



Rapport 2003



RECYTYRE a.s.b.l./v.z.w.

Bld. de la Woluwedal, 46 - bte/bus 12 • 1200 Bruxelles/Brussel
Tel.: +32 (0)2 778 62 00 • Fax: +32 (0)2 778 62 22
E-mail: info@recytyre.be • www.recytyre.be
TVA/BTW: BE 462 934 280 • ING: 310 1283678 66

TABLE DES MATIERES

1. BRÈVE PRÉSENTATION	3
2. APERÇU DES INITIATIVES ENGAGÉES	4
2.1. Les conventions environnementales.....	4
2.2. Description du système prévu pour le financement et de collecte pour les pneus usés	5
2.3. Préparation du démarrage financier et opérationnel de la collecte et du traitement des pneus usés	7
2.3.1. Rédaction d'un cahier des charges et attribution des marchés de collecte de pneus usés	7
2.3.2. Fixation des contributions environnementales	8
2.3.3. Recrutement de nouveaux membres.....	9
2.3.4. Black box	9
2.3.5. Communication	9
2.4. L'affaire en justice	10
3. APERÇU DES RÉSULTATS	11
3.1. Aperçu des pneus commercialisés en 2003 sur le marché de remplacement en Belgique	11
3.2. Aperçu des flux entrants et sortants des opérateurs homologués suivant la norme RECYTYRE	15
3.2.1. Flux entrants.....	15
3.2.2. Flux sortants	18
3.2.3. Résultats en fonction des objectifs avancés	19
3.2.4. Rechapage	21

Annexes

1. BRÈVE PRÉSENTATION

L'asbl RECYTYRE est l'organisme de gestion des déchets de pneus usés fondé le 9 février 1998 par les fabricants et/ou importateurs, ainsi que par certains groupements représentés au sein de FEDERAUTO.¹ Le Conseil d'administration est composé de 9 personnes dont 5 représentants des fabricants/importateurs de pneus, 2 représentants du Groupement des Spécialistes du Pneu, 1 représentant du Groupement des Distributeurs et Agents automobiles et 1 représentant pour le Groupement des Négociants en Véhicules d'Occasion, le Groupement des Entreprises de Réparation automobile et le Groupement des Vendeurs de Carburants de Belgique.

Les Régions assistent aux réunions de RECYTYRE en tant qu'observateurs permanents. ~~Les Régions~~ Elles y délèguent des représentants de leur administration qui se chargent du suivi de l'obligation de reprise. Il s'agit de collaborateurs de l'OVAM, (Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest), de l'IBGE (Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement) et de l'O.W.D.(Office Wallon des Déchets).

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

¹ Les membres effectifs de l'asbl 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 Équipement pour Garages et Carrossiers (G.I.A.F.), affilié à la F.M.A. asbl
- Association belge de l'Industrie du Caoutchouc
- Plusieurs importateurs (voir liste en annexe)

2. APERÇU DES INITIATIVES ENGAGÉES

2.1. Les conventions environnementales

En 2001 en 2002 des négociations ont eu lieu entre les trois Régions et le secteur du pneumatique concernant une nouvelle convention environnementale (CE). La raison est à chercher dans le fait que la CE précédente, datant du 14 janvier 2000, signée entre la Région flamande et le secteur, tout comme les accords-cadres convenus avec la Région de Bruxelles-Capitale et la Région wallonne affichait des manquements à plusieurs niveaux.

Le système Recytyre existant se basait sur la responsabilisation des détaillants via Recytyre afin que les pneus usés soient remis, dans le cadre de l'obligation de reprise, aux opérateurs homologués. Le détaillant pouvait, sans aucune obligation, à cette fin, fixer à sa guise le montant d'une contribution qu'il pouvait librement facturer.

L'homologation des opérateurs était assurée par un bureau externe indépendant, pour compte de Recytyre. Une norme a été établie à laquelle les opérateurs devaient satisfaire. La norme définissait entre autre des exigences en terme de licence, de gestion d'information (facture, bons d'enlèvement, etc.), gestion des processus, tri, stockage et autres. L'homologation était délivrée pour trois ans. C'est aux opérateurs homologués que Recytyre doit les informations nécessaires pour son obligation d'information dans le cadre des conventions environnementales.

Le système fonctionnait en fait sur base volontaire ; un principe qui a démontré que les objectifs environnementaux décrits dans la réglementation étaient impossibles à atteindre avec un tel système. De plus, le système offrait de nombreuses opportunités pour les « free riders » qui ne souhaitaient pas faire partie du système ou qui évitaient de faire le nécessaire afin d'assurer une collecte et un traitement en adéquation avec les obligations légales.

Le système Recytyre existant, malgré tous les efforts et la bonne volonté du secteur, n'était pas en mesure d'éviter que des pneus usés ne soient déposés illégalement et brûlés, ni même d'assurer suffisamment de contrôles et ce de façon efficace.

Du fait que chaque détaillant pouvait choisir librement s'il confiait l'enlèvement de ses pneus usés à un collecteur homologué ou non, il lui était loisible de remettre ses pneus à des opérateurs non homologués pour voir finir ces pneus en décharge illégale ou incendiés. Outre la destination finale –

environnementalement correcte ou non – le détaillant pouvait facturer une contribution environnementale qu’il avait lui-même fixée.

La contribution environnementale versée par le consommateur à (certains) détaillants n’était, dans certains cas, pas du tout utilisée pour la collecte et le traitement écologique des pneus usés, mais disparaissait dans les poches d’individus peu scrupuleux.

Le système n’était pas imperméable et ne permettait pas à Recytyre de rapporter des informations suffisamment fiables (dans le cadre de son obligation d’information aux autorités)

A la suite de ses manquements, la volonté politique de conclure une nouvelle convention environnementale, qui définirait le cadre légal pour l’introduction d’un système de financement et de collecte des pneus usés, était présente dans les trois Régions.

En février 2003, la Région flamande prit la décision de mettre en œuvre, tel que prévu dans le Décret sur les conventions environnementales, le projet d’une nouvelle convention environnementale. Une enquête publique fut menée dès le 24 mars 2003 et on demanda l’avis du SERV et du Mina-Raad.

Le 18 juillet 2003, le gouvernement flamand en approuva le contenu et signa la convention environnementale. Le 18 novembre 2003, la convention fut publiée au Moniteur belge.

Au sein de la Région de Bruxelles-Capitale le texte de la convention environnementale fut dès 2002 approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et plus particulièrement le 12 décembre 2002.

En Wallonie, le Gouvernement wallon a approuvé en seconde lecture, le 23 janvier 2003 le texte de la convention. En date du 12 mai 2003 celui-ci fut publié au Moniteur belge.

2.2. Description du système prévu pour le financement et de collecte pour les pneus usés

Le démarrage du système de financement était prévu le 1er novembre 2003, suivi d’une collecte au 1er janvier 2004. Le système initial prévoyait ce qui suit :

Les manufacturiers et importateurs versent une contribution environnementale dans un Fonds à la mise sur le marché en Belgique d’un pneu neuf soumis à une obligation de reprise. Cette contribution est facturée au grossiste qui la facture à son tour au détaillant pour être facturée finalement au

consommateur. Les moyens financiers de ce Fonds sont mis à disposition de Recytyre pour lui permettre d'exécuter ses obligations : faire en sorte que les pneus soient rassemblés, collectés et traités de façon respectueuse de l'environnement.

La collecte est organisée comme suit. Par arrondissement un opérateur homologué désigné aura la charge de collecter gratuitement les pneus auprès des garages et des centrales de pneus. Le système prévoit que :

- Les garages et les centrales de pneus qui possèdent de faibles quantités de pneus usés (min 60 pièces) peuvent :
 - ⇒ soit prendre contact avec l'opérateur désigné par Recytyre pour une collecte gratuite dans l'arrondissement concerné (pour des quantités allant de 60 pièces en vrac ou une centaine en cage) ;
 - ⇒ soit amener les pneus usés vers un point de dépôt / parc à conteneur pour professionnels (dans le cas où les quantités ci-dessus ne peuvent être entreposées par manque de place ou d'autorisation). Ce point de dépôt est mis à disposition par les opérateurs homologués. Les pneus y sont acceptés gratuitement ;
 - ⇒ Soit faire appel à un distributeur qui accepte d'offrir ce service.
- Les garages ou centrales de pneus qui collectent des quantités importantes (min 10 tonnes par an) peuvent faire appel à l'opérateur désigné par Recytyre afin d'assurer un enlèvement au moyen de conteneurs de grande capacité.

Les opérateurs doivent en tout les cas s'assurer :

- a) qu'ils peuvent offrir suffisamment de capacité de pré-traitement et de traitement au sein des sociétés de pré-traitement homologuées et des sociétés de traitement approuvées par Recytyre pendant toute la durée du contrat,
- b) que l'évacuation des pneus collectés vers les centres de pré-traitement soit effectué régulièrement.

De plus, l'opérateur doit s'assurer au moyen de contrats, d'accords ou de conventions avec les sociétés de traitement que les objectifs visés soient atteints.

2.3. Préparation du démarrage financier et opérationnel de la collecte et du traitement des pneus usés

Durant la préparation de la mise en place, Recytyre a porté son attention sur la rédaction et la publication d'un cahier des charges ainsi que l'attribution des marchés pour la collecte aux opérateurs homologués. A côté de cela, Recytyre a investi beaucoup d'effort dans la définition des contributions environnementales des différentes catégories de produits, dans le recrutement de nouveaux membres, la mise en place d'une black box et dans la communication.

2.3.1. Rédaction d'un cahier des charges et attribution des marchés de collecte de pneus usés

Le Conseil d'Administration de Recytyre, soutenu par les trois Régions, a décidé d'organiser le système de collecte par arrondissement. L'organisation par arrondissement semblait indispensable afin de garantir le contrôle sur les flux de pneus usés.

En vue de sélectionner les opérateurs responsables de la collecte, du tri et du traitement des pneus déchets par arrondissement, Recytyre a publié un cahier des charges lequel précisait la portée de la mission, les critères d'attribution et d'évaluation aux opérateurs et leur permettait d'y soumissionner.

Le 8 avril 2003, le cahier des charges portant sur l'exécution de l'obligation de reprise a été présenté aux opérateurs homologués ainsi qu'aux organisations professionnelles COBEREC, FEGE et BGB. Il était possible de formuler des remarques sur le contenu du cahier des charges. Les remarques faites ont été analysées par le Conseil d'Administration donnant suite à diverses modifications du contenu du cahier des charges. Le cahier des charges a été envoyé le 10 juin 2003 à tous les opérateurs homologués et une annonce a été publiée le 17 juin 2003 dans les journaux Financieel Economische Tijd et l'Echo afin de permettre à tous les intéressés par une soumission. La clôture des offres était fixée au 14 août.

Le Conseil d'Administration a confié l'analyse des offres à une commission de sélection. Un représentant des trois Régions siégeait dans cette commission.

Suite à la présentation faite par la commission le 22 octobre 2003, 9 sociétés ont été sélectionnées comme opérateurs dans le cadre du système Recytyre.

2.3.2. Fixation des contributions environnementales

Le système opérationnel et de financement porte sur les pneus usés définis ci-après :

- Pneus en caoutchouc pour voitures de tourisme destinées au transport de personnes avec maximum huit places assises, en ce non-comprise celle du conducteur (Catégorie M1) ;
- Pneus en caoutchouc pour camionnettes et véhicules utilitaires d'une masse maximum de moins de 3,5 tonnes (catégorie N1) ;
- Pneus en caoutchouc de poids lourds pour le transport de marchandises d'une masse maximum supérieure à 3,5 tonnes ;
- Pneus en caoutchouc pour autobus ;
- Pneus en caoutchouc pour motos
- Pneus en caoutchouc pour caravanes ou remorques
- Pneus en caoutchouc pour tracteurs agricoles ;
- Pneus en caoutchouc pour machines agricoles ;
- Pneus en caoutchouc pour engins de génie civil et à usage industriel

Recytyre a tenté dans une première phase d'établir un aperçu de tous les types de pneus et de les répartir dans différentes catégories (voir annexe). Huit catégories ont été définies. Sur base des offres de différents opérateurs homologués, Recytyre a été en mesure de fixer le montant des différentes catégories. Celles-ci ont été approuvées pour la période 2003-2004 par les autorités des 3 Régions (IBGE pour la Région de Bruxelles-Capitale, OVAM pour la Région flamande et OWD pour la Région wallonne).

2.3.3. Recrutement de nouveaux membres

La législation se rapportant aux obligations de reprise dans les trois Régions offre à un importateur de pneus 2 possibilités afin d'assumer ses obligations :

- ⇒ Soit, il établit un plan individuel de gestion des déchets qu'il doit introduire pour approbation auprès des autorités régionales. Ce plan de gestion des déchets doit détailler les modalités de collecte des pneus usés chez ses clients ainsi que les types de traitement, en tenant compte des objectifs légaux.
- ⇒ Soit, il peut devenir membre de l'asbl Recytyre. Dans ce cas, Recytyre reprend la responsabilité et se charge de la collecte et du traitement des pneus usés.

Recytyre a identifié les importateurs de pneus. Ceux-ci ont été conviés à une réunion d'information qui s'est déroulée le 3 juillet 2003. L'objectif de cette réunion était d'informer les importateurs sur leurs obligations dans le cadre de l'obligation de reprise. L'OVAM y prit la parole au nom des Régions. Fin octobre, Recytyre pouvait compter sur 60 membres importateurs.

2.3.4. Black box

Les membres importateurs de Recytyre devaient sur base mensuelle transférer les chiffres des pneus neufs mis sur le marché. Ces informations sont très confidentielles. Afin de garantir cette confidentialité il était nécessaire de confier la mise en place d'une black box à une société externe. Grâce à ce moyen, Recytyre n'a pas connaissance des données individuelles de chaque membre.

2.3.5. Communication

Différents groupes cible devaient être informés de l'introduction du système Recytyre. En premier, la distribution devait recevoir l'information sur le nouveau système. Il s'agit de garages et de centrales de pneus. A cette fin, plusieurs mailings ont été envoyés à 14.000 points de vente potentiels. En annexe, vous trouverez copie de ces mailings.

Afin d'informer le consommateur, Recytyre a fait réaliser un display qui pouvait être placé sur les comptoirs des garages ou des centrales de pneus reprenant les différentes contributions environnementales.

Une conférence de presse a été organisée le 28 octobre. Le démarrage du système a été largement relayé par la radio et la télévision.

Parallèlement à cela un site internet a été développé, www.recytyre.be, où, tant consommateurs, que secteur de la distribution, qu'importateurs, presse, ou tous ceux que le sujet intéresse, peuvent trouver des informations utiles.

2.4. L'affaire en justice

Le 29 octobre 2003, le Président du Tribunal de Commerce de Bruxelles décidait en référé, sur base d'une requête unilatérale introduite par Eurokarkas, par mesure conservatoire, de suspendre l'introduction de la contribution environnementale sur les nouveaux pneus. Celle-ci était prévue pour le 1^{er} novembre 2003.

Cette notification interdisait à Recytyre toute communication sur les contributions environnementales sous peine d'une astreinte de € 100.000,- par infraction.

Le 3 novembre 2003 a décidé d'introduire tierce opposition contre Eurokarkas pour s'opposer à cette décision provisoire. Le Président du Tribunal de Commerce de Bruxelles s'est prononcé le 15 janvier 2004 en levant intégralement les mesures provisoires comme l'interdiction de facturer les contributions environnementales ou celles relatives à l'interdiction de communiquer.

Le 4 novembre 2003, Eurokarkas assignait Recytyre en justice devant le Président du Tribunal de Commerce de Bruxelles, siégeant comme en référé. Les trois Régions se sont portées volontairement parties aux côtés de Recytyre.

Recytyre a décidé, en accord avec les Régions, et malgré la décision favorable en référé, de ne pas introduire le système Recytyre tant qu'une décision sur le fond n'était pas arrêtée.

Recytyre a sensibilisé les garages et les centrales de pneus pour que durant cette période, les pneus usés qui se libèrent soient évacués régulièrement vers des centres de traitement. Recytyre conseille pour ce faire, de faire appel aux opérateurs homologués suivant la norme Recytyre.

3. APERÇU DES RÉSULTATS

3.1. Aperçu des pneus commercialisés en 2003 sur le marché de remplacement en Belgique

Le tableau 1 reprend le nombre de pneus neufs commercialisés en Belgique et au Grand-duché de Luxembourg en 2003. Ces données proviennent du pool de statistique européen établi chaque année par les différents producteurs et importateurs européens.

Tableau 1 : Aperçu du nombre de pneus neufs sur le marché de remplacement du Benelux en 2003

Type	Nombre
Tourisme	4.992.186
4x4	184.360
Camionnettes	310.502
Poids lourds	367.855
Motos	176.034
Véhicules et machines agricoles	38.916
Génie civil	7.128
Total	6.076.981

Source: Europool

Les fabricants et importateurs de pneus ne disposent pas de données relatives au nombre de pneus commercialisés en Belgique ou par Région. Ils savent toutefois où ils livrent les pneus, mais pas où le pneu est finalement vendu. La scission par pays et par Région s'est fait sur la base du parc automobile, la méthode la plus précise selon nous. 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 1^{er} août 2003 (Belgique) et au 1^{er} janvier 2003 (Gd Luxembourg)

		Tourisme	Camionnettes	Poids lourds	Remorques et véhicules spéciaux	Véhicules et machines agricoles	Motos	Total
Flandre	Ab	2.863.443	266.836	66.806	58.743	103.768	188.827	3.548.423
	%	56,06%	57,17%	59,52%	57,10%	54,08%	56,86%	56,20%
Wallonie	Ab	1.465.833	125.184	28.468	25.360	73.207	110.617	1.828.669
	%	28,70%	26,82%	25,36%	24,65%	38,15%	33,31%	28,96%
Bruxelles	Ab	491.592	57.345	11.757	6.656	890	20.036	588.276
	%	9,62%	12,29%	10,47%	6,47%	0,46%	6,03%	9,32%
Total Belgique	Ab	4.820.868	449.365	107.031	90.759	177.865	319.480	5.965.368
	%	94,38%	96,27%	95,35%	88,22%	92,69%	96,20%	94,48%
GD Luxembourg	Ab	287.242	17.389	5.217	12.123	14.027	12.636	348.634
	%	5,62%	3,73%	4,65%	11,78%	7,31%	3,80%	5,52%
Total	Ab	5.108.110	466.754	112.248	102.882	191.892	332.116	6.314.002
	%	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 la base des données du tableau 2.

Tableau 3: Ventes de pneus neufs (en unités) sur le marché de remplacement en 2003, liées au parc automobile

		Flandre	Wallonie	Bruxelles	Total Belgique	GD Lux	Total
Tourisme	Ab	2.798.460	1.432.567	480.436	4.711.463	280.723	4.992.186
	%	81,74%	82,46%	81,97%	81,98%	85,03%	82,15%
4x4	Ab	103.346	52.904	17.742	173.993	10.367	184.360
	%	3,02%	3,05%	3,03%	3,03%	3,14%	3,03%
Camionnettes	Ab	177.509	83.277	38.148	298.934	11.568	310.502
	%	5,19%	4,79%	6,51%	5,20%	3,50%	5,11%
Poids lourds	Ab	218.934	93.294	38.530	350.758	17.097	367.855
	%	6,40%	5,37%	6,57%	6,10%	5,18%	6,05%
Motos	Ab	100.085	58.631	10.620	169.336	6.698	176.034
	%	2,92%	3,37%	1,81%	2,95%	2,03%	2,90%
Agriculture < 300 kg (1)	Ab	14.731	10.392	126	25.250	1.991	27.241
	%	0,43%	0,60%	0,02%	0,44%	0,60%	0,45%
Agriculture > 300 kg	Ab	6.313	4.454	54	10.822	853	11.675
	%	0,18%	0,26%	0,01%	0,19%	0,26%	0,19%
Génie civil < 300 kg (2)	Ab	3.256	1.406	369	5.030	672	5.702
	%	0,10%	0,08%	0,06%	0,09%	0,20%	0,09%
Génie civil > 300 kg	Ab	814	352	92	1.258	168	1.426
	%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,05%	0,02%
Total	Ab	3.423.449	1.737.278	586.117	5.746.844	330.137	6.076.981
	%	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. A cette fin, on a déterminé le poids moyen de certains types de pneus (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
Génie civil < 300 kg ²	142	221	182	3	200	6
Génie civil > 300 kg ²	310	1288	799	1	3	1
Motos	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 tonnes) sur le marché de remplacement en 2003, liées au parc automobile

		Flandre	Wallonie	Bruxelles	Total Belgique	GD Lux	Total
Tourisme	Ab	21.827,99	11.174,02	3.747,40	36.749,41	2.189,64	38.939,05
	%	47,52%	49,14%	50,96%	48,34%	49,27%	48,39%
4x4	Ab	1.550,19	793,56	266,14	2.609,89	155,51	2.765,40
	%	3,38%	3,49%	3,62%	3,43%	3,50%	3,44%
Camionnettes	Ab	2.041,36	957,69	438,70	3.437,74	133,03	3.570,77
	%	4,44%	4,21%	5,97%	4,52%	2,99%	4,44%
Poids lourds	Ab	15.325,39	6.530,60	2.697,07	24.553,06	1.196,79	25.749,85
	%	33,37%	28,72%	36,68%	32,30%	26,93%	32,00%
Motos	Ab	300,26	175,89	31,86	508,01	20,09	528,10
	%	0,65%	0,77%	0,43%	0,67%	0,45%	0,66%
Agriculture < 300 kg (1)	Ab	1.274,22	898,95	10,93	2.184,10	172,25	2.356,35
	%	2,77%	3,95%	0,15%	2,87%	3,88%	2,93%
Agriculture > 300 kg	Ab	2.367,53	1.670,26	20,31	4.058,09	320,03	4.378,13
	%	5,15%	7,35%	0,28%	5,34%	7,20%	5,44%
Génie civil < 300 kg (2)	Ab	592,54	255,80	67,14	915,48	122,28	1.037,76
	%	1,29%	1,13%	0,91%	1,20%	2,75%	1,29%
Génie civil > 300 kg	Ab	650,55	280,85	73,71	1.005,12	134,26	1.139,37
	%	1,416%	1,235%	1,002%	1,322%	3,021%	1,416%
Total	Ab	45.930,02	22.737,63	7.353,25	76.020,91	4.443,88	80.464,79
	%	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

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

Pour l'exercice 2003, Recytyre a été en mesure de remplir son obligation d'information sur les flux entrants et sortants sur base des déclarations de tous les opérateurs homologués étant donné le report du démarrage du système de financement et de collecte.

3.2.1. Flux entrants

En 2003, 27 opérateurs ont établi un rapport concernant leurs flux entrants et sortants (voir annexe). Dans le 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 2003, exprimés en kg

Produit		TO	PL	AG	EM	DI	TOTAL
Région							
Bruxelles	Ab	1.614.736	405.489	18.917	77.757	264.106	2.381.005
	%	4,8%	2,2%	1,3%	8,1%	19,4%	4,3%
Flandre	Ab	21.479.122	14.492.816	1.195.799	526.258	559.736	38.253.731
	%	63,3%	79,5%	83,5%	54,9%	41,1%	68,4%
Wallonie	Ab	10.839.517	3.329.090	217.633	355.165	538.702	15.280.107
	%	31,9%	18,3%	15,2%	37,0%	39,5%	27,3%
TOTAL	Ab	33.933.375	18.227.395	1.432.349	959.180	1.362.544	55.914.843
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

La quantité totale de pneus commercialisée en 2003 s'élève à 76.021 tonnes (tableau 5). Les opérateurs ont collecté 55.915 tonnes de pneus. Si nous relient ces chiffres entre eux, nous arrivons à un pourcentage de collecte de 73,5% pour l'ensemble de la Belgique. Ventilés selon les différentes Régions, nous obtenons les résultats suivants :

- Flandre : 83,3%
- Wallonie : 67,2%
- Région de Bruxelles Capitale : 32,4%

Si nous procédons de même pour les différentes catégories de produits, nous obtenons les résultats suivants :

Pneus pour voitures de tourisme et camionnettes

En 2003, un total de 42.797 tonnes de pneus a été commercialisé pour les catégories tourisme, 4x4 et camionnettes (voir tableau 5). Durant la même période, les opérateurs ont collecté 33.933 tonnes de pneus pour ces mêmes catégories de véhicules, ce qui correspond à un pourcentage de collecte de 79,3%.

- Flandre : 84,5%
- Wallonie : 83,9%
- Région de Bruxelles Capitale : 36,3%

Pneus pour poids lourds

En 2003, 24.553 tonnes de pneus pour poids lourds ont été vendues en Belgique, tandis que 18.227 tonnes ont été collectées par les opérateurs. Ceci correspond donc à un pourcentage de collecte de 74%. La ventilation par Région donne les pourcentages suivants :

- Flandre : 94,6%
- Wallonie : 50,9%
- Région de Bruxelles Capitale : 15%

Pneus pour engins agricoles

Pour les catégories agriculture < 300kg et > 300kg, on enregistre 6.242 tonnes de pneus commercialisés en Belgique en 2003. Pendant cette même période, les opérateurs ont collecté 1.432 tonnes de pneus pour cette catégorie, ce qui correspond à un pourcentage de collecte de 22,9%. Par Région, nous obtenons les chiffres suivants :

- Flandre : 32,8%
- Wallonie : 8,5%
- Région de Bruxelles Capitale : 61,2%

Pneus pour engins de génie civil

Pour ce type de pneus, nous additionnons également les catégories < 300kg et > 300kg. En 2003, un total de 1.921 tonnes de pneus a été commercialisé pour l'ensemble de la Belgique. Les opérateurs ont quant à eux collecté 959 tonnes de pneus. Pour cette catégorie de pneus, nous obtenons donc un pourcentage de collecte de 49,9%. La ventilation par Région donne les résultats suivants :

- Flandre : 42,3%
- Wallonie : 66,1%
- Région de Bruxelles Capitale : 55,3%

Divers

En 2003, 1.363 tonnes de pneus divers ont été collectées. Il s'agit d'un mélange de pneus provenant de voitures de tourisme, de véhicules 4x4, de camionnettes et de poids lourds. Ce tonnage est ajouté aux quantités collectées pour les catégories en question. Pour l'ensemble de la Belgique, le pourcentage de collecte pour les voitures de tourisme, les véhicules 4x4, les camionnettes et les poids lourds atteint dès lors 79,5%. Par Région, nous obtenons les chiffres suivants :

- Flandre : 89,7%
- Wallonie : 75,6%
- Région de Bruxelles Capitale : 31,9%

3.2.2. Flux sortants

Vous trouverez ci-dessous 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 2003, exprimés en kg

Produit		TO	PL	AG	EM	DI	TOTAL
Traitement							
OT	Ab	1.633.000				732.800	2.365.800
	%	5,35%				11,26%	4,15%
OC	Ab	1.410.530	29.059				1.439.589
	%	4,62%	0,17%				2,52%
RE	Ab	1.003.980	1.194.805				2.198.785
	%	3,29%	6,88%				3,85%
CE	Ab	11.429.303	3.377.326	7.100		237.500	15.051.229
	%	37,45%	19,45%	0,38%		3,65%	26,37%
SH	Ab	7.121.743	1.689.980	275.200	481.300	1.085.500	10.653.723
	%	23,33%	9,73%	14,80%	58,93%	16,68%	18,67%
GR	Ab	4.823.492	11.070.095	1.576.900	230.000	1.570.120	19.270.607
	%	15,80%	63,74%	84,82%	28,16%	24,12%	33,76%
EA	Ab	3.099.432	6.900		105.500	2.882.800	6.094.632
	%	10,15%	0,04%		12,92%	44,29%	10,68%
TOTAL	Ab	30.521.480	17.368.165	1.859.200	816.800	6.508.720	57.074.365
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

En 2003, les opérateurs homologués suivant la norme RECYTYRE ont évacué 57.074 tonnes de pneus vers diverses destinations. La majeure partie de ces pneus a été incinérée avec récupération d'énergie. Il s'agit ici des pneus évacués vers les cimenteries ou broyés. En tout, cela représente 25.705 tonnes, soit 45,04% du total des pneus évacués.

33,76% des pneus évacués ont été transformés en granulats. Ce granulats est constitué pour 57% de pneus de poids lourds.

Sur l'ensemble des flux sortants, 2,52% des pneus évacués ont été dirigés vers le marché d'occasion et 3,85% ont été rechapés.

En 2003, 10,68% des flux sortants, soit 6.094 tonnes de pneus, ont été évacués selon un autre procédé de traitement. Il s'agit ici essentiellement de pneus provenant de voitures de tourisme. Renseignements pris auprès des opérateurs, il s'est avéré que ses pneus ont principalement été incinérés avec récupération d'énergie

3.2.3. Résultats en fonction des objectifs avancés

Voitures de tourisme, camionnettes et utilitaires légers et poids lourds

Pour ces catégories de pneus, un objectif de collecte de 100% a été avancé. En 2003, 67.350 tonnes de pneus destinés aux voitures de tourisme, aux camionnettes et aux poids lourds ont été commercialisées en Belgique. Pour cette catégorie, les opérateurs ont collecté un total de 52.160 tonnes de pneus. Le pourcentage de collecte pour l'ensemble de la Belgique s'élève donc à 77,5%.

Si nous examinons la situation dans les différentes Régions, nous voyons apparaître les résultats suivants. En Flandre, le taux de collecte réalisé a été de 88,3%. En Wallonie, par contre, 72,8% des pneus commercialisés ont été collectés et dans la Région de Bruxelles Capitale, le pourcentage de collecte est de 28,3%.

Comme nous l'avons déjà signalé, nous estimons que la catégorie « Divers » des flux entrants se compose d'un mélange de pneus provenant de voitures de tourisme et de poids lourds. Si nous ajoutons ces quantités collectées à celles des catégories voitures de tourisme et poids lourds et que nous les comparons avec les quantités commercialisées, nous obtenons les pourcentages suivants :

- Belgique : 79,5%
- Flandre : 89,7%
- Wallonie : 75,6%
- Région de Bruxelles Capitale : 31,9%

Concernant le traitement, nous pouvons faire une analyse avec et sans la catégorie « Divers ». Entre parenthèses, vous trouverez les chiffres correspondant au tonnage total incluant la catégorie « Divers ».

En 2003, 52.161 tonnes (53.523 tonnes) de pneus de voitures de tourisme et de poids lourds ont été collectées en Belgique, tandis que les opérateurs ont généré un flux sortant de 47.890 tonnes (54.398 tonnes) pour cette même catégorie.

Les chiffres suivants représentent les tonnages valorisés (sans le rechapage) :

- pneus d'occasion : 1.440 tonnes (1.440 tonnes)
- incinération avec récupération d'énergie : 14.807 tonnes (15.044 tonnes)
- broyage : 8.812 tonnes (9.897 tonnes)
- granulat : 15.893 tonnes (17.464 tonnes)

Au total, 40.952 tonnes (43.845 tonnes) de pneus ont donc été valorisées. Nous pouvons dès lors calculer le pourcentage de valorisation en fonction des quantités collectées. L'objectif fixé était de 65% et en 2003, le pourcentage de valorisation des pneus collectés en Belgique a atteint 78,5% (81,9%).

En 2003, le pourcentage de pneus rechapés s'élevait à 4,2% (4,1%). L'objectif fixé de 25% n'est donc pas atteint.

Toutes catégories de pneus confondues

Si nous additionnons toutes les catégories de pneus, nous obtenons une quantité collectée en 2003 de 55.915 tonnes. Le flux sortant réalisé est quant à lui de 57.074 tonnes.

Les chiffres suivants représentent les tonnages valorisés (sans le rechapage) :

- pneus d'occasion : 1.440 tonnes
- incinération avec récupération d'énergie: 15.051 tonnes
- broyage : 10.654 tonnes
- granulat : 19.271 tonnes

Le tonnage total de pneus valorisés s'élève à 46.416 tonnes, ce qui correspond à un pourcentage de 83%. Le pourcentage de pneus rechapés atteint quant à lui 3,9%.

3.2.4. 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. A l'instar des années précédentes, le pourcentage de pneus collectés qui subit un rechapage est relativement bas. Mais en réalité, ce pourcentage est plus élevé.

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 pour 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 tracer ce type de pneus.

Pour 2003 il n'y a pas de chiffres pour le marché de rechapage. Un tour de table auprès des producteurs principaux de pneus rechapés a montré une reprise du marché en 2003. Apparemment, le volume aurait augmenté de 5%.

Si nous appliquons cette évolution sur les chiffres de 2002, nous constatons que 5.987 tonnes ont été produites. Dans le même temps, 4.226 tonnes de pneus rechapés ont été importées.

Mentionnons au sujet des données relatives à l'importation qu'un grand nombre de pneus proviennent de Belgique. Certains rechapeurs 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.

En 2003, 55.915 tonnes de pneus ont été collectées, toutes catégories de pneus confondues. Quant au rechapage, nous avons analysé les résultats avec et sans importation. 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 :

$$55.915 \text{ tonnes} - 2.199 \text{ tonnes} + 5.987 \text{ tonnes} = 59.703 \text{ tonnes}$$

La quantité de pneus rechapés s'élève à 5.987 tonnes, soit un pourcentage de 10 %.

b) Avec importation

La quantité de pneus collectée s'élève à :

$$55.915 \text{ tonnes} - 2.199 \text{ tonnes} + 5.987 \text{ tonnes} + 4.226 \text{ tonnes} = 63.929 \text{ tonnes}$$

La quantité de pneus rechapée s'élève à 5.987 tonnes + 4.226 tonnes = 10.213 tonnes. Le résultat en pour cent s'élève à 16 %.

Annexes