

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

- PNEUS USES -

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 pneus usés en Région wallonne est le suivant :

- décret du 27 juin 2006 relatif aux déchets, notamment l'article 8bis;
- décret du 27 mai 2004 relatif au livre Ier du Code de l'Environnement;
- arrêté du Gouvernement wallon du 23 septembre 2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets.

I.3. Législation européenne pertinente

Il n'existe pas de législation européenne imposant une obligation de reprise des pneus usés.

I.4. Historique

L'article 3, § 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur gestion, aujourd'hui remplacé par l'arrêté du 23 septembre 2010 visé ci-dessus, impose 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 pneus usés 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 36 indique par ailleurs que le détaillant est tenu de reprendre gratuitement tout pneu usé présenté par le consommateur à l'achat d'un pneu d'un type correspondant au pneu usagé présenté. Le particulier qui souhaite se défaire d'un nombre limité de pneus usés qu'il détient en dehors du cas visé précédemment peut se rendre dans les parcs à conteneur déterminés par les personnes morales de droit public dans les conditions et limites fixées par ces personnes morales de droit public.

Le distributeur est tenu de reprendre, à ses frais, de manière régulière et sur place, auprès des détaillants tous les pneus réceptionnés en application du § 1^{er} de l'article 36 susvisé et de les présenter au producteur ou à l'importateur.

Le producteur ou l'importateur est tenu, à ses frais, de collecter de manière régulière et sur place, auprès des détaillants tous les pneus acceptés, auprès des distributeurs ou à défaut auprès des détaillants, et de les faire traiter dans un établissement autorisé à cette fin.

Le producteur ou l'importateur est également tenu de reprendre gratuitement et de faire traiter dans un établissement autorisé à cette fin les pneus usés issus des ménages collectés par les personnes morales de droit public responsables de la collecte des déchets ménagers ou de financer la collecte et le traitement des pneus usés issus des ménages collectés par les personnes morales de droit public responsable de la collecte des déchets ménagers au prorata des quantités de pneus qu'il met sur le marché.

De surcroît, l'article 38 impose au producteur ou à l'importateur d'atteindre un taux de collecte tendant vers 100%.

L'article 39 prévoit que les pneus usés collectés sont triés en vue d'orienter prioritairement vers le rechapage les pneus techniquement rechapables. Un taux de rechapage de 25% des pneus collectés doit être atteint. Les pneus non rechapables sont prioritairement orientés vers les filières de recyclage « matière ». Un taux de recyclage de 20% doit être atteint depuis le 1^{er} juillet 2005. Le solde est valorisé énergétiquement.

Les pneus usés constituent en outre des déchets non dangereux qui doivent être transportés ou collectés par des entreprises enregistrées sur base de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 novembre 2003 relatif à l'enregistrement des collecteurs et des transporteurs de déchets autres que dangereux.

Le 23 janvier 2003, une convention environnementale a été conclue avec la Région wallonne. Elle est entrée en vigueur pour une période de cinq ans à dater de sa publication au *Moniteur belge* intervenue le 12 mai 2003 et s'est terminée le 11 mai 2008.

Le renouvellement de la convention a été conclu le 5 décembre 2013, le nouveau texte étant paru au *Moniteur belge* le 30 juin 2014. Ce point sera explicité dans la suite du présent rapport.

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 pneus équipant les véhicules neufs, cette obligation de reprise étant à charge du producteur ou de l'importateur du véhicule neuf. Pour répondre à cette obligation, l'article 45 prévoit que les producteurs de véhicules neufs sont tenus de reprendre l'ensemble des pneus usés issus des installations de dépollution et de démantèlement des véhicules hors d'usage. Pour ce faire, un appel d'offre a été lancé début 2010 par FEBELAUTO, l'organisme de gestion des véhicules hors d'usage. 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.

Le nouveau texte stipule également que l'obligataire de reprise doit collecter tous les pneus usés qui lui sont présentés, avec un maximum de 100 % des pneus mis sur le marché durant l'année écoulée. Il est tenu d'atteindre un taux minimum de collecte de 85 % des pneus mis à la consommation en Région wallonne dans le cadre du marché de remplacement.

En ce qui concerne la valorisation, l'objectif prévu dans l'arrêté de 2002 a été revu à la hausse. Le taux global pour le recyclage et le rechapage est passé de 45% à 55% (y compris la réutilisation).

I.5. Description du champ d'application

La convention signée en 2013 – cfr ci-dessous, point I.6.1 – porte, tout comme la précédente, sur les pneus suivants ayant pour code déchet le 16 01 03 :

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

Les pneus usés ne peuvent plus être éliminés en CET en vertu de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 18 mars 2004 interdisant la mise en centre d'enfouissement technique de certains déchets (*et fixant les critères d'admission des déchets en centre d'enfouissement technique* – AGW du 7 octobre 2010, art. 38) (sauf dérogation), et ce depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté. Cette interdiction court depuis le 1^{er} janvier 2006 dans le cas des pneus usés broyés.

I.6. Convention environnementale en vigueur

I.6.1. Historique

La convention environnementale signée le 23 janvier 2003 est venue à échéance le 11 mai 2008. Une nouvelle convention a été signée le 5 décembre 2013. Cette dernière a été publiée au *Moniteur belge* le 30 juin 2014 et est entrée en vigueur 10 jours plus tard pour une durée de 5 ans. Elle met notamment l'accent sur de nouvelles obligations, comme par exemple :

1. l'introduction d'un financement, par RECYTYRE, d'études des filières et de leur impact à long terme sur l'environnement et la santé;
2. l'amélioration des obligations de rapportage;
3. l'affinement des objectifs de recyclage et de valorisation ;
4. le financement et la prise en charge des pneus de première monte.

En attendant la signature de cette dernière, il avait été tacitement convenu que l'organisme de gestion continue à exercer ses fonctions telles que prévues dans l'ancienne convention afin d'éviter que chaque producteur ou importateur ne doive introduire un plan de gestion individuel.

En ce qui concerne les pneus de première monte, il a été convenu que la prise en charge des pneus des véhicules des catégories autres que M1 et N1¹ soit prise en charge par RECYTYRE. Pour les pneus des véhicules des catégories M1 et N1, le marché pour la collecte et le traitement des pneus usés est organisé et financé par l'organisme de gestion des véhicules hors d'usage (FEBELAUTO).

L'organisme de gestion qui coordonne les activités liées à l'obligation de reprise des pneus usés est l'asbl RECYTYRE.

Elle a été fondée en 1998 par les principaux manufacturiers et importateurs de pneus en Belgique et FEDERAUTO qui rassemble en son sein plusieurs groupements du secteur automobile. 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 pneus usés. RECYTYRE se charge, au nom de ses membres, de l'exécution de toutes les obligations émanant de la convention environnementale.

En décembre 2005, RECYTYRE comptait 173 membres et 4806 points de collecte, 252 parcs à conteneurs accueillant des pneus répartis sur le territoire belge et 79 opérateurs qui assurent la collecte et la valorisation.

En 2017, RECYTYRE comptait 772 membres, 5195 points de collecte actifs, 43 opérateurs assurant la collecte et 116 entreprises assurant le traitement et le prétraitement.

Le secrétariat de RECYTYRE a été confié à FEDERAUTO (Confédération belge du Commerce et de la Réparation automobiles et des Secteurs connexes).

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

I.6.2. Objectifs de la convention

L'exécution de la convention environnementale doit conduire à ce que tous les pneus dégagés du marché de remplacement soient collectés. Les pneus directement susceptibles d'être réutilisés comme pneus d'occasion ou d'être rechapés, sont triés au maximum.

Les objectifs qui devaient, pour la période 2016-2017, être atteints sont ceux prévus dans l'arrêté du 23 septembre 2010 en son chapitre III, à savoir un taux global cumulé pour la réutilisation, le rechapage et le recyclage de 55%.

L'organisme de gestion a conclu à cet effet les accords nécessaires avec les secteurs économiques. Les pneus qui ne peuvent pas être réutilisés sont de préférence recyclés. Les autres pneus usés devaient être revalorisés notamment par combustion avec récupération d'énergie.

¹ Véhicule de catégorie M1 : véhicule destiné au transport de personnes comportant au maximum 8 places assises non comprise celle du conducteur.

Véhicule de catégorie N1 : véhicule destiné au transport de marchandises ayant une masse maximale de 3,5 tonnes.

I.6.3. Opérateurs regroupés par l'organisme de gestion

Les organismes que regroupe RECYTYRE et qui ont signé la convention environnementale publiée au *Moniteur belge* le 5 décembre 2013 sont :

- L'ASBL FEDERAUTO, Confédération belge du Commerce et de la Réparation automobiles et des Secteurs connexes, regroupant
 - Le Groupement des Distributeurs et Agents de Marques automobiles,
 - Le Groupement des négociants en véhicules d'occasion,
 - REPARAUTO, le Groupement des Entreprises de Réparation automobile
 - Le Groupement des Spécialistes du Pneu,
 - Le Groupement des Stations Service,
 - FEDERMOTO, le Groupements des Distributeurs de Motos,
- L'ASBL Fédération du Matériel pour l'Automobile,
- L'ASBL SIGMA, Groupements des représentants généraux de Matériels pour les Travaux publics et privés, le Bâtiment et la Manutention,
- L'ASBL FEDAGRIM, Fédération belge des Fournisseurs de Machines, Bâtiments et Equipements pour l'Agriculture et les Espaces verts,
- L'ASBL FEBIAC, Fédération belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle.

L'asbl RECYTYRE regroupe une grande partie des responsables officiels de la mise sur le marché de pneus en Belgique. Cependant, la lutte contre les free-riders qui ne respectent pas la réglementation continue, notamment en ce qui concerne les ventes par internet.

I.6.4. Financement

La convention environnementale prévoit que, pour atteindre les objectifs fixés à l'article 45 de l'arrêté du 23 septembre 2010 précité :

- une contribution environnementale est payée par pneu à l'organisme de gestion par les membres lors de la commercialisation dudit pneu sur le marché belge. Cette contribution peut différer selon le type de pneu.

RECYTYRE classe les pneus neufs parmi différentes catégories, en fonction de leur taille (cfr tableau en annexe I). Les pneus de voitures de tourisme font partie des catégories 1 et 1A. Les pneus de catégorie 9 sont des pneus d'engins de génie civil.

En 2016 et 2017, les montants des cotisations étaient inchangés par rapport à la période précédente, soit de :

Catégories	Montants hors TVA
Cat 1	2,36 €
Cat 1A	1,09 €
Cat 1B	3,94 €
Cat 2	10,80 €
Cat 2A	20,80 €
Cat 2B	31,20 €
Cat 2C	16,64 €

Catégories	Montants hors TVA
Cat 3	42,64 €
Cat 4	82,16 €
Cat 5	154,50 €
Cat 6	194,67 €
Cat 7	244,80 €
Cat 8	355,98 €
Cat 9	656,50 €

- l'organisme de gestion, après avis du Département du Sol et des Déchets, fixe le montant annuel de cette contribution en tenant compte des frais de collecte et de traitement et d'une réserve permettant de faire face aux erreurs éventuelles d'estimation.
- le montant de la contribution environnementale doit figurer séparément sur la facture.

- Grâce à l'introduction du nouveau système Regenesys², RECYTYRE espère pouvoir à terme diminuer le montant de ces cotisations de manière structurelle, pour les ramener à des montants plus proches de ceux pratiqués dans les pays limitrophes.

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 RECYTYRE.

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'asbl et des projets de budget
- discussion du refinancement de l'asbl
- analyse des quantités collectées vs quantités mises sur le marché
- situation des membres et des opérateurs
- montant des cotisations
- campagnes de communication
- relation avec les personnes morales de droit public responsables de la gestion des déchets
- respect des obligations fixées dans la convention environnementale
- nouveau système Regenesys 2
- études menées à l'initiative de Recytyre

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.2. Sources d'information

Le présent document est basé, d'une part, sur les rapports dressés par l'asbl RECYTYRE pour les années 2016 et 2017 et, d'autre part, sur les documents remis par l'asbl lors de conseils d'administration, lesquels englobent :

- le bilan comptable
- la quantité totale de pneus neufs vendus sur le marché belge par les adhérents de l'asbl RECYTYRE
- les quantités de pneus usés collectés
- un aperçu des méthodes de traitement appliquées aux pneus usés.

² Cfr point III.1

II.3. Données relatives à la mise sur le marché de pneus neufs

Les quantités de pneus commercialisés en 2016 et 2017 sur le marché de remplacement en Belgique sont les suivantes :

TYPES DE PNEUS (marché de remplacement)	Quantités en nombre d'unités		Quantités en tonnes	
	En 2016	En 2017	En 2016	En 2017
Tourisme, 4x4, camionnette, véhicules utilitaires légers, caravane, remorque	5.444.852	5.523.641	45.757	46.566
Moto	147.931	147.931	1.040	1.084
Poids lourds	289.392	327.075	20.257	22.895
Pneus génie civil	9.080	9.280	1.591	1.732
Pneus agraires	92.635	94.829	3.169	3.101
Pneus industrie air	14.855	-1.271	480	-181
Pneus industrie solid	28.839	17.623	1.483	963
TOTAL	6.126.755	6.027.584	73.777	76.160

La quantité négative de pneus « industrie air » en 2017 s'explique par une plus grande quantité exportée qu'importée.

En sa qualité d'association regroupant les fabricants et importateurs de pneus en Belgique, l'asbl RECYTYRE 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 et que cette dernière regroupe la majorité des sociétés commercialisant des pneus, ces chiffres suffisent pour obtenir un panorama suffisamment correct de l'ensemble des pneus du marché de remplacement en 2016 et 2017.

En raison de l'extension de l'obligation de reprise, les pneus de première monte sont inclus depuis le 1^{er} avril 2010 dans le système opérationnel de RECYTYRE. C'est le cas pour tous les pneus sauf ceux des catégories de véhicules M1 et N1. Pour ces derniers, l'obligation de reprise est prise en charge par FEBELAUTO, l'organisme de gestion des véhicules hors d'usage.

Les quantités de pneus de première monte mis sur le marché belge sont les suivantes :

TYPES DE PNEUS (1^{ère} monte)	Quantités en 2016 (Nombre d'unités)	Quantités en 2017 (Nombre d'unités)
Tourisme, 4x4, camionnette, véhicules utilitaires légers, caravane, remorque, à l'exception des véhicules des catégories M1 et N1	64.292	86.098
Motos	59.051	69.253
Poids lourds	135.588	127.421
Pneus génie civil	4.770	5.090
Pneus agraires	127.469	140.943
Pneus industrie air	1.979	3.040
Pneus industrie solid	12.855	16.264
TOTAL	406.004	448.109

On constate une assez forte augmentation entre 2016 et 2017 pour tous les types de pneus, à l'exception de la catégorie « Poids lourds » qui enregistre une nette diminution.

II.4. Quantités collectées

En tant qu'organisme de gestion, l'asbl RECYTYRE est en mesure d'évaluer les quantités collectées sur base des déclarations mensuelles des opérateurs partenaires pour 2016 et 2017. Les chiffres reflètent fidèlement les quantités de pneus collectés en Belgique puisque les opérateurs sont payés sur base des tonnages déclarés.

Les quantités de pneus usés collectés en Belgique en 2016 et 2017 s'élèvent à :

TYPES DE PNEUS	Quantités collectées en Belgique en 2016 (en tonnes)	Quantités collectées en Belgique en 2017 (en tonnes)
Tourisme, 4x4, Motos/Scooter, camionnette, véhicules utilitaires légers, caravane, remorque, kart	48.009	47.321
Poids lourds	26.389	27.351
Pneus agraires	4.162	4.402
Pneus génie civil +2M	103	169
Pneus génie civil - 2M	1.388	1.773
Pneus industries	2.816	2.687
TOTAL	82.867	83.703

Les pneus de tourisme, véhicules utilitaires et de moto sont collectés sans distinctions.

Ces chiffres démontrent que RECYTYRE a atteint un taux de collecte de 112,32 % par rapport aux quantités commercialisées sur le marché de remplacement en Belgique en 2016. Ce chiffre atteint 109,90 % en 2017. L'objectif de 100% de collecte fixé par la convention est donc atteint.

Les données relatives à la collecte sont toujours exprimées en poids, étant entendu qu'il est plus facile actuellement pour Recytyre de travailler avec des déclarations basées sur une pesée que de retranscrire le chiffre en unité, induisant fatalement une erreur systématique sur le poids moyen d'un pneu.

Les quantités de pneus usés collectés en Wallonie en 2016 et 2017 s'élèvent à :

TYPES DE PNEUS	Quantités collectées en Wallonie en 2016 (en tonnes)	Quantités collectées en Wallonie en 2017 (en tonnes)
Tourisme, 4x4, Motos/Scooter, camionnette, véhicules utilitaires légers, caravane, remorque, kart	18.795	18.974
Poids lourds	5.041	5.045
Pneus agraires	1.739	1.723
Pneus génie civil +2M	76	108
Pneus génie civil - 2M	445	460
Pneus industrie	157	150
TOTAL	26.253	26.460

II.5. Quantités traitées

Les quantités valorisées en 2016 et 2017 sont reprises aux tableaux suivants :

a) Pour la Belgique

TYPES DE VALORISATION	2016		2017	
	Tonnage	Ratio	Tonnage	Ratio
<i>Valorisation matière</i>				
Granulat	57.730	69,66%	65.653	82,18%
Réemploi (pneus d'occasion, marché de seconde main)	7.719	9,31%	3.916	4,90%
Rechapage	3.724	4,49%	4.159	5,21%
Aciérie	1.401	1,69%	1.313	1,64%
TOTAL VALORISATION MATIERE	70.574	85,11%	75.041	93,93%
<i>Valorisation énergétique</i>				
Cimenteries	12.297	14,89%	4.851	6,07%
TOTAL VALORISATION ENERGETIQUE	12.297	14,89%	4.851	6,07%
TOTAL VALORISE	82.871	100 %	79.892	100%

b) Pour la Région wallonne :

TYPES DE VALORISATION	2016		2017	
	Tonnage	Ratio	Tonnage	Ratio
<i>Valorisation matière</i>				
Granulat	13.149	51,42%	18.378	74,36%
Réemploi (pneus d'occasion, marché de seconde main)	1.597	6,25%	913	3,69%
Rechapage	885	3,46%	1.000	4,05%
Fours électriques	1.042	4,08%	1.079	4,36%
TOTAL VALORISATION MATIERE	16.673	65,21%	21.370	86,47%
<i>Valorisation énergétique</i>				
Pneus entiers (cimenteries)	8.898	34,79%	3.344	13,53%
TOTAL VALORISATION ENERGETIQUE	8.898	34,79%	3.344	13,53%
TOTAL VALORISE	25.572	100%	24.714	100%

La différence entre le tonnage valorisé et le tonnage collecté s'explique par le fait que les opérateurs ne déclarent pas en temps réel et ne travaillent pas tous en flux tendu.

Avec un taux belge pour la réutilisation, le rechapage et le recyclage, de 85,11 % en 2016 et de 93,93 % en 2017, l'objectif de 55 % a été largement dépassé. Le recours à la valorisation énergétique via les cimenteries est plus conséquent en Wallonie mais a chuté au cours des dernières années en raison de la décision d'un important cimentier de renoncer à l'utilisation de pneus usagés comme combustible. Néanmoins, le taux de valorisation matière reste supérieur à l'objectif des 55%, à 65,21% en 2016. Pour 2017, le résultat de valorisation matière, à 86,47 %, est largement au-dessus de l'objectif fixé.

II.6. Campagnes de communication et de sensibilisation

Pour rappel, en 2013, Recytyre a mené sa première grande campagne de sensibilisation du grand public, grâce à une action à grande échelle visant les points de vente de pneus et un spot radio. Cette campagne abordait la thématique du contrôle de la pression des pneus. En effet, des pneus mal gonflés engendrent une usure prématurée de ceux-ci. Elle a rencontré un certain succès non seulement auprès du grand public mais aussi auprès des grands propriétaires de flottes.

En 2014 et 2015, la communication était axée sur une bonne pression des pneus, avec une approche basée sur l'environnement.

En 2016 et 2017, l'approche a été repensée. Il s'agissait toujours de souligner l'importance d'une bonne pression des pneus, mais les campagnes ne soulignaient plus l'impact environnemental positif. Il s'agissait plutôt d'invoquer la sécurité et la responsabilité des parents vis-à-vis de leurs enfants, ce qui touche davantage le public cible tout en conservant les retombées environnementales positives, de manière indirecte. Ces campagnes ont été fort bien accueillies, Recytyre gagnant même un award sur YouTube en 2017.

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

Les frais de collecte et de traitement des pneus usés sont à charge de RECYTYRE. Ces frais sont couverts par les cotisations environnementales perçues lors de la vente de pneus neufs.

Ainsi, le total bilantaire continue à augmenter, quoique très légèrement, de 33.264.327€ en 2015, à 34.449.374€ en 2016 et 34.958.133€ en 2017. Les dettes, qui sont exclusivement des dettes à court terme, quant à elles ont diminué de manière régulière de 9.652.069€ en 2015 à 8.326.209€ en 2016 et 7.796.287€ en 2017.

Pour ce qui est du compte de résultats, les exercices 2016 et 2017 se sont clôturés avec un profit respectivement de 2.749.901€ et de 1.040.687€, tout en permettant au profit à reporter de continuer sa croissance, de 23.340.258€ en 2015 à 27.130.846€ en 2017. Le montant des ventes et prestations reste quant à lui stable, autour des 23.000.000€, pour un coût des ventes et prestations situé autour des 20.000.000€.

Les activités de RECYTYRE n'ont pas d'impact sur le budget du DSD.

II.8. Contrôles exercés

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

L'identification des « free-riders » et des fraudeurs est une condition nécessaire à la lutte contre les distorsions de concurrence entre les entreprises ainsi qu'à la crédibilité de la politique des obligations de reprise et du principe de la responsabilité du producteur. Une bonne collaboration entre Recytyre et le DSD s'est installée à cette fin.

Suite à un plan d'actions mené conjointement de 2004 à 2010 avec le DPC, peu de free-riders subsistent sur le marché. Si certains sont identifiés, suite à une veille Internet ou en concertation avec l'obligataire de reprise, des courriers de rappel sont envoyés. Cette procédure reste rare et n'a été utilisée que cinq fois au cours des dernières années.

Par ailleurs, Recytyre a souhaité s'attaquer à la problématique fort complexe des pneus vendus par Internet sans contribution environnementale, ce qui constitue une concurrence déloyale vis-à-vis des autres producteurs ou importateurs en règle au niveau de l'obligation de reprise.

En mettant des pneus neufs sur le marché belge, les sites internet de vente en ligne répondent à la définition de « producteur au sens de l'article 8bis » reprise à l'article 2, 20° bis du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets: ils sont donc obligatoires de reprise. Etant situés à l'étranger, ces sites Internet déclarent, à tort, ne pas être concernés par la réglementation belge.

Après plusieurs années de discussions, l'un de ces principaux sites de vente de pneus en ligne s'est affilié à Recytyre. D'autres devraient suivre.

Dans le cadre des transferts transfrontaliers de pneus usés, le contrôle est difficile. En effet, ces déchets figurent au niveau européen sur la liste verte, non modifiable par les Etats Membres, et ne nécessitent donc pas de déclaration.

Les contrôles plus ciblés sur la collecte ou le traitement des pneus sont effectués par le Département de la Police et des Contrôles dans le cadre des contrôles liés aux déchets autres que dangereux.

Le contrôle de l'atteinte des objectifs par l'organisme de gestion est assuré par le DSD, les chiffres liés auxdits objectifs figurant dans le présent rapport.

II.9. Difficultés rencontrées

- Une réflexion doit être menée sur les pneus usés qui pourraient être réutilisés, à l'étranger par exemple, et qui échappent au contrôle de RECYTYRE (et donc aux statistiques), car vendus directement par le détaillant à une filière parallèle.
- Dans le cadre de la collecte des pneus de silo, la Région wallonne n'a pas pu intervenir financièrement aux côtés de RECYTYRE auprès des agriculteurs. En effet, une analyse juridique a établi qu'une telle intervention constituerait des aides de « minimis », pour lesquelles les montants supérieurs autorisés sont déjà atteints par bon nombre d'agriculteurs. Néanmoins, les pouvoirs locaux, provinces, communes, intercommunales, collaborent avec RECYTYRE dans l'organisation des dites collectes.
- Les tensions apparues entre RECYTYRE et la Fédération des Entreprises de Gestion de l'Environnement (FEGE) dans le cadre de la mise en place du projet ReGeneSys se sont poursuivies.
- Dans les deux autres Régions, où les conventions environnementales sont arrivées à leur terme, des actions judiciaires ont été intentées contre Recytyre, les instances régionales flamandes et bruxelloises étant entendue dans ces dossiers.

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 décretales 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 décretales 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'emballages³) 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 décretales et réglementaire de la REP trouve à s'appliquer.

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

³ M.B., 29 décembre 2008.

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-organismes 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 dépenalisation 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. Sanctions

Dans le cadre du suivi de la mise en œuvre des obligations de reprise d'une manière générale, le Département du Sol et des Déchets a pu constater diverses infractions qu'il n'a pu sanctionner faute de cadre légal adapté.

D'une manière générale, les points qui posent souvent problème dans le suivi des obligations de reprise et pour lesquels la création de sanctions pourrait aider l'administration dans ses opérations de contrôle sont les suivants :

a) La sanction des free-riders

Il arrive que certaines entreprises identifiées comme free-riders ne donnent aucune suite aux sollicitations des organismes de gestion ou aux contrôles de l'administration. Il y aurait donc lieu de prévoir des sanctions pour celles qui refusent de se mettre en ordre.

b) La non-atteinte des objectifs de collecte ou de traitement

Les objectifs de collecte et de traitement de chaque flux de déchets soumis à l'obligation de reprise sont indiqués dans l'arrêté du Gouvernement du 23 septembre 2010.

Actuellement, la Région ne dispose pas d'outils contraignants par rapport aux organismes de gestion qui n'atteignent pas les taux prévus.

c) La mise sur le marché de produits avec une contribution environnementale non approuvée par l'Administration

L'article 6 de l'arrêté indique que, lorsque des cotisations sont supportées par le consommateur, les propositions motivées relatives à leur mode de calcul et leurs éléments constitutifs sont soumises à l'approbation de l'Administration au moins trois mois à l'avance.

Il y aurait donc lieu de prévoir une sanction lorsque des produits sont mis sur le marché avec une cotisation non approuvée au préalable par l'Administration.

d) La transmission, hors délais, des documents tels que le plan de gestion, le plan de communication, ...

Conformément à l'article 19, § 1^{er}, 5^o et 6^o, les conventions environnementales prévoient la transmission à l'Administration, pour avis ou pour approbation, de documents tels que le plan d'exécution, le plan de prévention et de gestion, le plan de communication, ... Les délais dans lesquels ces documents doivent être transmis sont stipulés dans les conventions environnementales. L'Administration constate cependant que ces délais ne sont pas toujours respectés.

e) L'application du contrat d'adhésion de manière discriminatoire

L'article 4, § 3, de l'arrêté indique que la convention d'adhésion conclue entre les obligataires de reprise et l'organisme de gestion doit garantir l'absence de discrimination et de distorsion de concurrence entre les obligataires de reprise.

Cependant, il a déjà été constaté que, dans certaines situations, le contrat d'adhésion n'était pas appliqué de manière égale entre les différents membres de certains organismes de gestion. Cela concerne plus particulièrement l'application de la rétroactivité sur le paiement des cotisations lors d'une nouvelle affiliation. La rétroactivité est parfois appliquée, parfois pas, en fonction des résultats des négociations avec le futur membre.

Une analyse de la situation actuelle et des propositions de mesures à mettre en œuvre ont été élaborées par le Département du Sol et des Déchets en avril 2016, en collaboration avec le Département de la Police et des Contrôles. La mise en place de sanctions est une priorité absolue.

Afin de solutionner les problèmes de territorialité en matière de contrôle, une première solution a été apportée par le décret du 23 juin 2016 susmentionné qui prévoit, dans les obligations à respecter par

les organismes de gestion, l'obligation de disposer d'un point de contact en Wallonie. A noter que le nouveau projet de réforme de la REP en Région wallonne brièvement expliqué ci-avant reprend cette obligation.

Cette disposition a été contestée par certains organismes de gestion, mais la Cour constitutionnelle, dans son arrêt n°37/2018 du 22 mars 2018, a estimé qu'il n'est pas injustifié d'imposer aux éco-organismes d'avoir un point de contact en Wallonie.

III.4. Poursuite du projet ReGeneSys.

Partant des constats que, d'une part, la contribution environnementale payée *in fine* par les utilisateurs finaux était nettement plus élevée en Belgique que dans les pays voisins et que, d'autre part, le marché du recyclage était en évolution permanente, RECYTYRE a décidé de procéder à l'optimisation de l'organisation opérationnelle de la chaîne de collecte et de traitement des pneus usés, dans le respect du cadre légal.

Ceci s'est traduit par le développement du projet ReGeneSys. Outre des groupes de travail, comprenant des représentants des entreprises, liés aux aspects IT et aux aspects tarification, RECYTYRE a mandaté le bureau Ffact afin d'étudier la structure des coûts des entreprises de collecte et de proposer en conséquence des rémunérations adéquates pour les services prestés. Ces travaux ont mené à l'élaboration d'un « Avenant bis » au contrat de collecteur passé par Recytyre. L'étude a été réactualisée en 2017 avec cette fois un « Avenant ter » à la clé.

III.5. Appels d'offres.

L'objectif de réduction du montant de la contribution environnementale, moteur du projet ReGeneSys, a mené à une réflexion sur l'organisation de la filière de gestion des pneus usés. Un bureau d'étude a été mandaté par Recytyre afin d'étudier la possibilité, et le cas échéant les modalités, de recourir à des appels d'offre dans le cadre de la collecte, du prétraitement et de la valorisation.

Après avoir étudié la filière et identifié les points d'amélioration possibles, le bureau d'étude a procédé à une demande d'information afin d'estimer les quantités qui pourraient être valorisées ainsi que les acteurs potentiellement intéressés.

Une fois ces étapes achevées à la fin de l'année 2017, il ne reste plus qu'à établir les différents documents et les règles nécessaires avant de lancer les premiers appels d'offres : cette étape devrait être franchie au cours de l'année 2018.

III.6. Pneus de silos.

Les initiatives de collecte des pneus de silos en Wallonie se sont poursuivies selon les mêmes modalités. La charge financière est partagée entre les agriculteurs, Recytyre et les pouvoirs locaux, communes, intercommunales et provinces. Des actions sont encore prévues dans le courant de l'année 2018 dans certaines localités.

III.7. Terrains de sport synthétiques.

Suite à une émission diffusée par une chaîne de télévision néerlandaise, une polémique, née aux Etats-Unis, relative à un possible (voire plutôt certain pour l'émission) caractère cancérigène des terrains de sport en synthétique fabriqué à partir de broyat de pneus usés, a été répercutée en Flandre et dans une moindre mesure en Wallonie.

D'un autre côté, d'autres études, émanant de divers acteurs dont certains organismes de reprise des pneus usés au niveau européen, tendent à démontrer que les terrains de sport en question sont sûrs.

La question n'était donc pas totalement tranchée à la fin 2017, et pourrait connaître d'autres développements en 2018.

III.8. Fondation Roi Baudouin.

Aux termes d'une convention avec la Fondation Roi Baudouin, Recytyre a procédé à la création d'un Fonds, initialement pour un montant de 3,5 millions d'euros. L'objectif principal est de soutenir les idées innovantes visant à développer la filière de valorisation des pneus usés en Belgique. La réunion de lancement du fonds, baptisé GREEN.ER, a eu lieu au mois de septembre 2017. Les premiers développements sont attendus dès 2018.

III.9. Prolongation des conventions environnementales.

En Flandre et à Bruxelles, les conventions environnementales sont arrivées à leur terme au cours de la période, sans avoir été renouvelée, laissant le système Recytyre sans base juridique. Cette situation a été dénoncée par certains opérateurs et par GO4CIRCLE, cette dernière revendiquant la suppression pure et simple du système de l'obligation de reprise. Des actions judiciaires ont également été menées, lesquelles trouveront leur prolongement au cours des prochaines années.

En Wallonie, la convention actuelle court jusqu'au mois de juillet 2019. En outre, une révision complète du système d'obligation de reprise est en cours (cfr. III.1). La question de l'après juillet 2019 se pose donc déjà, qu'il s'agisse d'une nouvelle convention ou d'une première application d'un nouveau système.

IV. Conclusions et recommandations du DSD

IV.1. La collecte des pneus usés via les détaillants

La totalité des pneus usés résultant d'activités professionnelles sont remis aux collecteurs enregistrés à cet effet. Les déversements illégaux, qui constituaient la motivation principale de l'imposition d'une obligation de reprise ne correspondent plus à la réalité. La population, les garagistes et les détaillants de pneus ont intégré le système à leurs habitudes. La fraction de pneus usés collectée via le réseau des parcs à conteneurs en Wallonie est mineure par rapport aux quantités collectées chez les garagistes. Cette fraction représente un faible pourcentage des collectes totales. C'est logique puisque cette collecte ne s'adresse qu'au particulier qui désire se débarrasser d'au maximum 4 pneus usés qu'il détient sans en acheter de nouveaux pour les remplacer. Toutes les intercommunales wallonnes ont aujourd'hui adhéré au système en passant un accord avec RECYTYRE dont le modèle a préalablement été approuvé par le Département du Sol et des Déchets comme le prévoit la convention environnementale.

IV.2. Le réemploi, le recyclage et la valorisation

Les objectifs et les résultats atteints par RECYTYRE sont repris dans les tableaux suivants :

Collecte			Traitement			
Objectifs de l'AGW du 23/09/10	Pourcentages collectés		Objectifs de l'AGW du 23/09/10	Pourcentages traités		
	2016	2017		2014	2015	
100%	112,32 %	109,90 %	Réemploi Rechapage Recyclage	55 %	85,11 % 93,93 %	

Tant au niveau de la collecte que du traitement des pneus usés, les objectifs fixés par l'AGW du 23 septembre 2010 sont atteints, mais ces chiffres concernent l'ensemble du territoire belge et non seulement la Wallonie. Le taux de valorisation matière pour la Wallonie en 2017 était de 86,47 %, alors qu'au cours des années précédentes il tendait vers les 60 % par le haut. Ceci est dû au fait qu'un important cimentier ait décidé de renoncer aux pneus usés comme combustible de substitution. Des

solutions de valorisation matière ont dès lors été trouvées. Ces chiffres restent donc supérieurs aux objectifs fixés par l'AGW.

En ce qui concerne le réemploi et le rechapage, les chiffres ne correspondent pas totalement à la réalité car ces pneus n'entrent pas toujours dans la filière de collecte RECYTYRE. Ils sont parfois revendus par les garagistes à des réseaux parallèles de rechapage ou de pneus d'occasion et ne sont donc pas pris en compte dans les statistiques.









IV.3. Maintien d'une obligation de reprise

Le DSD recommande de maintenir une obligation de reprise pour les pneus usés, celle-ci permettant d'éviter les dépôts sauvages et incinérations illégales qui se multipliaient avant l'entrée en vigueur du système.

Il est en outre important de pouvoir mettre en place une nouvelle convention ou un nouveau système dès arrivée à échéance de la convention actuelle, en raison notamment des poursuites judiciaires engagées dans les deux autres Régions.

*

ANNEXE I : Catégories de pneus définies par RECYTYRE

Type de véhicule		Diamètre de jante (en pouces)	Largeur de la bande de roulement	Catégorie Recytyre
	Moto, scooter, karting	4' => 14'		1A
		15' => 23'		1
	Tourisme, remorque, caravane	< 10'		1A
		10' => 24'		1
	4x4, SUV, camionnette, véhicule utilitaire léger	12' => 24'		1B
	Camion et autobus	9 => 24,5'		2
	Engin et machine agricoles, quad	< 10'		1A
		10,5' => 20'		1
			à partir de 250 mm	1B
			à partir de 340 mm	2
		20,5' => 30'		1B
			à partir de 40 mm	2
			à partir de 420 mm	2A
			à partir de 520 mm	2B
			à partir de 620 mm	3
			à partir de 710 mm	4
		30,5' => 54'		2
			à partir de 320 mm	2A
			à partir de 420 mm	2B
			à partir de 520 mm	3
	à partir de 710 mm	4		
	Engin et machine de génie civil	< 22,5'		2
		12.00-24, 12.00R24, 13.00-24, 13.00R24		2A
		14.00-24, 14.00R24, 385/95-25		2B
		24', 15.5-25, 13.00-25, 14.00-25		3
		16.00-25, 23.5-25, 17.5-25, 20.5-25		4
		25/65-25, 445/80-25, 445/90-25, 525/80-25, 650/65-25		
		26.5', 18.00, 21.00, 750/65-25, 18.00-33		5
		665/65-25, 685/80-25		
		21.00R35, 29.5-25		6
		24.00R35, 29'		7
		33', 35', 38', 49'		8
39', 45', 51'		9		
	Engin industriel et de manutention : pneumatiques	4' - 6'		1A
		8' - 9' - 10'		1B
		12' - 15' - 20'		2
		12.00-24, 12.00R24		2A
		14.00-24, 14.00R24		2B
	Engin industriel et de manutention : pneus pleins et bandages	4' => 10'1/2		2
		11' => 14'		2C
		15'		2A
		16' => 20'		3
		22' => 25'		4
		23.5-25, 26.5-25, 29.5-25		6
		35/65-33		8