



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral de l'environnement OFEV
Division Déchets et matières premières

Aide à l'exécution relative à l'élimination des pneus usagés

(Aide à l'exécution « Pneus usagés »)

Projet actualisé – État au 14 mars 2006

1 Valeur juridique de cette publication

La présente publication est une aide à l'exécution élaborée par l'OFEV en tant qu'autorité de surveillance. Destinée en premier lieu aux autorités d'exécution, elle concrétise des notions juridiques indéterminées provenant de lois et d'ordonnances et favorise ainsi une application uniforme de la législation. Si les autorités d'exécution en tiennent compte, elles peuvent partir du principe que leurs décisions seront conformes au droit fédéral. D'autres solutions sont aussi licites dans la mesure où elles sont conformes au droit en vigueur. Les aides à l'exécution de l'OFEV (appelées aussi directives, instructions, recommandations, manuels, aides pratiques) paraissent dans la collection « L'environnement pratique ».

2 Bases légales

En Suisse, les déchets combustibles ne peuvent plus être entreposés dans des décharges depuis le 1^{er} janvier 2000 (art. 53a de l'ordonnance sur le traitement des déchets – OTD¹). Qu'il s'agisse de déchets urbains, de déchets de chantier ou de tout autre type de déchets combustibles, ils doivent désormais être incinérés dans des installations appropriées. Il en va donc de même pour les pneus usagés, à moins qu'ils puissent être valorisés d'une manière respectueuse de l'environnement (art. 30, al. 2 et 3 de la loi sur la protection de l'environnement – LPE²).

Selon la nouvelle ordonnance sur les mouvements de déchets (OMoD)³ – qui remplace l'ordonnance sur les mouvements de déchets spéciaux (ODS)⁴ – et l'ordonnance du DETEC concernant les listes pour les mouvements de déchets (LMoD)⁵, les pneus usagés figurent parmi les « autres déchets soumis à contrôle », au sens de l'art. 30g LPE. En effet, même s'ils ne génèrent aucun danger immédiat, une élimination inadéquate peut poser problème et polluer gravement l'environnement, notamment en raison du volume important qu'ils représentent. Les entreprises qui les éliminent doivent bénéficier d'une autorisation du canton dans lequel elles sont établies (art. 8 OMoD). Si les mouvements de ce groupe de déchets sont limités au territoire national, ils ne nécessitent pas de documents de suivi. En revanche, les exportations sont soumises à autorisation et requièrent l'établissement de documents de suivi internationaux (art. 14 ss OMoD).

Les entreprises qui stockent des pneus usagés provisoirement avant de les transmettre ou qui les traitent sur place doivent respecter les dispositions de la loi sur la protection des eaux (LEaux)⁶, de l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux)⁷, de l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair)⁸ et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)⁹.

¹ Ordonnance du 10 décembre 1990 sur le traitement des déchets (OTD, RS 814.600)

² Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01)

³ Ordonnance du 22 juin 2005 sur les mouvements de déchets (OMoD, RS 814.610)

⁴ Ordonnance du 12 novembre 1986 sur les mouvements de déchets spéciaux (ODS, RS 814.014)

⁵ Ordonnance du DETEC du 18 octobre 2005 concernant les listes pour les mouvements de déchets (LMoD, RS 814.610.1)

⁶ Loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux, RS 814.20)

⁷ Ordonnance du 28 octobre 1998 sur la protection des eaux (OEaux, RS 814.201)

⁸ Ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair, RS 814.318.142.1)

⁹ Ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41)

Les pneus usagés entiers ou broyés (rognures de pneus) ne tombent pas sous le coup de l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM)¹⁰, mais sont soumis à l'art. 10 LPE (« Protection contre les catastrophes »). L'OPAM est en revanche applicable aux granulats et à la poudre issus des pneus usagés, dont le volume ne doit pas excéder 200 tonnes.

Conformément à l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE)¹¹, les installations procédant au tri, au traitement, au recyclage ou à l'incinération de pneus usagés dont la capacité dépasse 1 000 tonnes par an sont soumises à une telle étude. Seuls les dépôts provisoires dans lesquels ne sont effectués ni tri ni traitement en sont exemptés.

En matière de prévention des incendies et de rétention des eaux d'extinction, il convient d'observer les dispositions cantonales. Fondées sur les modèles¹² de l'Association des établissements cantonaux d'assurance incendie (AEAI), leur exécution est confiée à l'autorité cantonale de protection contre les incendies.

3 But de l'aide à l'exécution

La Suisse produit environ 50 000 tonnes de pneus usagés par an. Les principales filières d'élimination sont l'utilisation comme combustible de substitution dans les cimenteries, le rechapage, le recyclage du caoutchouc et l'incinération dans des usines d'incinération des ordures ménagères (UIOM). Une grande partie des pneus usagés sont exportés pour être réutilisés.

La présente aide à l'exécution a pour but de garantir que tous les pneus usagés sont traités de manière appropriée et éliminés d'une manière respectueuse de l'environnement, que ce soit en Suisse ou à l'étranger. Dans cette optique, il convient notamment de définir:

- à quelles conditions les pneus usagés peuvent être réutilisés ou doivent être considérés comme des déchets,
- les procédés d'élimination respectant l'environnement,
- les critères requis pour octroyer une autorisation d'élimination,
- le contenu de la déclaration des déchets réceptionnés au sens de l'art. 12, al. 4 OMoD.

Les autorités d'exécution fédérales et cantonales sont tenues de se référer au présent document pour délivrer des autorisations d'éliminer ou d'exporter.

4 Qu'entend-on par pneus usagés?

Sont considérés comme pneus usagés au sens du code 16 01 03 [sc] LMoD les pneus hors d'usage de véhicules qui, conformément à la loi sur la circulation routière (LCR)¹³, doivent être pourvus d'un permis de circulation, à savoir les voitures, les

¹⁰ Ordonnance du 27 février 1991 sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM, RS 814.012)

¹¹ Ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE, RS 814.011)

¹² Norme de protection incendie (1993); directives de protection incendie « Distances de sécurité, compartiments coupe-feu, voies d'évacuation » (1993) et « Entreposage de matières dangereuses » (1988)

¹³ Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR, RS 741.01)

bus, les véhicules utilitaires, les machines de chantier, les remorques, les motocycles et les vélomoteurs (bicyclettes exclues).

Les pneus usagés ayant une profondeur de sculpture minimale de 1,6 mm (cf. ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers – OETV¹⁴) et qui, partant, sont encore utilisables et peuvent être restitués à leur usage initial, n'entrent pas dans cette catégorie: appelés aussi pneus profilés, ils ne sont pas considérés comme des déchets, mais comme des produits usagés.

Si un lot est composé de pneus profilés et de pneus usagés auxquels est attribué le code 16 01 03 [sc], le mélange est considéré comme déchet.

Les pneus usagés broyés sous forme de rognures, de granulats ou de poudre sont eux aussi des déchets selon le code 16 01 03 [sc], à une exception près: la poudre de caoutchouc issue du broyage de pneus dont sont ensuite extraits granulats, métaux et composants textiles présentant les spécifications suivantes:

- calibre des granulats < 2 mm,
- proportion de métal libre < 0,1 %,
- proportion de textile libre < 0,1 %.

5 Remise de pneus usagés

Travaux d'entretien effectués par des garagistes ou des particuliers, activités commerciales des vendeurs de pneus et démontage de véhicules hors d'usage: telles sont les origines des pneus usagés. Ceux-ci sont collectés, puis acheminés par les marchands ou les entreprises d'élimination vers les différentes filières de valorisation.

Les entreprises remettantes ne peuvent remettre des pneus usagés qu'à des centres d'élimination titulaires d'une autorisation octroyée par le canton (cf. chapitre 9) et, de ce fait, habilités à les réceptionner (art. 4, al. 3, OMoD).

Les particuliers sont également autorisés à remettre des pneus usagés à un poste de collecte (art. 8, al. 2, let. d, OMoD), dès lors que les garagistes ou marchands de pneus ne les reprennent pas.

Les frais d'élimination sont financés sur une base volontaire par les professionnels de la branche. Cette dernière a élaboré une solution qui consiste à prélever une taxe au moment de la reprise. Déjà introduite à certains endroits, cette méthode devrait être généralisée en veillant à répondre au mieux aux besoins de la clientèle.

6 Autorisation d'élimination

6.1 Entreprises assujetties à autorisation

En vertu de l'art. 8 OMoD, toute entreprise d'élimination qui réceptionne des déchets soumis à contrôle – catégorie dans laquelle entrent les pneus usagés – doit disposer d'une autorisation, dont l'octroi est du ressort des cantons (cf. chapitre 9).

Sont notamment concernés:

¹⁴ Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV, RS 741.41)

- les marchands qui se voient remettre des pneus usagés par des entreprises, les entreposent, les trient et les transmettent;
- les entreprises qui réceptionnent des pneus usagés dont l'état est suffisamment bon (« carcasses ») pour les doter d'une bande de roulement neuve et les restituer à leur usage initial;
- les entreprises qui procèdent à un traitement physico-chimique ou thermique (cimenteries, UIOM, installations de broyage mécanique, etc.);
- les entreprises qui utilisent des composants de pneus usagés comme matériau brut à des fins de production (p. ex. pour fabriquer des produits à base de caoutchouc).

6.2 Entreprises non assujetties à autorisation

Sont exemptés d'autorisation:

- les garagistes et les marchands qui vendent des pneus neufs au détail et reprennent des pneus usagés dans le cadre du service à la clientèle usuel, pour autant qu'ils se limitent à les stocker provisoirement (art. 8, al. 2, let. d, OMoD) et qu'ils ne réceptionnent pas des pneus d'autres entreprises;
- les postes de collecte désignés par les autorités qui réceptionnent uniquement des huiles moteur, des huiles alimentaires, des tubes fluorescents, des piles ou d'autres déchets soumis à contrôle (p. ex. des pneus usagés) et qui se contentent de les stocker provisoirement (art. 8, al. 2, let. e, OMoD).

7 Exigences applicables au site

Les installations stockant des pneus usagés à titre provisoire ainsi que celles qui procèdent à leur traitement doivent remplir un certain nombre d'exigences.

7.1 Capacité de stockage

L'autorité cantonale compétente fixe, en tenant compte des conditions locales, une quantité maximale de pneus usagés pouvant être entreposés simultanément (art. 10, al. 2, let. c, OMoD). Il est recommandé de ne pas dépasser le poids indicatif de 5000 tonnes¹⁵.

7.2 Prévention des incendies

L'autorité cantonale compétente pour la protection contre les incendies formule des exigences en matière de prévention (p. ex. dans le cadre des procédures d'octroi des permis de construire ou dans les autorisations d'élimination), en se fondant sur les prescriptions cantonales. Les exigences concernent notamment:

- la distance de sécurité jusqu'aux parcelles voisines,
- la conception, la situation et la taille des constructions et des installations ou les secteurs coupe-feu,
- les voies d'accès et d'évacuation,
- les mesures techniques propres à l'entreprise pour prévenir les incendies et lutter contre le feu.

¹⁵ Les facteurs de conversion usuels entre masse, volume et nombre figurent dans l'annexe B.

Il importe de prendre toutes les dispositions possibles permettant de réduire les risques et répondant aux techniques de sécurité les plus récentes.

7.3 Accès

Le site de stockage provisoire doit être sécurisé de manière que des tiers non autorisés ne puissent pas y pénétrer. Il convient en revanche de s'assurer que le service du feu ait accès en permanence aux terrains et aux bâtiments.

7.4 Couvert

Les pneus usagés peuvent être stockés aussi bien en plein air que sous couvert ou à l'intérieur de bâtiments ou d'installations.

Si les pneus usagés sont triés, l'opération doit se dérouler dans une halle couverte ou sous un abri pourvu d'au moins deux parois, où les pneus seront empilés dès leur livraison. Les pièces sélectionnées en vue d'être réutilisées ou rechapées doivent elles aussi être conservées sous un couvert dont la surface sera calculée en fonction du nombre de pneus livrés le mois où les réceptions sont les plus nombreuses.

Les composants issus d'un traitement mécanique ou physico-chimique (p. ex. granulats de caoutchouc, poudre de caoutchouc, acier ou textile) doivent impérativement être entreposés dans des halles sans écoulement ou des récipients étanches et résistant aux intempéries.

7.5 Drainage

Lorsqu'un incendie se déclare dans un dépôt de pneus usagés, l'eau utilisée pour son extinction – dont la quantité peut être importante – est chargée de polluants.

Cela étant, les dépôts provisoires et autres installations de traitement de pneus usagés sont interdits dans les zones S1 à S3 ainsi que dans les périmètres de protection des eaux souterraines (annexe 4, ch. 2, OEaux).

Les surfaces de travail et d'entreposage doivent être pourvues d'un revêtement en dur et entourées d'une bordure. Il importe en outre d'acheminer les eaux d'écoulement vers un collecteur de boues muni d'un séparateur d'huiles facilement accessible (p. ex. tubulure d'évacuation). Si les pneus sont entreposés sous un couvert, elles doivent ensuite être évacuées dans les égouts. Si, en revanche, ils sont stockés en plein air, elles peuvent être déversées avec les eaux de pluie dans les canalisations d'eaux claires.

Conformément à l'art. 7 LEaux et à l'art. 7 OEaux, le déversement des eaux polluées dans les égouts est soumis à autorisation.

Si les conditions locales l'exigent, l'autorité compétente peut ordonner la prise de mesures visant à la retenue des eaux d'extinction et à leur évacuation contrôlée vers la station d'épuration des eaux usées. Elle se fonde pour ce faire sur les modèles de l'AEAI.

7.6 Émissions

L'exploitant d'une installation de traitement de pneus usagés est tenu de prendre toutes les mesures supportables visant à réduire la production de bruit et de poussière. Il lui incombe d'utiliser des machines et des appareils adaptés aux techniques les plus récentes et de respecter les dispositions de l'OPB ainsi que de l'OPair.

Il faut par ailleurs éviter d'entreposer des pneus usagés à proximité de zones d'habitation – tout du moins en plein air –, car ils dégagent une odeur désagréable, surtout durant la saison chaude.

8 Exigences relatives à l'élimination des pneus usagés

8.1 Exigences générales

Les pneus usagés se composent essentiellement de caoutchouc synthétique ou naturel, de noir de carbone et d'oxyde de silicium, ainsi que d'acier et de tissu (tableau 1). Les additifs qu'ils recèlent, tels que le zinc, le plomb ou le soufre (tableau 2), revêtent une importance cruciale lorsqu'il s'agit d'apprécier l'impact d'une filière de valorisation sur l'environnement.

Tableau 1: Substances contenues dans les pneus usagés
(ici: pneus de voiture)

Substance	Proportion (% massique)	
Hydrocarbures polymérisés (caoutchouc synthétique et/ou naturel)	47,0	
Noir de carbone *)	21,5	*) Une partie du noir de carbone peut être remplacée par de l'oxyde de silicium
Acier	16,5	
Tissu	5,5	
Oxyde de zinc	1,0	
Soufre	1,0	
Autres	7,5	
Total	100	

Tableau 2: Composition chimique

Élément / Composé	Teneur	Unité
Carbone	env. 70	%
Fer	16	%
Hydrogène	7	%
Oxygène	4	%
Oxyde de zinc	1	%
Soufre	1	%
Azote	0,5	%
Acide stéarique	0,3	%
Halogènes	0,1	%
Alliages cuprifères	200	mg/kg
Cadmium	10	mg/kg
Chrome	90	mg/kg
Nickel	80	mg/kg
Plomb	50	mg/kg

Selon l'usage qui en est fait, ces polluants peuvent rendre le mode de traitement ou les produits recyclés incompatibles avec l'environnement. Il importe donc, à titre préventif, que les fabricants de pneus réduisent au minimum la teneur de ces additifs (polluants) dans leurs produits, de manière que la valorisation ultérieure des pneus usagés n'ait pas d'effets indésirables sur l'environnement.

À cette fin, il s'agit de privilégier les procédés qui permettent de recycler directement les matériaux et, par conséquent, de préserver au mieux l'équilibre écologique, à commencer par la réutilisation des pneus encore en état ou leur rechapage. En plus de ménager les ressources naturelles, cette démarche contribue à réduire la pollution occasionnée par la fabrication de pneus.

Les différentes méthodes respectueuses de l'environnement sont énumérées ci-après.

8.2 Réutilisation en tant que pneus

Les pneus encore utilisables peuvent être restitués à leur usage initial en tant que pneus d'occasion. Ils ne sont donc pas considérés comme déchets, pour autant que, conformément à l'OETV, ils aient une profondeur de sculpture d'au moins 1,6 mm (cf. chapitre 4).

8.3 Rechapage

Les pneus ne présentant ni crevasses ni entailles mais dont la profondeur de sculpture est insuffisante – appelés carcasses – peuvent être revêtus d'une nouvelle surface de roulement afin d'être restitués à leur usage initial.

8.4 Traitement mécanique

8.4.1 Fabrication de rognures de pneus

Le broyage de pneus usagés dans une installation fixe ou mobile doit être effectué selon les techniques les plus récentes. Lorsque le traitement génère des résidus, il convient de les éliminer d'une manière respectueuse de l'environnement. Les rognures de pneus et les déchets d'acier doivent être valorisés. Les textiles doivent être incinérés dans une usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM) ou dans une autre installation appropriée s'ils ne peuvent pas être valorisés.

8.4.2 Fabrication de granulats et de poudre

L'installation de pulvérisation doit être équipée de dispositifs permettant de produire des matériaux qui répondent aux conditions de qualité requises, à savoir notamment un séparateur magnétique des métaux et un système à pulsion d'air pour isoler les composants textiles. Les granulats, la poudre ainsi que les déchets d'acier doivent être valorisés, et les textiles incinérés dans une UIOM ou dans une autre installation appropriée. Il convient en outre d'installer des filtres afin de limiter les dégagements de poussières.

8.5 Traitement physico-chimique

8.5.1 Fabrication de noir de carbone

La fabrication de noir de carbone par pyrolyse produit également du gaz combustible, de l'huile de synthèse et des déchets d'acier. Le gaz combustible est utilisé pour chauffer l'installation, mais l'huile de synthèse et les déchets d'acier doivent être valorisés. Les rejets dans l'air peuvent être réduits en installant des dispositifs de condensation, des filtres à poussières et des séparateurs de soufre efficaces.

8.5.2 Autres procédés physico-chimiques

La séparation des matériaux composant les pneus usagés peut également être effectuée par dévulcanisation au moyen de micro-ondes, par gazéification à haute température, par hydrogénation, par dévulcanisation mécanique et par biodégradation. Ces techniques ne sont pas encore toutes au point ou appliquées pour des raisons économiques. De plus, elles doivent satisfaire aux législations sur la protection de l'environnement et des eaux ainsi qu'aux normes de sécurité les plus récentes.

8.6 Recyclage direct des matériaux issus d'un traitement physico-chimique

Outre la réutilisation des pneus encore en état de rouler et le rechapage, le traitement mécanique permettant le recyclage direct du caoutchouc présente un intérêt non négligeable, à condition cependant que ce matériau entre dans la composition de produits qui, après usage, peuvent être valorisés sélectivement ou sont de toute manière incinérés. Il faut en effet éviter que l'utilisation de caoutchouc issu de pneus usagés compromette des filières de recyclage éprouvées, utilisées par exemple pour certains plastiques et pour l'asphalte. Pour des raisons écologiques, il convient également de renoncer à recycler les pneus dans des matériaux composites ou dans des domaines réservés aux substances minérales, car cela complique leur élimination ultérieure.

Les possibilités de valoriser les matériaux provenant du traitement des pneus usagés sont nombreuses, mais il importe de contrôler la compatibilité de chacune d'elles avec l'environnement.

Les granulats de pneus ou les semelles en caoutchouc confectionnées à partir de ces derniers peuvent être utilisés dans la construction de voies ferrées, afin de réduire les émissions sonores. Il s'agit cependant de veiller à ce que ni le ballast, ni les substances minérales de fondation ne soient mélangés avec le caoutchouc, de manière à pouvoir plus facilement séparer les matériaux et les valoriser en respectant l'environnement lors du démontage de l'installation. Il est également possible de recourir aux granulats de caoutchouc pour équiper les installations de tir de pare-balles artificiels. On évitera par contre de les utiliser pour fabriquer du béton, des briques moulées, des revêtements routiers, etc., car il sera ensuite plus difficile de les éliminer d'une manière respectueuse de l'environnement.

La poudre de pneu (poudrette) entre notamment dans la fabrication de pneus neufs. Elle peut également être utilisée dans les adhésifs à base de latex, les matériaux d'étanchement des joints et les revêtements routiers silencieux. Chacun de ces usages est soumis à des spécifications techniques afin de garantir la qualité de la poudre de pneu. L'utilisation de ce matériau pour fabriquer des revêtements silencieux est une application techniquement nécessaire pour améliorer les asphaltes. En règle générale, l'ajout de caoutchouc provenant de pneus usagés est limité à 2 %.

Le caoutchouc provenant de pneus usagés peut aussi servir à la confection de parois antibruit, de revêtements de sols, de matelas isolants, de tableaux de commande, de tuyaux, etc. Il convient cependant de veiller à ce que les méthodes de valorisation des matériaux plastiques existantes – par exemple pour le PET et les polyoléfinés – ne soient pas compliquées, voire rendues impossibles par l'adjonction de caoutchouc. De ce fait, la fabrication de composés organiques à partir de poudre de caoutchouc et de thermoplastiques ou d'élastomères n'est indiquée que si la proportion de caoutchouc prédomine et que le produit ainsi fabriqué est valorisé sélectivement ou incinéré après usage. Il n'est par contre pas souhaitable que des polypropylènes réticulés avec du caoutchouc aboutissent dans le cycle du polypropylène. Les produits comprenant du caoutchouc recyclé doivent donc être aisément identifiables et pouvoir être séparés facilement des autres déchets collectés pour être valorisés.

Au moment de l'élimination, il est pratiquement impossible de dissocier un matériau composite (p. ex. matériau sandwich) en ses divers constituants pour les valoriser ou les éliminer sélectivement. D'un point de vue écologique, le recyclage de pneus usagés en matériaux composites n'est donc pas recommandé, à moins que des contraintes techniques le justifient ou qu'ils soient de toute façon incinérés après usage.

Les déchets d'acier sont récupérés par les ferrailleurs pour fabriquer de l'acier.

Le noir de carbone est utilisé dans les domaines du caoutchouc, de la peinture, des toners et des plastiques, ainsi que pour la fabrication du charbon actif.

8.7 Traitement thermique

8.7.1 Utilisation comme combustible de substitution dans les cimenteries

Les pneus usagés peuvent être utilisés entiers ou broyés comme combustible de substitution dans des cimenteries, à condition que les prescriptions de l'OPair soient respectées. Le débit peut éventuellement être limité afin de répondre aux normes de qualité fixées pour le clinker (cf. la directive en vigueur en Suisse concernant l'élimination des déchets dans les cimenteries)¹⁶.

Les mêmes dispositions sont applicables lorsque l'incinération dans le four rotatif est précédée d'un traitement par pyrolyse et que tous les produits qui en sont issus servent à fabriquer du clinker.

8.7.2 Incinération dans des UIOM

Le four à grille ne se prête en principe pas à l'incinération des pneus usagés, sauf en cas de faible débit. Il convient alors d'observer les prescriptions de l'OTD (art. 38) et de l'OPair.

8.7.3 Autres procédés thermiques

Les autres possibilités de traitement thermique doivent être appliquées en contrôlant la compatibilité de chacune d'elles avec l'environnement et en respectant les dispositions de l'OPair.

9 Autorisation cantonale

9.1 Demande d'autorisation

Quiconque veut éliminer des pneus usagés doit en faire la demande auprès de l'autorité cantonale compétente. Les entreprises qui réceptionnaient déjà des pneus usagés avant le 1^{er} janvier 2006 peuvent continuer à le faire sans autorisation jusqu'au 31 décembre 2006, mais doivent déposer une demande d'ici au 30 juin 2006 au plus tard si elles entendent poursuivre leur activité l'année suivante (art. 45, al. 3, OMoD).

Les documents joints à la demande doivent contenir les indications suivantes (art. 9 OMoD):

- type et provenance des pneus usagés (p. ex. pneus entiers de garages, pneus broyés, etc.),
- mode et étendue du contrôle de réception,
- procédés d'élimination prévus sur le site et en cas de transmission (p. ex. stockage provisoire, tri, broyage mécanique, etc.),
- quantités probables destinées aux filières d'élimination,
- données comptables (contrôle des flux de marchandises),
- documentation sur les installations et équipements,
- liste des spécialistes travaillant sur le site.

¹⁶ Directive de l'OFEFP: Élimination des déchets dans les cimenteries, 1998.

9.2 Octroi de l'autorisation

L'autorisation est délivrée si le requérant prouve qu'il est en mesure d'éliminer des pneus usagés d'une manière respectueuse de l'environnement en observant les exigences développées aux chapitres 6 et 7 du présent document. Selon les conditions locales, les services cantonaux sont en droit de prescrire des normes supplémentaires (art. 10 OMoD).

L'autorisation est valable pour une période de cinq ans au plus. Sur demande du requérant, elle peut être renouvelée si le contrôle effectué par l'autorité cantonale démontre que les conditions sont toujours satisfaites (art. 10, al. 3, OMoD). Le canton envoie alors aussitôt une copie de l'autorisation actualisée à l'OFEV (art. 10, al. 4, OMoD).

Si une entreprise a besoin de plusieurs autorisations pour le stockage provisoire ou le traitement de pneus usagés (p. ex. autorisation de construire, assurance immobilière, assurance incendie, sécurité des installations, protection des eaux, protection de l'air, protection contre le bruit, étude d'impact sur l'environnement, etc.), il appartient à l'autorité cantonale compétente d'en coordonner l'octroi. En règle générale, une autorisation d'élimination au sens de l'OMoD est délivrée dès lors que le requérant a obtenu le permis de construire.

Conformément à l'OMoD, une autorisation d'élimination doit contenir les données suivantes:

- nom et adresse de l'entreprise,
- responsables,
- emplacement de l'installation et conditions de propriété,
- référence aux pièces constituant la demande,
- préavis de la commune (s'il n'a pas déjà été donné dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire),
- compétences (en règle générale: le canton),
- description des techniques utilisées pour l'élimination / modes d'élimination,
- décision / disposition,
- charges et conditions éventuelles.

Les charges et conditions portent sur les éléments suivants:

- détermination du caractère contraignant des pièces jointes à la demande,
- obligation d'annoncer les modifications futures (installation, direction de l'entreprise, etc.),
- durée de validité de l'autorisation (5 ans au maximum),
- désignation du code de déchets autorisé: 16 01 03 [sc], éventuellement assorti de restrictions (p. ex. uniquement pneus entiers, carcasses à rechapier, etc.),
- obligation de communiquer tout événement particulier,
- fixation des charges auxquelles doit satisfaire l'entreprise en matière de

- protection de l'environnement (sol, air, eau, etc.),
- responsabilités relatives à la formation du personnel,
 - transfert des composants non valorisables,
 - établissement du contenu devant figurer dans la déclaration adressée au canton (par écrit ou en utilisant le programme informatique VeVA-Online),
 - droit d'accès aux installations d'élimination pour les représentants du service de protection de l'environnement ou d'autres organismes et pour les mandataires (si les dispositions cantonales ne le prévoient pas),
 - garantie financière (selon la législation cantonale),
 - restrictions de quantité (en se fondant notamment sur les prescriptions de l'OEIE et de l'OPAM).

Il convient également de préciser:

- la portée de l'autorisation / les restrictions relevant d'autres dispositions légales,
- l'obligation de demander une autorisation en cas de transformations importantes (autorisation de construire, éventuellement étude de l'impact sur l'environnement, etc.),
- l'éventualité d'un retrait de l'autorisation (p. ex. en cas d'infraction aux charges qui y sont stipulées),
- les voies de droit,
- le montant des frais / taxes.

9.3 Obligation de déclarer

Selon l'art. 12, al. 4, OMoD, les entreprises titulaires d'une autorisation d'élimination sont tenues de déclarer une fois par année à l'autorité cantonale les autres déchets soumis à contrôle qu'elles ont réceptionnés ou transmis. Dans un cas comme dans l'autre, elles doivent préciser leur numéro d'identification, la quantité et la nature des déchets ainsi que les procédés d'élimination.

La déclaration doit en principe être enregistrée par l'entreprise dans le programme informatique VeVA-Online¹⁷, dont les masques de saisie seront disponibles d'ici à l'automne 2006, mais peut également, à titre exceptionnel, être adressée par écrit (cf. annexe A: formulaire de déclaration). En pareil cas, il incombe à l'autorité cantonale de la saisir dans le programme informatique VeVA-Online.

10 Mouvements transfrontières de pneus usagés en vue d'une élimination

10.1 Autorisation obligatoire

En principe, les pneus usagés doivent être éliminés en Suisse. L'exportation se justifie lorsque des pneus encore en état de rouler selon les dispositions en vigueur dans notre pays sont réutilisés à l'étranger (cf. chapitre 8.2), lorsqu'ils sont remis à neuf à l'étranger en vue de leur réutilisation (cf. chapitre 8.3) ou lorsqu'ils sont

¹⁷ www.veva-online.ch

éliminés à l'étranger d'une manière respectueuse de l'environnement (art. 30 LPE, art. 16 OMoD).

Selon la LMoD, les pneus usagés sont considérés comme « autres déchets soumis à contrôle » (code 16 01 03 [sc]). Leur exportation est surveillée par l'OFEV, qui octroie l'autorisation requise lorsque l'exportateur a – entre autres – apporté la preuve que le procédé de valorisation ou d'élimination prévu à l'étranger est respectueux de l'environnement (art. 17 OMoD).

Dans l'Union européenne, les pneus usagés ne sont pas considérés comme autres déchets soumis à contrôle (code 16 01 03 [sc]). Ils figurent dans la liste B de la Convention de Bâle (code B3140), à condition qu'ils ne soient pas destinés à être éliminés. En pareil cas, les mouvements transfrontières doivent être déclarés uniquement à l'OFEV. Lors de transports transfrontières, les chauffeurs doivent remettre à la douane suisse des copies du formulaire d'expédition ainsi que du document de suivi et disposer, lorsqu'ils circulent dans le pays d'importation, d'un document de suivi portant les données prévues à l'art. 11 de l'ordonnance CEE n° 259/93 (procédure verte de l'OCDE).

L'exportation de pneus usagés considérés comme déchets selon les critères énumérés au chapitre 4 est interdite dans les pays non membres de l'OCDE (art. 14 OMoD).

La procédure de déclaration requise pour l'importation ou l'exportation de pneus usagés est décrite dans le manuel d'exécution de l'OMoD.

10.2 Pneus usagés soumis à notification en cas d'exportation

Les pneus usagés répondant aux critères cités au chapitre 4 et, partant, considérés comme déchets, doivent être notifiés. Entrent dans cette catégorie:

- les pneus endommagés (non réutilisables),
- les pneus usagés dont la profondeur de sculpture est d'au moins 1,6 mm,
- les pneus broyés (rognures, granulats, poudre),
- les carcasses destinées au rechapage.

10.3 Pneus usagés non soumis à notification en cas d'exportation

Les pneus usagés non considérés comme déchets selon les critères mentionnés au chapitre 4 n'ont pas besoin d'être notifiés. Entrent dans cette catégorie:

- les pneus profilés non endommagés ayant une profondeur de sculpture minimale de 1,6 mm,
- la poudre de caoutchouc répondant aux caractéristiques décrites au chapitre 4.

Facteurs de conversion entre masse, volume et nombre usuellement appliqués aux pneus usagés entreposés

On admet qu'un pneu de voiture usagé pèse en moyenne 7 à 8 kg.

Exemple: une masse de 5 tonnes de pneus de voitures usagés comprend 600 à 700 pneus. Si elle contient des pneus de véhicules utilitaires, le nombre diminue en conséquence.

Dans les grands entrepôts, où les pneus usagés sont généralement entassés en vrac, on estime la densité à 200 kg/m³.

Exemple: 5000 tonnes de pneus entassés sur une hauteur de 3 m occupent une superficie approximative de 8300 m². Si la hauteur est moindre et si l'on prend en compte l'angle formé par les bords du tas de pneus, cette superficie croît en conséquence.

Glossaire

Pneus profilés	Pneus non endommagés dont l'état est conforme aux prescriptions et qui peuvent être restitués à leur état initial. Leur profil doit être d'au moins 1,6 mm.
Carcasses	Pneus non endommagés ayant un profil inférieur à 1,6 mm et pouvant être rechapés
Pneus non réutilisables	Pneus endommagés ou ne pouvant être ni réutilisés ni rechapés faute de répondre aux exigences prescrites
Entreprises d'élimination	Entreprises qui réceptionnent des déchets pour les éliminer et postes de collecte gérés par les cantons et les communes, ou par des particuliers mandatés par leurs soins (art. 3 OMoD)
Dépôts provisoires	Installations où sont stockés des déchets devant faire ultérieurement l'objet d'un autre type de traitement (art. 3 OTD)
Rechapage	Opération consistant à revêtir d'une nouvelle surface de roulement des pneus non endommagés ayant un profil insuffisant