

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

- VEHICULES HORS D'USAGE (VHU)-

Rapport à l'attention du Parlement wallon

Période 2016 – 2017

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 ci-après, 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 agréé¹. Un courrier rédigé conjointement 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^{er}, 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.

¹ 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 belge* 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^{er} 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 ont investi dans des unités de traitement performantes afin de pouvoir atteindre ces taux, ce qui a été réalisé dès 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 belge* 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 du Département du Sol et des Déchets en ce qui concerne la gestion de l'obligation de reprise des véhicules hors d'usage. FEBELAUTO se charge, au nom de ses membres, de l'exécution de toutes les obligations émanant de la convention environnementale.

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

Depuis le 1^{er} 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 l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 septembre 2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets.

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^{er} 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 a dû 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 du Département du Sol et 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 leur charge la reprise pour les véhicules de sa marque (Article 8 § 2 de la convention environnementale du 5 décembre 2013). Cette hypothèse n'a pas encore été rencontrée.

Des conventions similaires ont été également conclues en Région de Bruxelles-Capitale et en Région 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 du Département du Sol et des Déchets (DSD)

II.1. Collaboration entre le DSD et les partenaires

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

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

- état de la situation de l'organisme de gestion : fonctionnement interne, remarques et préoccupations des autorités régionales, plan stratégique
- présentation des comptes de l'a.s.b.l. et des projets de budget
- situation des membres et des opérateurs
- 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
- traçabilité des véhicules
- véhicules électriques et hybrides

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

Le DSD 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, le DSD 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, le DSD 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 2016 et 2017 ;
- les documents remis par l'a.s.b.l. lors des conseils d'administration et des diverses réunions ;
- les données issues du logiciel EMS (End-of-life vehicles Monitoring System) mis au point par FEBELAUTO.

Le logiciel précité permet l'encodage de données relatives à la dépollution des VHU par les centres de traitement.

FEBELAUTO centralise aussi, via EMS, 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 2016 et en 2017 en Wallonie:

WALLONIE	En 2016	En 2017
Type M1	153.038	150.955
Type N1	19.282	20.730
TOTAL	172.320	171.685

Le nombre total de nouveaux véhicules, de catégories M1 et N1, commercialisés en Belgique est de 607.684 en 2016 et de 622.955 en 2017.

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 2016 et 2017.

II.4. Quantités collectées

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

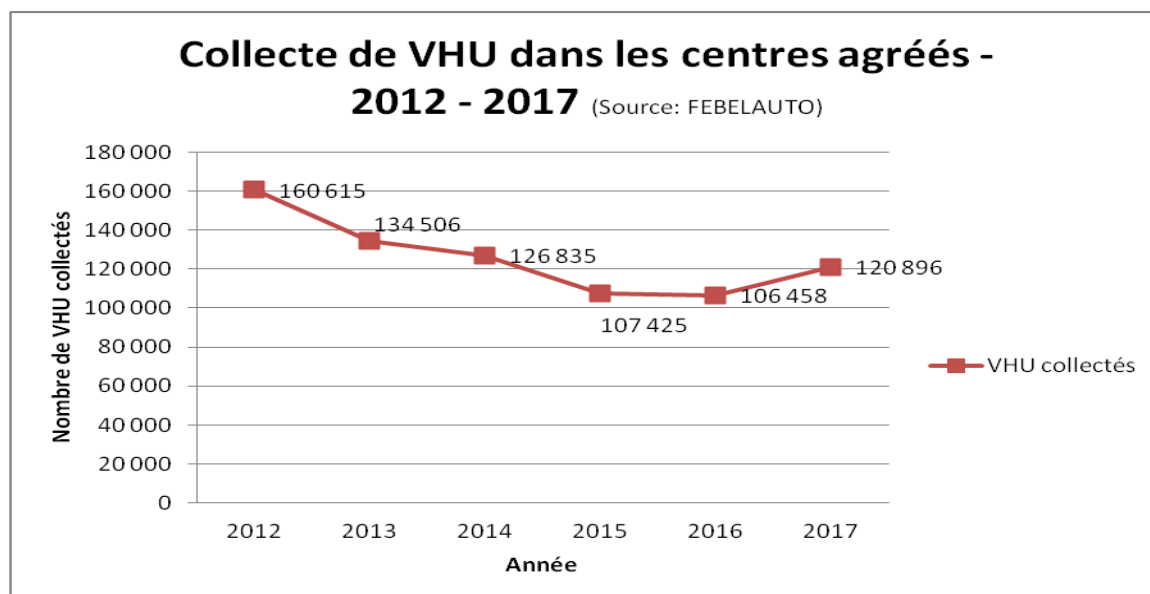
Les quantités de VHU collectés en 2016 et 2017 s'élèvent à :

	Nombre VHU	Masse VHU (kg)	VHU avec documents	VHU dépollués par les centres agréés
En 2016				
Wallonie	38.967	41.180.415	62,3%	96,0 %
Belgique	106.458	111.457.815	51,5%	96,1 %
En 2017				
Wallonie	43.525	44.633.397	60,01%	93,2%
Belgique	120.896	123.889.286	53,0%	95,0%

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. Ces statistiques ne sont toutefois plus disponibles pour les années plus récentes.

Des efforts devront encore être fournis afin que l'ensemble des VHU soient transférés vers des centres de traitement agréés, comme voulu par la directive.



Après une diminution constante, jusqu'en 2016, le nombre de VHU collectés dans les centres agréés est reparti à la hausse en 2017. L'explication de cette évolution 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 : il s'agit de la problématique des fausses occasions. A contrario, tout véhicule usagé envoyé à l'étranger comme véhicule d'occasion ou pour réparation n'est pas forcément un véhicule hors d'usage : la distinction entre les deux est parfois loin d'être évidente. 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 par le DPC à la demande du DSD 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. La plateforme Informex, qui fait le lien entre les experts des assurances, les propriétaires de véhicules accidentés et les personnes ou entreprises intéressés par les véhicules accidentés, s'est engagée à réserver les véhicules en perte totale technique aux centres agréés.

L'âge moyen des véhicules démantelés, et rentrés avec leurs documents de bord, en 2016 est de 15,5 ans. Il est de 15,8 ans pour les véhicules démantelés en 2017.

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 en 2014, avant une stabilisation autour de 48,6% en 2016 et une légère diminution à 47,1% en 2017. 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.

Les véhicules dépollués en amont des centres agréés, pour la Belgique, représentaient, en 2016, 3,92% et, en 2017, 4,70% du nombre total de VHU collectés.

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.

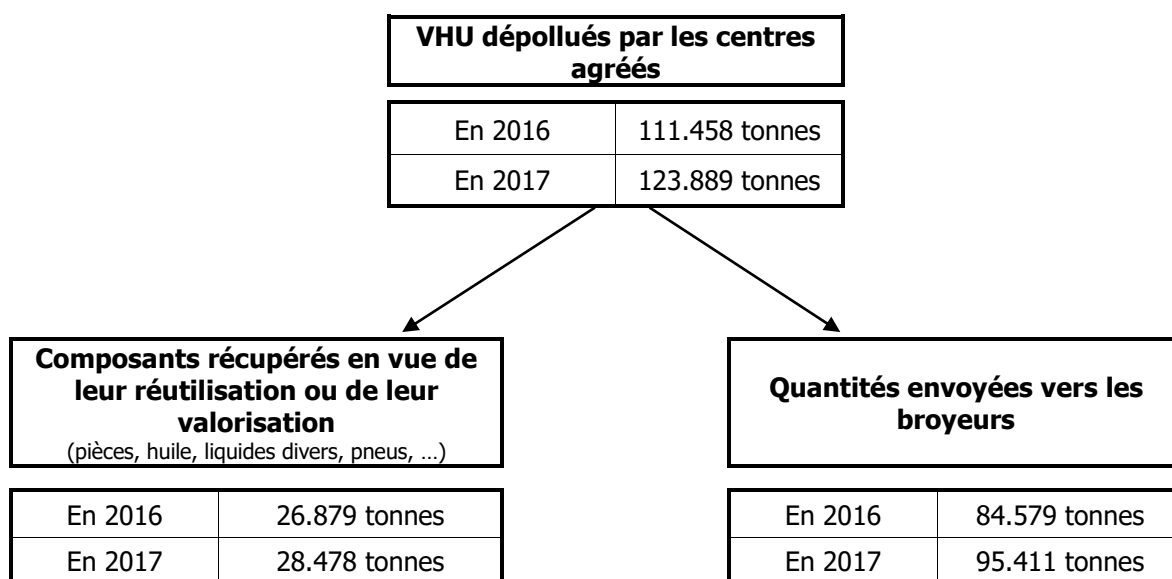
Le taux de collecte atteint en 2010 était de 88%. Grâce aux campagnes de communication de FEBELAUTO, les habitudes ont changé et les 100% de collecte de pneus sont à présent atteints depuis 2012.

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 2016 et 2017 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 :

BELGIQUE	En 2016	En 2017
Réutilisation	13,9 %	23,9 %
Recyclage	78,1 %	69,3 %
Valorisation énergétique	4,4 %	4,1 %
TOTAL	96,4 %	97,3 %
Mise en CET	3,6 %	2,7 %
TOTAL GENERAL	100 %	100 %

Les résultats pour la Wallonie se présentent comme suit :

WALLONIE	En 2016	En 2017
Réutilisation	14,24 %	22,02 %
Recyclage	78,75 %	71,66 %
Valorisation énergétique	3,16 %	3,26 %
TOTAL	96,14 %	96,95 %
Mise en CET	3,85 %	3,05 %
TOTAL GENERAL	100 %	100 %

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 96,4% et de 97,3% atteints respectivement en 2016 et 2017, la Belgique respecte (et dépasse) l'objectif global, la part de valorisation énergétique ne dépassant pas les 5%.

La Wallonie, avec des taux tournant de 96,14% en 2016 et de 96,95% en 2017, respecte également l'objectif global de la directive, ainsi que le seuil des 5% de valorisation énergétique.

II.6. Campagnes de communication et de sensibilisation

Comme chaque année, FEBELAUTO participe au Salon de l'Automobile et accueille les visiteurs sur son stand. En 2016, les centres agréés étaient à l'honneur, et une séance d'information leur était dédiée. En 2017, un éco-parcours était organisé, avec notamment pour thèmes l'économie circulaire, le cycle de vie des véhicules ainsi que la modernisation et l'électrification du parc automobile.

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.

FEBELAUTO utilise également des moyens classiques de communication, comme le site Internet, régulièrement tenu à jour, ainsi que le rapport annuel. Par ailleurs, une formation interne a été organisée afin d'accroître la présence de l'organisme sur les médias sociaux.

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. Des études ont également été lancées en 2017 sur des sujets tels que la traçabilité des véhicules, la composition des véhicules et la réutilisation des fibres de carbone.

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 2016 et 2017 se sont clôturés avec respectivement un bénéfice de 77.207 € et une perte de 143.531 €, pour un total bilantaire de 1.013.375€ en 2017, les produits s'élevant à 1.079.560 € et les charges à 1.223.091 €. Les capitaux propres, principalement un résultat reporté de 610.038 € en 2017, représentent donc un peu plus de 60% de ce total.

Les activités de FEBELAUTO n'ont pas d'impact sur le budget du Département du Sol et des Déchets.

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.

Le Département du Sol et des Déchets a identifié une série d'entreprises qui exercent des activités de dépollution et de démantèlement de VHU sans respecter les prescriptions légales. Certaines 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 est consommateur de temps et le manque de personnel de terrain réduit le nombre de contrôles qui peuvent être effectués. Sur la période 2016 – 2017, 4 centres non agréés ont été renseignés par le DSD au DPC, entraînant des contrôles sur le terrain. C'est également dans cette optique qu'un courrier a été envoyé au début de l'année 2018 à une série d'entreprises reprises dans la catégorie « Auto-démolition » des Pages d'Or, sans figurer dans la liste des centres agréés. La liste sera affinée et transmise au DPC pour suites utiles en fonction des réponses fournies par les intéressés (ou de l'absence de réponse).

En outre, le DPC peut être confronté à des VHU dans le cadre de contrôles plus généraux ou chez des particuliers, notamment suite à des plaintes. Il ne s'agit pas ici de centres de démantèlement illégaux à proprement parler. Les VHU n'étant pas l'objet central de ces contrôles, ces derniers ne sont pas comptabilisés comme tels.

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. Cette distinction n'est pas non plus toujours évidente dans le domaine des occasions, ou dans le cas de véhicules « administrativement » hors d'usage.

III. Perspectives d'évolution

III.1. Nouveau projet de réforme de la responsabilité élargie des producteurs en Région wallonne suite à l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 37/2018 du 22 mars 2018

Le 23 juin 2016 a été adopté le décret modifiant le Code de l'Environnement, le Code de l'Eau et divers décrets en matière de déchets et de permis d'environnement. Il prévoit, à l'article 79, une révision de l'actuel mécanisme de l'obligation de reprise et introduit la notion plus large de

responsabilité élargie des producteurs (REP). Dans un arrêt 37/2018 de la Cour constitutionnelle du 22 mars 2018, cette première réforme de la matière a fait l'objet d'une annulation (partielle).

Suite à cet arrêt de la Cour constitutionnelle, le Service juridique du DSD et le Cabinet ont réévalué l'ensemble du dispositif légal afin de répondre, non seulement aux griefs d'annulation de la Cour Constitutionnelle, mais également de simplifier l'approche de la réforme des obligations de reprise.

Un nouveau projet de réforme a ainsi été élaboré. Il emprunte largement la structure juridique générale très répandue dans l'ensemble du droit environnemental, notamment en matière de permis d'environnement (c'est-à-dire un régime juridique se déclinant en 3 niveaux : une base décrétales, un arrêté fixant des conditions sectorielles et une autorisation administrative). Dans le projet, ce système a été transposé aux obligations de reprise, avec respectivement un avant-projet de décret REP (modifiant le décret relatif aux déchets), des projets d'AGW par flux de déchets et une licence octroyée aux éco-organismes. Les lignes de force de ce projet de réforme sont présentées ci-après.

Une première réforme de fond vise à rééquilibrer le décret relatif aux déchets en transférant au niveau décrétales un grand nombre de dispositions applicables à la REP jusqu'alors arrêtées par le Gouvernement. La gestion des déchets, sous l'impulsion du droit européen mais également sous la pression environnementale, sociale et économique, fait en effet désormais de l'élimination l'ultime mode de gestion, par défaut, d'un déchet. Les autres modes de gestion visés à l'article 1, § 2, du décret relatif aux déchets (prévention, préparation en vue de la réutilisation, recyclage, autre forme de valorisation, notamment énergétique) figurant au cœur de la REP, il ne se justifie plus que leur encadrement décrétales se réduise à un seul article du décret relatif aux déchets. Cet encadrement a en effet évolué au fil du temps par le biais d'obligations et d'instruments complexes qu'il appartient au législateur de définir afin de leur conférer un fondement juridique solide, prévisible et transparent. La jurisprudence du Conseil d'Etat abonde en ce sens. Concrètement, il s'indique de faire figurer, dans le décret relatif aux déchets, les principes généraux de la REP (applicables à tous les flux de déchets désignés par le Gouvernement) anciennement visés à la fois dans l'article 8bis et dans le chapitre premier (« dispositions communes ») de l'arrêté du 23 septembre 2010.

Le Gouvernement demeure, pour le surplus, habilité à établir les règles spécifiques par flux de biens et déchets applicables aux producteurs ainsi qu'aux intervenants dans la chaîne de commercialisation et de gestion des flux de déchets, en vue de la mise en œuvre de la responsabilité élargie des producteurs. Il s'agit du pendant de l'article 8bis, § 5, du décret relatif aux déchets, tel que modifié par le décret du 23 juin 2016, qui prévoyait alors l'adoption d'un cahier des charges des éco-organismes. Pour rappel, dans son arrêt n° 37/2018 du 22 mars 2018, la Cour constitutionnelle a confirmé la légalité de ce principe en relevant que le Gouvernement pouvait être habilité à établir le cahier des charges des éco-organismes auxquels les producteurs peuvent adhérer sans avoir au préalable conclu un accord de coopération à ce sujet avec les deux autres Régions. Le contenu du cahier des charges serait donc désormais retranscrit dans un arrêté sectoriel par flux de déchets.

Un second axe essentiel de la réforme en projet vise la substitution de l'agrément et de la convention environnementale par un mécanisme unique de « licence », et par le remplacement des organismes agréés et de gestion par des « éco-organismes », désormais seules entités susceptibles d'exécuter collectivement tout ou partie des obligations des producteurs au titre de la REP. L'expérience passée a en effet démontré, d'une part, l'inutilité de l'agrément (non mis en œuvre en pratique, à l'exception des déchets d'emballages qui ne relèvent cependant pas du décret relatif aux déchets, mais de l'accord de coopération du 4 novembre 2008 concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballages²) et, d'autre part, plusieurs difficultés dans la mise en œuvre du mécanisme des conventions environnementales dans le cadre de l'obligation de reprise. Une des difficultés majeures réside en effet dans le fait que les conventions environnementales font l'objet d'un régime juridique distinct prévu dans les dispositions du Code de l'environnement. Ce régime distinct s'accommode difficilement avec les dispositions prévues au sein de la REP et aboutit inévitablement à de longues négociations avec l'administration, qui n'ont pas lieu d'être dès lors que le régime décrétales et réglementaire de la REP trouve à s'appliquer.

² M.B., 29 décembre 2008.

Toutefois, la procédure d'octroi de la licence laisse une part importante à la coopération entre le demandeur, qui détermine lui-même le contenu concret de son plan de prévention et de gestion, et l'administration et le Ministre qui approuve in fine la licence contenant ce plan (sur proposition de décision motivée de l'administration). Les obligations qui s'imposent au producteur (et, le cas échéant, à l'éco-organisme) consistent essentiellement en l'exécution des mesures visées par le plan de prévention et de gestion approuvé et, d'autre part, dans les éventuelles conditions imposées par le Ministre dans la décision d'approbation (sans préjudice des obligations décrétales et réglementaires généralement applicables).

En troisième lieu, la réforme vise à replacer le producteur au centre du système. Le texte en projet définit ainsi les obligations découlant de la REP en visant, au premier chef, le producteur. L'intervention éventuelle d'un éco-organisme ne libère pas ce dernier, qui demeure le cas échéant solidairement responsable de la bonne exécution de ses obligations, fussent-elles exécutées par un éco-organisme.

En quatrième lieu, le mécanisme de licence envisagé est à géométrie variable : l'éco-organisme détermine lui-même les obligations qu'il projette d'exécuter en lieu et place des producteurs qui y adhèrent. Cette possibilité ouvre la voie à l'émergence d'éco-organisme adaptés aux attentes de producteurs concernés, lesquelles peuvent fortement varier d'un secteur à l'autre en fonction, par exemple, de la nature des déchets et des débouchés qu'ils offrent, de la structure du marché (« business to business »-B2B-, « business to consumer »-B2C, etc., par exemple), des perspectives de croissance des flux, etc.

En pratique, un éco-organisme peut solliciter de se voir accorder une licence dont le contenu sera essentiellement déterminé par le plan de prévention et de gestion qui accompagne sa demande.

Une cinquième évolution importante réside dans le régime des sanctions, repensé dans le contexte de la réforme du régime général des sanctions prévues par le Code de l'environnement qui vise une dépénalisation de certaines infractions environnementales au profit du mécanisme de sanctions administratives. L'expérience a en effet démontré qu'un régime répressif exclusivement fondé sur des infractions sanctionnées pénalement se révèle inadapté pour bon nombre de violations d'obligations issues de la REP, singulièrement les obligations de nature administrative sans conséquences directes sur l'environnement (communication de documents, règles de gouvernance, etc.).

III.2. Notion de « producteur »

Parmi les dispositions contestées par plusieurs organismes de gestion dans leur recours contre l'article 79 du décret du 23 juin 2016 susmentionné figurait la notion de producteur.

Dans son arrêt 37/2018, la Cour constitutionnelle estime qu'il apparaît inévitable que les Régions adoptent de manière concertée la définition de producteur car :

- il n'y a pas de sous-marché régionaux pour les produits mis sur le marché ;
- les objectifs de collecte doivent être atteints sur l'ensemble du territoire belge ;
- l'obligation de reprise doit s'imposer à tous les producteurs.

L'adoption par la Région wallonne, sans concertation préalable avec les autres Régions, de la définition de producteur risque de gêner l'atteinte des objectifs par l'Etat belge.

La Cour constitutionnelle a dès lors annulé l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de l'article 79 qui stipulait ce qui suit : « *Le Gouvernement peut soumettre au régime de la responsabilité des producteurs les personnes visées à l'article 2, 20°, qui mettent sur le marché en Wallonie des biens, produits ou matières premières* ».

Dans l'optique d'une révision de la définition de « producteur », il y aurait lieu de poursuivre les discussions entamées en 2015 avec les deux autres Régions en vue de l'élaboration d'un accord de coopération.

Dans l'attente de cette éventuelle concertation, le Service juridique du DSD préconise d'employer la définition européenne du producteur.

III.3. Projet ENTRAVE

Le projet ENTRAVE vise à favoriser la traçabilité des véhicules afin de pouvoir s'assurer que l'ensemble des VHU sont effectivement traités dans des centres agréés. A cette fin, FEBELAUTO a développé un comité technique qui propose, évalue et développe diverses mesures.

Il est à noter qu'une traçabilité permanente permet également de lutter contre diverses formes de criminalité et de faciliter le suivi administratif des véhicules, comme par exemple en termes de contrôle technique.

III.4. 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 traitement 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.

Dorénavant, dans le système d'enchères pour véhicules accidentés, seuls les centres agréés peuvent remettre une offre. En outre, la liste des véhicules en perte totale technique est remise mensuellement aux Régions, avec la destination des VHU.

III.5. La dépollution des véhicules électriques et hybrides (VEH)

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 de la fusion entre RECYBAT et BEBAT en janvier 2017, 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.

En 2016 et 2017, les deux organismes ont poursuivi leurs travaux de manière concurrente afin de se positionner sur la mise en place d'un système de gestion des batteries de VEH. Ainsi, les Régions flamandes et de Bruxelles-Capitale ont donné leur accord de principe sur la conclusion d'une convention environnementale sur proposition d'un système développé au sein de FEBELAUTO. La Région wallonne quant à elle est en pleine réorganisation de ses schémas de responsabilité élargie du producteur, mais reste attentive aux discussions et a le projet d'implémenter la gestion de ce flux dans la nouvelle mouture des obligations de reprise.

III.6. 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'arrêté du Gouvernement wallon du 23 septembre 2010, laquelle a été entérinée par l'arrêté du Gouvernement wallon du 9 mars 2017 modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 septembre 2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets et l'arrêté du Gouvernement wallon du 10 mars 2005 déterminant les conditions sectorielles des installations de regroupement ou de tri, de pré-traitement et de traitement des déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE).

III.7. 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.

Comme déjà précisé dans la section relative au contrôle, un courrier sera envoyé au début de l'année 2018 à une série d'entreprise reprise dans la catégorie « Auto-démolition » des Pages d'Or, sans figurer dans la liste des centres agréés. La liste sera affinée et transmise au DPC pour suites utiles en fonction des réponses ou non-réponses fournies par les intéressés.

IV. Conclusions et recommandations de l'OWD

Les objectifs et les résultats atteints pour les années 2016 et 2017 en Wallonie sont repris dans le tableau suivant:

	Traitement
Objectifs de la directive et de la convention environnementale en Wallonie	95 %
Pourcentage atteint en 2016	96,14 %
Pourcentage atteint en 2017	96,95 %

Un taux de collecte des VHU est très difficilement estimable, notamment pour les raisons rappelées ci-dessous. L'objectif reste que l'ensemble des VHU soient transférés vers des centres agréés pour y être traités. A ce propos, le nombre de centres de démantèlement agréés wallons continue d'augmenter très légèrement : 32 en 2015, ils sont passés à 33 en 2017.

Les stockages illégaux et les trafics ou exportations de véhicules prétendant d'occasion, constituent encore des points d'attention. Il convient donc également de ne pas perdre de vue le 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.

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 ont investi dans le traitement post broyage en Belgique. Si certains centres wallons n'atteignaient pas les 95% en 2016, la plupart s'en approchaient fortement et tous dépassaient largement les 94%. Ces résultats peuvent en outre dépendre des broyeurs en aval de la chaîne de traitement, un changement à ce niveau pouvant se révéler complexe pour des raisons contractuelles ou de proximité, sachant en outre que les broyeurs également continuent d'améliorer leurs performances. La valorisation énergétique ne représente que 4% du traitement des VHU au cours de 2016 et 2017, la réutilisation et le recyclage pris ensemble dépassant largement les 85%.

*