

# **EXECUTION DES CONVENTIONS ENVIRONNEMENTALES RELATIVES A L'OBLIGATION DE REPRISE DE CERTAINS DECHETS**

**- VHU -**

## **Rapport à l'attention du Parlement wallon**

**Période 2014 – 2015**

### **I. Information générale**

#### **I.1. Contexte général**

L'article 8bis du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets habilite le Gouvernement wallon à imposer une obligation de reprise des déchets résultant de la mise sur le marché de biens, matières premières ou produits à la ou les personne(s) qui les produisent, les importent ou commercialisent en vue d'assurer une prévention, un recyclage, une valorisation ou une gestion adaptée de ces biens ou déchets. Cette obligation de reprise consiste en une obligation de reprendre ou de faire reprendre, de collecter ou de faire collecter, de valoriser ou de faire valoriser, d'éliminer ou de faire éliminer les biens ou déchets visés par l'obligation de reprise.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 23 septembre 2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets a déterminé le type de biens ou déchets concernés par une obligation de reprise et les personnes auxquelles incombe cette obligation. Il a également déterminé, en fonction du type de biens ou déchets, des objectifs de prévention, de collecte, de recyclage et de valorisation, ainsi que des modalités de gestion. Il a fixé également les obligations d'information à caractère statistique liées à la mise en œuvre de l'obligation de reprise et les obligations d'information vis-à-vis du consommateur.

En vue de respecter leur obligation de reprise, les personnes auxquelles elle incombe peuvent :

- soit exécuter un plan individuel de gestion;
- soit faire exécuter cette obligation par un organisme agréé auquel elles ont adhéré;
- soit exécuter collectivement une convention environnementale.

Comme il le sera détaillé infra, c'est uniquement la troisième possibilité qui, en l'espèce, a été mise en œuvre.

#### **I.2. Cadre réglementaire**

Le cadre réglementaire applicable en matière de gestion des véhicules hors d'usage – VHU – en Région wallonne est le suivant :

- décret du 27 juin 2006 relatif aux déchets, notamment l'article 8bis;
- livre Ier du Code de l'Environnement;

- arrêté du Gouvernement wallon du 23 septembre 2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets. Cet arrêté a remplacé celui du 25 avril 2002.

### **I.3. 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.

### **I.4. Historique**

Préalablement à l'adoption de la Directive européenne susmentionnée, la gestion des véhicules hors d'usage a fait l'objet d'une convention volontaire en Belgique en 1999. Celle-ci prévoyait la reprise d'un véhicule hors d'usage gratuitement pour l'achat d'un véhicule neuf de même catégorie. Un organisme de gestion appelé FEBELAUTO a été créé dans la foulée de la signature de cette convention.

L'AGW du 25 avril 2002 relatif à l'obligation de reprise de certains déchets prévoyait en son article 104 que la convention signée en 1999 produisait ses effets jusqu'au 30 juin 2004. Une nouvelle convention environnementale a été signée le 19 avril 2004. Ce texte engageait les fabricants et distributeurs. Il prévoyait en effet la prise en charge du déficit éventuel de la filière de traitement par ces derniers.

En parallèle, le groupe de travail administratif BELAUTO présidé par la Région wallonne, a transmis son rapport au Ministre le 11 septembre 2003. Il concluait à la nécessité d'instaurer un incitant à la remise des véhicules hors d'usage aux installations agréées qui délivrent le certificat de destruction prévu par la Directive. Cet incitant devait idéalement être une forme de prolongation de la taxe de circulation pour les personnes n'ayant pu produire un certificat de destruction de leur véhicule hors d'usage délivré par un centre agréé<sup>1</sup>. Un courrier conjoint avec le Secteur fut transmis en novembre 2003 au Ministre fédéral de la Mobilité duquel dépend la direction de l'immatriculation des véhicules. Ce courrier fut réitéré auprès des Ministres fédéraux qui se sont succédés et, fin 2007, une réunion entre les représentants des Régions et le ministère fédéral de la Mobilité a permis d'intégrer le certificat de destruction comme élément de la source authentique de donnée MOBIVIS.

MOBIVIS est un projet comportant plusieurs phases et ayant pour aboutissement la mise sur pied de la Banque-Carrefour des Véhicules (BCV).

Le projet de loi portant sur la création de la Banque-Carrefour des Véhicules a été adopté le 19 mai 2010. Cette loi impose que chaque transfert de propriété d'un véhicule ainsi que sa destruction définitive soient enregistrés dans la Banque-Carrefour des Véhicules.

L'article 3, §1<sup>er</sup> de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002 visé ci-avant imposait aux personnes responsables du déchet par le fait d'avoir mis sur le marché, à titre professionnel, des biens, matières premières ou produits en les produisant, important ou commercialisant, une obligation de reprise des véhicules hors d'usage à dater de la mise en vigueur de l'arrêté, soit depuis le 18 juin 2002, jour de la publication au Moniteur belge de l'arrêté.

L'article 82 de l'arrêté susvisé indiquait que le détaillant était tenu de reprendre gratuitement des consommateurs tout véhicule hors d'usage qu'ils leur présentaient à l'achat d'un véhicule de substitution et que le distributeur était tenu de reprendre à ses frais, de manière régulière, tous les véhicules hors d'usage réceptionnés. Enfin, le producteur ou l'importateur devait collecter de manière régulière et à ses frais les véhicules hors d'usage acceptés auprès des distributeurs ou à défaut des détaillants et de les faire traiter dans les six mois de leur reprise dans un établissement autorisé et agréé.

---

<sup>1</sup> Un centre est autorisé sur base du permis d'environnement et agréé s'il satisfait à un audit imposé par les conditions sectorielles.

En application de la Directive, le centre de dépollution et de démantèlement qui réceptionne en fin de chaîne le véhicule hors d'usage délivre au dernier détenteur un certificat de destruction qui comporte les informations prévues par la décision 2002/15/CE du 19 février 2002 de la Commission européenne déterminant le contenu minimum du certificat de destruction.

Sur base des conditions sectorielles arrêtées par le Gouvernement wallon le 27 février 2003 applicables pour ce type de centre, le châssis du véhicule hors d'usage dépollué et démantelé est détruit ainsi que les numéros d'identification de manière à exclure toute réutilisation du châssis.

En pratique, une application informatique appelée EMS relie les centres agréés, l'organisme de gestion FEBELAUTO et la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) du Service public fédéral de la mobilité. Tout véhicule ayant fait l'objet d'une réception sur le site d'un centre de démantèlement/dépollution agréé en Belgique voit son numéro de châssis définitivement radié du répertoire matricule de la DIV.

Dans la pratique et vu le cours des métaux, le détenteur qui remet un véhicule hors d'usage à un centre agréé reçoit toujours une certaine somme.

Le 23 septembre 2010 a été adopté le nouvel arrêté du Gouvernement wallon instaurant une obligation de reprise de certains déchets. Ce dernier a été publié au Moniteur le 9 novembre 2010 et est d'application depuis le 19 novembre 2010. Il abroge l'arrêté du 25 avril 2002.

Les obligations prévues dans l'arrêté de 2002 ont été reprises dans le nouvel arrêté. A celles-ci s'ajoute une obligation de reprise des huiles, pneus et batteries équipant les véhicules neufs, cette obligation de reprise étant à charge des producteurs des véhicules neufs. Par glissement, celle-ci s'applique en pratique aux VHU.

En ce qui concerne le traitement des VHU et conformément à l'article 7 de la Directive 2000/53, le nouvel arrêté prévoit que, pour le 1<sup>er</sup> janvier 2015, le taux de réutilisation et de valorisation doit atteindre 95% dont 85% de réutilisation et de recyclage. Les entreprises de traitement de VHU investissent dans des unités de traitement performantes afin de pouvoir atteindre ces taux d'ici 2015.

Une nouvelle convention a été signée le 5 décembre 2013.

## **I.5. Description du champ d'application**

La convention concerne les véhicules et véhicules hors d'usage appartenant aux catégories M1 et N1, leurs composants et leurs matériaux.

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.

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

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.

Les véhicules hors d'usage entiers, dépollués ou non, ne peuvent être éliminés en CET en vertu de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 18 mars 2004 interdisant la mise en centre d'enfouissement technique de certains déchets (sauf dérogation).

## **I.6. Convention environnementale en vigueur**

La convention environnementale a été signée le 5 décembre 2013 et est entrée en vigueur le 10 juillet 2014 pour une période de 5 ans, soit jusqu'au 9 juillet 2019. La convention a été publiée au Moniteur le 30 juin 2014.

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 l'interlocuteur privilégié de l'Office wallon 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.

Aucun responsable de la mise sur le marché de véhicules n'a introduit de plan de gestion individuel.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2009, les piles et accumulateurs d'automobiles de première monte sont pris en charge par l'organisme de gestion des piles et accumulateurs usés d'automobiles (RECYBAT).

Depuis cette date également, les pneus de première monte sont soumis à l'obligation de reprise, les producteurs de véhicules neufs étant les obligataires de reprise. Afin de satisfaire à cette obligation, l'organisme de gestion des véhicules hors d'usage est chargé d'organiser et de financer le marché pour la collecte et le traitement des pneus usés issus des véhicules hors d'usage. Il serait plus correct, dans les faits, de parler de "pneus de dernière monte".

Dans un premier temps, FEBELAUTO avait fait appel à RECYTYRE pour la collecte des pneus dans les centres agréés, le financement de l'opération étant à charge de FEBELAUTO.

Un appel d'offre a ensuite été lancé début 2010. Le marché pour la collecte et le traitement des pneus usés issus des centres agréés a été attribué à la société Comet Tyre Recycling et ce système est opérationnel depuis le 15 mars 2010. Dorénavant, les centres agréés peuvent remettre gratuitement leurs pneus usés à Comet Tyre Recycling, les coûts étant pris en charge par FEBELAUTO.

La convention environnementale a pour but d'établir les règles de base générales ainsi que les objectifs visés concernant l'obligation d'acceptation inscrits dans de l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 septembre 2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets, les objectifs étant repris à l'article 85.

L'Arrêté prévoit en ses articles 84 et 85 que les opérations de dépollution et de démantèlement sont suivies d'un broyage en vue du recyclage ou de la valorisation maximale des matériaux et que, dès l'entrée en vigueur de l'Arrêté, le traitement des véhicules hors d'usage doit atteindre :

- un taux de réutilisation et de valorisation de 85% ;
- un taux de réutilisation et de recyclage de 80%.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, selon l'article 4 §2 de la nouvelle convention du 5 décembre 2013 ainsi que selon l'article 85 de l'Arrêté du 23 septembre 2010, le traitement des véhicules hors d'usage devra atteindre un taux de réutilisation et de valorisation de 95%, le taux de réutilisation et de recyclage passant pour sa part à 85%, ces objectifs étant imposés par la directive européenne.

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),
- le groupement des distributeurs et agents de marques automobiles(GDA),
- le groupement des négociants en véhicules d'occasions (GVO),
- REPARAUTO,
- DETABEL,
- La fédération du matériel automobile (FMA)
- FEBELCAR,
- FERM (COBEREC),
- FEVAR,
- FEBELPLAST,
- FEBELTEX,

- 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.

Les cotisations des importateurs constituent près de 80% du budget de FEBELAUTO. Les 20% restant sont apportés par les cotisations, par ordre d'importance, de FEDERAUTO, COBEREC, FEVAR, AGORIA, FEBELTEX et FEBELPLAST. L'organisme de gestion, après avoir rencontré l'avis de l'Office wallon des déchets, fixe le montant annuel de cette cotisation.

La principale mission de FEBELAUTO est le rapportage. 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.

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 sa 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.

Des conventions similaires ont été également conclues en Régions bruxelloise et flamande. La convention environnementale a été renouvelée le 17 décembre 2010 en Flandre et le 18 janvier 2012 en Région de Bruxelles Capitale.

## **II. Rapport d'évaluation de l'Office wallon des déchets (OWD)**

### **II.1. Collaboration entre l'OWD et les partenaires**

L'OWD 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
- analyse de la situation en ce qui concerne la collecte des pneus usés dans les centres agréés
- campagnes de communication
- respect des obligations fixées dans les conventions environnementales et assainissement du secteur

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

L'OWD participe également aux réunions entre les Régions, l'organisme de gestion et les auditeurs chargés du contrôle annuel des centres agréés. Ces réunions ont lieu deux fois par an et ont pour but de discuter des problèmes rencontrés sur le terrain et de répondre aux questions des auditeurs.

A l'initiative de l'organisme de gestion, l'Office participe également trois à quatre fois par an à des réunions entre FEBELAUTO et les deux autres Régions. Ces réunions ont pour but d'échanger des informations sur la problématique des centres de « dépollution » illégaux et sur les perspectives d'évolution des législations régionales.

L'organisme de gestion, l'Office et les deux autres Régions collaborent également avec le Service Public Fédéral dans le cadre du projet relatif à la « Banque Carrefour des Véhicules », plus particulièrement en ce qui concerne le transfert de données entre les centres agréés et la Direction de l'Immatriculation des Véhicules (DIV) mais aussi entre la DIV et les administrations régionales.

## **II.2. Sources d'information**

Le présent document est basé sur :

- les rapports dressés par l'a.s.b.l. FEBELAUTO pour les années 2014 et 2015 ;
- les documents remis par l'a.s.b.l. lors des conseils d'administration et des diverses réunions ;
- les données issues du logiciel EMS mis au point par FEBELAUTO. Ce logiciel permet l'encodage de données relatives à la dépollution des VHU par les centres de traitement.

FEBELAUTO centralise aussi, via EMS (End-of-life vehicles Monitoring System), les informations relatives aux numéros de châssis détruits, communiqués par les centres agréés et les transmet à la DIV en vue de la désimmatriculation définitive dans le répertoire officiel des véhicules immatriculés en Belgique.

Une base de données contenant des informations pour le démantèlement dénommée IDIS (Système international d'information sur le démontage) est gratuitement mise à disposition des centres agréés.

## **II.3. Données relatives à la mise sur le marché de véhicules neufs**

Le tableau ci-dessous renseigne le nombre de véhicules neufs commercialisés en 2014 et en 2015 en Wallonie:

<b>WALLONIE</b>	En 2014	En 2015
Type M1	141.359	137.759
Type N1	13.505	15.241
TOTAL	154.864	153.000

Le nombre total de nouveaux véhicules, de catégories M1 et N1, commercialisés en Belgique est de 536.311 en 2014 et de 562.274 en 2015.

Etant donné que la fédération des fabricants et importateurs de véhicules en Belgique (la Febiac) est membre de l'a.s.b.l. FEBELAUTO, cette dernière est 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 de 2014 et 2015.

## **II.4. Quantités collectées**

En tant qu'organisme de gestion, l'a.s.b.l. 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 2014 et 2015 s'élèvent à :

	Nombre VHU	Masse VHU (kg)	VHU avec documents	VHU dépollués par les centres agréés
<b>En 2014</b>				
Wallonie	44.106	45.143.475	61,1%	90,3 %
Belgique	126.835	127.185.565	52,8%	85,3 %
<b>En 2015</b>				
Wallonie	38.755	40.273.462	62,4%	90,3%
Belgique	107.425	109.612.052	51,2%	90,0%

Le taux de collecte est un ratio entre le nombre de VHU arrivant dans les centres agréés et le nombre de VHU collectables.

FEBIAC a fait récemment une estimation du nombre de véhicules hors d'usage présents en Belgique en se basant sur les chiffres relatifs au parc automobile, aux nouvelles immatriculations, aux importations et exportations de véhicules d'occasion. Le taux de collecte qui en découle est de 73,46% pour 2014, et de 75,77% pour 2015.

Des efforts devront encore être fournis afin d'atteindre les 100% prévus par la directive.

La diminution constante, ces dernières années, du nombre de VHU collectés réside notamment dans l'expédition par bateau vers l'étranger de véhicules largement usagés avant leur fin de vie, conséquence de la crise économique mondiale, pour être revendus comme véhicules d'occasion. Ce caractère de véhicule d'occasion peut même être invoqué pour des véhicules dont il est évident qu'ils ne pourront plus jamais ne fut-ce que démarrer : c'est la problématique des fausses occasions. L'augmentation de l'âge moyen des véhicules ainsi que l'exportation illégale de VHU peuvent aussi expliquer dans une certaine mesure la diminution du nombre de véhicules collectés.

Au niveau du traitement, des contrôles sont opérés pour encore réduire le nombre de centres de dépollution non autorisés qui traitent des VHU.

Le problème se pose également au niveau des compagnies d'assurances qui proposent des filières d'évacuation non autorisées à leurs clients dont le véhicule a été déclaré en perte totale technique. (Toutefois, ce dernier point a fait l'objet de discussions constructives avec le secteur, lesquelles ont abouti à la mise en place d'une solution dans le courant du premier semestre 2016.)

Le problème se pose également au niveau des compagnies d'assurances qui proposent des filières d'évacuation non autorisées à leurs clients dont le véhicule a été déclaré en perte totale technique. Toutefois, ce dernier point a fait l'objet de discussions constructives avec le secteur, lesquelles ont abouti à la mise en place d'une solution dans le courant du premier semestre 2016.

Néanmoins, une autre explication de la diminution constante du nombre de VHU collectés réside dans leur expédition par bateau vers l'étranger.

L'âge moyen des véhicules démantelés, et rentrés avec leurs documents de bord, en 2014 est de 15,1 ans. Il est de 15,4 ans pour les véhicules démantelés en 2015.

Il avait été constaté au niveau belge qu'entre 2009 et 2011, le nombre de VHU réceptionnés sans documents de bord avait augmenté assez fortement. Il s'était ensuite stabilisé autour des 42%, en légère hausse en 2013. La tendance nationale est de nouveau à la hausse pour 2014 et 2015. Néanmoins, en Wallonie, la mise en place d'un système de désimmatriculation parfaitement traçable, qui est du ressort de la DIV, permettrait d'améliorer les résultats sur ce point.

En Wallonie, le nombre de VHU dépollués en amont des centres agréés est relativement faible (9,7 % aussi bien en 2014 qu'en 2015). La moyenne belge quant à elle est plus haute (14,7% en 2014 et 10,0% en 2015). Cette différence réside dans le fait qu'en Région bruxelloise la législation permet à des centres « enregistrés » mais non « agréés » d'effectuer la dépollution des VHU. Une fois dépollués, ces VHU sont envoyés vers des centres agréés en vue de la radiation du numéro de châssis dans les bases de données de la DIV. A noter la baisse de la moyenne belge en 2015, un pourcentage

nettement plus important de VHU étant dépollués dans des centres agréés en Région de Bruxelles-Capitale.

Comme décrit au point I.6, le respect de l'obligation de reprise des pneus de première monte est à charge des producteurs de véhicules neufs. Pour ce faire, FEBELAUTO finance depuis 2010 les frais de collecte et de traitement des pneus usés issus des centres agréés.

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 (ou 5) pneus, sous peine de se voir facturer une contribution environnementale pour ceux-ci. En effet, s'ils retournent dans le circuit de seconde main, ils seront in fine collectés par Recytyre, l'organisme de gestion des pneus usés, et un financement est à prévoir.

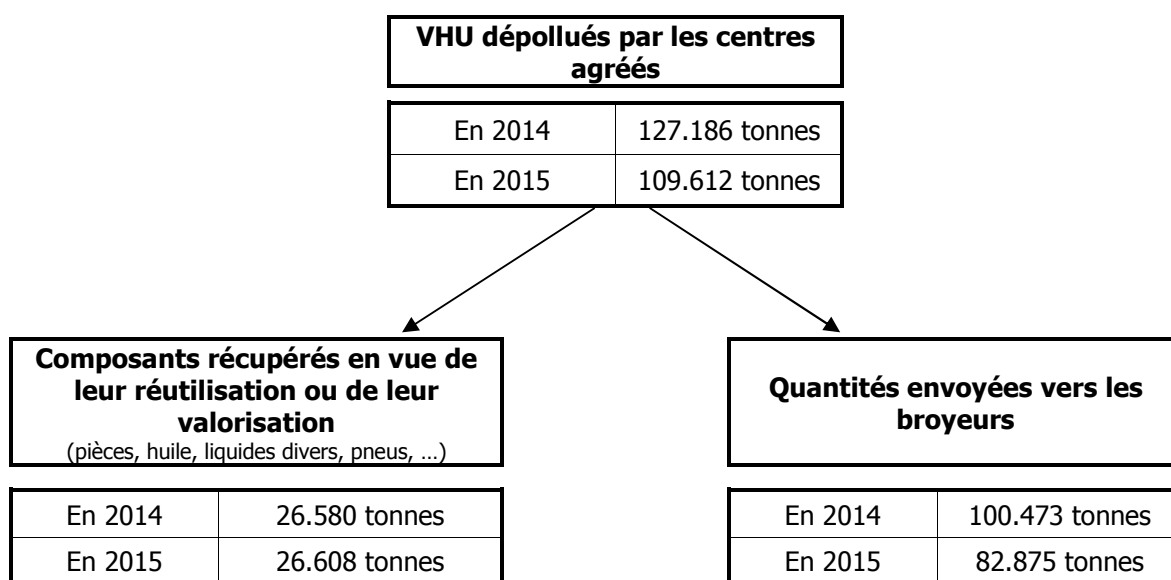
Le taux de collecte atteint en 2010 était de 88%. Grâce aux campagnes de communication de FEBELAUTO, les habitudes ont changé et les 100% de collecte de pneus sont à présent atteints. Il ne faut toutefois pas perdre de vue que ce constat se base sur les estimations optimistes et non sur les nouvelles estimations de la FEBIAC dont il est question ci-dessus.

## **II.5. Quantités traitées**

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 sont démontées et 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 2014 et 2015 sont les suivantes :



Ces données sont issues du logiciel EMS 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 rechange récupérées).



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 :

<b>BELGIQUE</b>	En 2014	En 2015
Réutilisation	16 %	18 %
Recyclage	73 %	73 %
Valorisation énergétique	5 %	6 %
<b>TOTAL</b>	<b>94 %</b>	<b>97 %</b>
Mise en CET	6 %	3 %
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Les résultats pour la Wallonie se présentent comme suit :

<b>WALLONIE</b>	En 2014	En 2015
Réutilisation	14,58 %	18,43 %
Recyclage	74,00 %	72,82 %
Valorisation énergétique	3,89 %	5,45 %
<b>TOTAL</b>	<b>92,47 %</b>	<b>96,69 %</b>
Mise en CET	7,53 %	3,31 %
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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.

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

Avec un taux global pour la réutilisation, le recyclage et la valorisation énergétique de 94% et de 97% atteints en 2014 et 2015, la Belgique respecte et dépasse l'objectif global. Néanmoins, l'année 2015 a vu la part de valorisation énergétique dépasser les 5%.

La Wallonie, avec des taux tournant de 92,47% en 2014 et de 96,69% en 2015, respecte également l'objectif global de la Directive, mais dépasse très légèrement le seuil des 5% de valorisation énergétique en 2015.

## **II.6. Campagnes de communication et de sensibilisation**

FEBELAUTO a mené, en 2014, une nouvelle campagne de sensibilisation, analogue à celle de 2012 dans les centres de contrôle techniques, au moyen de brochures distribuées cette fois dans les centres

agréés, dans le but d'encourager les derniers propriétaires particuliers à rentrer leur véhicule hors d'usage complets dans un centre agréé. En effet, dans le cadre de l'obligation de reprise, le véhicule est considéré comme un tout, en ce compris les pneus et la batterie.

Comme chaque année, FEBELAUTO participe au Salon de l'Automobile. Les sujets à l'honneur étaient en 2014 l'innovation écologique et en 2015 les centres agréés.

L'organisme de gestion entretient également une bonne communication avec les constructeurs automobiles, grâce à l'organisation régulière d'audioconférences et à un échange structuré d'informations.

## **II.7. Analyse des comptes annuels de l'entreprise**

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. 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.

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

Les exercices comptables de 2014 et 2015 se sont clôturés avec un bénéfice respectivement de 17.519 € et 170.497 €, pour un total bilantaire de 1.145.694€ en 2015, les produits tournant autour du million d'euros et les charges autour de 900.000€. Les capitaux propres, principalement un résultat reporté de 676.362€ en 2015, représentent donc un peu plus de 50% de ce total.

Les activités de FEBELAUTO n'ont pas d'impact sur le budget de l'OWD.

## **II.8. Contrôles exercés**

Les contrôles menés au niveau administratif par la Direction de la Politique des Déchets du Département du Sol et des Déchets et ceux, sur le terrain, menés 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. Il faudra néanmoins encore un certain temps pour les débusquer tous et les pousser à se régulariser et, si c'est impossible, à la fermeture.

Les moyens humains disponibles ne permettent pas la concrétisation d'un programme permanent de contrôle sur le terrain, il s'agit d'actions ponctuelles mais néanmoins récurrentes. Soulignons par ailleurs que, au vu du comportement de certains de ces acteurs, ces contrôles ne sont pas toujours sans risque pour les agents.

L'Office wallon des Déchets a identifié une série d'entreprises qui exercent des activités de dépollution et de démantèlement de VHU sans respecter les prescriptions légales. Bon nombre d'entre elles ne disposent tout simplement pas de permis d'environnement. Des interventions sur le terrain ont été effectuées par les agents du Département de la Police et des Contrôles mais le suivi des dossiers prend beaucoup de temps et le manque de personnel de terrain réduit le nombre de contrôles qui peuvent être effectués. Sur la période 2014 – 2015, 4 centres non agréés ont été renseignés par l'Office au DPC, entraînant des contrôles sur le terrain.

Ces contrôles concernent également les transferts de VHU vers l'étranger.

Par ailleurs, les centres agréés sont contrôlés d'un point de vue technique et en ce qui concerne les améliorations environnementales de l'exploitation, chaque année, par un organisme certifié. Les rapports d'audit sont analysés par la Direction de la Politique des Déchets. Si l'audit est positif, le

numéro d'agrément reste valable, sinon des mesures correctives doivent être proposées au risque de perdre le numéro d'agrément si celles-ci ne sont pas menées à bien.

Le contrôle de l'atteinte des objectifs par l'organisme de gestion est également assuré par la Direction de la Politique des Déchets du Département du Sol et des Déchets.

## **II.9. Difficultés rencontrées**

- Comme il vient d'être mentionné dans la section précédente, la bonne réalisation de contrôles qualitativement et quantitativement satisfaisants se heurte à diverses difficultés. Peuvent être mentionnées dans cette optique le manque de personnel, en particulier en lien avec la durée et la complexité de gestion des dossiers, ainsi qu'une certaine propension à la violence de certains acteurs en faute pouvant mettre en péril l'intégrité physique ou morale des agents chargés du contrôle.
- La question de savoir si un véhicule accidenté est ou non hors d'usage est parfois source de désaccord entre les différents acteurs, notamment dans le cadre de la définition d'une perte totale technique.

## **III. Perspectives d'évolution**

### **III.1. Projet relatif à la Banque Carrefour des Véhicules**

Depuis plusieurs années, FEBELAUTO et les Régions collaborent afin d'obtenir du Fédéral un meilleur échange d'informations. Le projet de Banque Carrefour des Véhicules (appelé anciennement MOBIVIS) mené par le Service Public Fédéral Mobilité et Transport avance lentement.

Le projet de loi portant sur la création de la Banque-Carrefour des Véhicules avait été adopté le 19 mai 2010. Un arrêté royal portant exécution de cette loi a été adopté le 8 juillet 2013.

Cette banque de données a pour objectif d'assurer la traçabilité des véhicules depuis leur construction ou importation jusqu'à leur destruction. Le propriétaire d'un véhicule pourra être identifié à tout moment, même s'il s'agit d'un véhicule hors d'usage. Les exports de VHU pourront être mieux contrôlés et les détenteurs de VHU remettant ceux-ci à des filières non autorisées pourront être sanctionnés.

Dans un premier temps, le Fédéral avait indiqué que cet échange d'information nécessitait un accord de coopération. Cependant, une analyse juridique a confirmé qu'un tel accord n'était pas nécessaire, ce qui devrait permettre de gagner un peu de temps.

### **III.2. Collaboration avec le secteur des assurances**

Les discussions se sont poursuivies avec le secteur des assurances dans une optique de s'assurer que les véhicules accidentés hors d'usage sont bien revendus uniquement à des centres de traitements agréés. Un accord a pu être trouvé dans le courant de l'année 2016, permettant une bonne collaboration entre les assureurs et experts, la plateforme INFORMEX et les trois régions.

### **III.3. La dépollution des véhicules électriques et hybrides**

Bien que le nombre de véhicules électriques ou hybrides soit encore limité, les centres agréés commencent à voir arriver ce type de véhicules dans leurs installations de dépollution. En raison de leur poids et de leur haut voltage, le démontage sécurisé des batteries de ces véhicules nécessite des connaissances particulières. Une formation spécifique a été développée avec EDUCAM. Elle concerne tant le démontage que le stockage de ces batteries. A l'avenir, le nombre de véhicules de ce type arrivant dans les centres agréés devrait augmenter. Néanmoins, deux grandes tendances existent pour la gestion de l'obligation de reprise de ces batteries. D'une part, FEBELAUTO comme expliqué ci-dessus, et d'autre part une entité issue d'une fusion attendue pour le début de 2017 entre RECYBAT et BEBAT, concourent actuellement dans ce domaine.

Par ailleurs, FEBELAUTO se montre intéressé par une collaboration avec BEBAT pour prendre en charge l'opérationnalité de la reprise des batteries de première monte, dans une optique analogue à celle qui prévaut avec RECYTYRE pour les pneus de première monte.

### **III.4. Harmonisation de la définition de VHU et des délais de remise**

L'harmonisation des définitions entre les trois régions a abouti à une proposition de modification de l'AGW du 23 septembre 2010, laquelle devrait être entérinée en 2016 ou 2017. Par ailleurs, d'autres définitions telle celle de « perte totale » devraient faire l'objet de clarifications.

### **III.5. Lutte contre les centres non agréés et sensibilisation**

De nombreux centres de traitement des véhicules hors d'usage exercent leurs activités en ayant pignon sur rue, mais sans forcément être en ordre d'audit et satisfaire à l'intégralité des conditions sectorielles qui leur sont imposées, considérant le permis d'environnement comme suffisant pour être en règle. Le rappel de ces obligations doit être effectué en parallèle aux contrôles afin de poursuivre l'assainissement du secteur.

## **IV. Conclusions et recommandations de l'OWD**

Les objectifs et les résultats atteints pour les années 2014 et 2015 en Wallonie sont repris dans le tableau suivant:

	Collecte	Traitement
Objectifs de la Directive et de la Convention environnementale en Wallonie	100 %	85 % pour 2014 95 % pour 2015
Pourcentage atteint en 2014	73,46 %	92,47 %
Pourcentage atteint en 2015	75,77 %	96,08 %

. La nouvelle méthode de calcul du taux de collecte mise au point par la FEBIAC fournit des taux de 73,46% pour 2012 et 75,77% pour 2013, montrant que des efforts sont encore nécessaires. Les stockages illégaux et les trafics ou exportations de véhicules soi-disant d'occasion, constituent encore des points noirs. Il convient donc également de ne pas perdre de vue du fait qu'il s'agit d'estimations, basées également sur des données ne pouvant que très difficilement faire l'objet d'un rapportage précis, en lien avec des activités illégales, par définition largement souterraines.

Le taux de recyclage et de valorisation de 85% à atteindre à partir de 2006 est atteint et même largement dépassé en Wallonie. Ce résultat place la Belgique en troisième position dans le classement européen. La Directive impose que pour 2015 le taux de réutilisation et de valorisation doit atteindre 95 %, dont 85% de réutilisation et de recyclage. Afin d'atteindre cet objectif, plusieurs unités de traitement investissent dans le traitement post broyage en Belgique. Si certains centres wallons n'atteignaient pas les 95% en 2015, la plupart s'en approchaient fortement et tous dépassaient largement les 91%. Ces résultats peuvent en outre dépendre des broyeurs en aval de la chaîne de traitement, un changement à ce niveau pouvant se révéler compliqué pour des raisons contractuelles ou de proximité, sachant en outre que les broyeurs également continuent d'améliorer leurs performances.

Le nombre de centres de démantèlement agréés wallons continue d'augmenter légèrement : de 31 en 2014, ils sont passés à 32 en 2015.