

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

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

**Période 2018 – 2019**

### **I. Information générale**

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

La réglementation européenne pertinente en la matière est la suivante :

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

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

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

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

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

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

#### **I.2. Historique**

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

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

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

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

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

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

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

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

Etant donné que les VHU sont des déchets à valeur positive, la collecte et le traitement des VHU s'organisent d'eux-mêmes via le réseau des centres de dépollution et de démantèlement autorisés, dits « centres agréés ».

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

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

La convention environnementale du 5 décembre 2013 est arrivée à échéance le 9 janvier 2020. Son renouvellement est en cours. Un avant-projet de convention environnementale a été approuvé en première lecture le 30 avril 2020. L'enquête publique s'est clôturée le 22 septembre 2020. Le projet sera prochainement présenté en seconde lecture.

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

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

L'obligation de reprise concerne les véhicules et véhicules hors d'usage appartenant aux catégories M1 et N1, ainsi que leurs composants et leurs matériaux.

Par catégories M1 et N1, il faut entendre :

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

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

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

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

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

### **II.1. Prévention et réutilisation**

#### II.1.1. ...Prévention

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

Etant donné que chaque modèle de véhicule dispose de ses propres caractéristiques, les méthodes utilisées pour le démantèlement varient d'un véhicule à l'autre. Dès lors, une base de données reprenant, pour chaque modèle, les informations relatives au démantèlement a été élaborée au niveau international et est mise gratuitement à disposition des centres agréés. Cette base de données, dénommée IDIS (Système international d'information sur le démontage), contient aujourd'hui des données détaillées sur plus de 2.500 modèles de 75 marques automobiles, qui sont vendus dans les 40 pays adhérents d'IDIS.

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

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

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

Certains constructeurs se sont engagés de manière individuelle dans des actions concrètes avec des objectifs chiffrés comme par exemple l'intégration d'au moins 25 % de plastiques recyclés dans la fabrication de nouvelles voitures d'ici 2025.

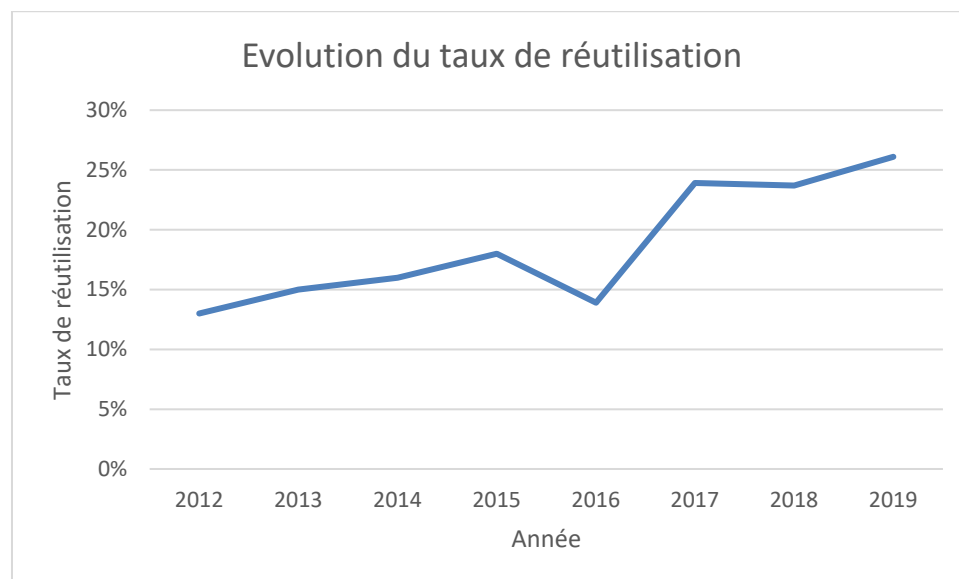
Certains producteurs accordent également une grande importance au *remanufacturing* qui est un procédé par lequel les pièces usagées sont ramenées au niveau de qualité d'un nouveau composant.

### II.1.2. Réutilisation

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

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

La part des composants réutilisés croît d'année en année, comme l'illustre le graphique ci-dessous.



On constate toutefois une chute en 2016 mais aucun élément particulier ne permet d'expliquer cette diminution.

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

## **II.2. Données relatives à la mise sur le marché en 2018 et 2019**

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

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

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

- la fédération belge de l'industrie de l'automobile automobile et du cycle (FEBIAC),
- 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. Par ailleurs, aucun responsable de la mise sur le marché de véhicules n'a introduit de plan de gestion individuel.

L'a.s.b.l. Febelauto est par conséquent idéalement placée pour fournir les chiffres relatifs aux quantités de produits commercialisés sur le marché belge. Etant donné qu'il n'existe aucun plan individuel de gestion qui aurait pu être introduit par certains non-membres, ces chiffres permettent d'obtenir un panorama complet de l'ensemble du marché de 2018 et 2019.

Le tableau ci-dessous renseigne le nombre de véhicules neufs commercialisés en 2018 et en 2019 en Wallonie :

<b>WALLONIE</b>	En 2018	En 2019
Type M1	149 495	142 666
Type N1	20 655	22 089
TOTAL	170 150	164 755

Le nombre total de nouveaux véhicules, de catégories M1 et N1, commercialisés en Belgique est de 627 568 en 2018 et de 631 222 en 2019.

### **II.3. Quantités collectées en 2018 et 2019**

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

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

Les quantités de VHU collectés en 2018 et 2019 s'élèvent à :

	Nombre VHU	Masse VHU (tonnes)	VHU dépollués par les centres agréés
<b>En 2018</b>			
Wallonie	56 221	58 663	89,7 %
Belgique	142 852	148 466	93,8 %
<b>En 2019</b>			
Wallonie	49 594	52 412	92,0 %
Belgique	134 629	141 545	94,3 %

L'âge moyen des véhicules démantelés est en augmentation. Il est de 16,4 ans pour les véhicules démantelés en 2018 et de 16,5 ans pour 2019.

En 2019, le kilométrage moyen parcouru par les véhicules déposés dans les centres agréés était de 190 000 km.

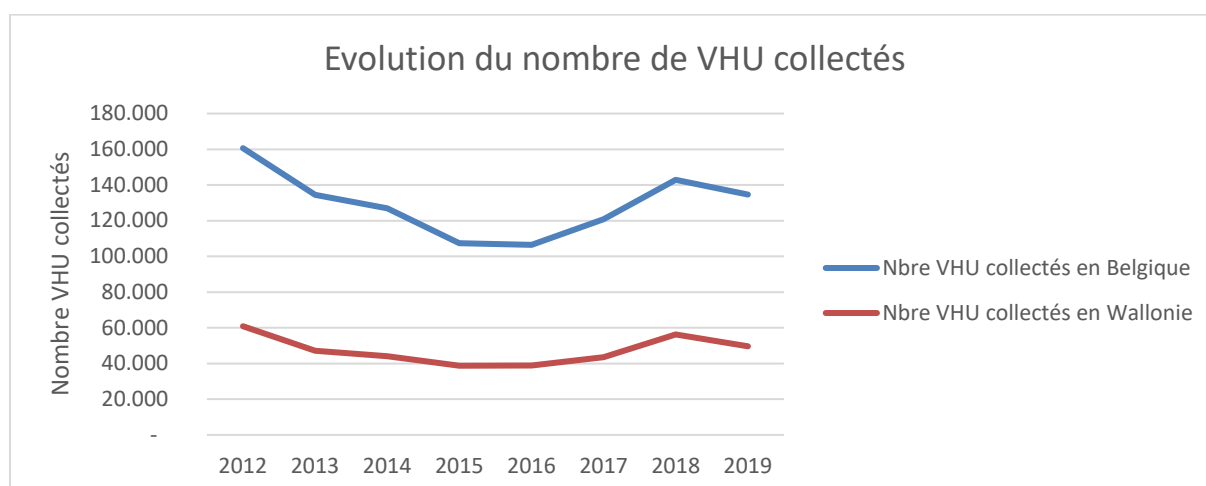
L'AGW du 23 septembre 2010 n'impose pas l'atteinte d'un taux de collecte pour les véhicules hors d'usage. Dans le cas des véhicules hors d'usage, le taux de collecte serait un ratio entre le nombre de VHU arrivant dans les centres agréés et le nombre de VHU collectables. Le calcul d'un taux de collecte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

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

Néanmoins, d'après une première estimation réalisée par Febelauto en 2016-2017, sur base d'une comparaison de différents fichiers de données gérés par divers intervenants du secteur, le nombre de véhicules dont la trace a été perdue s'élève à environ 35 000 à 65 000 véhicules par an, sur base des données des années 2013 à 2015.

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

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution du nombre de VHU collectés par les centres agréés entre 2012 et 2019.



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.

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

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

En 2018, 1 827 tonnes de pneus usés ont été collectés par l'intermédiaire de Febelauto dans le réseau wallon des centres agréés de dépollution et de démantèlement de VHU.  
En 2019, cette quantité s'élève à 1 451 tonnes.

Auparavant, les propriétaires de VHU avaient pour habitude de démonter les pneus avant de déposer leurs VHU dans les centres agréés, le prix d'achat du véhicule étant alors plus élevé. Depuis la mise en place de l'obligation de reprise des pneus de première monte, les détenteurs de VHU sont tenus de remettre le véhicule muni de ses 4 (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.

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

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

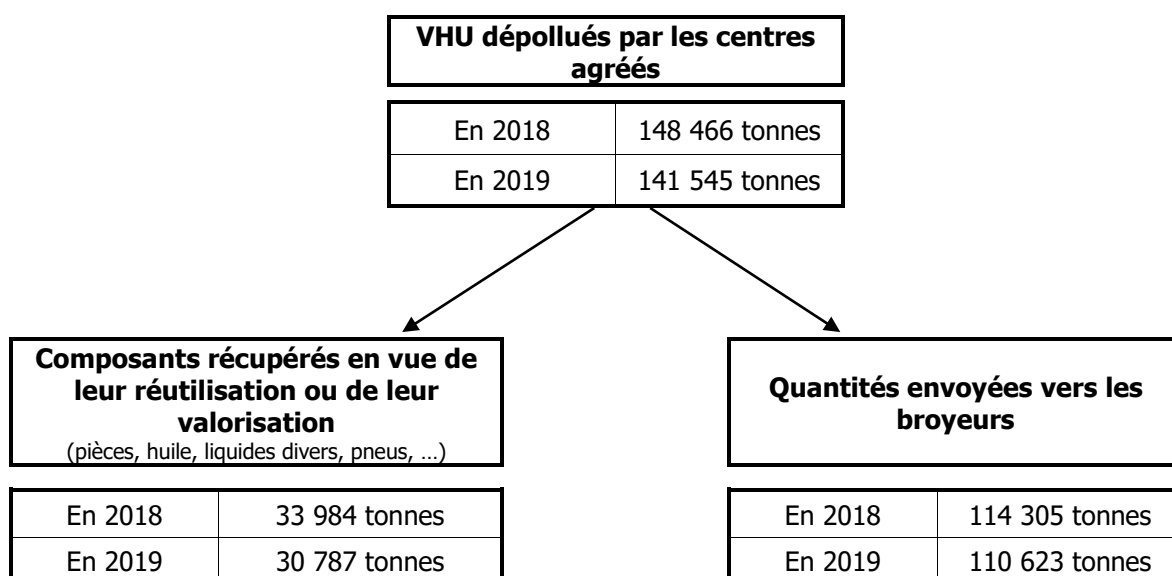
## **II.4. Quantités traitées en 2018 et 2019**

### II.4.1. ... Traitement des véhicules hors d'usage

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

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

Les quantités traitées en Belgique en 2018 et 2019 sont les suivantes :



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

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

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

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

<b>BELGIQUE</b>	En 2018	En 2019
Réutilisation	23,7 %	26,1 %
Recyclage	69,8 %	66,8 %
Valorisation énergétique	3,8 %	4,2 %
<b>TOTAL</b>	<b>97,3 %</b>	<b>97,1 %</b>
Mise en CET	2,7 %	2,9 %
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Les résultats pour la Wallonie se présentent comme suit :

<b>WALLONIE</b>	En 2018	En 2019
Réutilisation	24,3 %	24,3 %
Recyclage	70,5 %	69,7 %
Valorisation énergétique	3,0 %	3,8 %
<b>TOTAL</b>	<b>97,8 %</b>	<b>97,8 %</b>
Mise en CET	2,2 %	2,2 %
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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 97,3% et de 97,1% atteints respectivement en 2018 et 2019, la Belgique respecte (et dépasse) l'objectif global, la part de valorisation énergétique ne dépassant pas les 5%.

La Wallonie, avec un taux de 97,8% en 2018 et 2019, respecte également l'objectif global de la directive, ainsi que le seuil des 5% de valorisation énergétique.



## II.4.2. Traitement des pneus usés

En ce qui concerne les pneus usés collectés dans les centres agréés, ceux-ci sont remis à des installations de traitement autorisées. Les résultats obtenus en 2018 et 2019 sont les suivants :

<b>WALLONIE</b>	En 2018	En 2019
Réutilisation	14,83 %	10,24 %
Rechapage	0 %	0 %
Recyclage	64,35 %	48,72 %
<b>TOTAL VALORISATION MATIERE</b>	<b>79,18 %</b>	<b>58,96 %</b>
Valorisation énergétique	20,82 %	41,04 %
Mise en CET	0 %	0 %
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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

Avec un taux de réutilisation et recyclage de 79,18 % en 2018 et 58,96% en 2019, Febelauto a atteint l'objectif fixé par l'arrêté.

## **II.5. Communication - sensibilisation**

Comme chaque année, Febelauto participe au Salon de l'Automobile et accueille les visiteurs sur son stand. En 2018, Febelauto y a présenté son « Recyclaw », un dispositif qui illustre le recyclage des véhicules hors d'usage et des batteries de véhicules électriques et hybrides.

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

En 2019, la communication a également été axée sur l'ouverture des premiers centres agréés capables de traiter en toute sécurité les véhicules électriques et hybrides.

L'organisme de gestion entretient également une communication régulière avec les centres agréés, notamment en ce qui concerne l'amélioration des techniques de dépollution.

## **II.6. Analyse des bilans et des comptes annuels**

### II.6.1. Comptes de résultats

Les exercices comptables de 2018 et 2019 se sont clôturés avec respectivement une perte de 44 221 € et un bénéfice de 3 521 €.

	2018	2019
<b>Revenus</b>	<b>1 300 659</b>	<b>1 396 333</b>
Cotisations	851 227	921 198
Autres produits d'exploitation	449 432	475 135
<b>Dépenses</b>	<b>1 347 840</b>	<b>1 391 146</b>
Services et biens divers	898 221	911 646
Rémunérations, charges sociales et pensions	289 480	292 287
Amortissements, immobilisations incorporelles et corporelles	158 460	185 818
Réductions de valeurs sur créances	0	0
Provisions pour risques et charges	0	0
Autres charges d'exploitation	1 679	1 395
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>-47 181</b>	<b>5 187</b>
Produits financiers	448	0
Charges financières	2 259	2 124
Produits exceptionnels	4 771	458
Charges exceptionnelles	0	0
<b>Résultat de l'exercice</b>	<b>-44 221</b>	<b>3 521</b>

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

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

Le marché pour la collecte des pneus a coûté de l'ordre de 427 000 € en 2018 et de l'ordre de 457 000 € en 2019. Ces montants ont été refacturés aux importateurs.

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

#### II.6.1. ... Bilans

Les tableaux ci-après reprennent la situation de Febelauto au niveau de l'actif et du passif. Le total du bilan est de 847 970 € pour 2018 et 725 524 € pour 2019.

<b>ACTIF</b>	2018	2019
<b>Actifs immobilisés</b>	<b>354 421</b>	<b>231 116</b>
Immobilisations incorporelles	345 947	218 605
Immobilisations corporelles	6 984	11 021
Immobilisations financières	1 490	1 490
<b>Actifs circulants</b>	<b>493 549</b>	<b>494 408</b>
Créances à un an au plus	207 745	54 648
Placements de trésorerie	0	0
Valeurs disponibles	281 871	398 084
Comptes de régularisation	3 933	41 676
<b>TOTAL ACTIF</b>	<b>847 970</b>	<b>725 524</b>

<b>PASSIF</b>	<b>2018</b>	<b>2018</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>598 956</b>	<b>602 477</b>
Fonds social	33 139	33 139
Résultat reporté	565 817	569 338
<b>Provisions</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Provisions pour risques	0	0
<b>Dettes</b>	<b>249 014</b>	<b>123 047</b>
Dettes à un an au plus	249 014	120 256
Comptes de régularisation	0	2 791
<b>TOTAL PASSIF</b>	<b>847 970</b>	<b>725 524</b>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les centres agréés sont contrôlés chaque année par un organisme indépendant de certification accrédité EN 45004, et ce, en vertu de l'article 60 de l'AGW du 27 février 2003 déterminant les conditions sectorielles des installations de regroupement ou de tri de déchets métalliques, des installations de regroupement, de tri ou de récupération de pièces de véhicules hors d'usage, des

*centres de démantèlement et de dépollution des véhicules hors d'usage et des centres de destruction de véhicules hors d'usage et de traitement des métaux ferreux et non ferreux.*

Les organismes accrédités en Wallonie sont SGS et Vinçotte.

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

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

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

### II.7.3. Contrôles spécifiques pour les véhicules accidentés

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

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

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

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

### II.7.4. Contrôles spécifiques pour les véhicules saisis

Le Fin Shop est un service du SPF Finances chargé de vendre certains biens mobiliers pour le compte de l'État et des entités fédérées. Chaque année en Belgique, plus de 10 000 véhicules saisis par la police ou la douane aboutissent dans les mains du Fin Shop.

Le Fin Shop gère également les véhicules de service des différentes directions du SPF qui ont été déclassés ou encore ceux qui font partie de successions en déshérence, c'est-à-dire sans héritier. Environ 2 000 véhicules par an sont à ajouter aux 10 000 saisies.

Sur ce total de 12 000 véhicules, 2 000 en moyenne sont encore en état d'entamer une deuxième vie. Ils sont vendus aux enchères, lors de ventes publiques accessibles aux particuliers et aux garagistes.

Les 10 000 véhicules restants sont considérés comme hors d'usage et doivent être dirigés vers des filières autorisées.

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

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

### II.7.5. Contrôles sur le terrain à charge du Département de la Police et des Contrôles

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

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

## **II.8. Difficultés rencontrées**

### II.8.1. Manque de moyens humains pour les contrôles

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

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

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

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

Le renforcement des équipes de contrôles est donc essentiel.

### II.8.2. Manque de traçabilité des véhicules

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

Cet incitant pourrait 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.

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

Afin de tenter de dynamiser la mise en place de ce système de traçabilité, Febelauto a créé un comité technique qui propose, évalue et développe diverses mesures visant à développer des solutions à court et à long terme pour une meilleure traçabilité des véhicules.

Dans ce contexte, un mémorandum a été soumis aux partis politiques par Febelauto en novembre 2018 afin qu'ils incluent ce projet dans leurs notes politiques. Une évaluation comparative avec les Pays-Bas, l'Espagne et la République tchèque a été réalisée afin d'obtenir un aperçu des meilleures pratiques étrangères.

En 2019, un dialogue a été entamé avec la présidente du comité exécutif du SPF Mobilité en vue de mettre en place une coopération plus étroite.

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

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

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

En effet, en raison de leur poids et de leur haute tension, les batteries qui équipent ces véhicules doivent être extraites, manipulées et stockées en respectant des règles strictes de sécurité. Ces opérations nécessitent des connaissances particulières. Une formation spécifique a été développée avec EDUCAM. Par ailleurs, Febelauto a établi une norme reprenant des directives claires pour assurer une gestion de ces batteries en toute sécurité et dans le respect de l'environnement.

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

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

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

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

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

Un projet de plateforme de vente en ligne, initié par une entreprise wallonne, est également en cours de développement.

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

1. Pour les véhicules hors d'usage, les résultats atteints en matière de traitement en 2018 et 2019 en Wallonie ont permis d'atteindre l'objectif fixé par la réglementation :

	Traitement
Objectifs de la directive et de la convention environnementale en Wallonie	95 %
Pourcentage atteint en 2018	97,8 %
Pourcentage atteint en 2019	97,8 %

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

2. Une arrivée plus massive de VHU électriques et hybrides dans les centres agréés pourrait faire chuter sensiblement les résultats atteints actuellement en matière de traitement. En effet, la batterie représente une part non négligeable dans le poids total du véhicule et ce type de batterie n'est actuellement pas recyclé à hauteur des 95%. La Directive 2006/66 relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et accumulateurs a d'ailleurs fixé le taux minimal de recyclage à 50% pour ces batteries.
3. Les stockages illégaux, les entreprises non autorisées pour la dépollution de VHU et les trafics ou exportations de véhicules prétendument d'occasion, constituent encore des points d'attention. Il y aurait dès lors lieu de doter le DPC des moyens humains nécessaires pour pouvoir effectuer davantage de contrôles.
4. Pour les pneus usés issus des centres de dépollution et de démantèlement agréés, les résultats atteints en matière de traitement en 2018 et 2019 en Wallonie ont permis d'atteindre l'objectif fixé par la réglementation :

	Traitement
Objectifs de l'arrêté et de la convention environnementale en Wallonie : taux minimal de réutilisation, rechapage et/ou recyclage	55 %
Pourcentage atteint en 2018	79,18 %
Pourcentage atteint en 2019	58,96 %

Il y aura néanmoins lieu de veiller à ce que le taux de réutilisation, rechapage et recyclage atteint dans le futur ne descende pas sous la barre des 55%.

\*