

1. INTRODUCTION.....	3
2. APERÇU DES INITIATIVES ENGAGEES.....	4
2.1. Suivi de la législation dans les trois Régions	4
2.2. Visites de suivi	5
2.3. Liste des entreprises homologuées	6
2.4. Mailings aux points de distribution de pneus	6
2.5. Création d'autocollant RECYTYRE	6
2.6. Organisation d'une conférence de presse le 26 juin 2001	7
2.7. Organisation de soirées d'information.....	8
3. RECHAPAGE.....	9
4. ELABORATION D'UN SYSTEME OPERATIONNEL ET DE FINANCEMENT POUR PNEUS USES	10
5. APERÇU DES RESULTATS	11
5.1. Aperçu des pneus commercialisés sur le marché de remplacement en 2001 en Belgique.	11
5.2. Aperçu des flux entrants et sortants des opérateurs homologués suivant la norme RECYTYRE	15
5.2.1. Flux entrants	15
5.2.2. Flux sortants	19
5.2.3. Résultats en fonction des objectifs avancés.....	20
5.3. Rechapage en Belgique.....	22
5.3.1. Procédé de production.....	22
5.3.2. RECYTYRE et le rechapage	23
5.4. Conclusion	26

Annexes

1. Introduction

L'a.s.b.l. RECYTYRE est l'organisme de gestion des déchets de pneus usés, fondé le 9 février 1998 par les fabricants et/ou importateurs de même que certains groupements représentés au sein de FEDERAUTO.¹ Le Conseil d'administration est composé de huit personnes dont quatre représentants des fabricants/importateurs de pneus, deux représentants du Groupement des Spécialistes du Pneu, un représentant du Groupement des Distributeurs et Agents automobiles et un représentant pour les Groupement des Négociants en Véhicules d'Occasion, le Groupement des Entreprises de Réparation automobile et le Groupement des Vendeurs de Carburants de Belgique.

En tant qu'observateurs permanents, les représentants des Régions assistent aux réunions de RECYTYRE. Pour la Région flamande, un représentant de l'OVAM (Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest) siège au Conseil d'administration, la Région de Bruxelles-Capitale est représentée par un délégué de l'IBGE (Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement) et la Région wallonne par des représentants de l'O.W.D. (Office wallon des Déchets).

L'a.s.b.l. est financée par les cotisations des membres effectifs. Le secrétariat de l'a.s.b.l. RECYTYRE a été confié à FEDERAUTO a.s.b.l. (Confédération belge du Commerce et de la Réparation automobiles et des Secteurs connexes).

¹ Les membres effectifs de l'a.s.b.l. sont :

Bridgestone-Firestone SA
Continental Benelux SA
Goodyear Dunlop Tyres Belgium SA
Michelin Belux SA
Pirelli Tyres Benelux SA
Vredestein SA
Groupement des Spécialistes du Pneu, affilié à la F.M.A. ASBL
Groupement des Distributeurs et Agents automobiles, G.D.A. ASBL
Groupement des Négociants en Véhicules d'Occasion ASBL
Groupement des Entreprises de Réparation automobile, REPARAUTO ASBL
Groupement des Vendeurs de Carburants de Belgique ASBL

Les membres adhérents sont :

Groupement des Importateurs, Agents et Fabricants de Pièces, Accessoires, Pneus, Produits, Outillage et Equipement de Garages et Carrosseries (G.I.A.F.), affilié à la F.M.A. a.s.b.l.
L'Association belge de l'Industrie du Caoutchouc

2. Aperçu des initiatives engagées

2.1. Suivi de la législation dans les trois Régions

En 2001, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a préparé un arrêté relatif à l'obligation de reprise. Dans cette proposition, toute une série de déchets a été soumise à l'obligation de reprise dont les pneus usés. La Région wallonne aussi a œuvré en 2001 à un projet d'arrêté de la Région wallonne instaurant l'obligation de reprise. Le projet d'arrêté soumet également les pneus usés à l'obligation de reprise. En Flandre, le Vlaams Reglement inzake Afvalvoorkoming en –Beheer (VLAREA) a introduit l'obligation de reprise le 1er juillet 1999. En Flandre on a travaillé à une adaptation de ce règlement en 2001.

D'emblée RECYTYRE a souligné le fait que la réglementation devait être la même dans les trois Régions. Les trois Régions étaient également convaincues de la nécessité de cette uniformité et se sont par conséquent régulièrement concertées.

Les principes que RECYTYRE a tenté de défendre globalement étaient les suivants :

- Le secteur est disposé à accepter une obligation de reprise suivant le “principe de 1 contre 1” mais s'oppose absolument à une obligation de reprise d'après le “principe de 0 contre 1” au niveau des vendeurs finals. La distribution peut donner son aval pour que les pneus usés soient acceptés dès lors que des pneus neufs sont vendus mais ne peut accepter que quiconque puisse venir déposer des déchets dans ses entreprises. Les pneus ne relevant pas de la disposition du "1 contre 1" seront collectés par le secteur par le biais des parcs à conteneurs.
- Dès le début des négociations avec les administrations de l'environnement concernant le problème des pneus usés, le secteur avait affirmé que l'obligation de reprise n'était acceptable que si les coûts liés à l'obligation pouvaient être facturés au client. La convention environnementale pneus usés et les accords-cadres ont réglé cet aspect. Aussi, nous nous réjouissons que ce principe figure dans les projets d'arrêtés respectifs.
- A plus d'un titre, le secteur estime qu'il ne peut être tenu responsable pour les pneus usés émanant des centres agréés de dépollution et de traitement d'épaves automobiles. La raison principale est le coût lié à l'exécution de l'obligation de reprise qui ne peut être facturée à la vente du produit. Les importateurs belges de pneus ne disposent d'aucun moyen de pression pour exiger des importateurs de véhicules qu'ils perçoivent une contribution environnementale à la vente d'un véhicule neuf. La convention environnementale actuelle des "véhicules hors d'usage" ne stipule d'ailleurs pas qu'une

contribution environnementale peut être demandée à l'achat d'un véhicule. Les importateurs de véhicules ne voudront par conséquent certainement pas le faire pour certains composants.

Une deuxième raison motivant notre refus de cette thèse est que lorsque nous poussons plus loin le raisonnement, tous les composants d'un véhicule peuvent être démontés et que chaque fabricant ou importateur des composants se verra imposer une obligation de reprise. De cette manière, le producteur ou l'importateur de véhicules échappe à l'obligation de reprise. Tel ne peut être l'objectif. Les Régions ont tenu compte de cette argumentation lors de l'élaboration de leur législation respective et acceptent que le fabricant ou importateur de pneu belge soit seul responsable pour le marché de remplacement.

- Le rapport de RECYTYRE 1999-2000 démontre clairement que le système de RECYTYRE ne peut pas démontrer combien de pneus sont rechapés annuellement en Belgique. La raison en est que les pneus qui entrent en compte pour le rechapage ont une valeur économique positive (pour un pneu de poids lourd, cette valeur oscille entre 37 € et 50 €) et, par conséquent, ils n'aboutissent pas parmi les pneus usés que les opérateurs de RECYTYRE collectent et traitent. Autrement dit, le système de RECYTYRE ne détecte pas ces pneus. Signalons en outre que de nombreux pneus entrant en ligne de compte pour le rechapage restent la propriété du client, par exemple une compagnie de transport, et que l'entreprise de rechapage recape les pneus du client. Comme RECYTYRE ne peut pas détecter les pneus entrant en compte pour le rechapage, alors que cette activité a lieu en Belgique, RECYTYRE demande aux Régions de revoir les objectifs avancés en matière de rechapage. Nous revenons plus amplement à cette problématique au point 3.
- L'introduction d'une norme RECYTYRE et l'homologation y afférente sont une bonne chose. Elles n'évitent toutefois pas qu'en Belgique, des entreprises restent actives dans la collecte de pneus usés sans aucuns débouchés pour le traitement de ces pneus. En conséquence, on continue de trouver des dépôts illégaux de pneus usés. L'homologation d'après la norme RECYTYRE devrait être une des conditions pour poursuivre la collecte de pneus usés dans une Région.

2.2. Visites de suivi

La certification d'après la norme RECYTYRE (BE/TYR 9801/Ed:B) est octroyée après un audit positif pour une période de 3 ans à condition que 2 visites de suivi aient eu lieu et que le certificat ne soit pas retiré.

Dans le courant de 2001, l'organisme indépendant de certification SGS a effectué des visites de suivi chez les opérateurs homologués. Ces visites de suivi avaient pour but de vérifier si l'entreprise répondait toujours aux conditions de la norme RECYTYRE et si l'opérateur avait respecté les recommandations formulées par SGS lors de l'audit précédent. Ensuite, il a été vérifié si le compte

rendu que les opérateurs devaient faire à RECYTYRE concernant les flux entrants et sortants l'avaient été de manière adéquate. Tous les opérateurs ont gardé leur homologation. SGS n'a suspendu ou radié aucun opérateur sur base d'une visite de suivi. SGS a toutefois fait des recommandations à certains opérateurs tant sur le plan de la maîtrise des documents que de l'intégration et du fonctionnement de la filière de valorisation, la maîtrise des processus et les conditions de stockage. Lors de la rédaction du rapport 1999-2000, seuls quelques opérateurs homologués avaient déjà reçu une visite d'homologation. RECYTYRE avait effectivement décidé que la visite de suivi aurait lieu un an après le premier audit. Au fur et à mesure que les visites de suivi se succédaient, RECYTYRE a pris conscience de la nécessité que ces visites aient lieu au début de l'année civile. RECYTYRE et SGS ont donc décidé qu'en 2002, les visites de suivi auraient lieu pendant les premiers mois de l'année de sorte que les données rapportées, indispensables au présent rapport, puissent être vérifiées.

2.3. Liste des entreprises homologuées

En 2001, 18 entreprises étaient homologuées suivant la norme RECYTRE. Ces entreprises peuvent être cataloguées d'acteurs importants sur le marché de la collecte des pneus usés. Par rapport à 2000, une entreprise s'est ajoutée à la liste des entreprises homologuées. Il s'agit de Michelin S.A. La liste la plus récente des entreprises homologuées se trouve en annexe 1².

2.4. Mailings aux points de distribution de pneus

Pour faire connaître son système, RECYTYRE envoie des mailings à 11.000 points de distribution, à savoir des centrales de pneus, des garages et des carrosseries, des stations-service etc.

En 2001, un mailing a été envoyé en février, juin et novembre. Dans ces mailings, nous demandons aux centrales de pneus et aux garages de ne faire appel qu'aux opérateurs homologués suivant la norme RECYTYRE pour la collecte et le traitement de leurs pneus usés. Ces opérateurs permettent un contrôle poussé de la part d'un organisme de certification indépendant. La liste des opérateurs homologués est toujours jointe à chaque mailing. Une copie de ces mailings se trouve en annexe 2.

2.5. Création d'autocollant RECYTYRE

RECYTYRE est conscient que lorsqu'une centrale de pneus ou un garage fait appel à un opérateur homologué suivant la norme RECYTYRE, il y a un prix à payer. La collecte et le traitement d'un pneu de tourisme par exemple varient entre 0,90 et 1,50 euro par pneu. Ces coûts ne peuvent pas être

² Il s'agit de la liste la plus récente des adresses commerciales des opérateurs homologués au moment de la publication dudit rapport. Une entreprise n'a pas fait faire de visite de suivi en 2002 et a été rayée de la liste.

repris dans les frais généraux de l'entreprise, raison pour laquelle nous conseillons au secteur de la distribution des pneus de facturer une contribution environnementale au client.

Pour sensibiliser les centrales de pneus et les garages à la problématique des pneus usés et attirer leur attention sur le fait qu'il faut absolument éviter les dépôts illégaux de pneus usés à l'avenir, RECYTYRE a mis au point un autocollant (cf. annexe 3). Les trois Régions ont soutenu cette action. Le logo des Régions ou le logo de l'administration concernée a été apposé sur l'autocollant. La centrale de pneu ou le garage peut coller ou fixer l'autocollant à la réception. Cet autocollant a été joint au mailing de juin. Dans le mailing de novembre, il a été annoncé que des autocollants supplémentaires pouvaient être commandés. RECYTYRE a reçu beaucoup de demandes.

L'objectif de l'action autocollants est double. En apposant l'autocollant, la centrale de pneu ou le garage annonce qu'il fait appel à des opérateurs agréés selon la norme RECYTYRE pour la collecte de leurs pneus usés et que c'est pour cela qu'ils facturent une contribution environnementale. Par ailleurs, l'autocollant a aussi pour but de faire prendre conscience au client qu'il est inadmissible d'abandonner sauvagement des pneus usés dans la nature et qu'en tant qu'automobiliste, il doit participer à la prévention de ce genre de pratiques en confiant ses pneus usés à un professionnel et en s'acquittant d'une contribution environnementale.

2.6. Organisation d'une conférence de presse le 26 juin 2001

Le 26 juin 2001, RECYTYRE a organisé une conférence de presse dans le but de présenter l'organisme de gestion ainsi que les principaux résultats du rapport 1999-2000. En outre, l'autocollant mis au point par RECYTYRE, a été présenté à la presse. Les échos dans la presse ont été positifs. Le tableau ci-dessous reprend un aperçu des réactions de la presse.

27/06/01	La Dernière Heure	Les pneus au recyclage
27/06/01	La Libre Belgique	Stop aux pneus usés dans la nature
27/06/01	Het Volk	Oude autobanden als brandstof
27/06/01	L'Echo	Vers une contribution pour les pneus usagés?
27/06/01	Het Belang van Limburg	76.651 ton banden opgehaald
27/06/01	Metro	Ophaling afvalbanden succes
27/06/01	VRT – avondjournaal	Afvalbanden – RECYTYRE: interview Martine Vanheers

2.7. Organisation de soirées d'information

Dans le cadre des soirées d'information que FEDERAUTO a organisées en Région wallonne et bruxelloise, des explications ont été données sur l'obligation de reprise et les conséquences pour le secteur de l'automobile. Des représentants de l'O.W.D. (Office wallon des Déchets) ont exposé le système en cours d'élaboration pour les épaves ainsi que le système actuel relatif aux pneus usés. Ces soirées d'information avaient lieu à Hogue, Ramegnies-Chin, La Louvière, Verviers et Bruxelles et étaient très réussies. Les membres ont eu amplement le temps de poser des questions, ce qu'ils n'ont pas hésité à faire d'ailleurs.

3. Rechapage

Comme il apparaît au point 2.1., le rapport de RECYTYRE 1999 et 2000 démontrait qu'un très faible pourcentage des pneus collectés par les opérateurs était destiné au rechapage. Les cabinets des trois Régions sont conscients que les pneus qui entrent en ligne de compte pour le rechapage ne se trouvent pas dans les flux entrants des entreprises homologuées. Ce qui n'empêche pas des sociétés d'exercer des activités de rechapage en Belgique. RECYTYRE a cherché des alternatives pour pouvoir quand même collecter des données relatives au rechapage. RECYTYRE a avancé l'idée de tenter de regrouper toutes les entreprises actives dans le secteur du rechapage. Il était toutefois d'abord indispensable d'identifier ces entreprises. En novembre 2001 eut lieu une première réunion. Les membres de RECYTYRE sont tous affiliés à l'association professionnelle de FEDERAUTO (Confédération belge du Commerce et de la Réparation automobiles et des secteurs connexes a.s.b.l.). Ce qui a eu pour avantage que RECYTYRE, en concertation avec FEDERAUTO, a pu proposer à ces entreprises actives dans le rechapage, de se regrouper au sein de la Fédération du Matériel automobile affiliée à FEDERAUTO. Différents Groupements et Commissions relatifs aux pneus y ont déjà été fondés. Il a été expliqué aux participants pourquoi RECYTYRE les avait invités et quels services la Fédération du Matériel automobile pouvait leur offrir. Cette initiative a été bien accueillie et une Commission rechapage a été créée. Une des premières tâches de la Commission a été la constitution d'une statistique pool relative aux pneus rechapés produits et aux pneus rechapés vendus. Ce n'est pas une chose aisée du tout. Les résultats de cette statistique pool se trouvent au point 5.3.2.

4. Elaboration d'un système opérationnel et de financement pour pneus usés

Les fabricants/importateurs de pneus sont conscients que la problématique des pneus usés du marché de remplacement ne peut être résolue que s'ils ont eux-mêmes les rênes en main. C'est pourquoi ils ont demandé au bureau d'études KPMG d'effectuer une étude de faisabilité pour l'élaboration d'un système permettant la collecte de pneus usés dans un nombre de lieux limités et le traitement de ces pneus et de financer ce système par une contribution environnementale perçue lors de la commercialisation du pneu. Les questions suivantes notamment devront trouver réponse :

- Comment organiser un système de sorte que tous les pneus usés soient collectés et traités de manière à ce que les objectifs avancés dans la législation soient atteints ?
- Quel est le montant par pneu (pneu pour véhicule de tourisme, pour poids lourd etc.) à facturer au client ?
- Quels sont les frais liés à la mise en œuvre de ce système ?
- Quels sont les frais de fonctionnement annuels pour l'organisation ?
- Quel est le type de contrat avec l'opérateur/les opérateurs ?
- ...

Les résultats de cette étude ont été présentés en automne 2001 aux cabinets et aux administrations des trois Régions. Ils ont trouvé cette évolution très positive. Ils ont par conséquent proposé d'élaborer une nouvelle convention environnementale. L'OVAM (Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest) a mis au point une première proposition qui a fait l'objet d'une discussion interne au sein de RECYTYRE. Ces négociations se poursuivront en 2002.

5. Aperçu des résultats

5.1. Aperçu des pneus commercialisés sur le marché de remplacement en 2001 en Belgique

Au tableau 1 vous trouverez le nombre de pneus neufs commercialisés en Belgique et au Grand-duché de Luxembourg en 2001. Ces données proviennent de la statistique pool européenne établie chaque année par les différents producteurs européens.

Tableau 1 : Aperçu du nombre de pneus neufs sur le marché de remplacement Belux en 2001

Type	Nombre
Tourisme	4.290.983
4x4	125.753
Camionnettes	273.889
Poids lourds	390.711
Véломoteurs	193.905
Agriculture	42.396
Construction de route	7.496
Total	5.325.133

Source : Europool

Les fabricants et importateurs de pneus ne disposent pas de données relatives au nombre de pneus commercialisés en Belgique ni par Région. Ils savent toutefois où ils livrent eux-mêmes les pneus mais pas où le pneu est finalement vendu. La scission par pays et par Région s'est faite sur base du parc automobile, d'après nous la méthode la plus précise. Le tableau 2 représente le parc automobile belge et luxembourgeois. Pour la Belgique, le parc automobile est représenté pour les trois Régions.

*Tableau 2 :Le parc automobile en Belgique et au Grand-duché de Luxembourg
Situation au 1er août 2001 (Belgique) et au 1^{er} janvier 2001 (GD-Luxembourg)*

		Tourisme	Camionnettes	Poids lourds	Remorques et véhicules spéciaux	Tracteurs et matériel agricole	Véломoteurs	Total
Flandre	Ab	2.803.115	244.762	67.748	54.782	101.855	174.528	3.446.790
	%	55,92%	56,51%	59,61%	55,41%	53,51%	57,20%	56,01%
Wallonie	Ab	1.434.907	113.794	28.720	24.145	72.104	100.560	1.774.230
	%	28,62%	26,27%	25,27%	24,42%	37,88%	32,96%	28,83%
Bruxelles	Ab	501.828	59.166	12.144	8.304	914	18.542	600.898
	%	10,01%	13,66%	10,69%	8,40%	0,48%	6,08%	9,76%
Total Belgique	Ab	4.739.850	417.722	108.612	87.231	174.873	293.630	5.821.918
	%	94,55%	96,45%	95,57%	88,23%	91,88%	96,24%	94,60%
GD Luxembourg	Ab	273.086	15.380	5.035	11.641	15.458	11.486	332.086
	%	5,45%	3,55%	4,43%	11,77%	8,12%	3,76%	5,40%
Total	Ab	5.012.936	433.102	113.647	98.872	190.331	305.116	6.154.004
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : Institut National de la Statistique

Le tableau 3 reprend la ventilation par pays et par Région des pneus commercialisés sur le marché de remplacement sur base des données du tableau 2.

Tableau 3: Ventes de pneus neufs (en unités) sur le marché de remplacement en 2001, liés au parc automobile

		Flandre	Wallonie	Bruxelles	Total Belgique	GD Lux	Total
Tourisme	Ab	2.399.416	1.228.255	429.556	4.057.226	233.757	4.290.983
	%	80,11%	80,98%	80,45%	80,41%	83,70%	80,58%
4x4	Ab	70.318	35.996	12.589	118.902	6.851	125.753
	%	2,35%	2,37%	2,36%	2,36%	2,45%	2,36%
Camionnettes	Ab	154.785	71.962	37.416	264.163	9.726	273.889
	%	5,17%	4,74%	7,01%	5,24%	3,48%	5,14%
Poids lourds	Ab	232.913	98.737	41.750	373.401	17.310	390.711
	%	7,78%	6,51%	7,82%	7,40%	6,20%	7,34%
Véломoteurs	Ab	110.915	63.907	11.784	186.606	7.299	193.905
	%	3,70%	4,21%	2,21%	3,70%	2,61%	3,64%
Agriculture < 300 kg (1)	Ab	15.882	11.243	143	27.267	2.410	29.677
	%	0,53%	0,74%	0,03%	0,54%	0,86%	0,56%
Agriculture > 300 kg	Ab	6.807	4.818	61	11.686	1.033	12.719
	%	0,23%	0,32%	0,01%	0,23%	0,37%	0,24%
Construction de route < 300 kg (2)	Ab	3.323	1.464	504	5.291	706	5.997
	%	0,11%	0,10%	0,09%	0,10%	0,25%	0,11%
Construction de route > 300 kg	Ab	831	366	126	1.323	176	1.499
	%	0,03%	0,02%	0,02%	0,03%	0,06%	0,03%
Total	Ab	2.995.188	1.516.749	533.927	5.045.864	279.269	5.325.133
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(1) étant admis qu'environ 70 % des pneus relèvent de la catégorie de poids < 300 kg

(2) étant admis qu'environ 80 % des pneus relèvent de la catégorie de poids < 300 kg

Les quantités du tableau 3 ont été converties en tonnes. Le poids moyen de certains types de pneus a été déterminé à cette fin (cf. tableau 4). Le résultat de cette conversion se trouve au tableau 5.

Tableau 4 : Classification suivant le type de pneus et catégorie de poids

Type	Poids/pneu (en kg) ¹			Nombre de pneus (par tonne)		
	Min.	Max.	Moyenne	Min.	Max.	Moyenne
Tourisme	6,5	9	7,8	111	154	132
4x4	10	20	15	50	100	67
Camionnettes	8	15	11,5	67	125	87
Poids lourds	55	85	70	11	18	14
Agriculture < 300 kg ²	19	154	86,5	3	40	6
Agriculture > 300 kg ²	300	380	375	2	3	3
Construction de route < 300 kg ²	142	221	182	3	200	6
Construction de route > 300 kg ²	310	1288	799	1	3	1
Vélocoteurs	2	4	3	250	500	333

Source : 1. Technical Guideline on the Identification and Management of Used Tyres
2. Informations émanant des fabricants/importateurs de pneus

Tableau 5 : Ventes de pneus neufs (en tonne) sur le marché de remplacement en 2001, liées au parc automobile

		Flandre	Wallonie	Bruxelles	Total Belgique	GD Lux	Total
Tourisme	Ab	18.715,44	9.580,39	3.350,53	31.646,37	1.823,30	33.469,67
	%	43,14%	44,79%	46,83%	44,00%	44,07%	44,00%
4x4	Ab	1.054,77	539,93	188,83	1.783,54	102,76	1.886,30
	%	2,43%	2,52%	2,64%	2,48%	2,48%	2,48%
Camionnettes	Ab	1.780,03	827,56	430,28	3.037,87	111,85	3.149,72
	%	4,10%	3,87%	6,01%	4,22%	2,70%	4,14%
Poids lourds	Ab	16.303,93	6.911,62	2.922,52	26.138,07	1.211,70	27.349,77
	%	37,58%	32,31%	40,85%	36,34%	29,29%	35,96%
Vélocoteurs	Ab	332,74	191,72	35,35	559,82	21,90	581,72
	%	0,77%	0,90%	0,49%	0,78%	0,53%	0,76%
Agriculture < 300 kg (1)	Ab	1.373,75	972,49	12,33	2.358,57	208,49	2.567,06
	%	3,17%	4,55%	0,17%	3,28%	5,04%	3,37%
Agriculture > 300 kg	Ab	2.552,45	1.806,90	22,90	4.382,25	387,37	4.769,63
	%	5,88%	8,45%	0,32%	6,09%	9,36%	6,27%
Construction de route < 300 kg (2)	Ab	604,74	266,54	91,67	962,95	128,51	1.091,45
	%	1,39%	1,25%	1,28%	1,34%	3,11%	1,43%
Construction de route > 300 kg	Ab	663,61	292,48	100,59	1.056,69	141,02	1.197,70
	%	1,530%	1,367%	1,406%	1,469%	3,409%	1,575%
Total	Ab	43.381,47	21.389,64	7.155,01	71.926,12	4.136,89	76.063,01
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(1) étant admis qu'environ 70 % des pneus relèvent de la catégorie de poids < 300 kg

(2) étant admis qu'environ 80 % des pneus relèvent de la catégorie de poids < 300 kg

5.2. Aperçu des flux entrants et sortants des opérateurs homologués suivant la norme RECYTYRE

5.2.1. Flux entrants

En 2001, 16 opérateurs ont rapporté leurs flux entrants et sortants. Au tableau 6, vous trouverez les quantités collectées, exprimées en kg, ventilées selon les différentes catégories de produits et les trois Régions. Les abréviations suivantes ont été utilisées dans le tableau.

Voitures de tourisme et camionnettes	= TO
Poids lourds	= PL
Véhicules agricoles	= AG
Génie civil	= EM
Divers	= DI

Tableau 6 : Flux entrants en 2001, exprimés en kg

Produit		TO	PL	AG	EM	DI	TOTAL
Région							
Bruxelles	Ab	1.349.964	419.112	143.669	14.766	127.700	2.055.211
	%	5,2%	2,8%	8,6%	1,2%	7,9%	4,5%
Flandre	Ab	19.192.548	10.994.965	1.290.244	1.031.290	1.182.990	33.692.037
	%	73,6%	73,8%	76,9%	87,0%	73,5%	74,1%
Wallonie	Ab	5.537.258	3.483.334	243.536	138.923	299.800	9.702.851
	%	21,2%	23,4%	14,5%	11,7%	18,6%	21,4%
TOTAL	Ab	26.079.770	14.897.411	1.677.449	1.184.979	1.610.490	45.450.099
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

L'analyse des données du tableau 6 démontre que 74,1 % des pneus collectés l'ont été en Flandre. En Wallonie, ce pourcentage était de 21,4 % et dans la Région de Bruxelles-Capitale de 4,5 %.

Dans la période de janvier à décembre 2001, 71.926 tonnes ont été commercialisées en Belgique (tableau 5). Simultanément, les opérateurs ont collecté 45.450 tonnes en Belgique, soit un

pourcentage de collecte de 63,19 %. Les résultats suivants ont été observés dans les différentes Régions :

- Flandre : 77,6 %
- Wallonie : 45 %
- Région de Bruxelles-Capitale : 28,7 %

Lorsque nous comparons les pneus commercialisés et les pneus collectés d'après la catégorie du produit nous obtenons les résultats suivants :

Pneus pour voitures de tourisme et camionnettes

Pour calculer le nombre de pneus commercialisés, l'on fait la somme des catégories tourisme, 4x4 et camionnettes du tableau 5, ce qui nous donne 36.468 tonnes de pneus. Au total, les opérateurs ont collecté 26.080 tonnes pendant la même période. Le pourcentage de collecte pour cette catégorie de pneus est de 71,5 %. Lorsque nous calculons le pourcentage de collecte de ces catégories de pneus par Région, nous obtenons les résultats suivants :

- Flandre : 89 %
- Wallonie : 51 %
- Région de Bruxelles-Capitale : 34 %

Pneus de poids lourds

En 2001, 26.138 tonnes de pneus de poids lourds ont été commercialisées sur le marché belge tandis que 14.897 tonnes de pneus de poids lourds ont été collectées. Ceci correspond à un pourcentage de collecte de 57 %. Les taux de collecte suivants ont été réalisés par Région :

- Flandre : 67 %
- Wallonie : 50 %
- Région de Bruxelles-Capitale : 14 %

Pneus d'engins agricoles

L'addition des catégories agriculture < 300 kg et > 300 kg démontre que 6.741 tonnes de pneus ont été commercialisées. Dans cette catégorie, 1.677 tonnes ont été collectées, soit un pourcentage de collecte de 25 %. La ventilation par Région donne les résultats suivants :

- Flandre : 33 %
- Wallonie : 9 %
- Région de Bruxelles-Capitale : 411 %

Pneus d'engins de génie civil

Ici également, les catégories < 300 kg et > 300 kg ont été additionnées et donnent un résultat de 2.020 tonnes de pneus commercialisés. La quantité collectée s'élève à 1.185 tonnes. Pour toute la Belgique, le pourcentage de collecte s'élève à 59 %. Par Région, les résultats sont les suivants :

- Flandre : 81 %
- Wallonie : 25 %
- Région de Bruxelles-Capitale : 8 %

Divers

Le tonnage de cette catégorie de pneus s'élève à 1.610 tonnes. Il a été supposé que ces pneus sont un mélange de pneus provenant de voitures de tourisme, véhicules 4x4, camionnettes et poids lourds. Les quantités collectées de pneus de la catégorie "divers" doivent par conséquent être ajoutées aux résultats de ces catégories. Pour l'ensemble de la Belgique, le pourcentage de collecte des voitures de tourisme, de véhicules 4x4, de camionnettes et de poids lourds atteint 68 %. Pour les Régions, les résultats se répartissent comme suit :

- Flandre : 83 %
- Wallonie : 52 %
- Région de Bruxelles-Capitale : 28 %

Conclusion

Pour l'ensemble de la Belgique, toutes catégories de pneus confondues, le pourcentage de collecte en 2001 est de 63,19 %. Dans la catégorie des voitures de tourisme et des camionnettes, ce taux atteint 71,5 % et pour les poids lourds 57 %. Si l'on ajoute à ces deux catégories les quantités collectées de la catégorie "Divers", le taux de collecte réalisé en Belgique est de 68 %.

Le pourcentage de collecte des pneus pour engins agricoles s'élève à 25 %. Ce pourcentage est relativement faible comparé aux autres catégories. Nous supposons que les agriculteurs gardent ce type de pneus.

Dans la catégorie génie civil, 59 % des pneus commercialisés ont été collectés.

Dans la Région flamande, le pourcentage de collecte tous pneus confondus est de 77,6 %. En Wallonie et en Région de Bruxelles-Capitale, ces taux sont de respectivement 45 % et 28,7 %.

Quant aux pneus des voitures de tourisme et des camionnettes, la Flandre obtient le taux de collecte le plus élevé, à savoir 89 %. Dans la Région wallonne, ce pourcentage s'élève à 51 % et en Région de

Bruxelles-Capitale, 34 %. La Flandre obtient encore les meilleurs résultats dans la catégorie des pneus de poids lourds avec 89 % tandis que pour la Wallonie et Bruxelles-Capitale, les pourcentages s'élèvent respectivement à 50 % et 14 %.

Il convient de relativiser le taux de collecte de 411 % obtenu en Région de Bruxelles-Capitale. Cette dernière n'a effectivement commercialisé que 35 tonnes ce qui représente à peine 0,5 % des pneus pour engins agricoles commercialisés en Belgique.

5.2.2. Flux sortants

Ci-après vous trouverez les abréviations utilisées dans le tableau 7.

Transbordement	= OT
Occasion	= OC
Rechapage	= RE
Cimenterie	= CE
Broyage en carburant	= SH
Granulat en matière première secondaire	= GR
Autres	= EA

Tableau 7 : Flux sortants 2001, exprimés en kg

Produit		TO	PL	AG	EM	DI	TOTAL
Traitement							
OT	Ab	2.674.400	230.650	90.700		897.600	3.893.350
	%	11,68%	1,75%	10,76%		11,88%	8,51%
OC	Ab	1.653.559	3.552			1.281.450	2.938.561
	%	7,22%	0,03%			16,96%	6,42%
RE	Ab	894.242	1.248.667				2.142.909
	%	3,91%	9,50%				4,68%
CE	Ab	7.926.548	2.955.404	5.300	35.400	4.043.400	14.966.052
	%	34,63%	22,48%	0,63%	2,71%	53,50%	32,72%
SH	Ab	7.984.519	941.205	255.100	196.200	26.400	9.403.424
	%	34,88%	7,16%	30,25%	15,05%	0,35%	20,56%
GR	Ab	600.095	7.738.339	488.550	278.400	187.830	9.293.214
	%	2,62%	58,85%	57,94%	21,35%	2,49%	20,32%
EA	Ab	1.155.997	31.536	3.600	793.900	1.120.560	3.105.593
	%	5,05%	0,24%	0,43%	60,89%	14,83%	6,79%
TOTAL	Ab	22.889.360	13.149.353	843.250	1.303.900	7.557.240	45.743.103
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

En 2001, les opérateurs homologués suivant la norme RECYTYRE ont généré dans toute la Belgique un flux sortant de 45.743 tonnes de pneus dont 6,4 % ou 2.939 tonnes ont été évacuées comme pneus d'occasion. Les pneus destinés aux cimenteries et les pneus broyés sont incinérés avec récupération d'énergie. Cela donne un total de 24.369 tonnes, soit 53 % de la quantité totale de pneus traités. Quant

au procédé de traitement du granulat, nous constatons qu'en 2001, 20 % des pneus traités ont été granulés. Les pneus de poids lourds en représentent la majeure partie. Le granulat connaît de nombreuses applications. Ainsi, il est notamment utilisé pour l'isolation des sols, l'aménagement de terrains de hockey et de football, de pistes d'athlétisme et de cours de récréation, pour la production d'asphalte et d'assise pour du tapis-plein et des paillassons. Le granulat peut également être traité pour l'isolation sonore, l'utilisation dans l'industrie automobile et d'autres applications.

En 2001, 4,7 % des pneus ont été évacués pour être rechapés, soit 2.143 tonnes. Il ne s'agit ici que des pneus pour voitures de tourisme et poids lourds.

3.106 tonnes du flux sortant de pneus ont été évacuées moyennant un autre procédé de traitement, ce qui correspond à 6,8 %. Renseignement pris auprès des opérateurs concernant les méthodes de traitement, ils nous ont appris que l'on veut principalement dire le broyage des pneus et, en particulier, le broyage des pneus pour le génie civil et des pneus pleins. En réalité, ces pneus auraient dû être rapportés dans le procédé de traitement du broyage.

5.2.3. Résultats en fonction des objectifs avancés

Voitures de tourisme, camions légers (camionnettes) et poids lourds

Les accords-cadres et la convention environnementale n'étant d'application que pour les pneus de voitures de tourisme, camions légers (camionnettes) et poids lourds, nous avons réalisé une analyse séparée pour ces catégories-là. Nous sommes partis d'un objectif de collecte de 100 %. Contrairement à l'an passé, cet objectif n'a pas été atteint. Le pourcentage de collecte de ces catégories de pneus s'élève à 65 % en Belgique. En 2001, 40.977 tonnes de pneus ont été collectées en Belgique dans ces catégories tandis que 62.606 tonnes de pneus ont été commercialisées.

C'est en Flandre que le taux de collecte a été le plus proche de l'objectif avancé avec 80 %. En Wallonie, seuls 51 % des pneus commercialisés ont été collectés. Le taux de collecte de la Région de Bruxelles-Capitale est le plus bas avec 26 %.

Nous estimons que la catégorie "Divers" du Flux entrant se compose d'un mélange de pneus de voitures de tourisme et de poids lourds. L'addition de la quantité de pneus collectée dans la catégorie "Divers" et des quantités de pneus de voitures de tourisme et de poids lourds comparées aux pneus commercialisés pour ces catégories, donne les pourcentages suivants :

- Belgique : 68 %
- Flandre : 83 %
- Wallonie : 52 %
- Région de Bruxelles-Capitale : 28 %

Quant au traitement, nous avons fait une analyse avec et une sans la catégorie "Divers". Les pourcentages pour lesquels il a été tenu compte de cette catégorie ont été mis entre parenthèses.

En 2001, 40.977 tonnes (42.588 tonnes) de pneus de tourisme et de poids lourds ont été collectées tandis qu'un flux sortant de 36.038 tonnes (43.596 tonnes) a été généré dans cette catégorie de pneus.

Le calcul du taux de valorisation (sans rechapage) donne les résultats suivants :

- pneus d'occasion : 1.657 tonnes (2.939 tonnes)
- combustion avec récupération d'énergie : 10.882 tonnes (14.925 tonnes)
- broyage : 8.926 tonnes (8.952 tonnes)
- granulats : 8.338 tonnes (8.526 tonnes)

Sur base du total de 29.803 tonnes (35.342 tonnes) nous pouvons calculer le pourcentage de valorisation en fonction des quantités collectées. Nous obtenons un pourcentage de 72 % (82 %), soit plus que l'objectif avancé de 65 %. Le pourcentage de rechapage est plus élevé qu'en 2000 mais ces 5,2 %

(5 %) ne suffisent toutefois pas à atteindre les 25 % avancés. Comme nous l'expliquons au point 2.1. le système RECYTYRE ne saisit pas les pneus entrant en compte pour le rechapage. Par conséquent, RECYTYRE cherche d'autres voies pour cerner l'activité de rechapage en Belgique (cf. point 5.3.).

Toutes catégories de pneus confondues

En 2001, 45.450 tonnes de pneus ont été collectées toutes catégories de pneus confondues. La quantité de pneus traitée est de 45.743 tonnes.

Le calcul des tonnages évacués pour valorisation (autres que le rechapage) donne les résultats suivants:

- pneus d'occasion : 2.939 tonnes
- combustion avec récupération d'énergie : 14.966 tonnes
- broyage : 9.403 tonnes
- granulats : 9.293 tonnes

La quantité totale s'élève à 36.601 tonnes. La quantité totale de pneus valorisés atteint un taux de 80%. Le pourcentage de pneus rechapés s'élève à 4,7 %.

5.3. Rechapage en Belgique

5.3.1. Procédé de production

En Belgique, une vingtaine d'entreprises est active dans le secteur du rechapage. Le secteur se compose de producteurs et d'importateurs auxquels s'ajoute un fournisseur. Celui-ci ne fournit que les bandes de roulement (cf. infra) mais pas les carcasses.

Le rechapage peut s'appliquer à tous les types de pneus allant de pneus de tourisme en passant par les poids lourds et les pneus agricoles aux pneus d'avions. C'est un réemploi économique et écologique de pneus qui à défaut finiraient leur première vie dans le circuit des déchets. En rechapant les pneus ceux-ci ne sont considérés comme pneus usés qu'ultérieurement.

Le rechapage de pneus de tourisme ne représente qu'une petite partie du marché total. Ceci s'explique par le faible écart de prix entre les pneus neufs et les pneus rechapés. En outre, le consommateur optera plutôt pour un pneu neuf que pour un pneu rechapé. Aux yeux de nombreux automobilistes un pneu rechapé reste un produit de qualité inférieure comparé à un pneu neuf. Ce préjugé n'est pas fondé, d'autant plus que les dernières années le secteur a consenti de gros investissements pour améliorer et garantir la qualité.

La différence de prix est plus marquée pour les pneus de poids lourds. La part de marché de ce type de pneus est considérable. Par ailleurs, le préjugé vis-à-vis de la qualité a grandement disparu.

Le rechapage d'un pneu consiste à apposer une nouvelle bande de roulement en caoutchouc sur la carcasse du pneu usé. La carcasse fait l'objet d'un examen minutieux en vue de détecter des vices (cachés), des erreurs de fabrication et des dégâts irréparables. Les carcasses ne répondant pas à la norme sont refusées et considérées comme déchets. Il est clair que dans la processus de production cette phase est déterminante pour la qualité finale du pneu rénové.

Dans une deuxième phase, la bande de roulement usée est raclée à l'aide d'une machine spéciale. Les petites détériorations éventuelles sont ensuite réparées.

La carcasse est désormais prête à être pourvue d'une nouvelle bande de roulement. Il existe deux méthodes, la vulcanisation à chaud et à froid. Dans le cas de la vulcanisation à chaud, une bande de caoutchouc est apposée sur la carcasse. Cette bande est lisse et plane. La carcasse est ensuite mise dans un moule et chauffée ce qui donne son profil au pneu.

En cas de vulcanisation à froid, on applique une bande de caoutchouc préformée (avec profil donc) sur la carcasse. Ensuite la carcasse est chauffée à l'air chaud dans une chambre pressurisée.

La dernière étape du processus de production consiste à contrôler une dernière fois le pneu rechapé. Chaque pneu porte le nom du rechapteur et les dimensions.

5.3.2. RECYTYRE et le rechapage

Les opérateurs homologués suivant la norme RECYTYRE collectent les pneus usés dans différents points de distribution. Il s'agit principalement de pneus qui ne peuvent plus être rechapés et sont considérés comme des déchets. Les garages et centrales de pneus paient les opérateurs pour venir collecter leurs pneus usés ce qui donnent à ceux-ci une valeur négative. Dans certains cas, les opérateurs opèrent encore une sélection dont ressort un nombre limité de pneu entrant en ligne de compte pour le rechapage. Ces pneus sont repris dans le système de compte rendu de RECYTYRE.

Les sociétés actives dans le secteur du rechapage collectent également les carcasses dans les points de distribution mais ont déjà opéré un premier tri afin de séparer les pneus usés des pneus pouvant être rechapés. Les carcasses ont en effet une valeur positive parce que les entreprises de rechapage paient leur acquisition.

Les entreprises de transport constituent une autre source de carcasses pour les firmes de rechapage. Il est fréquent que ces deux types d'entreprises concluent un contrat en vertu duquel l'entreprise de rechapage renouvelle les pneus de la société de transport. Les pneus restent la propriété de la société de transport et il n'est question de prestation de service que de la part de l'entreprise de rechapage. Si les détériorations de la carcasse sont réparables, les pneus de poids lourds peuvent être rechapés à plusieurs reprises. Le système RECYTYRE ne peut en aucun cas saisir ce type de pneus.

Pour avoir une idée du nombre de pneus rechapés en Belgique, au sein de FEDERAUTO, la Commission Rechapage a mis en place une statistique produits (cf. point 3). Une estimation a été faite

des données de production et d'importation des sociétés qui n'ont pas fait de compte rendu. Le tableau 8 montre les résultats de la statistique de l'année 2000.

Tableau 8 : Résultats statistique pool Commission Rechapage

	Production		Part de la production vendue en Belgique		Pneus importés en Belgique		Ventes en Belgique	
	Quantité	Tonnage	Quantité	Tonnage	Quantité	Tonnage	Quantité	Tonnage
Voitures de tourisme, 4x4, camionnettes	-	-	-	-	-	-	-	-
Poids lourds	92.520	5.860	78.853	4.993	-	-	-	-
Agriculture	-	-	-	-	-	-	-	-
Génie civil	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	94.020	6.002	80.325	5.133	65.807	4.237	65.807	4.237

Comme vous le voyez dans le tableau ci-dessus, certaines catégories n'ont pas été remplies. Ce sont celles pour lesquelles seules les données de deux ou moins de sociétés ont été transmises. Pour des motifs de confidentialité, ces données n'ont pas été reprises. Elles sont toutefois intégrées au total général. D'après la statistique, en 2000, en Belgique, 94.020 pneus rechapés ont été produits, soit un poids de 6.002 tonnes. Dans le même temps, 65.807 pneus rechapés ont été importés, soit 4.237 tonnes.

Mentionnons au sujet des données relatives à l'importation qu'un grand nombre de pneus proviennent de Belgique. Certains rechapteurs collectent les carcasses en Belgique et les évacuent à l'étranger. Les carcasses y sont rechapées et réimportées en Belgique ultérieurement. La majeure partie des importations en Belgique est produite de manière identique. Par conséquent, ces données peuvent être englobées dans la production en Belgique.

La comparaison de ces données avec celles émanant des opérateurs de RECYTYRE nous permet de recalculer les résultats en fonction des objectifs avancés. Renseignement pris, il semble que les données relatives au marché du rechapage en 2001 n'ont pas ou peu changé par rapport à 2000, ce qui donne les estimations suivantes.

En 2001, 45.450 tonnes de pneus ont été collectées, toutes catégories de pneus confondues. Quant au rechapage, nous avons analysé les résultats avec et sans importation. La quantité de carcasses rechapées provenant de la Commission Rechapage a d'abord été additionnée aux quantités de pneus

collectées. Pour éviter des doublons, la quantité de pneus rechapés générée par le système RECYTYRE en a été déduite.

a) Sans importation

La quantité de pneus collectée s'élève ici :

$$45.450 \text{ tonnes} - 2.143 \text{ tonnes} + 6.002 \text{ tonnes} = 49.309 \text{ tonnes}$$

La quantité de pneus rechapés s'élève à 6.002 tonnes, soit un pourcentage de 12 %.

b) Avec importation

La quantité de pneus collectée s'élève à :

$$45.450 \text{ tonnes} - 2.143 \text{ tonnes} + 6.002 \text{ tonnes} + 4.237 \text{ tonnes} = 53.546 \text{ tonnes}$$

La quantité de pneus rechapée s'élève à 6.002 tonnes + 4.237 tonnes = 10.239 tonnes. Le résultat en pour cent s'élève à 19 %.

5.4. Conclusion

Contrairement à 2000, l'objectif de 100 % n'a pas été atteint car le taux de collecte tous pneus confondus s'élève à 63,19 % et 65 % pour les pneus de voitures de tourisme, camionnettes et poids lourds. Tous les opérateurs actifs dans la collecte et le traitement de pneus usés ne sont pas homologués suivant la norme de RECYTYRE. RECYTYRE ne dispose d'aucun moyen de pression pour contraindre ces entreprises et malgré diverses requêtes auprès des Régions ce point n'a pas été réglé légalement.

La bonne nouvelle est qu'en 2001 le pourcentage de valorisation (sans rechapage) a dépassé les objectifs et était même en augmentation par rapport à 2000. Pour les pneus des voitures de tourisme, les camionnettes et les poids lourds, le taux a atteint 72 % (69 % en 2000). Il est positif de constater que 20 % des pneus collectés ont été granulés, soit une hausse de 6 % par rapport à 2000.

En 2001, les opérateurs homologués d'après la norme RECYTYRE ont rapporté qu'ils ont évacué 5,2 % des pneus collectés de voitures de tourisme, camionnettes et poids lourds pour le rechapage. Etant donné que les pneus entrant en compte pour le rechapage ont une valeur positive et qu'ils restent souvent la propriété du client, le système RECYTYRE ne saisit pas ces pneus. Le secteur, en accord avec les Régions, a tenté de mieux cerner le secteur belge du rechapage ainsi que l'ampleur du marché. Cette démarche a permis de calculer que le pourcentage de rechapage oscille entre 12 % et 19 %.

Pour assurer à l'avenir la collecte et le traitement de pneus usés émanant du marché de remplacement, le secteur souhaite mettre en œuvre un système opérationnel et de financement. Son élaboration est prévue pour le courant de 2002, encadré par une nouvelle convention environnementale.

* * *