

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

## RAPPORT A L'ATTENTION DU PARLEMENT WALLON

PERIODE 2018 – 2019

### I. Information générale

#### I.1. Législation européenne pertinente

La réglementation européenne pertinente en la matière est la suivante :

- la directive 2018/815 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2008/98/CE relative aux déchets

La directive mentionne que des critères spécifiques de fin de statut de déchet devraient être envisagés pour les pneus.

#### I.2. Historique

a) En droit wallon, la responsabilité élargie des producteurs a été mise en œuvre au travers d'obligations de reprise. Celles-ci trouvent leur cadre juridique principal dans l'article 8bis du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets et l'arrêté d'exécution du 23 septembre 2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets.

b) L'article 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 septembre 2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets impose une obligation de reprise des pneus usés aux personnes responsables du déchet par le fait d'avoir mis sur le marché, à titre professionnel, des pneus, que ce soit en les produisant, en les important ou en les commercialisant.

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

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

La convention vise à atteindre les objectifs suivants :

- le développement de la prévention, notamment par la promotion de l'utilisation durable des pneus par les utilisateurs, par la prolongation de la durée de vie des pneus ; par la réduction de l'émission

de CO<sub>2</sub> par l'utilisation adéquate du pneu, par la prévention qualitative telles que la composition du pneu et sa résistance à l'usure et par l'information sur les pneus rechapés ou réutilisables,

- la collecte d'au moins 85 % des pneus mis à la consommation en Région wallonne dans le cadre du marché de remplacement, conformément à l'arrêté,
- la collecte de tous les pneus usés qui lui sont présentés, avec un maximum de 100 % des pneus mis sur le marché durant l'année écoulée,
- le traitement d'au moins 55% des pneus usés collectés, en réutilisation, en rechapage et en recyclage, conformément à l'arrêté.

Aucune prolongation de la Convention environnementale ni aucune signature d'une nouvelle convention n'a abouti. Un point d'achoppement reste actuellement présent concernant l'attribution des marchés par Recytyre. En effet, une prolongation de la convention environnementale avait été initiée par l'Administration afin d'éviter un vide juridique et ce, en attendant la signature d'une nouvelle convention entre la Région wallonne et Recytyre. Toutefois, à la suite des remarques émises lors de la phase de la consultation publique portant sur la prolongation de la convention environnementale et émanant de différents acteurs de la filière du pneu (Comet Tyre Recycling, Go4Circle), le précédent Gouvernement wallon a décidé d'ajouter une condition suspensive à la prolongation de ladite convention. Il subordonne en effet celle-ci au respect de la condition suivante par l'asbl Recytyre pour les pneus collectés en Région wallonne : « lorsqu'un collecteur demande à Recytyre de prendre en charge le (pré)traitement des pneus, Recytyre l'oriente vers tous les opérateurs de (pré)traitement homologués par lui et l'administration wallonne et ce, jusqu'à l'aboutissement de l'analyse par les services de la Région wallonne de la conformité et de l'impact économique du marché de (pré)traitement organisé par Recytyre ». La condition suspensive a été jugée inadmissible par Recytyre qui a dès lors refusé de signer la prolongation de sa convention. Ce point est développé au chapitre II.8.

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

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

La convention signée en 2013 porte sur les pneus ayant pour code déchet le 16 01 03 :

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

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

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

### **II.1. Prévention**

a) En 2018 et 2019, Recytyre et les producteurs ont continué à prendre des initiatives dans le domaine de la prévention quantitative et qualitative en vue de minimiser l'impact environnemental de la production, de l'utilisation et de la transformation des pneumatiques. Ces initiatives se traduisent par une information de l'utilisateur final sur les améliorations techniques des produits et leur utilisation correcte en vue de réduire l'impact environnemental.

b) Concernant le rechapage, le bureau d'études de VIAS, mandaté par Recytyre, a réalisé en 2019 une étude de la littérature, un certain nombre d'interviews et une enquête publique sur la perception des pneus de tourisme rechapés en termes de sécurité et de confort par rapport aux pneus neufs (pneus à petit budget) et à la volonté d'achat potentielle des consommateurs.

Cette partie théorique est complétée en 2020 par une étude de terrain pour comparer la qualité des pneus rechapés pour voitures de tourisme avec des pneus neufs comparables en termes de sécurité et de durabilité. Elle se fera dans un environnement de test (labo) et sur une piste d'essai.

Les résultats sont attendus courant 2021.

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

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

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

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

Les principaux projets en cours sont les suivants :

- RUBBERGREENCYCLE

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

- VALPREMA-3D

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

- RUBOST

Le projet vise à assurer la vérification de l'applicabilité des granulés de caoutchouc de pneus usés dans les constructions de guidage en béton (courroies de sécurité) pour remplacer une partie des granulats fins (sable) ou grossiers (pierre concassée) dans la composition du béton, éventuellement en combinaison avec des fibres d'acier recyclées provenant de déchets de pneus.

- RUBSONIK

Le projet vise à développer la recherche sur un nouveau type de mur antibruit avec l'utilisation de matériaux recyclés.

- CRUMBit - Crumb Rubber Modified Bitumen

Le projet vise à développer l'identification des barrières qui empêchent l'utilisation de poudrette de caoutchouc provenant des pneus sur les routes goudronnées belges et le développement de différentes solutions prêtes à être mises sur le marché.

## **II.2. Données relatives à la mise sur le marché de pneus neufs en 2018-2019**

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

### II.2.1 Marché de remplacement

En sa qualité d'association regroupant les fabricants et importateurs de pneus en Belgique, l'a.s.b.l. RECYTYRE est idéalement placée pour fournir les chiffres relatifs aux quantités de produits mis sur le marché belge. Etant donné qu'il n'existe aucun plan individuel de gestion, qui aurait pu être introduit, et que l'a.s.b.l. RECYTYRE 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 2018 et 2019.

Selon les informations fournies par l'a.s.b.l. RECYTYRE, les quantités de pneus commercialisés en 2018 et 2019 sur le marché de remplacement en Belgique sont les suivantes (les chiffres du marché sont basés sur les déclarations d'import et d'export des membres du marché de remplacement (chiffres nets import – export)) :

<b>TYPES DE PNEUS (Marché de remplacement)</b>	<b>Quantités en nombre d'unités</b>		<b>Quantités en tonnes</b>	
	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Tourisme, 4x4, camionnette, véhicules utilitaires légers, caravane, remorque	5 345 922	5 572 715	45 295	47 358
Moto	144 414	161 049	1 003	1 129
Poids lourds	308 194	320 098	21 574	22 407
Pneus génie civil	10 711	8 344	1 980	1 870
Pneus agraires	112 083	124 071	3 184	4 049
Pneus industrie air	20 577	16 348	605	549
Pneus industrie solide	28 431	23 068	1 469	1 196
<b>TOTAL</b>	<b>5 970 332</b>	<b>6 225 693</b>	<b>75 110</b>	<b>78 558</b>

Les données de répartition des quantités de pneus mises sur le marché par région ne sont pas disponibles.

### II.2.2. Marché de première monte

Les pneus de première monte sont inclus depuis le 1<sup>er</sup> avril 2010 dans le système opérationnel de l'a.s.b.l. 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 l'a.s.b.l. FEBELAUTO, l'organisme de gestion des véhicules hors d'usage.

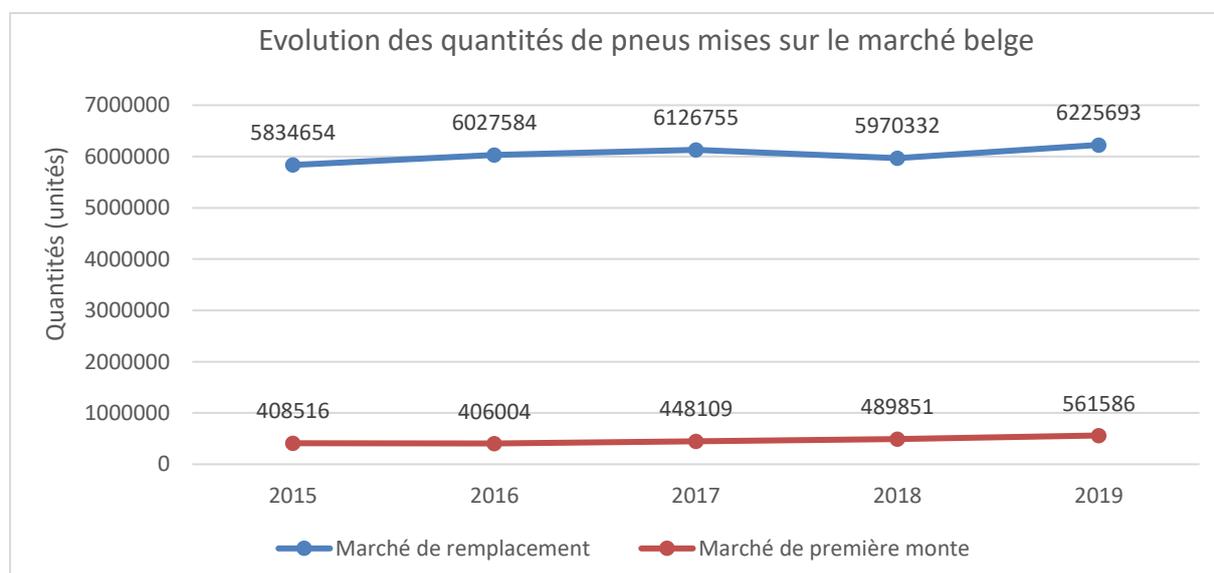
Selon les informations fournies par l'a.s.b.l. RECYTYRE, les quantités de pneus de première monte mises sur le marché belge sont les suivantes (les chiffres du marché sont basés sur les déclarations d'import et d'export des membres du marché de la première monte (chiffres nets import – export)) :

TYPES DE PNEUS (1 <sup>ère</sup> monte)	Quantités en nombre d'unités		Quantités en tonnes	
	2018	2019	2018	2019
Tourisme, 4x4, camionnette, véhicules utilitaires légers, caravane, remorque, à l'exception des véhicules des catégories M1 et N1	113 825	182 434	949	1885
Moto	62 019	66 782		
Poids lourds	126 385	128 288	8847	8980
Pneus génie civil	5 462	5 694	2385	
Pneus agraires	157 104	150 195	892	
Pneus industrie air	5 132	5 474	1066	1290
Pneus industrie solide	19 924	22 719		
<b>TOTAL</b>	<b>489 851</b>	<b>561 586</b>	<b>14527</b>	<b>15723</b>

Les données de répartition des quantités de pneus par région ne sont pas disponibles.

### II.2.3 Evolution historique

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution des quantités de pneus mises sur le marché belge depuis 2015. L'évolution du marché de remplacement est relativement stable. Quant au marché de première monte, son évolution montre une tendance à la hausse avec une forte augmentation en 2018 et 2019.



## II.3. Quantités collectées en 2018-2019

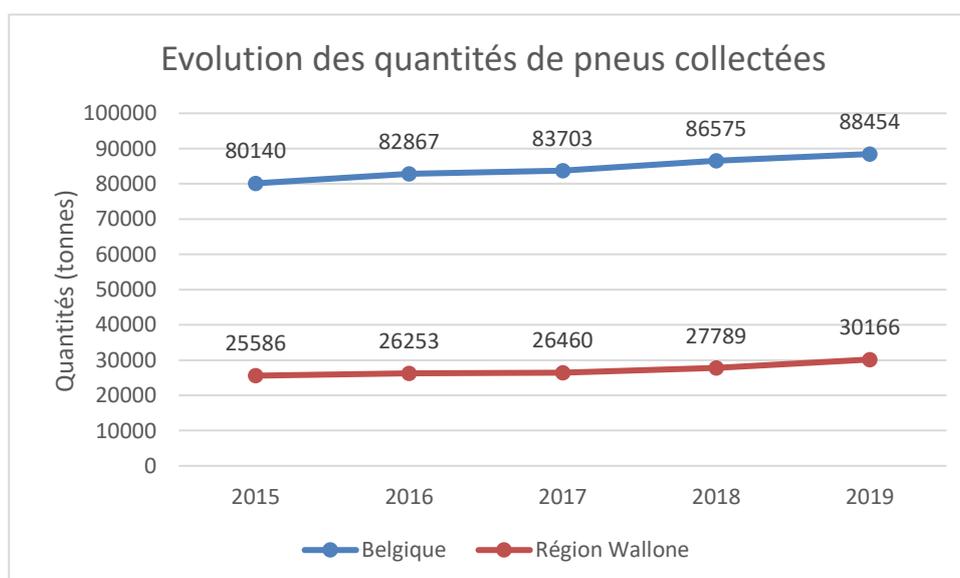
### II.3.1. Statistiques

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 2018 et 2019. Les chiffres reflètent les quantités de pneus collectées en Belgique puisque les opérateurs sont payés sur base des tonnages déclarés.

Les quantités de pneus usés collectées en Belgique et en Région wallonne en 2018 et 2019 s'élèvent à :

TYPES DE PNEUS	Quantités collectées en Belgique en 2018 (en tonnes)	Quantités collectées en Belgique en 2019 (en tonnes)	Quantités collectées en Région wallonne en 2018 (en tonnes)	Quantités collectées en Région wallonne en 2019 (en tonnes)
Tourisme, 4x4, Motos/Scooter, camionnette, véhicules utilitaires légers, caravane, remorque, kart	49 225	51 570	19 792	21 243
Poids lourds	28 155	27 607	5 541	6 094
Pneus agraires	4 597	4 813	1 672	1 890
Pneus génie civil +2M	126	171	71	72
Pneus génie civil - 2M	1 996	2 009	534	708
Pneus industries	2 476	2 284	179	159
<b>TOTAL</b>	<b>86 575</b>	<b>88 454</b>	<b>27 789</b>	<b>30 166</b>

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution des quantités de pneus collectées en Belgique et en Région wallonne depuis 2015. Les quantités de pneus collectées en Belgique sont de plus en plus importantes depuis 2015. L'évolution des quantités de pneus collectées en Région wallonne montre une tendance à la hausse avec une nette augmentation en 2018 et 2019.



### II.3.2. Taux de collecte

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

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

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

- 2018 :
  - Poids total des pneus mis sur le marché de remplacement en Belgique : 75 110 tonnes
  - Poids total des pneus usés collectés en Belgique : 86 575 tonnes soit un taux de collecte de 115,26 %
- 2019 :
  - Poids total des pneus mis sur le marché de remplacement en Belgique : 78 558 tonnes
  - Poids total des pneus usés collectés en Belgique : 88 454 tonnes soit un taux de collecte de 112,60 %

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

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

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

## **II.4. Quantités traitées**

### II.4.1. Statistiques

Les quantités valorisées en 2018 et 2019 sont reprises dans le tableau suivant :

	Belgique				Région wallonne			
	2018		2019		2018		2019	
<b>TYPES DE VALORISATION</b>	Tonnage	Ratio*	Tonnage	Ratio*	Tonnage	Ratio*	Tonnage	Ratio*
<i>Valorisation matière</i>								
Granulat	71 153	87,39%	73785	87,38%	21 596	84,19%	25 789	85,32%
Réemploi (pneus d'occasion, marché de seconde main)	2 395	2,94%	2 908	3,44%	656	2,56%	646	2,14%
Rechapage	3 952	4,86%	4 221	5,00%	1 038	4,05%	1 414	4,68%
Fours électriques**	969	1,19%	28	0,03%	616	0,03%	444	1,47%
Quai***	20	0,02%	1 350	1,60%	8	2,40%	/	/
Art***	/	/	/	/	/	/	14	0,05%
<b>TOTAL VALORISATION MATIERE</b>	<b>78 489</b>	<b>96,40%</b>	<b>82 292</b>	<b>97,45%</b>	<b>23 914</b>	<b>93,23%</b>	<b>28 307</b>	<b>93,65%</b>
<i>Valorisation énergétique</i>								
Pneus entiers (cimenteries)	2 336	2,87%	2 153	2,55%	1 200	4,68%	1 918	6,35%
Pyrolyse	592	0,73%	/	/	536	2,09%	/	/
<b>TOTAL VALORISATION ENERGETIQUE</b>	<b>2 928</b>	<b>3,60%</b>	<b>2 153</b>	<b>2,55%</b>	<b>1 736</b>	<b>6,77%</b>	<b>1 918</b>	<b>6,35%</b>
<b>TOTAL VALORISE</b>	<b>81 417</b>	<b>100,00%</b>	<b>84 445</b>	<b>100,00%</b>	<b>25 650</b>	<b>100,00%</b>	<b>30 225</b>	<b>100,00%</b>

\* Ratio : tonnage valorisé/tonnage total

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

\*\*\*Quai : Les pneus sont utilisés comme défense (une sorte de coussin entre les navires et le quai) dans les ports maritimes.

\*\*\*\*Art : utilisation de pneus dans une œuvre d'art par l'artiste Xavier Mary au musée BPS22 (musée d'art de la province de Hainaut à Charleroi).

Selon l'AGW du 23/09/2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets, le taux global cumulé de réutilisation, rechapage et recyclage des pneus collectés est calculé en faisant le rapport entre le poids total des pneus collectés et le poids total des pneus effectivement réutilisés, rechapés ou recyclés, augmenté du poids total de stockage préalable au traitement des pneus usés collectés. Cependant, il n'est pas possible de calculer le taux de réutilisation, rechapage et recyclage en utilisant les quantités de pneus collectées car il existe une différence entre le tonnage valorisé et le tonnage collecté qui s'explique par le fait que les opérateurs ne déclarent pas en temps réel et ne travaillent pas tous en flux tendu.

L'AGW du 23/09/2010 fixe le taux global cumulé de réutilisation, rechapage et/ou recyclage des pneus collectés à 55% minimum.

Avec un taux de valorisation matière de 93,23% en 2018 et 93,65% en 2019, cet objectif est donc largement dépassé en Région wallonne et ce, malgré un recours à la valorisation énergétique via les cimentiers plus conséquent en Région wallonne qu'en Belgique (taux en nette diminution au cours des dernières années en raison de la décision d'un important cimentier de renoncer à l'utilisation de pneus usagés comme combustible).

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

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

En 2018 et 2019, Recytyre a organisé un suivi des campagnes de prévention menées depuis 2013. Le groupe cible est le grand public (propriétaires d'un véhicule) et l'objectif vise la sensibilisation à l'importance d'une pression correcte des pneus.

Une pression correcte des pneus peut avoir un impact préventif important sur divers aspects environnementaux :

- la prolongation de la durée de vie du pneu, et donc le report de son arrivée dans la phase de déchet,
- la réduction de la consommation de carburant et donc la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

Une bonne pression des pneus a également un effet positif important sur la sécurité routière et peut conduire à des économies significatives (moins de consommation de carburant et moins d'usure rapide des pneus).

Les campagnes s'appuient sur les trois piliers suivants : bénéfices environnementaux, sécurité et économies.

### **II.5.2. Contacts avec la presse**

Un communiqué de presse a été lancé à l'attention de la presse généraliste et professionnelle à la suite du démarrage de la campagne de sensibilisation susmentionnée.

Par ailleurs, des contacts presse réguliers ont été noués avec des journalistes souhaitant mettre en avant soit le fonctionnement complet de Recytyre, soit certains sous-aspects de celui-ci, notamment en vue d'expliquer au grand public les applications de recyclage des pneus usés, en mettant l'accent sur le soutien des initiatives innovantes à cet égard.

### **II.5.3. Site Internet**

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

Fin 2019, un site Internet entièrement renouvelé a été développé ([www.recytyre.be](http://www.recytyre.be)), dans le but d'accroître sa convivialité pour les différents groupes cibles.

### **II.5.4. Médias sociaux**

De manière très régulière, des messages ont été postés via les médias sociaux vers les consommateurs sur les possibilités de recyclage des pneus usés et sur l'importance de la pression des pneus afin de mettre en évidence ses effets positifs sur l'environnement et l'importance des contrôles réguliers.

## **II.6. Analyse des bilans et comptes annuels de l'organisme de gestion – années 2018-2019**

Depuis 1998, l'a.s.b.l. Recytyre a commencé à percevoir des cotisations environnementales pour couvrir ses frais liés à l'obligation de reprise. Recytyre compte aujourd'hui quelques 5.000 points de collecte, 750 importateurs/exportateurs et quelques 40 partenaires. Le financement du système Recytyre est donc assuré par les producteurs via le paiement de cotisations environnementales établies comme suit :

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

La collecte des pneus usés auprès des points de collecte enregistrés par Recytyre est assurée par les collecteurs agréés par Recytyre. Les frais qui en découlent sont supportés par Recytyre. La cotisation environnementale couvre également les frais liés à l'obligation d'information, au fonctionnement interne, à la prévention et à la communication.

### II.6.1. Comptes de résultats

<b>Comptes de résultats</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>Couts des ventes et prestations</b>	<b>22 497 063 €</b>	<b>23 817 969 €</b>
Services et biens divers	20 042 780 €	21 723 197 €
Rémunérations et charges sociales	1 476 461 €	1 444 029 €
Amortissements	292 118.00 €	277 436 €
Provisions pour risques et charges	-	-
Autres charges d'exploitation	685 704.00 €	373 307 €
<b>Ventes et prestations</b>	<b>23 902 408 €</b>	<b>24 880 056 €</b>
Chiffre d'affaires	23 709 447 €	24 488 470 €
Autres produits d'exploitation	192 961 €	391 586 €
<b>Résultats financiers positifs</b>	<b>6 520 €</b>	<b>6 450 €</b>
<b>Charges exceptionnelles</b>	<b>1 000 000 €</b>	<b>-189 €</b>
<b>Résultat positif de l'exercice</b>	<b>411 865 €</b>	<b>1 068 726 €</b>

Le résultat de l'année 2018 se clôture avec un solde positif de 411.865€ alors que celui de 2019 se clôture avec un solde positif de 1.068.726€. Le résultat de 2018 plus faible masque en réalité un solde initialement plus élevé, un montant de 1.000.000€ ayant été alloué au projet de recherche Green.er sous la forme de charges exceptionnelles.

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

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

### II.6.1.2 Revenus du système Recytyre

L'a.s.b.l. Recytyre perçoit des cotisations environnementales pour couvrir ses frais liés à l'obligation de reprise. Selon la catégorie de pneu et donc de sa taille, le prix de la cotisation environnementale diffère. En 2018 et 2019, les cotisations environnementales sont restées inchangées. Elles constituent l'unique source de financement de l'exécution de l'obligation de reprise des pneus usés.

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

### II.6.2. Bilan

Pour les années 2018 et 2019, le bilan de Recytyre asbl se présente comme suit :

<b>Bilan</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>Total actif</b>	<b>37 329 394 €</b>	<b>38 400 505 €</b>
Actifs immobilisés	427 326 €	532 809 €
Créances commerciales	4 037 050 €	4 939 028 €
Autres créances	-	113 €
Placement de trésorerie	4 000 000 €	4 000 000 €
Valeurs disponibles	28 820 014 €	28 897 028 €
Comptes de régularisation	45 004 €	31 527 €
<b>Total passif</b>	<b>37 329 394 €</b>	<b>38 400 505 €</b>
Bénéfice reporté	27 542 711 €	28 611 438 €
Provisions pour risques et charges	31 000 €	31 000 €
Dettes commerciales	9 237 443 €	9 261 156 €
Dettes fiscales, salariales et sociales	518 240 €	496 911 €
Comptes de régularisation	-	-

Le total du bilan au 31 décembre 2018 s'élève à 37.329.394 euros et à 38.400.505 euros au 31 décembre 2019.

La hausse du total du bilan s'explique principalement, pour ce qui concerne les actifs, par une hausse importante des créances commerciales qui passent de 4.037.050 € fin 2018 à 4.939.028 € fin 2019.

Les bénéfices cumulés depuis la création de l'a.s.b.l. Recytyre ont été utilisés pour constituer des réserves en valeurs disponibles, dont 4.000.000€ concernent des placements. Ces réserves continuent à augmenter, surtout ces deux dernières années. Elles sont de à 28.820.014€ en 2018 à 28.897.028€ en 2019.

Ces réserves assurent la gestion du flux des pneus usés pendant une période tampon dans l'éventualité où l'a.s.b.l. Recytyre cesserait ses activités.

Le DSD plaide pour une révision des règles applicables aux réserves afin de limiter l'accumulation d'argent en banque.

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

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

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 :

- Etat 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,
- Refinancement de l'asbl,
- Analyse des quantités collectées et des 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,
- Fonctionnement et évolution du système Regensis,
- Études menées à l'initiative de Recytyre,
- Recherche et développements réalisés dans le cadre du fond Green.er,
- Etat de la situation des recours juridiques en lien avec l'absence de convention environnementale.

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

### II.7.2. Contrôles des free-riders et partenariat avec Recytyre

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

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

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

En 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 obligataires de reprise. Etant situés à l'étranger, ces sites Internet déclarent, à tort, ne pas être concernés par la réglementation belge.

Réaliser une veille efficace de l'évolution des revendeurs de pneus sur internet reste difficile. En effet, l'essor des plateformes de vente en ligne génère une quantité importante de nouveaux revendeurs chaque année. Afin de contourner la législation, certains sites ferment puis recréent une nouvelle plateforme sous un autre nom.

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

## **II.8. Difficultés rencontrées en 2018-2019**

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

- Recours juridiques en cas d'absence de convention environnementale,
- Contestation concernant la procédure d'attribution des marchés de Recytyre,
- Difficultés liées au e-commerce

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

Recytyre est impliquée dans plusieurs procédures juridiques en Flandre et à Bruxelles. Des conflits sont nés à la suite de l'obligation de payer une cotisation environnementale en l'absence de convention environnementale.

En particulier, en Flandre, le 31/7/2017, N-Trading achète 4 pneus poids lourds (PL) chez VDK et refuse par la suite de payer la facture (le prix des pneus et la cotisation environnementale). VDK cite alors N-Trading devant le Tribunal de commerce de Gand pour obtenir paiement de la totalité de la facture. Par jugement du 17/7/2018, le Tribunal de Commerce de Gand condamne N-Trading au paiement du prix des pneus mais non au paiement de la cotisation environnementale, jugeant que la facturation de la cotisation environnementale est « contraire à l'ordre public » en l'absence d'une convention environnementale valable. Le jugement n'a d'effets qu'entre les parties (VDK/N-Trading) et ne fait donc pas naître de droits/obligations par rapport à des tiers. Recytyre a décidé de faire tierce opposition au jugement du 17/7/2018.

Une tierce opposition a été lancée par Recytyre le 14/03/2019. L'audience d'introduction dans le cadre de la tierce opposition contre le jugement du 17 juillet 2018 du Tribunal de Commerce de Gand (Oudenaarde) a eu lieu le 9 avril 2019. Les plaidoiries n'ont pas encore eu lieu.

La décision qui sera ordonnée par le jugement du Tribunal de Commerce pourrait faire jurisprudence et provoquer un risque de conflit en Région Wallonne en cas de poursuite du vide juridique actuel. Cette situation aurait également pour conséquence de fragiliser Recytyre dans son rôle d'organisme de gestion et par extension, l'ensemble des organismes de gestion.

### II.8.2. Procédure d'attribution de marchés par Recytyre

a) La dernière convention environnementale a été signée entre la Région Wallonne et le secteur professionnel le 5 décembre 2013 et a pris fin le 10 juillet 2019. Au cours de l'enquête publique portant sur la prolongation de la convention environnementale, des réactions ont émergé d'acteurs opérant dans le secteur du pneu. Il s'agissait des sociétés Comet Tyre Recycling, Unigom et Go4Circle.

Les griefs exprimés par le secteur des déchets sont les suivantes :

- attribution de marchés à une société basée en France sans permis d'environnement,
- risque structurel et financier si l'afflux de pneus usés devient variable d'une année à l'autre en conséquence d'un marché organisé via des appels d'offres,
- opacité des mécanismes de décision dans l'attribution des marchés.

Il est à noter que ces craintes constituent un élément nouveau apparu ces deux dernières années, celles-ci n'étant antérieurement pas émises tant que l'ASBL Recytyre laissait fonctionner librement le marché. Elles ont amené Denuo à préconiser la suppression pure et simple de l'obligation de reprise des pneus.

b) Une prolongation de la convention environnementale sans conditions de 6 mois avait été initiée par l'Administration afin d'éviter un vide juridique et ce, en attendant la signature d'une nouvelle convention entre la Région wallonne et Recytyre. Toutefois, à la suite des remarques évoquées ci-dessus émanant de différents acteurs de la filière du pneu, le précédent Gouvernement wallon a décidé d'ajouter une condition suspensive à la prolongation de ladite convention. Il subordonne en effet celle-ci au respect de la condition suivante par l'asbl Recytyre pour les pneus collectés en Région wallonne : « lorsqu'un collecteur demande à Recytyre de prendre en charge le (pré)traitement des pneus, Recytyre l'oriente vers tous les opérateurs de (pré)traitement homologués par lui et l'administration wallonne et ce, jusqu'à l'aboutissement de l'analyse par les services de la Région wallonne de la conformité et de l'impact économique du marché de (pré)traitement organisé par Recytyre ». La condition suspensive a été jugée inadmissible par Recytyre qui a dès lors refusé de signer la prolongation de sa convention. Recytyre n'a pas non plus souhaité collaborer avec le DSD à l'analyse d'impacts socio-économiques de son système.

c) En parallèle, afin de répondre aux préoccupations du secteur sur les attributions de marché, l'administration a travaillé à une version modifiée de la convention environnementale actuelle afin de parvenir à la signature d'une nouvelle convention environnementale. Dans cette logique, assurer le bon fonctionnement de la gestion de l'obligation de reprise s'est notamment matérialisée par une rédaction plus précise de l'Article 14 de celle-ci, afin de fixer un cadre plus clair et plus transparent sur l'organisation des attributions de marchés. Recytyre a émis différentes remarques sur cette rédaction. Celles-ci seont prochainement examinées par le DSD et discutées lors d'une réunion de concertation avec Recytyre.

### II.8.3. Le cas du e-commerce

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

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

**III.1.** L'a.s.b.l. Recytyre a atteint en 2018 et en 2019 les objectifs qui lui sont imposés en Belgique comme le montre le tableau récapitulatif suivant.

Objectifs		Pourcentages collectés Belgique		Pourcentages valorisés (matière) Belgique	
collecte	Traitement	2018	2018	2018	2019
85 %	55% en réutilisation, en rechapage et en recyclage	115,26 %	112.60 %	93.23 %	93.65 %

Les objectifs ne sont pas calculables pour la Région wallonne et présentent certains résultats partiellement inexplicables allant au-delà de 100%.

**III.2.** Eu égard aux performances de valorisation atteintes par l'a.s.b.l. Recytyre, les objectifs de l'A.G.W. du 23 septembre 2010 concernant ce flux pourraient être substantiellement revues à la hausse, surtout en termes de traitement. En effet, tant en 2018 qu'en 2019, la valorisation matière atteignait 93%. L'essentiel de cette valorisation matière est assurée par les granulats de pneus alors que le réemploi et le rechapage restent faibles (respectivement 2 et 4%) et stagnent depuis quelques années. Des objectifs définis par type de valorisation permettraient de réorienter la valorisation vers plus de réemploi.

**III.3.** L'article R.93 du Livre Ier du Code de l'environnement prévoit que les agents du DSD sont compétents pour constater les infractions à l'article 8bis du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, c'est-à-dire vérifier que les producteurs (en ce compris les importateurs) remplissent bien leurs obligations quant à l'obligation de reprise.

L'identification des free-riders est une condition nécessaire à la lutte contre les distorsions de concurrence entre les entreprises ainsi qu'à la crédibilité de la politique des obligations de reprise et du principe de la responsabilité du producteur. Le e-commerce contribue aussi à la mise sur le marché de pneus qui échappent à la législation, l'identification des free-riders opérant sur les plateformes en ligne étant compliquée. Il y a donc lieu de doter le DSD des moyens humains nécessaires au contrôle du e-commerce, de renforcer les modalités de collaboration avec les organismes de gestion ainsi que le cadre réglementaire y afférent.

**III.4.** Une définition plus claire de la vision de l'obligation de reprise dédiée aux déchets industriels mériterait un temps d'analyse dans le cadre de la réforme de la REP. En tout état de cause, le DSD recommande une approche inspirée du système VALIPAC tel qu'il sera amélioré en 2021, lequel semble poser le moins de problèmes de mise en œuvre. Cela signifie par conséquent un encadrement du marché libre et non un rôle d'organisation centralisée du marché. Il a été en effet observé que le marché libre fonctionne mieux et est d'avantage plébiscité qu'un marché où l'organisme de gestion attribue les marchés de collecte et de traitements des déchets industriels. En tout état de cause, le mécanisme d'attribution des marchés par Recytyre est flou et peu documenté. Le DSD n'est pas en mesure d'assurer ses missions de contrôle quant à la régularité de la procédure suivie.

**III.5.** Recytyre dispose de réserves conséquentes et qui ne cessent d'augmenter d'année en année. En 2018 et 2019, celles-ci étaient respectivement de 28.820.014€ et de 28.897.028€. Selon l'organisme de gestion, ces réserves assurent la gestion du flux des pneus usés pendant une période d'un an et demi dans l'éventualité où l'a.s.b.l. Recytyre cesserait ses activités. Toutefois, il s'agit de montants importants et la volonté de Recytyre est de parvenir à placer cet argent dans

des montages financiers face aux intérêts bas voire négatifs. La gestion de ces réserves méritera un suivi du DSD dans les démarches entreprises par Recytyre, suivi rendu complexe en l'absence de dispositions à caractère réglementaire limitant la constitution de réserves pour une durée maximale, par exemple, de 12 mois. La réforme de la REP devra aborder ce point.

**III.6.** Sur base du jugement du tribunal de commerce de Gand, la réforme de la REP devrait prévoir qu'un organisme de gestion ne perçoive plus de cotisations en l'absence d'agrément et ne soit pas non plus habilité à attribuer des marchés.

\*\*\*