

Plan d'inspection Transfert transfrontalier des déchets 2017-2019

Région de BRUXELLES-CAPITALE

Table des matières

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Introduction | 2 |
| 2 | Zone géographique et autorité compétente..... | 3 |
| 2.1 | Zone géographique | 3 |
| 2.2 | Autorités compétentes..... | 4 |
| 3 | Collaboration entre les instances de contrôle..... | 4 |
| 3.1 | Autres autorités | 4 |
| 3.1.1 | Autres régions | 4 |
| 3.1.2 | Services de police | 4 |
| 3.1.3 | Services douaniers..... | 5 |
| 3.2 | Collaboration nationale entre les différentes autorités compétentes et les services de contrôle..... | 5 |
| 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 | 8 |
| 4.3.3 | Contrôles à la chaîne | 8 |
| 4.4 | Flux de déchets..... | 9 |
| 4.4.1 | Analyse de risques restreinte | 9 |
| 4.4.2 | DEEE suite à de nombreuses constatations par le passé | 11 |
| 4.4.3 | Véhicules hors d'usage, avec une attention particulière pour les pertes totales techniques..... | 12 |
| 4.4.4 | Déchets de construction et de démolition, avec une attention particulière pour les terres excavées | 13 |
| 5 | Moyens d'exécution du plan d'inspection | 14 |
| 5.1 | Moyens personnels et formation..... | 14 |
| 5.2 | Moyens financiers et autres..... | 14 |



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 concernant les transferts de déchets¹ 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 50.2bis du règlement, chaque Etat membre est tenu d'établir à partir de 2017 et pour l'ensemble de son territoire, un plan d'inspection comportant les éléments suivants:

- les objectifs et les priorités des contrôles, avec une description de la façon dont les priorités sont définies;
- la zone géographique sur laquelle porte le plan d'inspection;
- les tâches assignées à chaque autorité de contrôle;
- les modalités de collaboration entre les autorités de contrôle;
- des informations sur les contrôles prévus, y compris les contrôles physiques;
- 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.

¹ Ci-après "règlement"



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.



La Région est une zone urbanisée de 162 km², qui compte 1,2 million d'habitants et connaît une activité industrielle limitée.



2.2 Autorités compétentes

L'autorité compétente pour la mise en vigueur du Règlement (CE) n° 1013/2006 concernant les transferts de déchets est l'administration régionale, l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement - Bruxelles Environnement.

Le contrôle des dispositions de ce règlement est confié légalement² 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: <ul style="list-style-type: none">• Bruxelles Environnement Avenue du Port 86c/3000 1000 BRUXELLES wasteshipment@environnement.brussels |
| Transit par la Belgique – sous tutelle des 3 régions | Commission Interrégionale de l'emballage Rue Gaucheret 92-94 1030 BRUXELLES | <ul style="list-style-type: none">• Communes de la Région de Bruxelles-Capitale |

3 Collaboration entre les instances de contrôle

3.1 Autres autorités

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 www.lne.be pour la Région flamande et sur www.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

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



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 d'enquête « Environnement » de la police judiciaire.

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. La police participe également à des actions internationales telles que GRENZAG, AURIAS....

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, de la diffusion d'informations via le réseau de la police, etc.

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).

La douane a 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 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, une proposition est actuellement soumise aux responsables politiques en vue d'actualiser l'accord de coopération.

L'accord actualisé installe formellement 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.



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
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
3. 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
4. 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. Mais aussi de veiller, chaque fois que c'est possible, à une optimisation de la réutilisation, du recyclage et de la valorisation des déchets pour contribuer à une économie circulaire.

Ce plan d'inspection est une description détaillée de la partie Inspections des transferts de déchets du programme d'inspection annuel³ rédigée par la Division Inspectorat 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. Le transfert de déchets relevant de l'obligation générale d'information, sont suivis par le biais des déclarations de déchets. En effet, ces transferts ne sont pas soumis à l'autorisation préalable des autorités.

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

³ Rédigé conformément à l'article 5 §6 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



La Région de Bruxelles-Capitale n'a pas une grande 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 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 au départ et à destination 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 60 dossiers de notification sont traités et suivis, principalement pour l'exportation de déchets. En 2016, ces transferts représentaient environ 190.000 tonnes de déchets.

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 de l'article 15 ou 16 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.



Photo 1: Préparation et chargement de solvants dangereux pour un transfert transfrontalier.

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.

Pour augmenter l'impact de cette collaboration, il est imposé aux responsables de faire traiter les déchets, à leurs frais, dans une installation autorisée en Belgique. Après évaluation, un procès-verbal d'infraction est dressé dans la plupart des cas.

4.3.3 Contrôles à 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, les transporteurs, les installations de regroupement et du traitement des déchets. Le contrôle de cette gestion peut être résumé dans des contrôles à la chaîne.

D'une part, une attention particulière est accordée à ces contrôles à la chaîne par le biais de contrôles intégrés chez les grands gestionnaires de déchets (installations de regroupement et installations de traitement des déchets). Le programme d'inspection prévoit chaque année des contrôles chez ces opérateurs. Les inspecteurs contrôlent dans une plus ou moins large mesure les registres de déchets.

D'autre part, il y a un contrôle extensif via le suivi des registres de déchets obligatoires. Le producteur de déchets qui transfère directement ses déchets dans une autre région ou un autre pays, mais aussi les collecteurs, les négociants et les courtiers sont tenus de transmettre ces registres à Bruxelles Environnement, au même titre que les installations de regroupement et de traitement. Dans le cadre de cette obligation de rapportage, le programme d'inspection prévoit chaque année un contrôle précis d'un certain nombre de registres de déchets.

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 à la chaîne et le contrôle du règlement, et sur la base d'une analyse des procès-verbaux. Il s'agit des déchets d'équipements électriques et électroniques [DEEE], des véhicules hors d'usage et des terres excavées.

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 registre de déchets et de la base de données des notifications.

Depuis l'entrée en vigueur de la première Ordonnance Inspection en 1999, 49 procès-verbaux ont été dressés pour des infractions au transfert transfrontalier de déchets. Les procès-verbaux les plus fréquents portent sur les déchets d'équipements électriques et électroniques, les véhicules hors d'usage et les terres excavées.

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 |
| Impact probable sur l'environnement en | L'impact sur l'environnement est | Il y a des risques de pollution de | La pollution est vraisemblable et les |



| | | | |
|--|--|--|---|
| cas de gestion illicite | faible | l'environnement | 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 | 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 |

| | DEEE | Véhicules hors d'usage | Terres excavées |
|--|--------|------------------------|-----------------|
| Caractère dangereux | Moyen | Moyen | Faible |
| Risque de contamination | Faible | Faible | Moyen |
| Impact probable sur l'environnement en cas de gestion illicite | Elevé | Elevé | Moyen |
| Interaction avec d'autres législations | Elevé | Elevé | Elevé |
| Profit économique | Elevé | Elevé | Elevé |
| Infractions constatées dans le passé | Elevé | Moyen | Moyen |
| Risque de transfert illégal | Elevé | Elevé | Moyen |



4.4.2 DEEE suite à de nombreuses constatations par le passé

Le nombre de procès-verbaux est clairement un indicateur important du risque d'infractions concernant les DEEE. Plus de 60 % des infractions constatées (concernant le transfert transfrontalier de déchets) portent sur des DEEE, combinés ou non au transfert de véhicules hors d'usage ou de véhicules d'occasion.

Depuis toujours, les DEEE constituent un flux de déchets 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 (CE) n° 1005/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 16 septembre 2009 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, concernant l'interdiction de commercialiser des gaz à effet de serre fluorés,
- les dispositions de la Directive 2012/19/UE du Parlement Européen et du Conseil du 4 juillet 2012 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, l'arrêté du 1er décembre 2016 relatif à la gestion des déchets.

Depuis l'entrée en vigueur du Brudalex le 23 janvier 2017, 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 l'arrêté OCDE. Les EEE non testés sont 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 l'arrêté 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 r. L'exportation d'équipements soumis aux dispositions prohibitives du Règlement (CE) n° 1005/2009, des appareils CRT, des appareils gravement endommagés et/ou non fonctionnels, est purement et simplement interdite.

Les lignes à suivre seront définies durant la période 2017-2018. Ces lignes à suivre prendront la forme d'un document d'autocontrôle, disponible sur les pages web de Bruxelles Environnement.

En 2018, un package de formations sera élaboré pour les gestionnaires professionnels de déchets. Ce package de formations aura une structure modulaire. Une partie se penchera sur la préparation en vue du réemploi d'EEE usagés et sur le démantèlement de DEEE. Le package de formations sera proposé chaque année. Brudalex oblige le gestionnaire professionnel à suivre ce package de formations ou à démontrer une connaissance équivalente de la matière.





Photo 2: Transfert illégal de DEEE destinés à l'Afrique

En 2017, quatre centres de démantèlement de DEEE (à l'exception des écrans, des appareils de réfrigération et de congélation) étaient autorisés en Région de Bruxelles-Capitale. Ces centres sont sous le contrôle permanent de l'Institut.

Depuis janvier 2017, 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. Dès 2018, 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). Le but principal de ces inspections consiste à dépister les installations « illégales » qui vendent des appareils et les regroupent pour les exporter en dehors de l'Union Européenne, sans respecter les dispositions légales.

4.4.3 Véhicules hors d'usage, avec une attention particulière pour les pertes totales techniques

Hormis le risque que des véhicules (d'occasion/épaves) soient utilisés pour le transfert illégal de DEEE, il existe un autre risque direct, à savoir le risque de transfert de voitures hors d'usage, et notamment de véhicules en « perte totale technique ».

Les véhicules en « perte totale technique » sont des véhicules hors d'usage et par conséquent, des déchets dangereux, qui doivent être traités de manière environnementale dans des centres agréés. Des chiffres indiquent que tous les véhicules hors d'usage ne finissent pas dans ces centres. On a constaté ces dernières années que des véhicules considérés comme étant en perte totale technique par des compagnies d'assurances, étaient vendus aux enchères au plus offrant. Souvent, ces véhicules étaient transférés à l'étranger, sans que les dispositions du règlement ne soient respectées. Des avertissements écrits adressés aux compagnies d'assurances ont débouché en 2016 sur une prise de conscience du fait que légalement, ces véhicules en « perte totale technique » peuvent uniquement être vendus à des centres agréés en Belgique ou à des opérateurs étrangers ayant une notification approuvée. Suite à cela, les compagnies d'assurances ont adapté leurs procédures afin que les véhicules hors d'usage ne puissent plus être vendus qu'à des opérateurs disposant des permis et autorisations corrects. Le respect de cette procédure adaptée doit toujours faire l'objet d'un contrôle. A cet effet, Bruxelles Environnement reçoit régulièrement des compagnies d'assurances les listes des véhicules en « perte totale technique », avec des informations sur leur destination. A partir de 2017, ces listes contiennent suffisamment d'informations pour pouvoir constater les transferts illégaux. Grâce

12



à cela, les entreprises qui transfèrent des véhicules hors d'usage sans respecter les dispositions du règlement, seront poursuivies.

4.4.4 Déchets de construction et de démolition, avec une attention particulière pour les terres excavées

La quantité de terres excavées représente en moyenne 22% de la quantité totale de déchets qui figurent dans le registre de déchets (basé sur les données de la période 2014-2016). Le réemploi direct en Région de Bruxelles-Capitale est limité et la destination de ces déchets se situe principalement en dehors de la Région et même de plus en plus souvent en dehors de la Belgique. Cela transparaît dans le nombre croissant de dossiers de notification de transfert vers un autre Etat membre. En 2017, 30 % des dossiers de notification traités portaient sur des terres excavées.

Qui plus est, le cadre législatif est en outre complexe, avec des chevauchements entre la législation sol et la législation déchets, et des différences d'une région à l'autre. Il est en outre difficile de faire une évaluation visuelle des terres excavées.



Photo 3: Transbordement de terres avec consentement via une notification.

Photo 4: Contrôle préalable de terres excavées fortement polluées.

D'une part, le transfert par bateau de ces déchets permet de diminuer le transport par camions sur de longues distances. D'autre part, cette chaîne logistique peut engendrer une nuisance supplémentaire. Citons pour exemple les problèmes de circulation que peut engendrer le trafic concentré de camions jusqu'aux quais de chargement. Il convient également de tenir compte de la problématique des poussières lors du chargement et du déchargement des camions et des bateaux.

Dans le cadre de ce plan d'inspection, une attention particulière sera accordée à la traçabilité de ces déchets, aux procédures de transbordement correctes et à la maîtrise de la problématique des poussières.



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, au « Waste(s)Watch » et aux guides rédigés par Impel-TFS. Ils participent également aux réunions de concertation interrégionales. 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 pour évaluer des aspects en lien avec cette législation spécifique.

Tous les inspecteurs de la Division Inspectorat et sols pollués 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.

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 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 Inspectorat et sols pollués, à savoir des véhicules, des vélos de service, des appareils photo, du matériel d'échantillonnage, du matériel de scellement, etc.

