

RAPPORT ANNUEL

FONDATION
AUTO RECYCLING
SUISSE

2014



1 RÉTROSPECTIVE ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Depuis quelques années, la Fondation contrôle la valorisation des voitures hors d'usage à l'aide des permis de circulation annulés, déposés par les services de broyage pour les véhicules définitivement éliminés. Ce procédé s'est avéré efficace; il n'entraîne que peu de bureaucratie tout en fournissant des résultats pertinents. Nous connaissons le nombre des véhicules, les modèles avec la date de la première mise en circulation et le poids à vide, et nous pouvons ainsi suivre l'évolution. Les broyeurs reçoivent une indemnité pour leurs dépenses liées aux permis ainsi que pour les frais élevés, par rapport à l'étranger, liés à la valorisation des résidus de broyage automobile.

Depuis 1996, les résidus de broyage automobile (RBA) sont valorisés thermiquement dans des usines d'incinération des ordures ménagères (UIOM). Cela ne se fait cependant pas uniquement dans des installations suisses, la moitié est valorisée en Allemagne. La Fondation recherche actuellement des solutions pour valoriser une part nettement plus élevée dans les usines suisses. Les prix bas de traitement en Allemagne constituent la raison principale pour l'exportation des RBA. De nombreuses usines y ont du mal à remplir leurs fours d'incinération. Grâce aux futurs développements techniques, surtout au niveau du traitement des scories et des cendres volantes, les UIOM suisses présenteront un avantage écologique rendant inacceptable une exportation de RBA de cette ampleur. On attend avec beaucoup d'impatience les premiers résultats concernant les quotas de récupération à partir de ces résidus.

Bien que l'on fixe des objectifs élevés en Europe avec des quotas progressifs de valorisation et de recyclage dans de nombreux domaines y compris celui des voitures hors d'usage, la pratique se présente plus nuancée. En règle générale, uniquement une petite quantité est réellement valorisée, une grande partie des fractions fait l'objet d'une «pseudo-valorisation», par exemple en tant que matériau de recouvrement dans les décharges ou comme matériau de remplissage dans d'anciennes mines, ou elles sont également incinérées. Une économie à cent pour cent circulaire est une illusion, car il existera toujours des polluants, également naturels, devant être évacués et éliminés définitivement. Des installations d'incinération efficaces ainsi que des décharges sûres sont indispensables pour une gestion responsable des déchets.

Le commerce des véhicules hors service, notamment des voitures accidentées, reste florissant. Les dernières années ont toutefois été marquées par la concurrence entre les entreprises de recyclage

d'automobiles établies et les sociétés orientées vers l'exportation. Les assurances offrent les véhicules endommagés sur différentes plateformes d'enchères ou bourses de valeur résiduelle, souvent dans le domaine B2B. Cette concurrence accrue conduit à une augmentation des prix d'achat de véhicules accidentés. Les voitures hors d'usage en font exception, vu qu'il n'existe pas de demande au niveau des pièces détachées en raison de leur âge, pendant que les dépenses nécessaires pour la dépollution sont tout aussi élevées. Les prix des métaux ont certes baissé en 2014, ils se situent toutefois encore toujours à un niveau moyen par rapport aux années précédentes.

Les exigences techniques envers les entreprises de démontage et de recyclage d'automobiles augmentent sans cesse. La diversité et le nombre croissants des composants électroniques demandent en partie des connaissances spéciales. En outre, le nombre de plus en plus élevé de séries de modèles et les intervalles toujours plus courts entre les reconceptions entraînent une hausse disproportionnée de la quantité de pièces détachées. Cela exige une gestion moderne et informatisée des entrepôts pour éviter une perte de la vue d'ensemble. La clientèle des recycleurs comprend non seulement des personnes privées et des garagistes indépendants, mais aussi de nombreux concessionnaires de marque.

Jusqu'à ce jour, la Fondation est exclusivement financée par les membres d'auto-suisse. Outre ces importateurs d'automobiles officiels, quelque 120 importateurs directs vendent également des véhicules neufs, soit sept à dix pour cent du total des nouvelles immatriculations. La Fondation s'est dès lors efforcée d'établir une collaboration avec l'association du commerce automobile indépendant suisse (VFAS). La VFAS s'est bien prononcée en faveur du recyclage d'automobiles, elle n'était cependant pas disposée à apporter une contribution équitable, à la suite de quoi les négociations ont été interrompues.

Swiss Recycling est l'organisation faitière des systèmes de collecte séparée et sensibilise le public à l'aide de campagnes coordonnées sur la gestion des déchets. Vu qu'elle n'exerce pas d'activité de collecte, la Fondation ne peut être membre à part entière. En tant que nouveau partenaire, elle peut toutefois profiter des contacts et des formations d'opinion lors de modifications de la loi. Swiss Recycling collabore étroitement avec l'Union des villes suisses et l'Association des communes suisses, et elle profitera par conséquent des connaissances précieuses sur la valorisation automobile.

2 ACTIVITÉS

La branche du recyclage est en mouvement constant et avec elle aussi notre Fondation. Nous avons par conséquent aussi acquis en 2014 de nombreuses nouvelles connaissances en rapport avec le recyclage des véhicules hors d'usage.

A) CENTRE POUR L'UTILISATION DURABLE DES DÉCHETS ET DES RESSOURCES (ZAR)

La réalisation de la première installation de traitement pour les scories sèches issues des installations de valorisation des déchets à Hinwil a été retardée lors de la procédure de planification. Entre-temps, les difficultés ont été réglées et la construction se poursuit selon le programme. La mise en service est prévue pour le milieu de l'année 2015. Le retard est quelque peu ennuyeux pour la Fondation, puisque le contrat de donation est venu à expiration à la fin 2014 et qu'il est associé à un essai avec des RBA, qui ne pourra être réalisé qu'après achèvement de l'installation complète. On conviendra d'une possible poursuite de la collaboration en 2015.

Le ZAR a construit un deuxième centre de compétences pour la récupération par voie chimique humide de matériaux valorisables auprès de la Kehrichtbeseitigungs-AG (KEBAG) à Zuchwil, en embauchant également deux experts. La KEBAG applique le procédé FLUREC pour le traitement des cendres volantes et des boues d'hydroxyde y compris une récupération de zinc. Les conditions pour d'ultérieures innovations sont donc bonnes. Actuellement, on étudie en première ligne la récupération de phosphore à partir des cendres de boues d'épuration. La Fondation s'intéresse toutefois en premier lieu au quota de récupération de métaux à partir des RBA.

B) ETUDE «ÉLECTRONIQUE AUTOMOBILE»

L'étude sur le potentiel de valorisation de métaux techniques rares issus de l'électronique automobile est liée à la révision de l'Ordonnance sur la restitution, la reprise et l'élimination des appareils électriques et électroniques (OREA, cf. chapitre 3). Il est désormais clair que les appareils électriques et électroniques des véhicules tombent dans le champ d'application de l'OREA. Une discussion entre la Fondation et l'OFEV a fait comprendre que l'électronique automobile ne doit – au moins provisoirement – pas être incluse dans la liste des appareils. La Fondation a pu exposer de manière crédible que les dépenses seraient disproportionnées par rapport à

l'efficacité. Le sujet de l'électronique automobile n'est pas seulement d'actualité en Suisse, il est également discuté en Allemagne. Les travaux accomplis jusqu'à présent ont été présentés à l'occasion d'une séance de l'office fédéral de l'environnement. Il s'est avéré que la composition matérielle des composants électroniques est encore peu connue. Les véhicules hors d'usage actuels ayant une moyenne d'âge de quinze ans contiennent toutefois encore des quantités modestes de métaux techniques rares. Dans quelques années, l'évaluation de la situation pourrait se présenter différemment, vu que l'électronique augmente avec les propulsions alternatives, les nombreux systèmes d'assistance et la connectivité Internet.

Le groupe de travail «électronique automobile» sous la direction de l'OFEV a comme objectif de déterminer l'état de la technique. En fonction de l'évaluation, les appareils électriques et électroniques des véhicules pourront un jour être inclus dans la liste de l'OREA. La Fondation s'emploiera à ce que la mise en œuvre se fasse sans charges administratives et contrôles importants et au coût le plus faible possible.

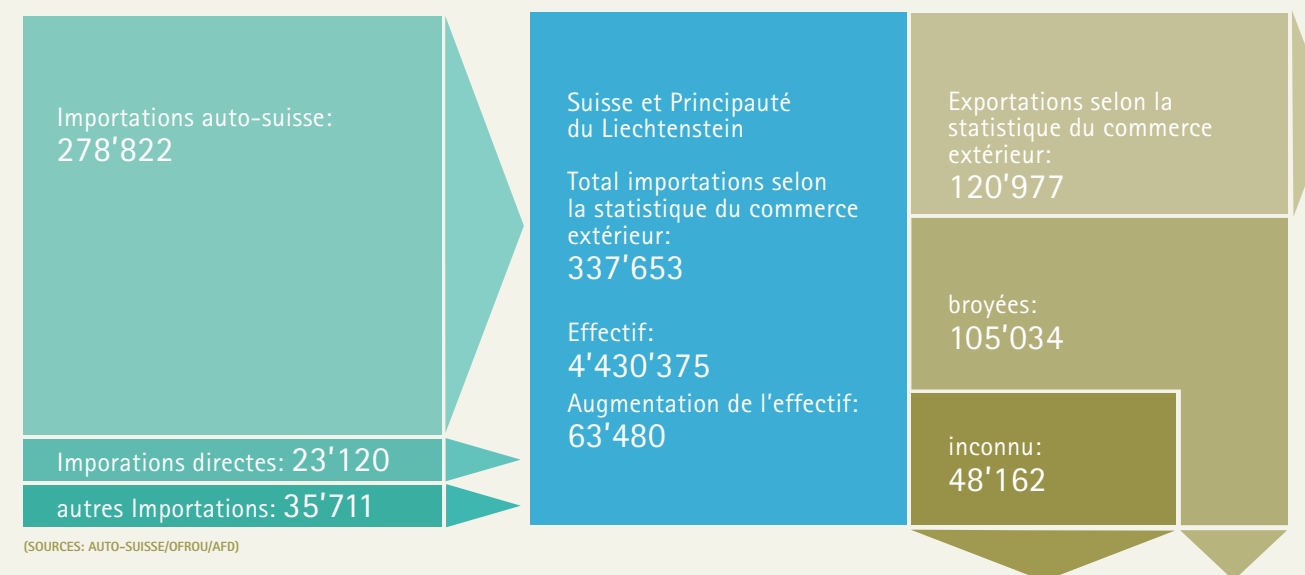
C) VALORISATION DES VÉHICULES HORS D'USAGE ET DES RBA

Le nombre des nouvelles immatriculations de voitures de tourisme a diminué moins que prévu; 301'942 véhicules neufs (-1.9%) ont en effet été immatriculés. Selon la statistique fédérale du commerce extérieur, 337'653 voitures de tourisme ont été introduites dans le territoire douanier de la Suisse. Aux voitures neuves s'ajoutent des véhicules d'occasion et des voitures démantelées. Le parc de voitures de tourisme est passé à 4'430'375 véhicules (+1.5%). De l'autre côté 120'977 véhicules (-3.5%) ont officiellement été exportés, et 105'034 voitures hors d'usage ont manifestement été mises au rebut. Il reste donc quelque 50'000 véhicules dont le sort reste inconnu. Il est fort probable que la majeure partie d'entre eux ont également été exportés, mais par d'autres canaux. La situation n'a guère changé par rapport à l'année précédente. L'âge d'une voiture de tourisme s'élève à environ 16 ans.

Les exportations officielles présentent des chiffres similaires aux années précédentes. Environ soixante pour cent des véhicules usagés finissent en Afrique, où ils parcourent encore de nombreux kilomètres pendant plusieurs années. Le Niger occupe désormais

le deuxième rang après la Libye, bien que cet Etat n'ait pas d'accès direct à la mer. De nombreux véhicules atterrissent également en Pologne. On peut partir du principe qu'au moins une partie de ces voitures sont acheminés encore plus à l'Est.

STATISTIQUE DES VOITURES DE TOURISME SUISSE 2014



Les temps où les particules métalliques précieuses étaient tout simplement mises à la décharge sont définitivement révolus.

En 2013,

ZAR 14 kg
A RÉCOLTÉ
D'OR DANS LES SCORIES DES UIOM.

**EXTRAIT DE LA STATISTIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR;
EXPORTATIONS DE VOITURES DE TOURISME 2014**

2014	VÉHICULES	POIDS (kg)	PRIX (CHF/VÉHICULE)
Total (143 pays)	120'977	1'394	2'758
Libye	25'936	1'389	1'184
Niger	17'933	1'268	1'093
Pologne	13'693	1'524	1'565
Bénin	13'103	1'302	1'410
Allemagne	7'327	1'573	8'918
Togo	7'288	1'235	1'144
Bulgarie	6'775	1'489	807
France	4'459	1'392	5'311
Lituanie	3'620	1'472	2'811
Nigéria	2'773	1'480	1'405
République tchèque	1'779	1'491	4'366
Cameroun	1'401	1'288	1'769
Macédoine	1'205	1'367	1'114
Royaume-Uni	1'156	1'545	26'186
Coté d'Ivoire	866	1'376	1'437
Autriche	849	1'524	7'327
Kosovo	838	1'351	1'989
Serbie	812	1'340	1'756
Hongrie	804	1'387	2'440
Guinée	708	1'344	1'403

(SOURCE: AFD)

Sept broyeurs ont traité 105'000 épaves suisses en réintroduisant quelque 75'000 tonnes de métaux dans le cycle des matériaux. La production de métaux à partir de ferrailles nécessitant moins d'énergie que si l'on utilise des matières premières primaires, la récupération de métaux issus de voitures hors d'usage permet des économies d'environ 100'000 tonnes de CO₂, ce qui correspond à 43'000 000 litres d'essence.

Les matériaux non métalliques sont transformés en résidus de broyage automobile (RBA). Leur volume total se montait à presque 70'000 tonnes, un taux similaire à celui de l'année précédente, parmi lesquels un peu plus de 23'000 tonnes provenaient de véhicules hors d'usage. Les RBA sont encore éliminés thermiquement dans les usines d'incinération des ordures ménagères (UIOM) suisses et étrangères. L'énergie et la chaleur à distance produites dans ces UIOM par le biais de l'incinération de RBA de véhicules hors d'usage à elles seules ont couvert les besoins de courant annuels de 4500 ménages.

36'235 tonnes de RBA ont été valorisées dans dix UIOM suisses, et 33'241 tonnes dans six installations en Allemagne. La Fondation s'efforce d'obtenir une augmentation de la part des RBA traités en Suisse, une entreprise difficile en raison de l'écart de prix considérable entre les installations suisses et allemandes. L'exportation de RBA doit être autorisée par l'Office fédérale de l'environnement (OFEV), et celui-ci contrôle périodiquement les installations. Ayant valorisé 13'645 tonnes de RBA, l'installation de traitement de déchets de l'Oberland zurichois (KEZO) à Hinwil occupe la première place. Depuis 1996, lorsque l'on a commencé à co-incinérer les RBA dans les UIOM, jusqu'à aujourd'hui, 1'000 000 tonnes de RBA ont fait l'objet d'une valorisation thermique au sein des UIOM.

POTENTIEL DES SCORIES DES UIOM:

Prof. Rainer Bunge de la HSR estime le potentiel des métaux précieux dans les déchets urbains qui sont brûlés chaque année en Suisse à

300 kg D'OR
7500 kg D'ARGENT

VALORISATION DES RBA (EN TONNES)

USINE D'INCINÉRATION	2011	2012	2013	2014
Hinwil	25'259	17'775	14'016	13'645
Winterthour		685	4'053	6'113
Zurich Hagenholz	5'113	5'408	2'987	3'957
Thoune	3'404	1'238	2'360	3'886
Niederurnen	4'939	3'214	3'271	2'850
Zurich Josefstrasse		2'884	3'164	2'733
Monthey	2'023	124	514	1'354
Weinfelden	3'840	3'933	2'173	718
Zuchwil		1'771	899	555
Buchs SG	378	292	435	425
Posieux	322	1'012		
Berne	1'632	786		
Trimmis	2'059	426		
Mannheim D	5'839	17'227	17'852	16'158
Helmstedt D	2'125	1'053	3'364	6'080
Bremen D			2'308	4'163
Espenhain D (SRW)		1'375	1'910	3'126
Weissenhorn D		1'358	2'651	2'033
Ingolstadt D	1'443	3'122	2'044	1'681
Olching D		2'432	2'281	
Iserlohn D		1'269	1'737	
Tredi F	4'885	1'259	683	
Total	63'382	68'643	68'702	69'476

(SOURCE: FONDATION AUTO RECYCLING SUISSE)

D) RELATIONS PUBLIQUES

L'envoi du rapport annuel de l'année dernière a eu pour effet plusieurs articles faisant référence à la Fondation et au recyclage d'automobiles::

- RECYCLING Magazin no 18/2014
- Europäischer Wirtschaftsdienst EUWID no 34/2014
- Journal BIEL BIENNE du 24.09.2014
- Magazine technique «auto & savoir» no 5/2014
- Revue de l'union des arts et des métiers argovienne du 16.10.2014
- Solothurner Zeitung du 22.10.2014
- Migros Magazine du 3.11.2014
- Magazine «Umwelttechnik Schweiz» du 24.11.2014



3 LOIS ET ORDONNANCES

Pendant l'année de référence, l'Office fédéral de l'environnement a mis en consultation publique la Loi sur la protection de l'environnement (LPE), l'Ordonnance sur le traitement des déchets (OTD), et l'Ordonnance sur la restitution, la reprise et l'élimination des appareils électriques et électroniques (OREA). La Fondation a rédigé une prise de position sur chacun de ses projets.

Pour ce qui est de l'OTD, la pierre d'achoppement réside dans une interdiction de facto d'exporter des RBA. La technique dans les UIOM suisses doit être améliorée dans le domaine des cendres volantes, de manière que l'exportation de RBA dans des installations étrangères ne soit plus possible. Bien que la Fondation vise elle aussi un taux élevé de valorisation effectuée au sein du pays, l'exportation est très importante pour la sécurité d'élimination et pour la formation des prix. Quant à l'OREA, il est entre autres question de l'électronique automobile. Les bases sont désormais jetées pour le recyclage des composants automobiles électriques et électroniques. Comme c'est le cas pour les autres déchets électroniques, les

matières premières précieuses contenues dans les appareils électroniques doivent être récupérées. Toutefois, des études réalisées à ce jour, entre autres par l'EMPA, établissent des teneurs de métaux techniques rares de 6 à 8 grammes par véhicule pour les voitures relativement neuves. C'est beaucoup trop peu pour une solution économiquement viable, si l'on considère le travail nécessaire pour le démontage manuel et les frais y liés. La Fondation tire donc l'attention sur le manque de proportionnalité entre les dépenses et les bénéfices. Des représentants de la Fondation ainsi que d'auto-suisse font partie du groupe de travail correspondant et influent donc sur le processus concernant la détermination de l'état de la technique.



MÉTAUX DANS L'ÉLECTRONIQUE
AUTOMOBILE PAR VÉHICULES:
7.6 g DE TERRES
RARES

Les véhicules modernes comportent de plus en plus d'électronique et une quantité considérable de métaux précieux. (Source: LFE 1)

0.22 g D'OR
3.65 g D'ARGENT

4 EVÉNEMENTS

En 2014, le Directeur de la Fondation a de nouveau participé à différents congrès intéressants et informatifs dans le domaine du recyclage et de la gestion des déchets.

INTERNATIONAL AUTOMOBILE RECYCLING CONGRESS (IARC) À BRUXELLES

Cela fait des années que la Fondation fait office de sponsor de cet événement important, raison pour laquelle le Directeur siège également dans le Steering Committee. Le congrès se penche sur différents sujets clés touchant au recyclage automobile, tels que l'exportation illégale de véhicules usagés, le respect des quotas de valorisation pour les véhicules hors d'usage, le recyclage de batteries et les technologies de valorisation des RBA.

ATELIER DE L'OFFICE FÉDÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT À BERLIN

A l'instar de l'OFEV, l'office fédéral de l'environnement allemand étudie également le potentiel de récupération de métaux critiques (ou techniques rares) de l'électronique automobile. La comparaison des résultats permet d'obtenir un meilleur aperçu de la situation actuelle.

WASTEVISION À L'UMTEC À RAPPERSWIL

Le congrès a traité l'exploitation des mines urbaines et s'est demandé ce qui est plus judicieux: récolter les déchets séparément ou tout mettre dans un tonneau? Il s'agissait naturellement d'une question plutôt provocatrice que sérieuse, vu que les deux sont nécessaires. La question est en effet de savoir où sont les limites.

ATELIER SWISSCLEANTECH À BERNE

La Fondation fait partie du groupe de réflexion «Urban Mining & Recycling», qui s'occupe de questions relevant du domaine de la gestion des déchets et des lois y liées.

RÉUNION EUROPÉENNE DE SCHOLZ AG À BRUXELLES

Le plus grand recycleur de métaux allemand, Scholz AG, a invité des représentants des autorités publiques, des fabricants d'automobiles

et des recycleurs de métaux à participer à une séance. Oliver Scholz a attiré l'attention sur les disparités entre la législation et la pratique. L'UE exige des Etats membres qu'ils valorisent 95% des véhicules hors d'usage à partir de 2015, bien qu'une grande partie des véhicules usagés quittent le système: ils font l'objet d'exportations non contrôlées ou sont éliminés de façon illégale. Ainsi, le secteur du recyclage, qui investit dans des installations de traitement, et en fin de compte les pays producteurs européens, perdent des matières premières importantes. On critique surtout l'application des prescriptions en vigueur.

CONGRÈS DE L'ASED

A l'occasion du 40^{ème} anniversaire de l'Association suisse des exploitations d'installations de traitement des déchets (ASED), la Conseillère fédérale Doris Leuthard a parlé de l'objectif du Conseil fédéral visant à boucler les cycles des matériaux afin de ménager les ressources naturelles. Au niveau des exposés techniques, une concurrence s'est dessinée entre le traitement des scories sèches et humides issues des UIOM. En raison des travaux du ZAR, la barre a été placée plus haut. Maintenant, les partisans de l'extraction humide réagissent. Du côté politique, un représentant cantonal s'est penché sur la mise en application, qui fonctionne majoritairement bien, en dépendant toutefois des ressources personnelles et financières.

DIVERS SÉMINAIRES PORTANT SUR LES PLACEMENTS FINANCIERS

Le contexte de taux faibles, l'insécurité et la volatilité des marchés financiers ainsi que l'imprévisibilité de la politique monétaire des banques nationales rendent de plus en plus difficile le placement sûr et lucratif du capital de la Fondation. Un examen sérieux du rapport rendement/risque revêt une importance centrale. Par comparaison aux caisses de pensions, la Fondation fait bonne figure.

LE RECYCLAGE THERMIQUE DES DÉCHETS D'AUTOMOBILES COUVRE LES BESOINS DE COURANT ÉLECTRIQUE DE

4,500 MÉNAGES

Le recyclage des voitures mises à la ferraille est certes laborieux, mais en définitive il permet d'économiser et de fournir aussi beaucoup d'énergie. La Fondation s'efforce constamment à maintenir la plus grande partie possible de la valeur ajoutée en Suisse.

VÉHICULES HORS D'USAGE ET LE RECYCLAGE DES RBA:

16 ANS

L'âge moyen d'une voiture de tourisme est d'environ 16 ans. Relativement peu a par conséquent changé par rapport à l'année précédente (2013).

5 STATISTIQUE DES VÉHICULES À MOTEUR

STATISTIQUE DES VOITURES DE TOURISME SUISSE 2014

ANNÉE	NOUVELLE IMMATRICULATIONS ¹⁾	IMPOR- TATIONS ²⁾	EFFECTIF	MISE HORS SERVICE ³⁾	EXPOR- TATIONS ²⁾	VÉHICULES ANNULÉS EN CH ⁴⁾	BROYÉS EN CH ⁵⁾	DIFFÉRENCE ANNULÉS BROYÉS
2000	315'398	332'880	3'545'247	254'908	73'404	181'504		
2001	317'126	330'541	3'629'713	246'075	83'319	162'756		
2002	295'109	302'763	3'700'951	231'525	90'034	141'491	166'198 ⁶⁾	-24'707
2003	271'541	288'192	3'753'890	235'253	94'682	140'571	153'412 ⁶⁾	-12'841
2004	269'211	281'588	3'811'351	224'127	108'235	115'892	147'096 ⁶⁾	-31'204
2005	259'426	287'371	3'864'994	233'728	90'354	143'374	129'704 ⁶⁾	13'670
2006	269'421	284'182	3'899'917	249'259	106'857	142'402	104'600	37'802
2007	284'674	305'102	4'002'584	202'435	131'695	70'740	88'261	-17'521
2008	288'525	310'841	4'031'205	282'220	108'205	174'015	82'195	91'820
2009	266'018	276'833	4'051'832	256'206	82'967	173'239	58'279	114'960
2010	294'239	333'808	4'119'684	265'956	91'965	173'991	78'657	95'334
2011	318'958	367'961	4'209'672	277'973	96'430	181'543	90'338	91'205
2012	328'139	374'379	4'300'036	284'015	127'806	156'209	99'448	56'761
2013	307'885	342'762	4'366'895	275'903	125'325	150'578	107'282	43'296
2014	301'942	337'653	4'430'375	274'173	120'977	153'196	105'034	48'162

(OFROU/AUTO-SUISSE) (AFD) (OFROU/AUTO-SUISSE)

(AFD)

OFROU: Office fédéral des routes (effectif au 30 septembre)

AFD: Administration fédérale des douanes (statistique du commerce extérieur)

1) Premières immatriculations en suisse y compris les importations directes et parallèles

2) toutes les importations et exportations selon la statistique du commerce extérieur

3) Calcul: importations moins l'augmentation de l'effectif

4) Calcul: véhicules annulés moins les exportations

5) Véhicules manifestement broyés (aujourd'hui permis de circulation, jusqu'à 2005 bulletins de pesées)

6) Calculé sur la base des bulletins de pesée (850 kg/véhicule), à partir de 2006 permis de circulation annulés



29 MILLIONS DE FRANCS

Le matériel de toutes les voitures mises à la ferraille en Suisse chaque année a une valeur de 29 millions de francs.

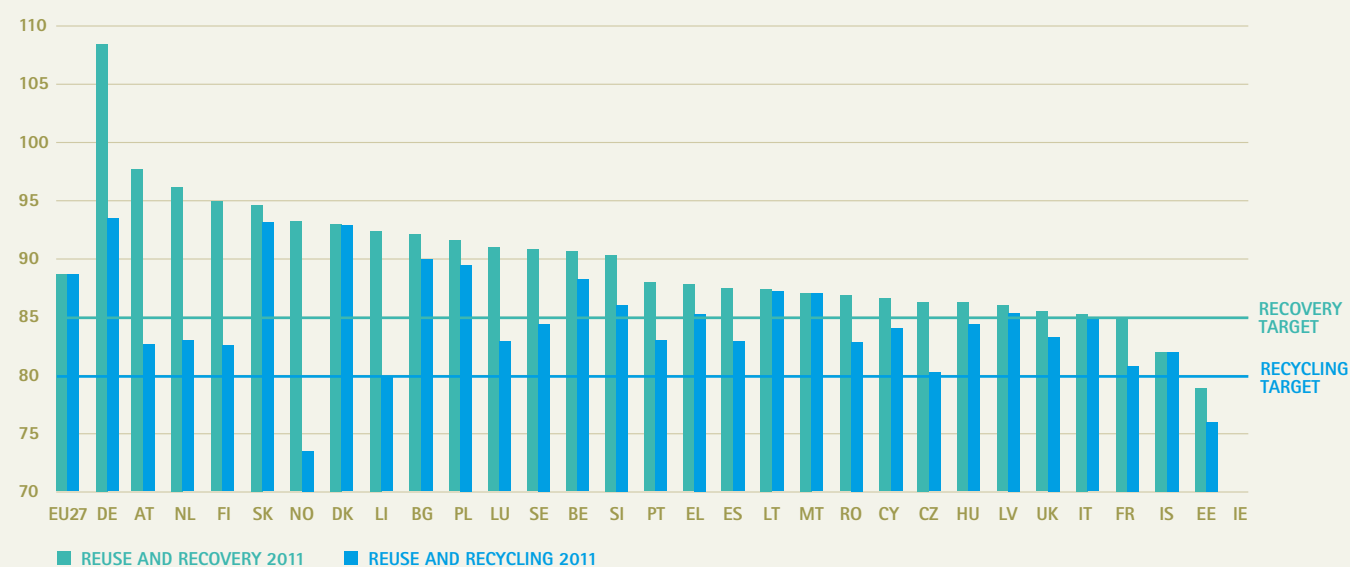
MÉTAUX EN PROVENANCE DES VÉHICULES HORS D'USAGE:

75'000 t

La récupération des métaux en provenance des véhicules hors d'usage permet à la production de métaux de réaliser chaque année une économie d'environ 100'000 tonnes de CO₂.

6 DÉVELOPPEMENTS À L'ÉTRANGER

En Europe, le traitement d'automobiles s'oriente aux quotas de valorisation et de recyclage, qui monteront de 85 resp. 80% à 95 resp 85% à partir du 1^{er} janvier 2015. La plupart des Etats de l'UE satisfaisaient déjà aux prescriptions en 2011.



Dans l'ensemble, on table sur 14 millions de véhicules hors d'usages dans la zone de l'UE. Cependant, seuls 6,8 millions sont recensés en 2011. On ignore ce qui se passe avec les véhicules usagés restants. Les broyeurs doivent apporter une contribution importante au respect des quotas de valorisation. Il existe quelques installations spécifiques de traitement des RBA sur la base de procédés mécano-physiques. La plupart des services de broyage extraient toutefois les fractions fines contaminées par des polluants et les éliminent en les utilisant

pour remblayer d'anciennes mines ou en tant que matériau de recouvrement sur des décharges. Cela est souvent considéré comme recyclage. Les métaux restants et au mieux d'autres fractions sont extraits des fractions hautement calorifiques afin d'être recyclés, et le reste est utilisé comme combustible ou finit encore toujours sur des décharges. On explore très souvent les limites des prescriptions européennes.

ANNEXE

DOCUMENTATIONS

Les publications comme les communiqués de presse, les rapports annuels, les journaux INFO, etc. peuvent être consultées sur le site de la Fondation: www.fondation-autorecycling.ch

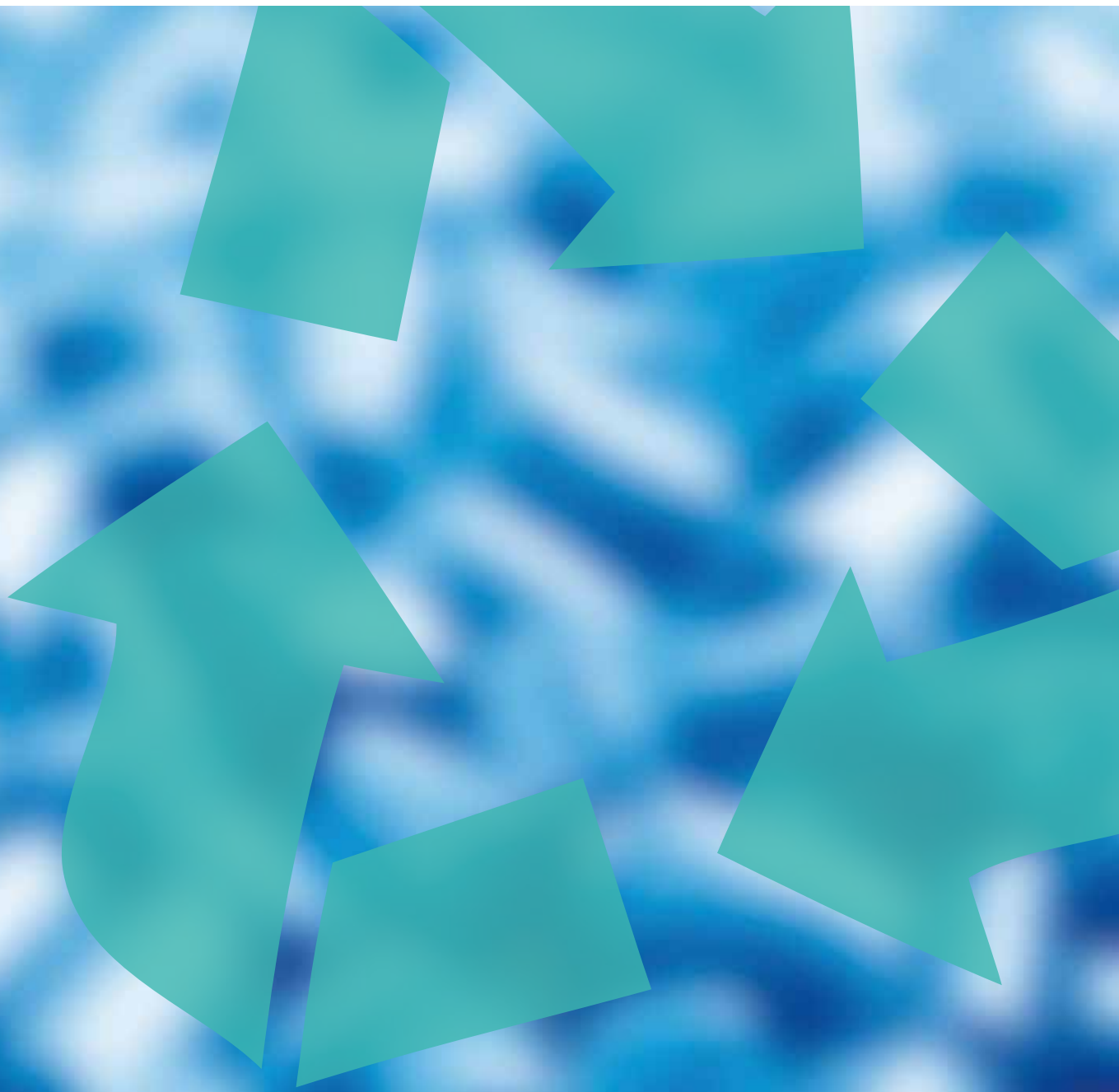
COMPOSITION DU CONSEIL DE FONDATION

Président du Conseil de fondation auto-suisse	Dr iur Hermann Bürgi*
	Christine Ungricht, Vice-présidente*
	Max Nötzli* (jusqu'au 30.06.2014)
	François Launaz* (à partir du 01.07.2014)
	Walter Frey
	Andreas Burgener
	Tobias Lukas
Automobile Club de Suisse	Niklaus Zürcher (jusqu'au 16.06.2014)
	Mathias Ammann (à partir du 16.06.2014)
Union professionnelle suisse de l'automobile	Urs Wernli
Association suisse des transports routiers	Dr Michael Gehrken (jusqu'au 31.08.2014)
Office de l'environnement, canton d'Argovie	Dr Peter Kuhn
Association suisse du shredder	Dr Tobias Thommen*
Touring Club Suisse	Christoph Erb*

*Membres du Comité du Conseil de fondation

SECRETARIAT

Daniel Christen, Directeur
Urs Eberle, administration



Fondation Auto Recycling Suisse
Wölflistrasse 5, Case postale 47, CH-3000 Bern 22
T +41 (0)31 302 36 24
F +41 (0)31 306 65 60
info@stiftung-autorecycling.ch
www.stiftung-autorecycling.ch

