TRANSFERTS TRANSFRONTALIERS DE DECHETS
PLAN D'INSPECTION - 2026-2028

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE



Table des matières

1 Introduction 3
2 Zone géographique et autorité compétente 3
2.1 Zone géographique 3
2.2 Autorités compétentes 4
3 Collaboration entre les instances de contrôle 5
3.1 Autres autorités belges 5
3.1.1 Autres régions 5
3.1.2 Services de police 5
3.1.3 Services douaniers 5
3.2 Collaboration nationale entre les différentes autorités compétentes et les services de contrôle 6
3.3. Collaboration et échanges internationaux 6
3.3.1 Participation active à des activités du réseau IMPEL Waste & TFS 6
3.3.2 Création du Waste Shipment Enforcement Group (WSEG) 6
4 Plan d'inspection de la RBC 7
4.1 Cadre légal 7
4.2 Situation 7
4.3 Domaines d'action 8
4.3.1 Notifications : évaluation administrative et contrôle physique des transferts 8
4.3.2 Suivi d'un transfert illégal sur constatation d'une autre autorité 9
4.3.3 Contrôles de la chaîne 9
4.4 Flux de déchets 10
4.4.1 Analyse de risques restreinte 10
4.4.2 DEEE suite à de nombreuses constatations par le passé 12
4.4.3 Véhicules hors d'usage, traçabilité jusqu'au certificat de destruction 13
4.4.4 Déchets de plastiques, nouvelle classification avec conséquences 14
5 Moyens d'exécution du plan d'inspection 15
5.1 Moyens personnels et formation 15
5.2 Moyens financiers et autres 16

1 Introduction

Le plan d'inspection relatif au transfert transfrontalier des déchets en transit, au départ et à destination de la Région de Bruxelles-Capitale est établi en vue de favoriser le respect du Règlement (CE) n° 1013/2006 et le nouveau règlement (UE) 2024/1157 concernant les transferts de déchets[1] en tenant compte de la particularité de l'environnement urbain. En plus des contrôles administratifs approfondis, des contrôles sur le terrain sont également effectués.

En application de l'article 62 du nouveau règlement (UE) 2024/1157, chaque Etat membre est tenu d'établir pour l'ensemble de son territoire, un plan d'inspection comportant les éléments suivants :

- les objectifs et les priorités des inspections, avec une description de la façon dont les priorités sont définies ;
- la zone géographique sur laquelle porte le plan d'inspection ;
- des informations sur les inspections planifiées, y compris un nombre minimum d'inspections et de contrôles physiques à effectuer chaque année civile à l'égard d'installations, d'entreprises, de courtiers, de négociants et de transferts de déchets ou de valorisation ou élimination y afférentes, identifiées conformément à l'évaluation des risques ;
- les tâches assignées à chaque autorité impliquée dans les inspections ;
- les modalités de collaboration entre les autorités impliquées dans les inspections ;
- des informations sur la formation des inspecteurs en lien avec les contrôles ;
- des informations sur les moyens personnels, financiers et autres pour l'exécution du plan d'inspection.

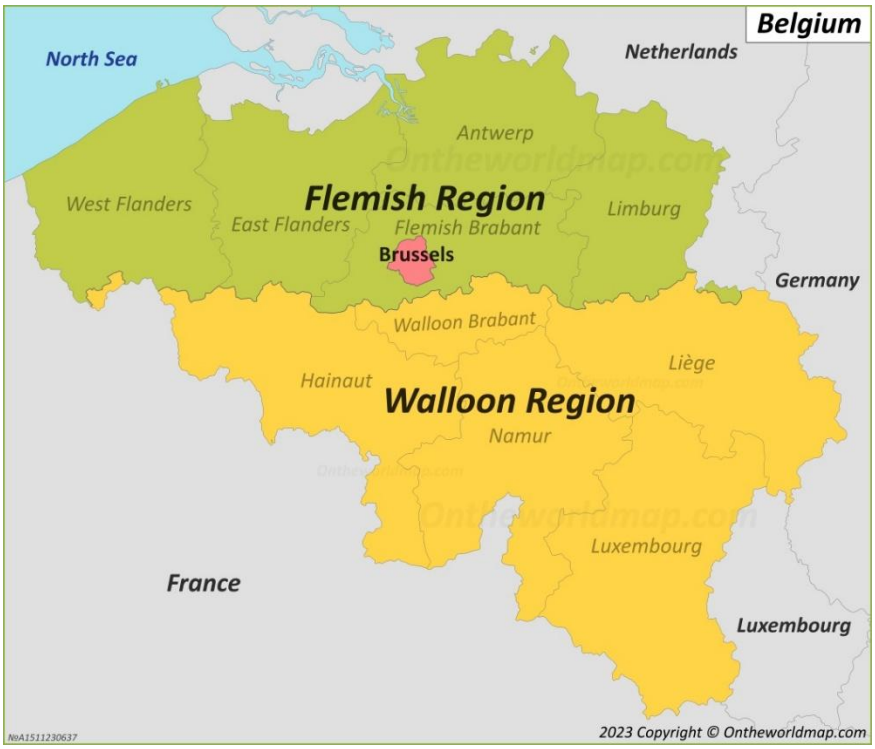
Le plan d'inspection sera évalué au moins tous les trois ans et actualisé si nécessaire. Les objectifs opérationnels sont fixés chaque année dans le programme d'inspection de la Division Inspectorat, bien-être animal et sols pollués.

2 Zone géographique et autorité compétente

2.1 Zone géographique

Le plan d'inspection concerne uniquement la Région de Bruxelles-Capitale et fait partie intégrante, avec les plans d'inspection des Régions flamande et wallonne, d'un ensemble intégré pour le territoire belge.

[1] Ci-après "règlement". Le règlement (CE) n° 1013/2006 est abrogé à partir du 20 mai 2024 par le règlement (UE) 2024/1157. En vertu de l'article 85 alinéas 2, 3 et alinéas 5 à 7, du règlement précité, la plupart des dispositions du règlement (CE) n° 1013/2006 restent toutefois applicables jusqu'au 21 mai 2026 inclus.



La Région est une zone urbanisée de 162 km², qui compte 1,25 million d'habitants et connaît une activité industrielle limitée.

2.2 Autorités compétentes

L'autorité compétente pour la mise en vigueur du règlement concernant les transferts de déchets est l'administration régionale Bruxelles Environnement.

Le contrôle des dispositions de ce règlement est confié légalement[2] aux agents chargés de la surveillance de Bruxelles Environnement et des 19 communes de la région.

	Notifications	Inspection
Transferts au départ et à destination de la RBC	Bruxelles Environnement Avenue du Port 86c/3000 1000 BRUXELLES wasteshipment@environnement.brussels	Agents chargés de la surveillance de • Bruxelles Environnement Avenue du Port 86c/3000 1000 BRUXELLES wasteshipment@environnement.brussels • Communes de la Région de Bruxelles-Capitale
Transit par la Belgique – sous tutelle des 3 régions	EPRiBEL Rue Gaucheret 92-94 1030 BRUXELLES	

[2] Article 5 de l'Ordonnance du 8 mai 2014 modifiant l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement, d'autres législations en matière d'environnement et instituant un Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale

3 Collaboration entre les instances de contrôle

3.1 Autres autorités belges

Les principaux partenaires du respect du règlement sont les services d'inspection des autres régions, mais la police, la douane, les services de la capitainerie portuaire et le ministère public jouent également un rôle important.

3.1.1 Autres régions

En Belgique, les différentes compétences sont réparties entre le pouvoir fédéral et les autorités régionales. Cette structure n'est pas hiérarchique. La compétence en lien avec l'environnement est essentiellement régionale. La Région de Bruxelles-Capitale, et les Régions flamande et wallonne sont les trois autorités régionales compétentes pour l'exécution et le respect du règlement précité.

Pour plus d'informations sur les plans d'inspection des autres régions, rendez-vous sur vlaanderen.be pour la Région flamande et sur environnement.wallonie.be pour la Région wallonne.

3.1.2 Services de police

Les services de police ont une compétence de police générale et sont donc impliqués dans le respect du règlement. Différents services de police, chacun à son niveau, participent à des contrôles du transfert transfrontalier des déchets. C'est ainsi qu'une collaboration est possible avec la police locale, la police routière, la police des chemins de fer et l'unité FUPHEC (Federal Unit Public Health and Environmental Crime) de la police judiciaire fédérale.

Lors de campagnes de contrôles planifiées sur la voie publique, les administrations environnementales régionales apportent leur soutien aux services de police. Des contrôles de ce type sont régulièrement organisés sur les grands axes de circulation et le long de la frontière du territoire belge. Dans le cadre notamment du trafic de déchets et de l'éco-fraude, l'unité FUPHEC apporte son soutien, et fait de la collecte et de la gestion d'informations pour pouvoir faire des enquêtes pluridisciplinaires.

Les services de la police fédérale constituent le point de contact d'EUROPOL/INTERPOL dans le cadre d'enquêtes internationales. Ces services apportent également leur soutien aux autres unités de la police par le biais de la formation et de la diffusion d'informations via le réseau de la police.

Les informations provenant de contrôles de terrain sont analysées afin d'identifier de nouveaux flux de déchets et des éventuels changements dans les trajets d'évacuation.

3.1.3 Services douaniers

Les services douaniers sont compétents pour le contrôle du transfert transfrontalier de déchets aux frontières extérieures de l'UE (tant pour l'importation et l'exportation que le transit).

Les services douaniers ont développé une vaste application de sélection pour pouvoir contrôler efficacement les chargements déclarés. Cette application est basée sur des paramètres indicateurs des exportations illégales, notamment les codes de marchandises, le pays d'origine, le pays de destination, le rapport valeur/quantité, etc. Les profils de risque sont établis en concertation avec d'autres services d'inspection et notamment les services d'inspection régionaux.

Le contrôle des chargements sélectionnés est effectué par les services douaniers et/ou les services d'inspection régionaux.

3.2 Collaboration nationale entre les différentes autorités compétentes et les services de contrôle

Il existe depuis 1994 un « Accord de coopération entre l'Etat belge, les Régions flamande et wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale portant coordination de la politique d'importation, d'exportation et de transit des déchets ».

C'est un accord de collaboration entre les autorités régionales et le fédéral. L'autorité fédérale est un acteur concerné sur plusieurs points : les services de police, l'administration générale des douanes et des accises, le collège des procureurs généraux et le ministère de la justice.

Suite aux différentes réformes de l'Etat, dont la dernière date de 2014, l'accord de coopération a été actualisé. Cet accord de coopération a été signé par les différentes autorités le 13 juillet 2021 et entériné par la loi, l'ordonnance et les décrets le 28 mars 2023.

L'accord actualisé installe un groupe de coordination « CoWSR » avec des représentants de tous les acteurs concernés, tant au niveau régional que fédéral. Ce groupe se réunit régulièrement (4 fois par an) pour coordonner la politique générale en matière de transfert transfrontalier de déchets, pour discuter des points de vue et des questions, et éventuellement organiser des actions de contrôle conjointes.

3.3. Collaboration et échanges internationaux

3.3.1 Participation active à des activités du réseau IMPEL Waste & TFS

IMPEL Waste & TFS est un réseau pan-européen pour la mise en œuvre et le contrôle de l'application de la législation sur les déchets et de la législation relative aux transferts transfrontaliers de déchets. Bruxelles Environnement participe régulièrement à des échanges en ligne, répond à des enquêtes et participe à des conférences organisées par le réseau.

En 2025, c'est la Belgique qui a organisé la conférence annuelle d'IMPEL Waste & TFS. Elle s'est déroulée à Bruxelles du 7/10/2025 au 9/10/2025 dans les bâtiments de Bruxelles Environnement et de la Région flamande, autour du thème *"Environmental crime - turning up the heat"*. Pendant 2 jours et demi, les projets en cours d'IMPEL Waste & TFS, notamment, ont été au centre des discussions, des informations ont été partagées avec les différents partenaires d'IMPEL, le futur digital waste shipment system (DIWASS) a été expliqué, des contacts ont été noués et des expériences échangées, le point de vue de l'industrie concernée a été présenté, …

3.3.2 Création du Waste Shipment Enforcement Group (WSEG)

Afin de renforcer la collaboration entre les Etats membres au niveau du contrôle de l'application pour éviter et détecter les transferts illicites, le groupe chargé du contrôle de l'application de la réglementation concernant les transferts de déchets a été institué par la Commission européenne[3]. Chaque Etat membre est censé envoyer des représentants pour participer activement à la lutte contre les pratiques illicites complexes. La Belgique a nommé une personne pour chaque Région. En mai 2025, la première réunion de ce groupe chargé du contrôle de l'application de la réglementation a été organisée par l'OLAF (European Anti-fraude Office) à Varsovie. Au cours de 2 demi-journées, le point de vue de l'OLAF sur le commerce illicite a notamment été expliqué, des cas de transferts illicites ont été présentés par quelques Etats membres, le réseau de sécurité AFIS (anti fraud information system) de l'OLAF a été lancé pour l'échange de données entre toutes les autorités publiques et instances

[3] Art. 66 du Règlement (UE) 2024/1157 relatif aux transferts de déchets

concernés,… Le groupe chargé du contrôle de l'application de la réglementation se réunit au moins une fois par an et l'édition de 2026 se déroulera à Bruxelles.

4 Plan d'inspection de la RBC

4.1 Cadre légal

Le programme d'inspection porte en particulier sur les législations suivantes :

1. Règlement (CE) n° 1013/2006 concernant les transferts de déchets[4]
2. Règlement (CE) n° 1418/2007 concernant l'exportation de certains déchets destinés à être valorisés, énumérés à l'annexe III ou IIIA du règlement (CE) n° 1013/2006 vers certains pays auxquels la décision de l'OCDE sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets ne s'applique pas[5]
3. Règlement (UE) 2024/1157 relatif aux transferts de déchets, modifiant les règlements (UE) n° 1257/2013 et (UE) 2020/1056 et abrogeant le règlement (CE) n° 1013/2006
4. Ordonnance du 12 juin 2012 relative aux déchets et ses arrêtés d'exécution notamment Brudalex - Arrêté du 1er décembre 2016 relatif à la gestion des déchets
5. Code d'inspection - l'Ordonnance du 8 mai 2014 modifiant l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement, d'autres législations en matière d'environnement et instituant un Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale

4.2 Situation

Le volet relatif à la gestion des déchets du vaste cadre législatif en matière d'environnement a pour but d'éviter autant que possible la nuisance et, quoi qu'il en soit, de limiter au maximum le niveau de la nuisance éventuellement engendrée et ce, de la production des déchets à leur traitement final. De plus, une gestion des déchets performante contribue à une augmentation du réemploi, de la préparation au réemploi, du recyclage et de la valorisation des déchets et ainsi à une économie circulaire. Ce plan d'inspection est une description détaillée de la partie Inspections des transferts de déchets du programme d'inspection annuel[6] rédigée par la Division Inspectorat, bien-être animal et sols pollués.

Les dispositions de ce règlement sont prises en compte dans le cadre des contrôles intégrés des entreprises de la Région et des contrôles à la chaîne de la traçabilité des déchets.

L'attention porte principalement sur le transfert direct de déchets dans un autre Etat membre. Les déchets relevant de l'obligation de notification du règlement font l'objet d'un suivi minutieux. A partir du 21/05/2026, les notifications seront entièrement traitées et suivies via le

[4] Le Règlement (CE) n° 1013/2006 a été abrogé avec entrée en vigueur le 20 mai 2024 par le Règlement (UE) 2024/1157. En vertu de l'article 85 alinéas 2, 3 et alinéas 5 à 7, du règlement précité, la plupart des dispositions du Règlement (CE) n° 1013/2006 restent toutefois d'application jusqu'au 21 mai 2026 inclus.

[5] Ce règlement est abrogé au 21/05/2027. A partir de cette date, l'exportation de déchets de la liste verte sera autorisée uniquement à destination de pays hors OCDE qui en ont fait la demande conformément aux conditions du Règlement (UE) 2024/1157 auprès de la Commission européenne.

[6] Rédigé conformément au Code du 25 mars 1999 de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale

nouveau système digital européen (DIWASS - digital waste shipment system[7]). Le transfert de déchets relevant de l'obligation générale d'information, sont suivis jusqu'à présent par le biais des rapportages de déchets. A partir du 01/01/2027, ces transferts (avec l'annexe VII) seront notifiés dans DIWASS. Après une période de transition, on vérifiera si cette nouvelle obligation est respectée.

Le transfert des déchets après regroupement de ceux-ci dans une autre région, relève de la compétence de la région en question.

La Région de Bruxelles-Capitale ne possède pas de grands secteurs d'activité industrielle. Par conséquent, la production de déchets d'origine industrielle est limitée. Les installations de traitement présentes sur le territoire sont axées principalement sur la collecte et le traitement de déchets ménagers et de déchets industriels assimilés. La région dispose en outre d'un nombre restreint d'installations de stockage et de tri de déchets. Le transfert direct de déchets au départ et à destination de la Région, et à destination et au départ d'un autre pays ne se produit donc que dans une faible mesure.

4.3 Domaines d'action

4.3.1 Notifications : évaluation administrative et contrôle physique des transferts

Chaque année, quelque 50 dossiers de notification sont traités et suivis, principalement pour l'exportation de déchets. En 2024, ces transferts représentaient environ 105.000 tonnes de déchets. Pour mieux informer les opérateurs sur cette législation complexe, les procédures et la composition d'un dossier de demande standardisé, la page web[8] avec une FAQ détaillée est régulièrement actualisée en fonction des dispositions du nouveau règlement. Dans le cadre des modifications du nouveau règlement (UE) 2024/1157 et de l'entrée en vigueur de DIWASS à partir du 21/05/2026, des séances d'information ont été organisées en 2025 par l'OVAM (Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij) pour les opérateurs de déchets. Les opérateurs actifs en Région de Bruxelles-Capitale ont également été invités à ces séances.

La Commission européenne publie des manuels et des tutoriels vidéo destinés aux pouvoirs publics compétents et aux opérateurs au sujet de l'accès et du fonctionnement de la nouvelle plateforme DIWASS.

A partir du 21/05/2026, toutes les demandes de notification devront être introduites directement auprès de Bruxelles Environnement via la GUI (graphic user interface) de DIWASS.

Chaque dossier de demande fait l'objet d'une évaluation approfondie. A la clôture de la période de notification, on examine pour chaque notification si les conditions concernant les documents de mouvement du règlement sont remplies, avant de libérer la garantie bancaire.

Le programme d'inspection prévoit que chaque année, plusieurs flux de déchets, qui sont transférés vers un autre Etat membre avec consentement via notification, soient soumis à un contrôle sur le terrain lors du chargement et du déchargement des moyens de transport.

[7] https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/waste-shipments/implementation-waste-shipment-regulation_en#digital-waste-shipment-system-diwass
[8] https://environnement.brussels/déchets_transfert_transfrontalier



Photo 1 : Contrôle du transfert transfrontalier d'extincteurs usagés.

4.3.2 Suivi d'un transfert illégal sur constatation d'une autre autorité

La Région de Bruxelles-Capitale n'ayant pas de frontières nationales, elle est tributaire des constatations faites par d'autres autorités pour le contrôle direct de transferts illégaux aux frontières nationales. Lorsque les services d'inspection régionaux des autres régions, les services douaniers ou les services de police constatent un possible transfert illégal, dont l'origine se situe en Région de Bruxelles-Capitale, cette information est transmise à Bruxelles Environnement pour enquête, inspection et suivi. La première étape consiste toujours l'identification de l'autorité compétente sur base d'un document de mouvement (p.ex. lettre de voiture, CMR). Ce n'est qu'ensuite que le traitement de la constatation peut être poursuivi.

L'impact de ce contrôle est augmenté par l'obligation qui est imposée aux responsables de faire transférer et de faire traiter les déchets, à leurs frais, dans une installation autorisée à cette fin en Belgique. Cette obligation est dans la même lignée que le principe du « pollueur-payeur ». Après évaluation, un procès-verbal d'infraction est dressé dans la plupart des cas.

4.3.3 Contrôles de la chaîne

La gestion des déchets, depuis le producteur de déchets jusqu'au traitement final de ceux-ci, se fait en plusieurs étapes et avec l'intervention de différents acteurs. Hormis les producteurs de déchets, sont également impliqués les collecteurs, les négociants, les courtiers de déchets (CNC), les transporteurs, les installations de regroupement et les installations finals du traitement des déchets. Le contrôle de cette gestion peut être résumé dans des contrôles de filière.

D'une part, une attention particulière est accordée à ces contrôles de la chaîne par le biais de contrôles intégrés chez les grands gestionnaires de déchets (installations de collecte et de traitement des déchets). Le programme d'inspection prévoit chaque année des contrôles chez ces opérateurs. Les registres de déchets peuvent être contrôlés sur place par les inspecteurs.

Le Brudalex impose désormais un système de gestion de la qualité (SGQ) obligatoire aux opérateurs actifs dans la gestion des déchets. Le SGQ est un moyen d'autocontrôle pour les opérateurs et utilisé comme moyen d'inspection par les inspecteurs.

D'autre part, le contrôle de la filière se fait via le suivi de l'obligation de rapportages des déchets. Les collecteurs, les négociants et les courtiers de déchets sont tenus de transmettre ces rapports annuels à Bruxelles Environnement, au même titre que les installations de collecte et de traitement. Ces rapportages se font via la plateforme web Brudaweb[9]. Durant la période de contrôle, on continuera à miser sur l'accompagnement des nouveaux opérateurs, sur l'amélioration de la qualité des données et le développement de l'automatisation de la surveillance des données sur les déchets.

A partir de 2027, tous les transports avec l'annexe VII doivent se faire électroniquement via DIWASS. Cela permettra d'assurer le suivi de tous les transferts et de planifier des contrôles, comme pour les transferts avec notification.

4.4 Flux de déchets

Plusieurs flux de déchets ont pu être identifiés sur la base des connaissances et de l'expérience des inspecteurs impliqués dans les contrôles de la chaîne, du contrôle du règlement, du cadre légal de la Convention de Bâle et de l'analyse des procès-verbaux. Il ressort de l'analyse des procès-verbaux et des informations échangées avec les autres autorités publiques compétentes durant la période 2023-2025 que les véhicules hors d'usage et les déchets d'équipements électriques et électroniques [DEEE] restent des flux prioritaires. Les règles et la classification de e-waste ont en outre été modifiées. Durant la période 2025 à 2029, les dispositions légales changent régulièrement pour des flux spécifiques (tels que l'e-waste[10] et les déchets plastiques[11]). L'e-waste et les déchets plastiques restent donc inclus dans le plan d'inspection en tant que flux de déchets prioritaires.

Une analyse de risques restreinte a ensuite été effectuée pour ces flux, basée sur des constatations d'infractions antérieures, et sur les données reprises du rapportage de déchets et des données des notifications, complétées par le jugement des experts.

4.4.1 Analyse de risques restreinte

Les paramètres de risques sont évalués lorsque l'on définit les déchets pour lesquels une action prioritaire sera entreprise.

	Faible	Moyen	Elevé
Caractère dangereux du déchet	Ne présente pas de caractère dangereux	Présente dans certains cas un caractère dangereux	Présente toujours un caractère dangereux
Risque de contamination du déchet par d'autres déchets ou par des polluants	Il est peu probable que le déchet soit contaminé	Il est probable que le déchet soit contaminé par d'autres déchets ou d'autres polluants	Le déchet est souvent contaminé

[9] https://brudaweb.environnement.brussels/
[10] https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/waste-shipments_en#new-rules-on-e-waste
[11] https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/waste-shipments/plastic-waste-shipments_en#timeline

Impact probable sur l'environnement en cas de gestion illicite	L'impact sur l'environnement est faible	Il y a des risques de pollution de l'environnement	La pollution est vraisemblable et les conséquences importantes
Interaction avec d'autres législations environnementales	Le flux de déchets concerne principalement la législation déchets.	Le flux de déchets intervient dans l'une ou l'autre législation	Le flux de déchets intervient dans différentes autres législations
Profit économique	Les coûts d'une gestion conforme dans le pays producteur sont raisonnables et ne poussent pas à une exportation illicite	Le coût de traitement du déchet est moyen, mais les coûts d'exportation et de traitement entrent en concurrence.	Les coûts de traitement du déchet sont élevés et l'exportation vers un pays avec des standards de traitement moins élevés s'avère lucratif malgré les coûts de transports
Infractions constatées dans le passé	Pas d'infractions répertoriées pour ce flux de déchets	Infractions répertoriées pour ce flux de déchets	Plusieurs infractions répertoriées pour ce flux de déchets.
Risque de transfert illégal	La probabilité d'importation et d'exportation illégale est faible	La probabilité d'importation et d'exportation illégale est existante	La probabilité d'importation et d'exportation illégale est réelle et connue

Dans le tableau ci-dessous, les paramètres de risque sont appliqués aux différents flux de déchets.

	DEEE	Véhicules hors d'usage	Déchets de plastiques
Caractère dangereux	Moyen	Moyen	Faible
Risque de contamination	Faible	Faible	Elevé
Impact probable sur l'environnement en cas de gestion illicite	Elevé	Elevé	Elevé
Interaction avec d'autres législations	Elevé	Elevé	Elevé
Profit économique	Elevé	Elevé	Elevé
Infractions constatées	Elevé	Moyen	Faible
Risque de transfert illégal	Elevé	Elevé	Elevé

4.4.2 DEEE suite à de nombreuses constatations par le passé

Malgré la diminution du nombre de procès-verbaux impliquant des DEEE par rapport à la période précédente, cela reste un flux de déchets prioritaire qui rassemble différents aspects, entre autres :

- la responsabilité élargie des producteurs avec les objectifs quantitatifs imposés par le Brudalex, l'arrêté du 1er décembre 2016 relatif à la gestion des déchets,
- le respect des dispositions du Règlement (UE) 2024/590 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone,
- le respect des disposition du Règlement (UE) 2024/573 relatif aux gaz à effet de serre fluorés,
- le respect des dispositions du Règlement (UE) 2023/1542 relatif aux batteries et aux déchets de batteries
- les dispositions de la Directive 2012/19/UE relatives aux déchets d'équipements électriques et électroniques [DEEE], qui imposent des règles strictes concernant l'exportation d'équipements électriques et électroniques usagés. Ces règles ont été transposées dans le Brudalex.

Depuis l'entrée en vigueur du Brudalex, tous les EEE usagés sont soumis à un contrôle poussé dans les installations autorisées pour la préparation en vue du réemploi avant de pouvoir entrer en considération pour une exportation vers des pays auxquels ne s'applique pas la décision de l'OCDE[12]. Les EEE non testés sont considérés comme des DEEE et, à ce titre, des déchets dangereux. L'exportation vers ces pays est par conséquent interdite. Conformément à la procédure de notification, l'exportation de DEEE est autorisée uniquement vers des pays auxquels la décision de l'OCDE s'applique.

La transposition détaillée de l'annexe VI de la Directive 2012/19/UE dans le Brudalex fournit clairement des moyens pour exercer un contrôle sur la distinction entre EEE usagés et DEEE dans la région. L'exportation d'équipements soumis aux dispositions prohibitives du Règlement (UE) n° 2024/590, des appareils avec tubes cathodiques (CRT), des appareils gravement endommagés et/ou non fonctionnels, est purement et simplement interdite.

Une checklist a été élaborée pour le contrôle des centres qui préparent des DEEE en vue d'un réemploi en tant qu'EEE. Ces entreprises sont tenues d'élaborer un système de gestion de la qualité détaillé.

Un package de formations est élaboré pour les gestionnaires professionnels de déchets. Ce package de formations a une structure modulaire. Une partie se penche sur la préparation en vue du réemploi des EEE usagés, les exigences pour le transfert des EEE usagés et le démantèlement de DEEE. Le package de formations est proposé chaque année. Brudalex oblige le gestionnaire professionnel à suivre ce package de formations ou à démontrer une connaissance équivalente de la matière. Les présentations du package de formations sont publiées sur les pages web de Bruxelles Environnement[13].

En 2026, dix centres de préparation en vue du réemploi de DEEE sont autorisés en Région de Bruxelles-Capitale[14]. Ces centres sont sous le contrôle de Bruxelles Environnement.

[12] L'exportation des DEEE vers les pays qui n'ont pas ratifié la Convention relative à l'OCDE est interdite. Pour la liste des pays *membres* de l'OCDE, voir https://www.oecd.org/fr/apropos/document/ratification-convention-ocde.htm

[13] https://www.environnement.brussels/pro/services-et-demandes/conseils-et-accompagnement/formation-pour-les-gestionnaires-de-dechets

[14] https://www.environnement.brussels/préparation_réemploi

Brudalex prévoit une obligation de déclaration ou de permis d'environnement (en fonction de la capacité) pour les installations de préparation en vue du réemploi. Le programme d'inspection prévoit chaque année un contrôle approfondi de plusieurs de ces installations destinées aux EEE usagés (installations de préparation en vue du réemploi) ainsi que la détection des centres qui opèrent sans respecter la législation environnementale et qui exportent éventuellement des EEE usagés ou des DEEE.

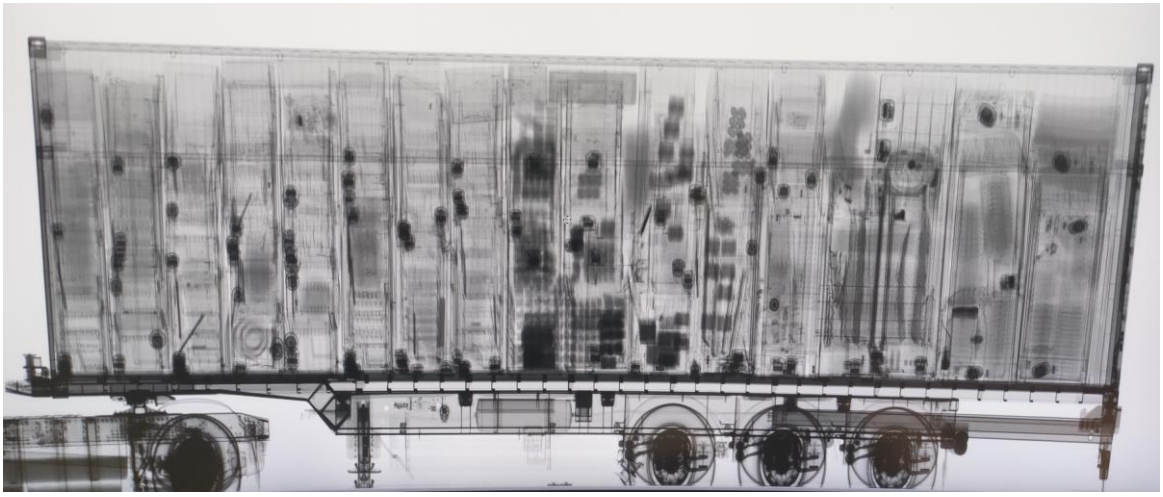


Photo 2 : Image scannée d'un container (avec des cuves de compresseur de frigos visibles) destiné à l'Afrique pour un contrôle physique.

4.4.3 Véhicules hors d'usage, traçabilité jusqu'au certificat de destruction

Hormis le risque que des véhicules (d'occasion/épaves) soient utilisés pour le transfert illicite de DEEE, il existe un autre risque direct, à savoir le risque de transfert illicite de véhicules hors d'usage dépollués (déchets non dangereux) et de véhicules hors d'usage non dépollués (déchets dangereux). Bruxelles Environnement reçoit régulièrement des informations provenant d'autres services d'inspection et de police, de Belgique et de l'étranger, au sujet du transfert de véhicules hors d'usage et de pièces de véhicules hors d'usage en provenance et à destination de la Région de Bruxelles-Capitale.

Chaque année, l'Inspection flamande de l'environnement mène une campagne de contrôle des véhicules d'occasion sur le quai du Port d'Anvers. Cette campagne permet d'identifier également des véhicules hors d'usage (principalement d'origine étrangère) chargés à Bruxelles. Les personnes concernées sont sommées de remettre les véhicules hors d'usage à un centre de traitement autorisé, d'envoyer un certificat de destruction et un procès-verbal est dressé.

Il est souvent difficile de savoir si les véhicules hors d'usage ont été collectés et traités conformément aux dispositions de la Directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage.

Il ressort également de l'étude publiée en 2018 "Assessment of the implementation of Directive 2000/53/EU on end-of-life vehicles (the ELV Directive) with emphasis on the end of life vehicles of unknown whereabouts", réalisée par Oeko-Institute à la demande de la Commission européenne, que la destination d'un nombre considérable de véhicules hors d'usage en Europe n'est pas connue. Ces véhicules ont bien été radiés des registres de véhicules mais il n'y a jamais eu de délivrance d'un certificat de destruction (Certificate of Destruction). De ce

fait, on ne sait pas non plus si ces véhicules ont été exportés ou traités dans un centre de traitement agréé.

En 2021, la révision de la directive a été lancée, aboutissant à un nouveau règlement (UE) 2026/1738, publié le 24/07/2026. Ce règlement porte sur tous les aspects de la conception, de la mise sur le marché jusqu'au traitement final d'un véhicule. La traçabilité des véhicules et des véhicules hors d'usage, et le contrôle de celle-ci fait également l'objet d'une attention particulière. Des critères ont également été définis pour déterminer si un véhicule est un véhicule hors d'usage.

Le règlement entre en vigueur le 1er septembre 2028. L'inspection de ce flux de déchets se concentrera ensuite sur la vérification de la provenance de ces véhicules et sur la traçabilité au moyen d'un certificat de destruction, délivré par des centres de traitement agréés en Belgique ou à l'étranger.



Photo 3 : Transfert illicite d'un véhicule hors d'usage destiné à l'Afrique.

4.4.4 Déchets de plastiques, nouvelle classification avec conséquences

En 2019, une modification de la convention de Bâle au niveau de la classification des déchets de plastiques a provoqué un petit séisme dans le monde des plastiques. Ces modifications induisaient une grande adaptation dans la manière dont ces déchets étaient transférés d'un pays à l'autre. L'Union européenne et les différents Etats membres sont parties à la Convention de Bâle et ces changements ont donc été incorporés dans le règlement.

La description des différents codes déchets a suscité de nombreuses discussions. Des notions telles que « presque exempts de contamination et d'autres types de déchets », « presque exclusivement composé d'un polymère », « valeur-seuil de pollution »,…. ont été éclaircies dans la ligne directrice des correspondants n°12[15]. Qui plus est, les déchets de plastiques sont très hétérogènes et proviennent de tous les secteurs de la société, que ce soit ménagers ou industriels.

En outre, le règlement a rendu la situation encore plus compliqué avec des périodes 'relativement' courtes au cours desquelles les procédures pour le transfert de déchets changent radicalement[16]. Ces règles plus strictes étant difficiles à respecter en pratique,

[15] https://environment.ec.europa.eu/system/files/2021-12/Correspondents'%20guidelines%20No%2012%20final%20Nov%202021%20corr1.pdf
[16] https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/waste-shipments_en#plastic-waste-export-rules

Bruxelles Environnement prévoit des contrôles de traçabilité basés sur les notifications digitales (DIWASS) dès 2027.



Photo 4 : Des déchets provenant de terrains en gazon synthétique.

5 Moyens d'exécution du plan d'inspection

5.1 Moyens personnels et formation

Bruxelles Environnement dispose de deux inspecteurs qui ont une excellente connaissance du règlement. Ils veillent à une étude individuelle permanente de la matière. Pour s'aider, ils recourent notamment aux lignes directrices des correspondants[17], à l'application « Inspection Reference App » (SWEAP) et aux guides rédigés par IMPEL-Waste and TFS. Ils participent également aux réunions de concertation interrégionales et aux ateliers de travail organisés par IMPEL. Les différents services d'inspection y échangent des informations sur l'approche pratique des infractions et sur les nouvelles tendances.

Ces inspecteurs conseillent les autres inspecteurs de la Division Inspectorat, bien-être animal et sols pollués pour évaluer des aspects en lien avec cette législation spécifique.

Tous les inspecteurs de la Division reçoivent une formation sur la législation sur les déchets en général et sur les contrôles à la chaîne des déchets (traçabilité). Ils sont en outre assistés d'une cellule juridique, notamment pour l'évaluation des questions juridiques.

Comme indiqué précédemment, le contrôle de ce règlement peut également être exercé par les agents chargés de la surveillance des communes. Toutefois, en raison de la spécificité de cette législation, la constatation d'infractions à ce règlement se fait principalement par des agents de Bruxelles Environnement.

[17] https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/waste-shipments/waste-shipments-correspondents-guidelines_en

5.2 Moyens financiers et autres

Le plan d'inspection faisant partie intégrante du programme d'inspection global, un budget spécifique ne lui est pas attribué. Pour l'analyse d'échantillons, on peut faire appel à des laboratoires agréés avec lesquels la Division Inspectorat, bien-être animal et sols pollués a conclu un contrat.

Chaque inspecteur dispose d'un set d'équipements de protection individuelle, comprenant des chaussures de sécurité, une veste antistatique, un casque, etc. Dans l'exercice de leurs missions, les inspecteurs peuvent utiliser tous les moyens qui sont à la disposition de la Division, à savoir des véhicules, des vélos de service, des appareils photo, du matériel d'échantillonnage, du matériel de scellement, etc.