
Autres charges d'exploitation	21 436,76 €	32 444,00 €
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>195 546,55 €</b>	<b>3 152 257,24 €</b>
<b>Résultats financiers</b>		
<b>Produits financiers</b>	<b>7 647,96 €</b>	<b>95 730,22 €</b>
<b>Charges financières</b>	<b>18 975,72 €</b>	<b>577 307,69 €</b>
<b>Perte financière</b>	<b>- 11 327,76 €</b>	<b>- 481 577,47 €</b>
<b>Résultat (bénéfice) de l'exercice</b>	<b>184 218,79 €</b>	<b>2 670 680,47 €</b>

Le résultat de l'année 2020 se clôture avec un solde positif de 184.219 €, alors que celui de 2021 se clôture avec un solde positif de 2.670.680 €. A noter que 500.000 € ont été transférés en 2021 au fonds Green.er, ce qui explique les charges financières plus importantes en 2021

#### II.6.1.1 Répartition des frais du système Recytyre

Les dépenses de Recytyre se composent des services et biens divers, des rémunérations et charges sociales, des amortissements et des autres charges d'exploitation.

#### II.6.1.2 Revenus du système Recytyre

L'a.s.b.l. Recytyre perçoit des cotisations environnementales pour couvrir ses frais liés à l'obligation de reprise. Selon la catégorie du pneu et donc de sa taille, le prix de la cotisation environnementale diffère.

En 2020 et 2021, les cotisations environnementales sont restées inchangées. Elles constituent l'unique source de financement de l'exécution de l'obligation de reprise des pneus usés.

Catégorie	En € hors TVA	En € TVA incluse
Cat. 1	2,36	2,86
Cat. 1A	1,09	1,32
Cat. 1B	3,94	4,77
Cat. 2	10,80	13,07
Cat. 2A	20,80	25,17
Cat. 2B	31,20	37,75
Cat. 2C	16,64	20,13
Cat. 3	42,64	51,59
Cat. 4	82,16	99,41
Cat. 5	154,50	186,95
Cat. 6	194,67	235,55
Cat. 7	244,80	296,21
Cat. 8	355,98	430,74
Cat. 9	656,50	794,37

## II.6.2. Bilan

Pour les années 2020 et 2021, le bilan de Recytyre se présente comme suit :

Bilan	2020	2021
<b>Actif total</b>	<b>38 814 082,34 €</b>	<b>40 034 632,28 €</b>
<b>Actifs immobilisés</b>	<b>416 248,65 €</b>	<b>273 340,12 €</b>
Immobilisations incorporelles	374 269,44 €	249 617,96 €
Immobilisations corporelles	41 979,21 €	23 722,16 €
<b>Actifs circulants</b>	<b>38 397 833,69 €</b>	<b>39 761 292,16 €</b>
Créances commerciales	5 228 677,09 €	5 802 693,66 €
Placements de trésorerie	15 326 048,40 €	13 097 548,59 €
Valeurs disponibles	17 822 850,46 €	20 841 951,66 €
Comptes de régularisation	20 257,74 €	19 098,25 €
<b>Passif total</b>	<b>38 814 082,34 €</b>	<b>40 034 632,28 €</b>
<b>Capitaux propres (Bénéfice reporté)</b>	<b>28 795 656,97 €</b>	<b>31 466 337,44 €</b>
<b>Provisions et impôts différés</b>	<b>31 000,00 €</b>	<b>31 000,00 €</b>
Provisions pour risques et charges	31 000,00 €	31 000,00 €
Impôts différés	/	/
<b>Dettes</b>	<b>9 987 425,37 €</b>	<b>8 537 294,84 €</b>
Dettes commerciales	9 399 957,77 €	8 086 061,79 €
Dettes fiscales, salariales et sociales	587 467,60 €	451 233,05 €

Le total du bilan au 31 décembre 2020 s'élève à 38.814.082 € et à 40.034.632 € au 31 décembre 2021.

Les bénéfices cumulés depuis la création de Recytyre ont été utilisés pour constituer des réserves en valeurs disponibles. Après une légère baisse en 2020 (28.795.656 €) par rapport à 2019 (28.897.028 €), ces réserves ont à nouveau augmenté en 2021 (31.466.337 €).

Ces réserves assurent la gestion du flux des pneus usés pendant une période tampon dans l'éventualité où Recytyre cesserait ses activités. D'après les chiffres de 2021, les réserves correspondent à un peu plus de 18 mois d'activités.

Le DSD plaide pour une révision des règles applicables aux réserves et provisions afin de limiter l'accumulation d'argent en banque et a défendu cette position dans le cadre du projet d'accord de coopération interrégional concernant le cadre de la responsabilité élargie des producteurs pour certains flux de déchets et pour les déchets sauvages, qui a été adopté par le Gouvernement wallon en 1<sup>ère</sup> lecture le 08 juin 2023.

## **II.7. Contrôles exercés en 2018-2019**

### II.7.1. Participation effective aux réunions de l'Organe d'Administration de Recytyre

Le DSD participe en tant qu'observateur aux réunions de l'Organe d'administration de Recytyre.

Les thèmes les plus régulièrement abordés pendant les réunions de l'Organe d'administration sont les suivants :

- Etat de la situation de l'organisme de gestion : fonctionnement interne, remarques et préoccupations des autorités régionales (en particulier pour la Région wallonne : évolution des négociations pour la mise en place d'une nouvelle convention environnementale) ;
- Présentation des comptes de l'asbl et des projets de budget ;
- Analyse des chiffres opérationnels : quantités collectées et quantités mises sur le marché ;
- Situation des membres et des opérateurs ;
- Suivi de l'étude relative aux coûts ;
- Relation avec les personnes morales de droit public responsables de la gestion des déchets ;
- Fonctionnement et évolution du système Regenesys ;
- Recherche et développements réalisés dans le cadre du fond Green.er ;
- Etat de la situation des recours juridiques en lien avec l'absence de convention environnementale.

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. Contrôles des free-riders et partenariat avec Recytyre

Concernant les contrôles, l'article R.93 du Livre I<sup>er</sup> du Code de l'environnement prévoit que les agents du DSD sont compétents pour constater les infractions à l'article 8bis du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, c'est-à-dire vérifier que les producteurs (en ce compris les importateurs) remplissent bien leurs obligations quant à l'obligation de reprise.

L'identification des « free-riders » est une condition nécessaire à la lutte contre les distorsions de concurrence entre les entreprises, ainsi qu'à la crédibilité de la politique des obligations de reprise et du principe de la responsabilité du producteur.

En pratique, l'identification des free-riders par Recytyre s'effectue lors de la visite effectuée par l'organisme de gestion lorsque des vendeurs de pneus/garages demandent à être reconnus comme points de collecte enregistrés. Lors de la visite sur place, Recytyre contrôle les factures d'achat de pneus neufs avec cotisation environnementale et la facturation du pneu neuf au client final avec la cotisation environnementale.

Lorsque Recytyre constate qu'il y a des achats sans cotisation environnementale chez ces candidats points de collecte enregistrés, Recytyre leur demande de s'affilier. En 2020 et 2021, il y a eu 20 nouveaux membres belges affiliés de cette manière.

Lors de ces visites, des fournisseurs étrangers sont également découverts. Ils sont contactés par Recytyre pour leur demander de s'affilier pour se mettre en règle concernant la facturation de la cotisation environnementale. En 2020 et 2021, deux vendeurs français qui vendent des pneus en ligne

ont ainsi été découverts et sont devenus membres, tandis qu'un vendeur de pneus néerlandais a été découvert mais a refusé de s'affilier.

Réaliser une veille efficace de l'évolution des revendeurs de pneus sur internet reste difficile. En effet, l'essor des plateformes de vente en ligne génère une quantité importante de nouveaux revendeurs chaque année. Afin de contourner la législation, certains sites ferment, puis recréent une nouvelle plateforme sous un autre nom. Ces pneus sont vendus par Internet sans cotisation environnementale, ce qui constitue une concurrence déloyale vis-à-vis des autres producteurs (ou importateurs) en règle au niveau de l'obligation de reprise.

En vue de s'attaquer à cette problématique, le DSD a collaboré avec les administrations des deux autres Régions pour légiférer sur les places de marché en ligne à travers le texte du futur accord de coopération interrégional concernant le cadre de la responsabilité élargie des producteurs pour certains flux de déchets et pour les déchets sauvages.

Dans le cadre des transferts transfrontaliers de pneus usés, le contrôle est difficile également. En effet, ces déchets figurent au niveau européen sur la liste verte, non modifiable par les Etats Membres. Cela signifie que, pour autant qu'ils soient destinés à des opérations de valorisation, la procédure consiste à faire accompagner les déchets d'un document reprenant différentes informations. Les autorités compétentes ne sont pas impliquées dans cette procédure. Le DSD ne reçoit donc pas de dossier et ne dispose pas de données concernant la quantité et les destinations en lien avec les pneus usés.

## **II.8. Difficultés rencontrées en 2020-2021**

Durant ces deux dernières années, différentes difficultés ont été relevées. Elles concernent les points suivants :

- Recours juridiques en cas d'absence de convention environnementale
- Difficultés pour conclure une nouvelle convention environnementale
- Difficultés liées au e-commerce
- Manque de développement de la valorisation locale

### **II.8.1. Recours juridiques en cas d'absence de convention environnementale**

Recytyre est impliqué dans plusieurs procédures juridiques dans les trois Régions, mais principalement en Région flamande. Des conflits sont nés à la suite de l'obligation faite par la Région flamande de payer une cotisation environnementale en l'absence de convention environnementale. Recytyre est impliqué dans ces conflits juridiques soit directement, soit via une tierce opposition afin d'empêcher que la jurisprudence ne valide le fait de ne pas payer de cotisation environnementale en l'absence de convention environnementale. Ces actions juridiques ont un impact conséquent sur le budget de Recytyre.

### **II.8.2. Difficultés pour conclure une nouvelle convention environnementale**

a) La dernière convention environnementale relative à l'exécution de l'obligation de reprise des pneus usés est arrivée à échéance le 10 juillet 2019 en Région wallonne.

Une prolongation de la convention environnementale sans conditions de 6 mois avait été initiée par l'Administration afin d'éviter un vide juridique et ce, en attendant la signature d'une nouvelle convention entre la Région wallonne et Recytyre.

Au cours de l'enquête publique portant sur la prolongation de la convention environnementale, des réactions ont émergé d'acteurs opérant dans le secteur de la gestion des pneus usés. Il s'agissait des sociétés Comet Tyre Recycling, Unigom et de la Fédération Go4Circle (actuellement Denuo).

Les griefs exprimés par le secteur des déchets étaient les suivants :

- Attribution de marchés à une société basée en France ne disposant pas de permis d'environnement
- Risque structurel et financier si l'afflux de pneus usés devient variable d'une année à l'autre en conséquence d'un marché organisé via des appels d'offres

- Opacité des mécanismes de décision dans l'attribution des marchés.

Il faut noter que ces craintes constituaient un élément nouveau et n'avaient jamais été émises tant que Recytyre laissait fonctionner librement le marché. Elles ont amené la fédération Denuo à préconiser la suppression pure et simple de l'obligation de reprise des pneus, d'autant qu'aucune directive européenne ne l'impose.

A la suite des remarques évoquées ci-dessus émanant de différents acteurs de la filière de gestion des pneus usés, le précédent Gouvernement a décidé d'ajouter une condition suspensive à la prolongation de ladite convention: « *lorsqu'un collecteur demande à Recytyre de prendre en charge le (pré)traitement des pneus, Recytyre l'oriente vers tous les opérateurs de (pré)traitement homologués par lui et l'administration wallonne et ce, jusqu'à l'aboutissement de l'analyse par les services de la Région wallonne de la conformité et de l'impact économique du marché de (pré)traitement organisé par Recytyre* ».

La condition suspensive a été jugée inadmissible par Recytyre, qui a dès lors refusé de signer la prolongation de sa convention. Recytyre n'a pas non plus souhaité collaborer avec l'Administration à l'analyse des impacts socio-économiques de son système.

b) Depuis 2020, le DSD a travaillé à la rédaction d'une nouvelle convention environnementale. Pour ce faire, il a entamé des discussions à la fois avec Recytyre et avec les acteurs de toute la chaîne de valeur concernée. Toutefois, à la suite de la réception des remarques des secteurs et de Recytyre sur le projet de texte, le DSD a constaté plusieurs divergences de vues fondamentales entre les secteurs susmentionnés et Recytyre, notamment sur la question de l'attribution des marchés.

Par ailleurs, Denuo relève que l'objectif de Recytyre doit être de mettre en œuvre l'obligation de reprise en créant un maximum de valeur ajoutée pour l'économie circulaire en Belgique et non pas d'établir un système très régulé qui pourrait faire disparaître des emplois belges. Denuo est pour le principe du libre marché car il est plus stimulant pour les entreprises en leur permettant de développer chacune leurs initiatives. Ce mode de fonctionnement offre également plus de visibilité en matière de stratégie et donc d'investissement. En effet, la possibilité d'être présent sur l'ensemble de la chaîne de valeur (de la collecte au traitement) offre davantage de possibilités de rendre une entreprise rentable. Selon Denuo, un marché libre offre également aux entreprises la possibilité de se développer sur un marché en leur permettant de se différencier.

Un système plus régulé, par exemple par un système d'appels d'offres comme le souhaite Recytyre, incite au contraire les entreprises à mettre en place un système qui leur coûte le moins cher possible puisqu'elles recevront chacune une prime identique de la part de Recytyre. Denuo précise qu'un marché libre n'exclut pas des solutions de traitement en dehors de la Belgique. Cependant, le jeu de la concurrence incitera les opérateurs actifs à développer de nouvelles solutions afin de conserver leurs parts de marché. Denuo propose que Recytyre intervienne pour stimuler le traitement des pneus usés en Belgique non pas en réglementant le marché mais en travaillant de manière plus orientée avec des incitants dédiés. Par exemple, en accordant des primes différenciées aux opérateurs en fonction du lieu ou du mode de traitement des pneus, comme le prévoit le système mis en place par Valipac.

En outre, la position de Recytyre est contraire aux principes de libre marché concernant la reprise des déchets industriels exposés dans l'avant-projet d'accord de coopération interrégional REP.

Enfin, le DSD a constaté que l'attribution centralisée du marché du traitement des pneus a mené à des décisions néfastes pour les opérateurs wallons qui ont été évincés du marché au profit de filières situées en France produisant de la poudrette, en application du VLAREMA. Cette filière ne garantit aucune traçabilité des opérations en aval et aucune analyse environnementale et socio-économique ne permet de statuer sur la supériorité de cette filière française par rapport aux filières existantes en Wallonie.

Interrogée par le DSD, Recytyre ne garantit pas non plus la création de nouvelles filières en Wallonie et donc ne prouve pas la supériorité de sa proposition par rapport au marché libre.

c) Le DSD a dès lors rédigé une proposition de texte en accord avec la volonté du législateur et opté pour le libre marché concernant la REP dédiée aux pneus usés (qui sont des déchets industriels) en prenant appui sur les avancées engrangées dans le cadre de la négociation de l'agrément de Valipac.

Cette proposition de texte accompagnée d'une note développant l'ensemble des points bloquants a été transmise au cabinet de Madame la Ministre Tellier ainsi qu'aux secteurs susmentionnés et à Recytyre.

d) Recytyre a récemment soumis au DSD une contre-proposition de projet de texte de convention environnementale. Ce texte semble abandonner les attributions de marché pour laisser jouer le marché libre. Toutefois, tant le DSD que le secteur de la collecte et du recyclage jugent cette nouvelle proposition de texte peu claire. Recytyre a par ailleurs confirmé que ce texte n'était pas abouti. Par conséquent, le DSD a proposé une nouvelle version du projet de texte de convention environnementale tenant compte des dernières positions de Recytyre et basée sur la dernière version mentionnée au point c).

Le DSD a demandé à Recytyre d'évaluer si les points bloquants résiduels sont suffisants pour empêcher la conclusion d'une convention et n'a, au moment de soumettre ce rapport, reçu aucune réaction de la part de Recytyre.

### II.8.3. Cas du e-commerce

Le taux de collecte est dépendant de la quantité de pneus qui sont mis sur le marché chaque année. Actuellement, ce taux dépasse les 100 %. Une des explications provient d'une sous-évaluation de la quantité de pneus mis sur le marché. Celle-ci serait en partie liée au e-commerce. En effet, une partie des pneus n'est pas comptabilisée car des free-riders persistent sur le marché et le contrôle des plateformes en ligne est compliqué. Bien que ce facteur n'explique pas totalement ce taux de collecte supérieur à 100 %, l'augmentation du e-commerce sera une composante à suivre dans la lutte contre les fraudeurs, de préférence au niveau interrégional.

### II.8.4. Traitement des pneus en Wallonie

Comme le montrent les données présentées au point II.4., seule une très faible proportion des pneus valorisés est traitée en Wallonie. La plus grande partie de la valorisation s'effectue à l'étranger et une part non négligeable (21 % en 2020 et 27 % en 2021) s'effectue en dehors de l'Union Européenne.

Selon Denuo, l'utilisation d'un système de tarification unique qui ne tient pas compte du lieu ou de la méthode de traitement, ainsi que l'absence d'une vision concrète à long terme pour stimuler la valorisation locale sont à l'origine de cette situation. Par exemple, plusieurs entreprises de rechapage ont disparu en Belgique à la suite d'une rémunération trop limitée.

Des projets de mise en place d'unités de pyrolyse sont à l'étude et pourraient voir le jour en Wallonie.

A l'heure actuelle, il est cependant impossible de déterminer quelle proportion des pneus valorisés dans une unité de pyrolyse peut être considérée comme ayant subi une valorisation matière. Recytyre considère qu'actuellement, la pyrolyse est un pré-traitement comme le broyage et que les sous-produits (autrement dit les flux sortants) du processus de pyrolyse sont à considérer en fonction de leur application. Un consensus sera nécessaire entre les Régions afin de déterminer définitivement le statut des traitements.

En 2020, une entreprise wallonne utilisait des pneus comme agents réducteurs dans les fours à arcs électriques. Cette valorisation est considérée comme valorisation matière par Recytyre. Bien que les aciéries soient toujours intéressées par l'utilisation des pneus, il n'y a plus eu de pneus traités de cette manière en 2021. Il est possible que cette situation s'explique par le fait que les deux autres Régions seraient réticentes à considérer cette application comme de la valorisation matière. La Région flamande en particulier ne comptabilise pas les quantités de pneus traités en aciéries dans le calcul de ses objectifs de recyclage. Un consensus entre les Régions à ce sujet serait nécessaire.

Actuellement, il n'y a plus de pneus traités en cimenteries ni en Belgique, ni en Wallonie. Recytyre considère cette filière comme étant exclusivement de la valorisation énergétique. La fédération des cimentiers (Febelcem) indique cependant que l'acier contenu dans les pneus peut être récupéré lors de la combustion et que par conséquent, il s'agirait de valorisation matière. Un consensus entre les Régions et Recytyre sera nécessaire à ce sujet.

Recytyre a investi dans des projets de recherche locaux via le fonds Green.er, mais il n'y a pas encore de développements concrets résultants de ces projets (voir plus haut).

Une solution possible, serait d'octroyer des primes plus élevées pour un traitement local. Recytyre ne semble pas être prêt à opter pour cette solution. Dans le futur contrat-type pour les collecteurs que Recytyre souhaite mettre en place (non encore approuvé par les Régions, voir point II.8.5), il est stipulé que « le Collecteur homologué doit faire appel à des (pré)traiteurs homologués établis dans l'Espace Économique Européen (EEE) pour le rechapage des pneus rechapables et le traitement des pneus valorisables ».

Après une période de transition, cette disposition devrait être d'application en 2025. Denuo est opposé à cette politique de sanction car le traitement des pneus en Europe est insuffisant et sous pression et risque de l'être encore plus si l'utilisation des granulats de pneus dans les terrains en gazon artificiel est interdite. Denuo estime dès lors que l'obligation souhaitée par Recytyre risque d'envoyer plus de pneus à l'incinération, raison pour laquelle préférerait la mise en place d'une redevance supplémentaire pour favoriser la valorisation locale.

### II.8.5. Etude de révision des prix et évolution du système Regenesys

En avril 2021, Recytyre a souhaité réformer son système logistique (Regenesys 2) et le faire évoluer vers un nouveau système (Regenesys 3). Parallèlement, Recytyre a lancé une étude de coût (Ffact) destinée à réviser les tarifs pour les collecteurs homologués. La dernière étude de coûts datait de 2017-2018. Différents groupes de travail avec le secteur de la collecte et du recyclage ont été mis en place : tarification, pré-traiteurs et traiteurs. Les Régions ont assisté à ces groupes de travail.

Les principaux changements que Recytyre souhaitait mettre en place au travers de Regenesys 3 étaient l'introduction d'un contrat-type pour les pré-traiteurs en plus de celui pour les collecteurs (avec des tarifs fixés via l'étude de coûts) et la mise en place d'un système de contrats de gré à gré pour les valorisateurs (avec des tarifs fixés via un système d'appels d'offres).

Tant Denuo que le DSD n'étaient pas favorables au système d'appels d'offres et en ont fait part à Recytyre. Comme lors des discussions concernant la convention environnementale, le DSD a insisté sur la nécessité de laisser fonctionner le libre marché (ce point est développé au II.8.2).

L'étude Ffact basée sur les chiffres de 2020 devait se terminer en juillet 2021, mais des difficultés ont été rencontrées lors de la collecte de données auprès des collecteurs homologués. La collecte des données n'a été terminée qu'en février 2022.

Le DSD a constaté des difficultés entre les collecteurs et Recytyre, tant lors de l'étude de coûts que lors de la révision du système Regenesys. Une rupture de la confiance entre le secteur de la collecte et du recyclage a été mise en évidence, les principaux reproches à l'égard de Recytyre étant sa position de monopole et sa volonté de réguler le marché.

A la suite des nombreuses réticences, Recytyre a abandonné la mise en place du système Regenesys 3.

Recytyre a souhaité mettre en place un nouveau système (Regenesys EEVO) pour début 2023. Ce système ne conserverait les contrats-types que pour les collecteurs. Il est en cours d'examen par les Régions. Différents problèmes ont déjà été soulevés tant par les Régions que par Denuo. Il s'agit notamment du report de la responsabilité de l'atteinte (ou non) des objectifs environnementaux sur les opérateurs, du manque de transparence lors de la procédure d'homologation et du fonctionnement du système de collecte gratuite avec remboursement par des frais fixes et indexés.

Recytyre appliquerait les nouveaux tarifs pour les collecteurs en même temps que l'entrée en vigueur du nouveau système logistique. Même si Denuo a souligné la réalisation correcte de l'étude et la proposition de nouveaux tarifs comme un pas dans la bonne direction, des points de divergence subsistent. Ils concernent notamment des doutes sur l'indexation des tarifs, la limitation de la rétroactivité jusque 2022 et le problème de la clarification de l'approbation des cages de stockage au niveau des points de collecte.

Selon Recytyre, l'application de nouveaux tarifs nécessite une révision du montant des cotisations environnementales. Cette révision est en cours d'examen par les Régions.



### II.8.6. Divergences de vues au niveau du paiement du coût réel et complet.

Début 2021, le DSD a lancé une étude portant sur l'évaluation par type de déchet des charges d'amortissement, des frais de personnel et des frais d'exploitation payables par les organismes en charge des obligations de reprise de certains déchets pour l'utilisation des recyparcs.

L'article 7, §2 de l'Arrêté du Gouvernement Wallon du 23 septembre 2010 stipule que : « §2. Les personnes morales de droit public ne peuvent exiger de sa part aucune rétribution à l'exception d'une part des coûts réels et complets de la collecte, du tri et du traitement des déchets concernés, et d'autre part des coûts d'investissement et d'exploitation, subsides inclus, des installations, et afférents à la gestion des dits déchets. Sont pris en considération pour l'établissement des coûts visés à l'alinéa précédent les coûts afférents aux conteneurs, à l'infrastructure, au personnel affecté à la gestion des installations de collecte ou regroupement, en ce compris pour la gestion administrative, aux frais généraux liés à la gestion des installations, aux frais de suivi des marchés, et à la communication à destination des utilisateurs des installations portant sur la catégorie de déchets concernés. Ils sont déterminés sur le modèle établi de commun accord entre les personnes morales de droit public concernées et les obligataires de reprise ; ce modèle tient compte des spécificités régionales des parcs à conteneurs et des obligations spécifiques imputables aux bénéficiaires de subventions en application de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 juillet 2007 relatif au financement des installations de gestion de déchets. ».

Certains déchets collectés dans les recyparcs font l'objet d'une obligation de reprise. Ces déchets occupent un certain espace dans les recyparcs et nécessitent l'intervention des préposés pour le tri, le stockage, etc...

Certains organismes en charge des obligations de reprise rétribuent les intercommunales de gestion des déchets pour l'occupation du sol et la main-d'œuvre suivant des critères, qui diffèrent du coût réel et complet imposé par la législation.

L'objectif de l'étude est d'établir trois modèles mathématiques pour la Région wallonne qui serviront de référence au calcul de l'indemnisation due par les organismes en charge des obligations de reprise et ce, quel que soit le déchet et selon les caractéristiques de 3 zones (urbaine, semi-urbaine, rurale). Cette étude a été finalisée fin de cette étude en décembre 2022.

Au cours de cette étude, des divergences de vues sont apparues quant aux coûts à prendre en charge par les organismes de gestion.

Le DSD préconise en outre le remboursement par les obligataires de reprise à la Région wallonne du subsides octroyé aux recyparcs dans le cadre de l'arrêté du 15/09/2016 relatif au financement des installations de gestion des déchets relevant des communes et des associations de communes.

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

**III.1.** Recytyre a atteint en 2020 et en 2021 les objectifs qui lui sont imposés comme le montre le tableau récapitulatif suivant.

Objectifs		Pourcentages collectés Belgique		Pourcentages valorisés (matière) Région wallonne	
Collecte	Traitement	2020	2021	2020	2021
85 %	55% en réutilisation, en rechapage et en recyclage	116,85 %	107,92 %	96,53 %	100,00 %

Les taux de collecte ne sont pas calculables pour la Région wallonne et présentent des valeurs partiellement inexplicables, allant au-delà des 100 %. Par ailleurs, il n'est pas concevable que, contrairement à d'autres organismes de gestion, Recytyre ne soit pas en mesure de calculer et de présenter ses niveaux de performance à l'échelle régionale.

Pour la raison évoquée au point II.3.2, les objectifs de traitement tels que définis par l'arrêté du 23 septembre 2010 ne sont pas non plus calculables à l'échelle régionale. Il est toutefois possible

de calculer la proportion de pneus valorisés pour leur contenu en matière, provenant de la collecte en Wallonie.

- III.2.** Eu égard aux performances de valorisation atteintes par Recytyre, les objectifs de l'arrêté du 23 septembre 2010 concernant ce flux pourraient être substantiellement revus à la hausse, surtout en termes de traitement. En effet, en 2020, la valorisation matière atteignait 96 % et 100 % en 2021. L'essentiel de cette valorisation matière est assurée par la production de granulats de pneus (91 % de la valorisation), alors que la part de réutilisation et de rechapage restent faibles (entre 3 et 4 %) et stagnent depuis quelques années. Des objectifs séparés de réutilisation, rechapage et recyclage permettraient de réorienter la valorisation vers plus de réutilisation et de rechapage.
- III.3.** Une définition plus claire de la vision de l'obligation de reprise dédiée aux déchets industriels mériterait un temps d'analyse dans le cadre de la réforme de la REP. En tout état de cause, le DSD recommande une approche inspirée du système VALIPAC, tel qu'il a été amélioré en 2021, lequel semble poser le moins de problèmes en termes de mise en œuvre. Par conséquent, cela signifie de mettre en place un encadrement du marché libre et non un rôle d'organisation centralisée du marché. En effet, il a été observé que le marché libre fonctionne mieux et est d'avantage plébiscité qu'un marché où l'organisme de gestion attribue les marchés de collecte et de traitement des déchets industriels.
- III.4.** Recytyre dispose de réserves conséquentes, qui ne cessent d'augmenter d'année en année. En 2020 et 2021, celles-ci étaient respectivement de 28.795.656 € et de 31.466.337 €. Selon l'organisme de gestion, ces réserves assurent la gestion du flux des pneus usés pendant une période d'un an et demi, dans l'éventualité où Recytyre cesserait ses activités. Toutefois, il s'agit de montants importants et la volonté de Recytyre est de parvenir à placer cet argent dans des montages financiers pour faire face aux intérêts bas voire négatifs. La gestion de ces réserves méritera un suivi du DSD dans les démarches entreprises par Recytyre, suivi rendu complexe en l'absence de dispositions à caractère réglementaire limitant la constitution de réserves pour une durée maximale, par exemple, de 12 mois. La réforme de la REP devra aborder ce point. Le DSD plaide pour une révision des règles applicables aux réserves afin de limiter l'accumulation d'argent en banque et a défendu cette position dans le cadre du projet d'accord de coopération interrégional concernant le cadre de la responsabilité élargie des producteurs pour certains flux de déchets et pour les déchets sauvages, qui a été adopté par le Gouvernement wallon en 1<sup>ère</sup> lecture le 08 juin 2023.
- III.5.** A la suite des nombreuses procédures pénales en cours résultant de l'absence de convention environnementale dans les trois Régions, la réforme de la REP devrait prévoir qu'un organisme de gestion ne perçoive plus de cotisations en l'absence d'agrément et ne soit pas non plus habilité à attribuer des marchés.
- III.6.** Après l'adoption de l'accord de coopération interrégional concernant le cadre de la responsabilité élargie des producteurs pour certains flux de déchets et pour les déchets sauvages, un accord de coopération d'exécution concernant le cadre de la responsabilité élargie des producteurs pour les pneus usés devra être préparé dans le courant de l'année 2023 en vue de son adoption en 2024. A cette occasion, il y aura lieu de trouver un accord entre les Régions sur le statut des différentes opérations de traitement des pneus.
- III.7.** Les résultats de l'étude portant sur l'évaluation par type de déchet des charges d'amortissement, des frais de personnel et des frais d'exploitation payables par les organismes en charge des obligations de reprise de certains déchets pour l'utilisation des parcs à conteneurs devront être mis à profit pour établir un projet d'arrêté en la matière.
- III.8.** L'article R.93 du Livre Ier du Code de l'environnement prévoit que les agents du DSD sont compétents pour constater les infractions à l'article 8bis du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, c'est-à-dire vérifier que les producteurs (en ce compris les importateurs) remplissent bien leurs obligations quant à l'obligation de reprise.

L'identification des free-riders est une condition nécessaire à la lutte contre les distorsions de concurrence entre les entreprises, ainsi qu'à la crédibilité de la politique des obligations de reprise et du principe de la responsabilité du producteur. L'e-commerce contribue aussi à la mise sur le marché de pneus qui échappent à la législation, l'identification des free-riders opérant sur les plateformes en ligne étant compliquée. Il y a donc lieu de doter le département de la police et

des contrôles (DPC) et le DSD des moyens humains nécessaires au contrôle du e-commerce, et de renforcer les modalités de collaboration avec les organismes de gestion, ainsi que le cadre réglementaire y afférent.

\*\*\*