

(98/C 223/96)

QUESTION ÉCRITE E-0002/98**posée par Alexandros Alavanos (GUE/NGL) à la Commission***(29 janvier 1998)*

Objet: Gestion des pots catalytiques usagés en Grèce

Il ressort d'études récentes effectuées en Grèce que a) l'on a, pour la première fois, décelé dans l'atmosphère de nouvelles substances polluantes (benzène, toluène, xylène) du fait de la vétusté de nombreux catalyseurs qui n'ont pas été remplacés et b) si 1 100 000 véhicules de technologie nouvelle sont en circulation en Grèce, près de 150 000 d'entre eux devraient remplacer leur pot catalytique. L'Association des mécaniciens automobiles a, pour sa part, déclaré que, malgré l'existence d'une convention biennale conclue avec une entreprise privée, seul un nombre très restreint de catalyseurs remplacés sont transportés en France et en Allemagne à des fins de recyclage.

Compte tenu de l'impératif majeur que constitue la gestion des catalyseurs dangereux, la Commission pourrait-elle décrire le système de gestion des pots catalytiques en Grèce: sont-ils enfouis? Exportés? Dans quelle proportion?

La Commission avait, dès 1994 (en réponse à la question E-2394/94 ⁽¹⁾), déclaré qu'elle envisageait de proposer des mesures qui permettraient l'harmonisation de l'élimination et de la valorisation des véhicules et catalyseurs hors d'usage. Quelles propositions a-t-elle formulées à cet égard?

⁽¹⁾ JO C 75 du 27.3.1995, p. 41.

Réponse donnée par M^{me} Bjerregaard au nom de la Commission*(18 mars 1998)*

Comme elle l'avait annoncé dans ses réponses aux questions écrites E-2394/94 et E-3319/97, la Commission a proposé l'harmonisation des mesures concernant les véhicules en fin de vie ⁽¹⁾, y compris les pots catalytiques.

La proposition de directive sur les véhicules hors d'usage adoptée par la Commission le 9 juillet 1997 dispose que les véhicules hors d'usage sont dépollués et stockés de manière sûre (par le retrait de tous les fluides, pneus, batteries, circuits d'air conditionné, airbags, catalyseurs et autres composants et matériaux dangereux) avant tout autre traitement. Ces opérations doivent être effectuées de manière à garantir que les composants pourront être réutilisés et valorisés, en particulier recyclés (article 6 de la proposition).

La proposition établit également des objectifs quantifiés pour la réutilisation, le recyclage et la valorisation des véhicules en fin de vie (article 7 de la proposition). En vertu de ces objectifs, le taux de réutilisation, de recyclage et de valorisation devra atteindre au moins 85 % en poids par véhicule au plus tard en 2005 et 95 % en 2015. Les objectifs spécifiques de recyclage des matériaux des véhicules en fin de vie font aussi partie de la proposition (80 % en 2005 et 85 % en 2015). Bien que la proposition n'impose pas d'obligation spécifique de recycler les pots catalytiques, la Commission pense que la réalisation des objectifs quantifiés requerra, en pratique, que ces composants soient recyclés.

Une étude effectuée par la Commission en 1997 montre qu'en Europe, le nombre de catalyseurs recyclés dépend de l'incitation à les collecter, du prix des métaux précieux et de la proportion de véhicules ferrailés, équipés de catalyseurs. Comme cette proportion ne pourra que s'accroître (augmentant le volume du commerce de recyclage) et compte tenu des exigences de la proposition en matière de démontage des véhicules, la Commission considère que le recyclage des catalyseurs ira en augmentant. D'après l'étude précitée, il ne semble pas qu'un problème de capacité de recyclage se pose pour ces composants.

La Commission n'a aucune information quant à la situation actuelle du traitement des pots catalytiques en Grèce.

⁽¹⁾ JO C 337 du 7.11.1997.