



Rapport Annuel 2004



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

Présentation sommaire

L'ASBL RECYTYRE est l'organisme de gestion des pneus usés constitué le 9 février 1998 par les fabricants et/ou importateurs de pneus conjointement avec un certain nombre de groupements représentés au sein de FEDERAUTO.¹

Le Conseil d'Administration est constitué de 9 personnes dont 5 représentants des fabricants/importateurs, 2 représentants du Groupement des Spécialistes du Pneu, 1 représentant le Groupement des Concessionnaires et Agents de marque et 1 représentant le Groupement des Négociants en Véhicules d'Occasion, le Groupement des Entreprises de Réparation automobile et le Groupement des Vendeurs de Carburants de Belgique.

Des représentants des Régions participent en tant qu'observateurs permanents aux réunions de RECYTYRE. Les Régions déléguent des représentants de leur administration qui sont en charge du suivi des obligations de reprise. Il s'agit de représentants d'OVAM (Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest), de l' IBGE (Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement) et de l'OWD (Office Wallon des Déchets).

L'ASBL a été financée en 2004 par les cotisations des membres effectifs. L'ASBL dispose d'un propre secrétariat.

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, Outilage et Équipement pour Garages et Carrossiers (G.I.A.F.), affilié à la F.M.A. ASBL
- Association belge de l'Industrie du Caoutchouc
- Divers importateurs



1. Aperçu des activités

1.1. Procédures judiciaires

Le 29 octobre 2003, le Président du Tribunal de Commerce de Bruxelles, a suspendu temporairement en référé, sur base d'une requête unilatérale introduite par la société Eurokarkas, l'introduction d'un système collectif de collecte et de traitement en exécution de la convention environnementale et de contribution environnementale forfaitaire sur les pneus neufs. Cette introduction était prévue pour le 1^{er} novembre 2003.

Cette décision imposait de plus à RECYTYRE une interdiction de diffusion d'informations concernant la collecte gratuite des pneus usés, un système de gestion des déchets en exécution de l'obligation de reprise ou la contribution environnementale, cela sous peine d'une astreinte de 100.000 euros par infraction.

Le 3 novembre 2003, RECYTYRE a introduit une tierce opposition contre les demandes de mesures provisoires d'Eurokarkas. La décision du Président du Tribunal de Commerce de Bruxelles a été révoquée et les mesures provisoires imposées à RECYTYRE telles que l'interdiction de prélever une contribution environnementale et de diffuser des informations ont été intégralement levées.

Le 4 novembre 2003, Eurokarkas a assigné RECYTYRE devant le Président du Tribunal de Commerce de Bruxelles siégeant en référé. Les trois Régions sont intervenues volontairement dans la procédure afin de soutenir RECYTYRE dans son argumentation.

Le 2 juin 2004, le Président du Tribunal de Commerce de Bruxelles s'est prononcé. La plainte à l'encontre de RECYTYRE a été rejetée car NON FONDEE.

RECYTYRE a décidé le 24 juin 2004, en concertation avec les 3 Régions, de mettre en place le système initial. Une date précise n'a pas été avancée à ce moment. La décision a cependant été prise de démarrer le système opérationnel et de financement en 2 phases. Dans une première phase, les pneus de véhicules de tourisme, 4X4, remorques et caravanes, camionnettes, véhicules utilitaires légers et de camions et autobus seraient concernés. Dans une seconde phase, se serait au tour des pneus de motos et scooters, machines agricoles et tracteurs, engins industriels et de génie civil.

Le 29 septembre 2004 Eurokarkas a interjeté appel auprès de la Cour d'Appel de Bruxelles de l'ordonnance du Président du Tribunal de Commerce de Bruxelles. Le 21 juin 2005, le jour de l'Assemblée Générale de l'ASBL RECYTYRE, il n'y avait pas encore d'arrêt dans cette affaire.

Le 9 février 2004, Eurokarkas a introduit une plainte à l'encontre de RECYTYRE auprès des Autorités de la Concurrence. Le 7 juin 2004, ils ont également introduit une demande de mesures provisoires auprès du Conseil de la Concurrence. Une enquête a été menée par le Service pour la Concurrence. Etant donné qu'Eurokarkas estimait que le Conseil ne se prononcerait pas à temps sur la plainte et sur la demande de mesures provisoires, cette société a introduit le 13 janvier 2005 une nouvelle demande de mesures provisoires auprès du Conseil de la Concurrence. Le 31 janvier 2005, cette seconde demande était rejetée par le Président du Conseil de la Concurrence. Le 14 mars 2005, le



Président du Conseil de la Concurrence s'est prononcé sur la première demande de mesures provisoires qui a également été rejetée.

Nous pouvons dès lors en conclure que jusqu'à présent toutes les décisions des Tribunaux ainsi que du Conseil de la Concurrence ont donné raison à RECYTYRE.

Afin de donner une image complète de la situation actuelle, nous tenons à survoler rapidement les autres procédures qui ont encore été intentées en 2005.

En premier lieu, une plainte et une demande de mesures provisoires ont été déposées par Alfamet (conjointement avec d'autres parties, qui sont toutes membres de l'ASBL Professionnels Pneus Usagés) ainsi que par Hilkka auprès du Président du Conseil de la Concurrence. Dans cette affaire une audience a eu lieu le 10 juin et le prononcé du Président est attendu sous peu.

De plus, en constatant que le Président du Conseil de la Concurrence ne se prononcerait pas avant le 1er avril sur la requête en suspension de l'introduction d'un système collectif, Alfamet et l'ASBL Professionnels Pneus Usagés ont introduit une action en référé devant le Tribunal de Première Instance, par laquelle ils ont également tenté de faire postposer le démarrage du système.

Le Président du Tribunal de Première Instance a rejeté cette dernière demande le 1^{er} avril 2004. Un appel contre cette décision a été introduit par Alfamet et l'ASBL Professionnels Pneus Usagés. Un arrêt dans cette procédure d'appel est attendu dans le courant de cette année. RECYTYRE espère cependant pouvoir mettre un terme à cette procédure par un accord amiable.

Enfin, Biffa, Van Gansewinkel, De Pauw Conteneurs et Page Conteneurs ont attaqué RECYTYRE respectivement les 2 et 13 juin devant le Tribunal de Première Instance de Bruxelles. Une audience d'introduction de l'affaire aura lieu le 27 juin prochain. Ces parties, qui ont toutes été sélectionnées suite à une procédure de sélection, réclament l'exécution en l'état de la prétendue convention conclue avec RECYTYRE qui prévoit la mise en place d'un système d'exclusivité par arrondissement, tout comme le paiement de dommages et intérêts pour la période durant laquelle la convention n'a pas été exécutée.



1.2.Communication

RECYTYRE a estimé qu'il était important pour le secteur de la distribution (garages, centrales de pneus, ...) d'être tenu régulièrement informé de l'état de la situation des procédures judiciaires. De plus, il fallait clairement faire savoir aux garages et centrales de pneus ce qu'ils devaient faire de leurs pneus usés. Cela afin d'éviter que les pneus ne soient massivement stockés dans l'attente de la mise en place du système opérationnel et de financement et afin d'éviter que les pneus n'aboutissent dans la nature. A chaque fois il a été conseillé de faire appel à un opérateur homologué suivant la norme RECYTYRE.

1.3.Préparation du redémarrage du système opérationnel et de financement pour la collecte et le traitement des pneus usés

Après la décision du Conseil d'Administration du 24 juin 2004 de démarrer le système opérationnel et de financement, le secrétariat de RECYTYRE a élaboré un planning. Le 29 juillet 2004 le Conseil d'Administration a décidé, en concertation avec les Régions, de démarrer le système de financement pour les pneus des véhicules de tourisme, 4X4, remorques et caravanes, camionnettes, véhicules utilitaires légers et des camions et autobus le 1^{er} novembre 2004. La date du 3 janvier 2005 avait été proposée pour le démarrage de la collecte. Le Conseil d'Administration a décidé, avec le soutien des trois Régions, d'implémenter le système de collecte tel que prévu en 2003, en désignant un opérateur par arrondissement. L'organisation par arrondissement était une nécessité pour garantir le contrôle sur les flux de pneus usés. Il fallait absolument éviter que des pneus pour lesquels aucune contribution n'était perçue, n'aboutissent dans le système. Ce risque était grand étant donné que de nombreux stocks légaux et illégaux existaient tant en Belgique qu'à l'étranger.

Lors de sa réunion du 15 septembre 2004, le Conseil d'Administration a acté le fait que de nombreuses questions des opérateurs étaient toujours sans réponse et que, de ce fait, RECYTYRE ne disposait d'aucun contrat signé avec les opérateurs désignés.

C'est la raison pour laquelle, il a été décidé en accord avec les Régions de postposer le démarrage financier et opérationnel. Parallèlement à cela, il a été décidé d'inviter les opérateurs désignés à une réunion plénière qui a eu lieu le 29 octobre 2004. Auparavant RECYTYRE avait eu un entretien individuel avec chaque opérateur désigné. Les points principaux d'achoppement pour les opérateurs étaient : l'incertitude qu'une nouvelle décision judiciaire n'arrête à nouveau le redémarrage du système. De ce fait certains opérateurs hésitaient à faire les investissements nécessaires. Les frais de location des cages ou des conteneurs était également un sujet de discussion. Finalement, les opérateurs désignés ont demandé une hausse de prix étant donné qu'entre la date d'introduction de l'offre (août 2003) et fin 2004, une hausse substantielle des prix du gasoil et du métal s'était produite. Lors de la réunion du 1^{er} décembre 2004 le Conseil d'Administration a décidé de démarrer le financement des pneus des véhicules de tourisme, 4X4, remorques et caravanes, camionnettes, véhicules utilitaires légers et des camions et autobus le 1^{er} février 2005 et la collecte le 1^{er} avril 2005.

A dater du 1^{er} avril 2005 les pneus usés pour lesquels une contribution environnementale a été payée sont effectivement collectés par les Recytyre-Partners auprès des points de collecte enregistrés (garages et centrales de pneus



qui se sont enregistrés auprès de RECYTYRE). La collecte et le traitement des pneus usés se fait pour le moment pour compte de RECYTYRE. Pour plus de détails sur le système actuel, voir le point 2.5 ci-dessous.

Fin 2004 un nouveau mailing a été préparé afin d'informer les points de vente de pneus du système. Ce mailing a été envoyé début janvier 2005 à près de 15.000 points de vente potentiels. Parallèlement un mémo professionnel a été rédigé et envoyé sous forme électronique à tous les membres importateurs de pneus de RECYTYRE. L'intention était d'informer les délégués commerciaux des importateurs de pneus du système et leur permettre d'informer leurs clients (garages et centrales de pneus). Dans la foulée un display de comptoir a été réalisé pour les centrales de pneu et les garages afin d'informer les clients.

1.4. Parcs à conteneurs

La majorité des pneus usés sont générés au départ des centrales de pneus et des garages. La part de marché des pneus usés qui se libèrent via les parcs à conteneurs est estimée à 6%. Ce pourcentage devrait se réduire drastiquement au démarrage du système de financement et de collecte étant donné que la collecte et le traitement deviendront gratuits. Il n'y aura par conséquent plus de raison pour que les particuliers emportent leurs pneus usés pour déposer ensuite ceux-ci dans un parc à conteneurs.

Outre les discussions avec les opérateurs, un certain nombre de réunions ont été organisées entre RECYTYRE et les organisations représentatives des intercommunales. Il s'agit d'INTERAFVAL pour la Flandre et COPIDEC pour la Wallonie. L'objectif était d'organiser la collecte et le traitement des pneus usés qui se libèrent dans les parcs à conteneurs. RECYTYRE a déposé auprès de ces deux organisations en octobre 2004, une proposition de convention relative à la prise en charge des pneus usés auprès des personnes morales de droit public dans le cadre de l'obligation de reprise. Cette convention garantit la collecte gratuite et le traitement des pneus usés qui se libèrent sur les parcs à conteneurs ainsi que l'indemnité pour les parcs à conteneurs. A la date du 21 juin 2005 aucun accord n'a pu être finalisé ni avec INTERAFVAL, ni avec COPIDEC. Les discussions portent principalement sur l'indemnité et le niveau de service important exigés par les deux organisations.

1.5. Le démarrage du système de collecte et de financement est un fait

Bien que le démarrage ait eu lieu en 2005 il nous semblait utile de décrire dans le rapport 2004 les développements qui ont eu lieu avant le 1er avril 2005, la date de démarrage de la collecte ainsi que l'état de la situation.



a) Transformation du système Recytyre d'un système par arrondissement vers un système « ouvert »

Lors de l'élaboration du système de collecte et de traitement courant 2003, RECYTYRE souhaitait répondre à deux préoccupations principales : d'une part la couverture à 100% de la collecte et, d'autre part, la garantie d'un système financièrement efficace. Il fallait à ce moment, tenir compte d'un certain nombre de facteurs sur lesquels elle n'avait pas d'influence, notamment le fait que dans les pays voisins aucun système de collecte et de traitement n'était opérationnel, de sorte qu'un risque réel existait que des pneus usés soient déversés dans le système RECYTYRE. Que cela conduirait, en l'absence d'un pareil mécanisme de contrôle à un déficit du système semblait évident : de tels pneus usés pouvaient être introduits dans le système sans qu'une contribution environnementale ne soit payée. RECYTYRE disposerait de trop peu de moyens pour indemniser les opérateurs pour la collecte et le traitement de ces volumes supplémentaires.

C'était la raison du choix fait à l'époque d'un système par arrondissement, afin d'avoir plus de contrôle sur les volumes collectés par opérateur dans un arrondissement donné.

Plus la date effective du démarrage approchait (1^{er} février 2005), plus RECYTYRE était la cible, par deux des secteurs concernés, de questions de principe sur le fonctionnement du système :

D'une part certains opérateurs demandaient à RECYTYRE, dans le contexte d'un système par arrondissement, de permettre la poursuite des conventions qu'ils avaient avec certains points de vente et réseaux qui s'étendent sur plusieurs arrondissements. En d'autres termes, il était demandé de prévoir, dans certains cas, des exceptions au système par arrondissement :

D'autre part, RECYTYRE a reçu le 26 janvier 2004 une lettre d'un certain nombre d'entreprises qui représentent, d'après leurs affirmations, 80% des points de vente : ces parties ont soulevé des questions fondamentales quant au principe d'exclusivité par arrondissement et ont fait savoir que leur préférence allait vers un système où ils avaient la liberté de faire appel à l'opérateur de leur choix.

Recytyre ne pouvait ignorer, malgré le fait qu'elles aient été exprimées très tardivement, ces questions posées par des entreprises qui sont des maillons indispensables dans le système de collecte et de traitement.

Entretemps, tant en France qu'aux Pays-Bas, des systèmes semblables étaient mis en place, et RECYTYRE pouvait tirer parti de l'expérience aux Pays-Bas d'un système non basé sur un découpage par arrondissement. Ces circonstances pourraient amener les autorités de la Concurrence à estimer que suite à la modification de la situation (l'existence de systèmes de collecte en France et aux Pays-Bas, qui ne pouvait justifier plus longtemps les risques d'importation de pneus usés de France ou des Pays-Bas) les limitations de concurrence générées par un système par arrondissement ne pourraient plus se justifier.

Sur base des faits nouveaux détaillés ci-dessus, le Conseil d'Administration a manifesté sa volonté d'abandonner le système d'exclusivité par arrondissement pour autant que RECYTYRE reçoive des autorités de la Concurrence des



indications supplémentaires quant au fait que, suite au changement de contexte, le système par arrondissement pourrait être critiqué.

Suite à cela, les avocats de RECYTYRE ont contacté les autorités de la Concurrence afin de leur présenter les modifications. Le Corps des rapporteurs a confirmé qu'en raison des différentes évolutions qui ont eu lieu le système d'exclusivité par arrondissement ne pouvait, d'un point de vue concurrentiel, être maintenu plus longtemps.

Etant donné le point de vue des autorités de la Concurrence, RECYTYRE a décidé d'abandonner le système par arrondissement et d'opter pour un système ouvert, dans lequel les détaillants et les distributeurs peuvent choisir eux-mêmes quel collecteur viendra enlever les pneus usés en vue d'une valorisation écologique.

b) Situation actuelle

A ce jour, nous possédons des données complètes pour 2.040 points de collecte enregistrés et, pour 1813, des données partielles. Cela signifie que plus de 3.850 points de collecte sont enregistrés sur un total de 5.000 points de vente. Les plus petits garages font appel à leur fournisseur pour se défaire de leurs pneus usés et ne se font pas enregistrer auprès de RECYTYRE. L'opposition du secteur de la distribution du pneumatique contre le système a pratiquement totalement disparu.

Quelques 66 opérateurs sont actuellement homologués et 24 sont des Recytyre-Partners. Ces chiffres ne comportent pas uniquement les entreprises qui ont effectivement signé une convention avec Recytyre mais également les entreprises qui ont introduit une demande à première vue recevable mais dont le traitement de la demande n'est pas encore finalisé. Afin de permettre un démarrage rapide du système collectif et pouvoir offrir le choix le plus vaste possible de Recytyre Partners aux points de collecte, il a été décidé de faire également figurer ces entreprises sur le site web de Recytyre. Il entre naturellement dans les intentions de Recytyre de traiter le plus rapidement les demandes encore en cours. S'il était constaté que la demande d'une entreprise est irrecevable, la coopération avec cette entreprise serait immédiatement suspendue et sa mention sur le site supprimée.



2. Résultats

2.1. Aperçu des pneus commercialisés en 2004 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 (EuroPool) établi chaque année par les différents producteurs et importateurs européens.

Tableau 1: Aperçu du nombre de pneus neufs sur le marché de remplacement Belux en 2004

Type	Quantités
Tourisme	5.207.288
4x4	234.249
Camionnettes	358.594
Poids lourds	385.602
Motos	178.344
Véhicules et engins agricoles	41.420
Véhicules et engins de génie civil	6.817
Total	6.412.314

Source: Europool

Les schémas de vente et de distribution dans le secteur du pneumatique sont assez complexes. Bien que les fabricants et importateurs connaissent leurs clients directs, il leur est impossible de tracer le pneu à travers les différents maillons de la chaîne de distribution et ainsi savoir où et à qui celui-ci sera finalement vendu. Les fabricants et importateurs de pneus ne disposent pas de données relatives au nombre de pneus commercialisés en Belgique ou par Région. La répartition par pays et par Région est établie sur la base du parc automobile. Une méthode précise utilisée depuis la mise en place des activités de RECYTYRE.



Le tableau 2 représente le parc automobile belge et luxembourgeois. Pour la Belgique, le parc automobile est détaillé par Région.

*Tableau 2: Parc automobile en Belgique et au Grand-duché de Luxembourg
Situation au 1/08/2004 en Belgique et au 1/01/2003 au Grand-duché de Luxembourg*

		Tourisme	Camionnette	Poids lourds	Remorques et véhicules spéciaux	Véhicules et engins agricoles	Motos	Total
Flandre	Ab	2.896.505	282.951	66.511	59.695	104.927	195.831	3.606.420
	%	56,12%	57,80%	59,80%	57,73%	54,11%	56,70%	56,31%
Wallonie	Ab	1.487.358	132.551	28.517	25.895	74.087	116.150	1.864.558
	%	28,82%	27,08%	25,64%	25,04%	38,20%	33,63%	29,11%
Bruxelles	Ab	490.462	56.609	10.984	5.691	889	20.781	585.416
	%	9,50%	11,56%	9,88%	5,50%	0,46%	6,02%	9,14%
Total Belgique	Ab	4.874.325	472.111	106.012	91.281	179.903	332.762	6.056.394
	%	94,43%	96,45%	95,31%	88,28%	92,77%	96,34%	94,56%
GD Lux	Ab	287.242	17.389	5.217	12.123	14.027	12.636	348.634
	%	5,57%	3,55%	4,69%	11,72%	7,23%	3,66%	5,44%
Total	Ab	5.161.567	489.500	111.229	103.404	193.930	345.398	6.405.028
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source: INS Institut National de 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 2004 liées au parc automobile

		Flandre	Wallonie	Bruxelles	Total Belgique	Gd Lux	Total
Tourisme	Ab	2.922.162	1.500.533	494.806	4.917.502	289.786	5.207.288
	%	80,75%	81,48%	81,39%	81,04%	84,25%	81,21%
4x4	Ab	131.453	67.501	22.259	221.213	13.036	234.249
	%	3,63%	3,67%	3,66%	3,65%	3,79%	3,65%
Camionnettes	Ab	207.282	97.103	41.470	345.855	12.739	358.594
	%	5,73%	5,27%	6,82%	5,70%	3,70%	5,59%
Poids lourds	Ab	230.576	98.861	38.079	367.516	18.086	385.602
	%	6,37%	5,37%	6,26%	6,06%	5,26%	6,01%
Motos	Ab	101.116	59.973	10.730	171.819	6.525	178.344
	%	2,79%	3,26%	1,77%	2,83%	1,90%	2,78%
Agricole <300 kg (1)	Ab	15.687	11.077	133	26.897	2.097	28.994
	%	0,43%	0,60%	0,02%	0,44%	0,61%	0,45%
Agricole >300kg	Ab	6.723	4.747	57	11.527	899	12.426
	%	0,19%	0,26%	0,01%	0,19%	0,26%	0,19%
Génie civil <300 kg (2)	Ab	3.149	1.366	300	4.815	639	5.454
	%	0,09%	0,07%	0,05%	0,08%	0,19%	0,09%
Génie civil >300 kg	Ab	787	341	75	1.203	160	1.363
	%	0,02%	0,02%	0,01%	0,02%	0,05%	0,02%
Total	Ab	3.618.935	1.841.502	607.909	6.068.347	343.967	6.412.314
	%	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 pneu et la catégorie de poids

Type	Poids/pneu (en kg) ¹			Nombre de pneus (par tonne)		
	Min	Max	Moyen	Min	Max	Moyen
Tourisme	6,5	9	7,8	111	154	132
4x4	10	20	15	50	100	67
Camionnette	8	15	11,5	67	125	87
Poids lourds	55	85	70	11	18	14
Agricole <300 kg ²	19	154	86,5	3	40	6
Agricole >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 Information des fabricants/importateurs

Tableau 5 : Ventes de pneus neufs (en tonnes) sur le marché de remplacement en 2004 liées au parc automobile

		Flandre	Wallonie	Bruxelles	Total Belgique	Gd Lux	Total
Tourisme	Ab	22.792,86	11.704,16	3.859,49	38.356,51	2.260,33	40.616,85
	%	46,83%	48,38%	51,35%	47,72%	48,60%	47,77%
4x4	Ab	1.971,79	1.012,52	333,88	3.318,20	195,54	3.513,74
	%	4,05%	4,19%	4,44%	4,13%	4,20%	4,13%
Camionnettes	Ab	2.383,74	1.116,69	476,91	3.977,34	146,49	4.123,83
	%	4,90%	4,62%	6,35%	4,95%	3,15%	4,85%
Poids lourds	Ab	16.140,34	6.920,27	2.665,51	25.726,12	1.266,02	26.992,14
	%	33,16%	28,60%	35,47%	32,01%	27,22%	31,74%
Motos	Ab	303,35	179,92	32,19	515,46	19,57	535,03
	%	0,62%	0,74%	0,43%	0,64%	0,42%	0,63%
Agricole <300 kg (1)	Ab	1.356,96	958,12	11,50	2.326,58	181,40	2.507,98
	%	2,79%	3,96%	0,15%	2,89%	3,90%	2,95%
Agricole >300kg	Ab	2.521,19	1.780,16	21,36	4.322,71	337,04	4.659,75
	%	5,18%	7,36%	0,28%	5,38%	7,25%	5,48%
Génie civil <300 kg (2)	Ab	573,04	248,58	54,63	876,25	116,37	992,63
	%	1,18%	1,03%	0,73%	1,09%	2,50%	1,17%
Génie civil >300 kg	Ab	628,70	272,72	59,94	961,36	127,68	1.089,04
	%	1,292%	1,127%	0,798%	1,196%	2,745%	1,281%
Total	Ab	48.671,98	24.193,14	7.515,40	80.380,52	4.650,46	85.030,98
	%	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. Aperçu des flux entrants et sortant des opérateurs homologués suivant la norme Recytyre

3.1. Flux entrants

En 2004, Recytyre a été en mesure de remplir son obligation d'information sur les flux entrants et sortants sur base des déclarations des 27 opérateurs qui ont rapportés leurs flux entrants et sortants (voir annexe). Le tableau 6 vous détaille les quantités collectées, exprimées en Kg, ventilées par catégorie de produit et Région. Les abréviations suivantes ont été utilisées dans le tableau :

Voiture de tourisme et camionnette = TO
 Poids lourd = PL
 Véhicules et engins agricoles = AG
 Engins de génie civil = EM
 Divers = DI

Tableau 6 : Flux entrants 2004, exprimés en kg

Produits		TO	PL	AG	EM	DI	TOTAL
Région							
Bruxelles	Ab	2.070.904	271.487	76.100	68.839	430.450	2.917.780
	%	5,1%	1,5%	5,2%	3,6%	10,3%	4,5%
Flandre	Ab	22.491.267	13.120.940	1.041.735	851.741	2.124.937	39.630.620
	%	55,7%	74,4%	71,7%	44,6%	51,0%	60,5%
Wallonie	Ab	15.783.650	4.250.658	334.932	990.893	1.613.503	22.973.636
	%	39,1%	24,1%	23,1%	51,8%	38,7%	35,1%
TOTAL	Ab	40.345.821	17.643.085	1.452.767	1.911.473	4.168.890	65.522.036
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%



La totalité des pneus mis sur le marché en Belgique est de 80.380 tonnes (tableau 5). 65.522 tonnes de pneus usés ont été collectées par les opérateurs. En relatant ces chiffres l'un à l'autre, nous pouvons en conclure qu'un pourcentage de collecte de 81,5% pour l'ensemble de la Belgique est atteint. Ventilés selon les Régions, nous obtenons les résultats suivants :

- Flandre : 81,4%
- Wallonie : 94,9%
- Région Bruxelles Capitale : 38,8%

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

Pneus pour Voiture de tourisme et camionnette

En 2004, un total de 45.652 tonnes de pneus neufs ont été mis sur le marché pour la catégorie tourisme, 4X4 et camionnette (voir tableau 5). Les opérateurs ont collectés durant la même période 40.346 tonnes de pneus usés dans la même catégorie. Cela donne un résultat de 88,3%.

Ventilés par Régions, nous obtenons les résultats suivants :

- Flandre : 82,8%
- Wallonie : 114%
- Région Bruxelles Capitale : 44,3%

Pneus pour Poids lourds

En 2004, 25.726 tonnes de pneus pour poids lourds ont été vendus tandis que les opérateurs ont collectés 17.643 tonnes. Réalisation d'un pourcentage de collecte de 68,6%.

Ventilés selon les Régions, nous obtenons les pourcentages suivants :

- Flandre : 81,2%
- Wallonie : 61,4%
- Région Bruxelles Capitale : 10,2%



Pneus pour Machines et engins agricoles

Pour les catégories de pneus destinés aux machines et engins agricoles < 300kg et > 300kg nous obtenons un chiffre de 6.649 tonnes de pneus commercialisés sur le marché belge en 2004. En contrepartie quelques 1.453 tonnes de pneus agricoles usés ont été collectés. Cela correspond à un pourcentage de collecte de 21,8%. Par Région, nous obtenons les chiffres suivants :

- Flandre : 26,8%
- Wallonie : 12,2%
- Région Bruxelles Capitale : 237,5%

Pneus pour Engins de génie civil

Pour ce type de pneus nous additionnons également les catégories < 300kg et > 300kg. Au total, en 2004, 1.838 tonnes de pneus ont été commercialisés sur l'ensemble du territoire belge et 1.911 tonnes ont été collectées. Un pourcentage de collecte de 103,9% a donc été atteint. Réparti par Région, nous obtenons les résultats suivants :

- Flandre : 70,8%
- Wallonie : 190,2%
- Région Bruxelles Capitale : 60%

Divers

En 2004 quelques 4.168 tonnes de pneus divers ont été collectés. Il s'agit d'un mélange de pneus pour véhicules de tourisme, 4X4, camionnettes et poids lourds. Ce tonnage est ajouté aux quantités collectées en question. Pour la Belgique, le pourcentage de collecte pour les pneus de tourisme, 4X4, camionnette et poids lourd est alors de 87%. Par Région, cela nous donne les résultats suivants :

- Flandre : 87,1%
- Wallonie : 104,3%
- Région Bruxelles Capitale : 37,7%



3.2. 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 exprimés en Kg

Produits		TO	PL	AG	EM	DI	TOTAL
Traitement							
OT	Ab	8.704.900	1.009.300	115.000	9.100	313.800	10.152.100
	%	23,45%	6,00%	7,29%	0,70%	3,14%	15,19%
OC	Ab	1.585.728					1.585.728
	%	4,27%					2,37%
RE	Ab	1.225.031	1.467.162				2.692.193
	%	3,30%	8,72%				4,03%
CE	Ab	7.019.686	2.222.233	18.200	16.700	267.867	9.544.686
	%	18,91%	13,21%	1,15%	1,28%	2,68%	14,28%
SH	Ab	11.276.169	2.215.327	683.200	894.700	43.800	15.113.196
	%	30,37%	13,17%	43,33%	68,56%	0,44%	22,62%
GR	Ab	6.614.129	9.888.719	753.550	384.540	2.863.060	20.503.998
	%	17,82%	58,77%	47,79%	29,47%	28,66%	30,68%
EA	Ab	699.333	23.300	6.800		6.500.867	7.230.300
	%	1,88%	0,14%	0,43%		65,08%	10,82%
TOTAL	Ab	37.124.976	16.826.041	1.576.750	1.305.040	9.989.394	66.822.201
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%



En 2004 les opérateurs RECYTYRE ont évacué 66.822 tonnes de pneus vers divers destinations. La majorité est incinérée avec récupération d'énergie. Il s'agit ici de pneus évacués vers des cimenteries ou broyés. Au total 24.657 tonnes ou 36,89% de tous les pneus évacués.

30,68% des pneus ont été valorisé en granulat. Ce granulat est composé pour plus de la moitié de pneus de poids lourds.

Des flux sortants, 2,37% des pneus sont destinés au marché de l'occasion et 4,03% des pneus sont rechapés.

En 2004 près de 10,82% des flux sortant, soit 7.230 tonnes de pneus ont été évacués vers d'autres types de traitement.

3.3. Résultats en fonction des objectifs prédéfinis

Pneus pour voitures de tourisme, camionnettes et poids lourds

Pour cette catégorie de pneus, un pourcentage de collecte de 100% était défini. En 2004, 71.378 tonnes de pneus pour voitures de tourisme, camionnettes et poids lourds ont été commercialisés sur le marché belge. Au total, 57.988 tonnes ont été collectés par les opérateurs. Un pourcentage de collecte pour la Belgique de 81,2%.

L'étude de la situation dans les différentes Régions nous donne les résultats suivants. En Wallonie un pourcentage de 96,5% est atteint et nous approchons ainsi l'objectif. En Flandre par contre un pourcentage de 82,3% des pneus mis sur le marché a été collecté. Enfin pour la Région Bruxelles Capitale le pourcentage de collecte est de 32%.

Comme signalé plus haut, nous pensons que la catégorie « divers » des flux entrants est composée d'un mix entre pneus de tourisme et poids lourds. Nous additionnons ces quantités aux quantités des catégories véhicules de tourisme et poids lourds et comparons celles-ci avec les quantités commercialisées. Cela donne les pourcentages suivants :

- Belgique : 87%
- Flandre : 87,1%
- Wallonie : 104,3%
- Région Bruxelles Capitale : 37,7%

Pour le traitement nous pouvons faire l'analyse avec et sans la catégorie « divers ». Entre parenthèse vous trouverez les résultats incluant la catégorie "divers"

En Belgique quelques 57.988 tonnes (62.156 tonnes) de pneus de véhicules de tourisme et poids lourds ont été collectés en 2004. L'ensemble des opérateurs ont réalisés un flux sortant d'un total de 53.950 tonnes (63.939 tonnes) pour les mêmes catégories.

Les tonnages suivants ont été valorisés (hors rechapage) :

Pneus d'occasion : 1.585 tonnes (1.585 tonnes)

Valorisation avec récupération d'énergie : 9.241 tonnes (9.508 tonnes)

Broyat : 13.491 tonnes (13.534 tonnes)

Granulation : 16.502 tonnes (19.365 tonnes)



Au total 40.819 tonnes (43.992 tonnes) ont été valorisées. Au vu des quantités collectées nous pouvons calculer le pourcentage de valorisation. Le pourcentage prédéfini était de 65%. En Belgique en 2004 quelques 70,4% (70,8%) des pneus collectés ont été valorisés.

Le pourcentage de pneus collectés orientés vers le rechapage atteint, en 2004, 4,6% (4,3%). L'objectif de 25% n'est donc pas atteint

Pneus toutes catégories

Si nous additionnons l'ensemble des catégories de pneus, quelques 65.522 tonnes ont été collectées en 2004. Les flux sortants ont atteints 66.822 tonnes.

Les quantités évacuées pour valorisation (hors rechapage) :

Pneus d'occasion : 1.585 tonnes

Valorisation avec récupération d'énergie : 9.544 tonnes

Broyat : 15.113 tonnes

Granulation : 20.503 tonnes

Le tonnage total de pneus qui ont été valorisés atteint 46.745 tonnes. Cela correspond à un pourcentage de 71,3%. En ce qui concerne le rechapage, un pourcentage de 4,1% a été atteint.



Annexes

