

# TRANSFERTS TRANSFRONTALIERS DE DECHETS PLAN D'INSPECTION - 2020-2022 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.....	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
4	Plan d'inspection de la RBC .....	6
4.1	Cadre légal .....	6
4.2	Situation.....	6
4.3	Domaines d'action .....	7
4.3.1	Notifications : évaluation administrative et contrôle physique des transferts .....	7
4.3.2	Suivi d'un transfert illégal sur constatation d'une autre autorité .....	8
4.3.3	Contrôles de filière.....	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 .....	10
4.4.3	Véhicules hors d'usage, traçabilité jusqu'au certificat de destruction .....	11
4.4.4	Déchets de plastiques, nouvelle classification avec conséquences .....	12
5	Moyens d'exécution du plan d'inspection .....	13
5.1	Moyens personnels et formation .....	13
5.2	Moyens financiers et autres.....	13



## 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 déchets<sup>1</sup> 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.

Les résultats et l'évaluation du plan de contrôle 2017-2019 peuvent être consultés sur les pages Internet de Bruxelles Environnement.

## 2 Zone géographique et autorité compétente

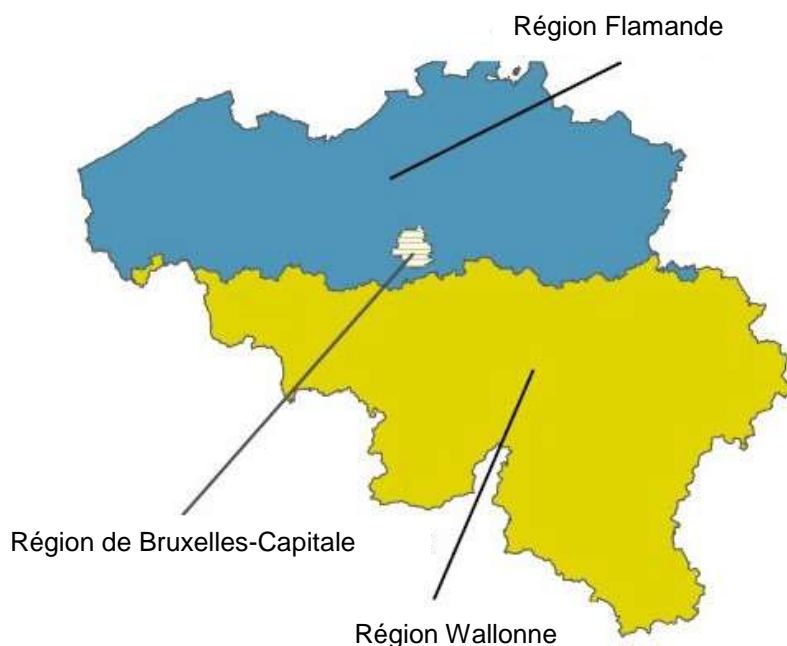
### 2.1 Zone géographique

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.

---

<sup>1</sup> Ci-après "règlement"





La Région est une zone urbanisée de 162 km<sup>2</sup>, 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 Bruxelles Environnement.

Le contrôle des dispositions de ce règlement est confié légalement<sup>2</sup> 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 <a href="mailto:wasteshipment@environnement.brussels">wasteshipment@environnement.brussels</a>	Agents chargés de la surveillance de <ul style="list-style-type: none"> <li>Bruxelles Environnement Avenue du Port 86c/3000 1000 BRUXELLES <a href="mailto:wasteshipment@environnement.brussels">wasteshipment@environnement.brussels</a></li> </ul>
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"> <li>Communes de la Région de Bruxelles-Capitale</li> </ul>

<sup>2</sup> 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

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/publicaties/omgevingshandhavingsplan](http://vlaanderen.be/publicaties/omgevingshandhavingsplan) pour la Région flamande et sur [environnement.wallonie.be/dpe/Plan-d-inspection.pdf](http://environnement.wallonie.be/dpe/Plan-d-inspection.pdf) 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 de la police judiciaire fédérale (Federal Unit Public Health and Environmental Crime).

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).

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, l'accord de coopération a été actualisé. La proposition est actuellement soumise à la signature des responsables politiques. Viendra ensuite l'entérinement formel de l'accord de coopération par voie de loi, d'ordonnance et de décrets.

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.

## 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 annuel<sup>3</sup> 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 reportages 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.

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 2019, ces transferts représentaient environ 315.000 tonnes de déchets. Une page avec de nombreuses FAQ sera publiée sur le site Internet de Bruxelles Environnement pour mieux informer les opérateurs des procédures et de la composition d'un dossier de demande standardisé.

Bruxelles Environnement suivra également de très près le projet IMSOC<sup>4</sup> de la Commission européenne pour permettre la digitalisation de la procédure de notification.

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.

---

<sup>3</sup> 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

<sup>4</sup> Integrated Management System for Official Controls







Photo 1 : Contrôle du transfert multimodal de terres 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. La première étape consiste toujours à déterminer l'autorité compétente. 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 traiter les déchets, à leurs frais, dans une installation autorisée 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 filière

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 de filière.

D'une part, une attention particulière est accordée à ces contrôles de filière 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. Le Brudalex impose désormais un système de gestion de la qualité (SGQ) obligatoire aux opérateurs actifs dans la gestion des déchets. Le recours au SGQ comme moyen d'autocontrôle pour les opérateurs et comme moyen d'inspection pour les inspecteurs, fera l'objet d'une plus grande attention.

D'autre part, le contrôle de la filière se fait via le suivi de l'obligation de reportages des déchets. Les collecteurs, les négociants et les courtiers sont tenus de transmettre ces rapports annuels à Bruxelles Environnement, au même titre que les installations de collecte et de



traitement. Depuis 2019, ces rapportages se font via la plateforme Internet Brudaweb<sup>5</sup>. Durant cette période de contrôle, on va miser sur l'accompagnement des opérateurs et sur l'amélioration de la qualité des données.

#### 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 filière, du contrôle du règlement, du cadre légal modifié de la Convention de Bâle et de l'analyse des procès-verbaux. Il ressort de l'analyse des procès-verbaux dressés durant la période 2017-2019 que les déchets d'équipements électriques et électroniques [DEEE] restent un flux prioritaire. En ce qui concerne les véhicules hors d'usage, l'accent passe de la « perte totale technique » de véhicules à la traçabilité via le certificat de destruction (Certificate of destruction) de véhicules hors d'usage et de pièces de véhicules hors d'usage. Suite aux modifications apportées dans la classification des plastiques dans la Convention de Bâle, les plastiques sont désormais considérés comme un flux de déchets prioritaire.

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
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

<sup>5</sup> <https://brudaweb.environnement.brussels/>



			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

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 la décision de l'OCDE<sup>6</sup>. 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 (CE) n° 1005/2009, des appareils avec tubes cathodiques (CRT), des appareils gravement endommagés et/ou non fonctionnels, est purement et simplement interdite.

Les lignes de conduite, destinées aux centres qui prépareront des DEEE en vue d'un réemploi en tant qu'EEE, seront définies durant la période 2020-2022. Ces lignes de conduite prendront la forme d'un document d'autocontrôle, disponible sur les pages web de Bruxelles Environnement.

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 d'EEE usagés et sur 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.



En 2020, trois centres de préparation en vue du réemploi de DEEE sont autorisés en Région de Bruxelles-Capitale. Ces centres sont sous le contrôle de Bruxelles Environnement.

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. 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) et le dépistage de centres qui fonctionnent sans permis d'environnement et exportent peut-être des EEE usagés ou des DEEE.

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

#### **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 illégal de DEEE, il existe un autre risque direct, à savoir le risque de transfert illégal de voitures hors d'usage dépollués et non dépollués. Bruxelles Environnement reçoit régulièrement des

<sup>6</sup> 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>

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. Souvent, on ne sait pas si ces 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.

La directive relative aux véhicules hors d'usage sera en outre revue dans les années à venir. La révision de cette directive se concentrera notamment sur la traçabilité des véhicules et des véhicules hors d'usage.

L'inspection de ce flux de déchets se concentrera dès lors 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 : Véhicules usées ou hors d'usage?

#### 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 doivent transposer ces modifications dans le cadre légal européen.

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,.... doivent être éclaircies. 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.

Les méthodes de commerce actuelles dans ce type de déchets doivent être évaluées à la lumière de ce nouveau cadre législatif. Bruxelles Environnement souhaite contribuer à la transparence de la gestion de ces déchets. En fonction des informations issues des rapportages relatifs aux déchets, des exercices de traçabilité poussés seront réalisés.





Photo 4 : nouvelle classification pour le mélange de plastiques

## 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, à l'application « Watch-IT » pour la classification des déchets et aux guides rédigés par Impel-Waste and TFS<sup>7</sup>. 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 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

---

<sup>7</sup> European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law – Waste Management and Waste Shipment.

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.

