

Chapitre 2A : Politique de produits

Introduction

Les produits au sens large du terme (articles de consommation, véhicules, appareils, engins divers, carburants, combustibles, etc.) sont source de pollutions dite diffuse dont la part va en s'accroissant au fur et à mesure que les pollutions émises par des installations dites fixes sont maîtrisées.

Pour chaque produit que nous consommons et utilisons, les impacts peuvent être schématisés de la manière suivante :

Impacts d'un produit = Impact de production (extraction, transformation, transport, distribution) + **Impact d'utilisation** (consommables tels que des carburants, de l'eau, de l'énergie, du papier, des détergents,...) + **Impacts en fin de vie** (transports, déchets, ...).

Devant la complexité d'estimer les impacts des produits dans leur ensemble, deux approches doivent se croiser pour savoir où sont les principaux impacts : top-down, à partir des grands comptes nationaux et bottom-up, à partir d'extrapolations ou de statistiques existantes.

Cette approche a déjà été suivie avec succès pour dégager les catégories de produits ayant un fort impact (il s'agit des produits liés au transport, à l'habitat et à l'alimentation) ; elle doit être approfondie pour des catégories de produits particuliers.

Cette connaissance fine des marchés est une condition préalable à l'élaboration des politiques environnementales des produits. Les politiques propres qui ont été développées l'ont été suite à des études reprenant les données techniques du marché. Une lacune de ces études est certainement de ne pas avoir assez considéré la mise en œuvre d'indicateurs pour chaque acte législatif.

Il faut souligner la difficulté d'avoir accès à ces données à cause des intérêts commerciaux en jeu qui visent à préserver une certaine confidentialité sur les chiffres. En fait, ce sont souvent des obligations légales (fiscalité, obligation de reprise, obligation d'information, ...) qui fournissent des informations utiles mais pas toujours adaptées à l'évaluation des politiques.

L'Union européenne garantit la libre circulation des marchandises; le marché intérieur est un objectif qui s'impose autant que la protection de l'environnement. Deux des premières directives CE visant à concilier ces 2 objectifs date de 1967 (classification emballages, étiquetage produits chimiques) et de 1976 (restrictions substances chimiques dans les articles).

La mondialisation croissante a facilité la circulation et le commerce des marchandises, partant, « mondialisé » aussi leurs impacts.

Afin de répondre à ce double défi, le concept de « politique intégrée de produits » a été développé. Il trouve son origine dans la Communication de la Commission de 2003 : « Politique intégrée des produits - Développement d'une réflexion environnementale axée sur le cycle de vie ». Cette communication demande d'analyser les impacts des produits tout au long de leur cycle de vie, depuis l'extraction des matières premières jusqu'à la gestion en fin de vie, ceci dans le but de savoir où se trouvent leurs impacts sur l'environnement et d'éviter les transferts de ces impacts (d'une phase du cycle de vie vers une autre, ou bien d'un type d'impact vers un autre) lors de l'amélioration de la performance environnementale d'un produit donné. Elle demande également de mobiliser tous les acteurs intervenant d'une manière ou l'autre dans la gestion (ou la non-gestion) des impacts, afin de développer une cohérence dans les actions et les politiques. Enfin, cette communication propose de développer des actions basées sur une palette d'instruments, à savoir la législation,

les instruments économiques (primes, taxes, déductions fiscales,...) et des instruments de communication.

Des prémices existaient toutefois avant cette communication. La première législation intégrant les différents aspects du cycle de vie des produits est la Directive sur les déchets d'emballage de 1994. Cette Directive marque une étape car elle intègre dans un même texte des exigences de conception et la notion d'obligation de reprise. Ce modèle a été répété pour les véhicules, les équipements électriques et électroniques, etc.

Aujourd'hui, les derniers développements législatifs importants en la matière sont relatifs à l'écoconception des produits et à la durabilité de l'utilisation de la biomasse, en particulier à des fins énergétiques.

Le cadre de référence européen en la matière est devenu aujourd'hui le Plan d'action pour une consommation et une production durables et pour une politique industrielle durable de 2008, plan qui plaide pour le renforcement et une meilleure coordination entre une série d'instruments existants. Bien que se positionnant sur le terrain du développement durable, ce plan prend peu en compte la dimension sociale, ce qui pose la question de son traitement au niveau des produits.

En parallèle à ces développements européens, le cadre législatif belge s'est doté en 1998 d'une législation novatrice : la Loi relative aux normes de produits, ayant pour but la promotion de modes de production et de consommation durables et la protection de l'environnement et de la santé. Cette loi sert de base aux législations volontaristes relatives aux produits développés au niveau national, ainsi que pour la transposition d'actes européens en ce qui concerne les conditions de mise sur le marché.

Ce chapitre traite des catégories types de produits qui relèvent de la compétence de l'Environnement au niveau fédéral. Ainsi les carburants et combustibles conventionnels, les appareils électriques, les véhicules, les produits pesticides et biocides, les engrais, les médicaments, les cosmétiques, etc. sont abordés dans les autres chapitres spécifiquement dévolus à ces produits.

Pour conclure, ce chapitre présente une première évaluation partielle de la politique de produits développée au niveau de l'administration fédérale. Cette évaluation est encore trop fragmentaire et nécessite d'être complétée. Des actions dans ce sens ont déjà été recommandées dans les Plans Air et Produits (2009-2012).

2.1 Produits éco-labellisés

Service concerné :

SPF Santé Publique, Sécurité de la Chaîne Alimentaire, Environnement (SPSCAE) – DG Environnement

Base juridique :

Au niveau européen :

- Règlement (CE) N° 1980/2000 du Parlement européen et du Conseil du 17 juillet 2000 établissant un système communautaire révisé d'attribution du label écologique ;


Au niveau belge :

- Loi du 14 juillet 1994 portant création du Comité d'attribution du label écologique européen et Errata ;
- Arrêté royal du 29 août 1997 relatif au Comité d'attribution du label écologique européen et Erratum , modifié par l'arrêté royal du 11 juin 2003 ;
- Arrêté royal du 13 janvier 1999 fixant le montant et les modalités de paiement des frais et redevances associés au label écologique européen, modifié par l'arrêté royal du 11 juin 2003.

Introduction

Les consommateurs se heurtent aujourd'hui à une prolifération des labels et ceci peut constituer davantage une source de confusion qu'une aide précieuse en matière de choix. Cette complexité est due notamment à la prolifération d'informations sous forme graphique (pictogrammes, logos, labels), peu connues, pas toujours fiables et souvent mal interprétées par le consommateur. Néanmoins, les labels peuvent être un instrument de reconnaissance utile des produits respectueux de l'environnement. Ils sont attribués sur base du respect d'une série complète de critères environnementaux. Ils peuvent également servir de source d'inspiration pour les développeurs et les designers qui veulent incorporer les préoccupations environnementales lors de la conception de leurs produits.

Tableau 7 : Les divers types de labels environnementaux.

Type I (ISO 14024)	Type II (ISO 14021)	Déclarations environnementales de type III (ISO 14025)
Ces labels suivent des critères indépendants, vérifiés par une tierce partie.	Labels basés sur des auto-déclarations sans vérification par une tierce partie.	Ces labels de type III faisant l'objet d'un contrôle externe et indépendant, ils peuvent servir à démontrer qu'il est satisfait aux critères établis.
Exemples : Agriculture Biologique, Biogarantie, Ecolabel, Forest Stewardship Council (FSC), Milieukeur, PEFC. 	De nombreux exemples existent, tels que "made from x% recycled material". Ces derniers n'offrent que peu de garantie de sérieux et ne seront, en aucun cas, ni reconnus ni promus par les autorités publiques.	Exemple: Le profil de produit des voitures Volvo S80 Voir aussi le «Global Type III Environmental Declarations Network » (http://www.gednet.org)

Pour les autorités fédérales néanmoins, le label écologique européen (Ecolabel) – « la (petite) fleur » - reste une référence incontournable.

Définition de la politique

Le « Système communautaire d'attribution de label écologique » naît des conclusions du Conseil des Communautés européennes qui, dans sa résolution du 7 mai 1990 (JO n° C 122 du 18 mai 1990), a invité la Commission européenne à présenter une proposition en vue de mettre en place un système communautaire de label écologique qui tienne compte de l'impact du produit sur l'environnement pendant tout son cycle de vie.²⁰

Le « Système communautaire d'attribution de label écologique » dit « ecolabel » s'attache à promouvoir des produits (biens, équipements et services) susceptibles de réduire les impacts néfastes sur l'environnement par comparaison avec les produits de la même catégorie, et à fournir aux consommateurs des conseils et informations précises, exactes et scientifiquement établies concernant ces produits.

Le but du label n'est pas uniquement l'information du consommateur. En effet, contrairement à d'autres informations figurant sur les emballages de produits de consommation, il ne vise pas la protection à court terme du consommateur, il cherche avant tout à créer une prise de conscience collective des problèmes liés à l'environnement et à inciter les acteurs à garantir le maintien d'une qualité de vie à long terme pour l'ensemble des citoyens.

L'« ecolabel » s'appuie sur de nombreux acteurs et sur une structure institutionnelle et scientifique solide qui justifie son succès et sa crédibilité croissants. L'État fédéral y joue un rôle spécifique.²¹

Mise en œuvre et résultats obtenus

Le SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement coordonne le développement, la mise en œuvre et la gestion de l'ecolabel tant sur le plan européen qu'au niveau national. Le SPF s'appuie dans ses missions sur une base juridique importante qui garantit la mise en conformité du droit belge avec les Décisions et Règlements européens. Ceux-ci sont directement applicables en droit national.²²

Afin d'assurer cette conformité, chaque État membre est tenu de désigner un organisme compétent chargé d'exécuter les tâches définies dans la réglementation européenne. En Belgique, le Comité d'attribution du label écologique européen (CALE) est l'organe compétent au sens de la réglementation européenne. Celui-ci a été créé par la loi du 14 juillet 1994 qui assure sur le plan national la gestion de l'ecolabel. L'association des régions est requise dans l'élaboration des normes de produits, elle est rendue effective par la représentation des trois Régions au sein du CALE.²³

²⁰ Cette résolution résume les travaux antérieurs au niveau de l'Union européenne :

Le Parlement européen, dans sa résolution du 19 juin 1987 sur la gestion des déchets et des décharges anciennes (JO n° C 190 du 20.07.1987), s'était déclaré favorable à l'application d'un label écologique communautaire aux produits propres. Le quatrième programme d'action des Communautés européennes en matière d'environnement 1987 – 1992 (JO n° C 328 du 07.12.1987) indiquait l'importance de mettre en œuvre une politique en faveur des produits propres. Cette importance d'un système de label écologique a ensuite été soulignée dans la Communication de la Commission sur la Politique Intégrée de Produits COM(2003) 302 final et dans le Sixième programme d'action communautaire pour l'environnement (décision 1600/2002/CE).

²¹ Le rôle des différents intervenants est détaillé dans la section relative à la mise en œuvre de la politique et ses modalités.

²² Il s'agit d'une mise en conformité avec la législation européenne, non d'une transposition dans le droit belge, car les Règlements et les Décisions sont directement applicables par les États membres.

²³ La composition du Comité est décrite dans les modalités de mise en œuvre.

Le CALE est placé sous la double autorité du Ministre ayant l'économie dans ses attributions et du Ministre ayant l'environnement dans ses attributions car il s'agit d'une matière qui vise à la fois l'information du consommateur et la protection de l'environnement.

La mission du CALE est double :

1. collaborer à la définition de la politique européenne en matière de label écologique²⁴ par le biais des institutions tel que le CUELE²⁵, ses groupes de travail ad hoc, les Management Groups, le Comité réglementaire ;
2. gérer en Belgique l'attribution, le contrôle d'utilisation et le retrait éventuel du label accordé ; diffuser les informations relatives au label écologique européen auprès des entreprises, des prestataires de services, des distributeurs, des consommateurs.

Cette double mission du CALE s'est traduite sur la période 2004-2008 et en 2009 par les objectifs stratégiques suivants :

- sur le plan européen, veiller à ce que l'« écolabel » poursuive les objectifs d'utilisation efficace des ressources et d'un niveau élevé de protection de l'environnement, en respectant la représentativité du marché européen des produits ;
- au niveau national, promouvoir, sur le marché domestique, l'offre et la demande de produits portant le logo du label écologique communautaire ; la réalisation de cet objectif suppose la fourniture aux consommateurs et/ou aux producteurs de conseils et d'informations précises, exactes et scientifiquement établies concernant ces produits.

En matière d'environnement, ces objectifs stratégiques se focalisaient sur les axes suivants :

- l'accroissement de la performance environnementale globale des produits ;
- l'accroissement de la participation volontaire des producteurs et principalement des PME ;
- l'accroissement de la capacité du marché (capability²⁶) à offrir (producteurs-distributeurs), à diffuser (consommateurs) les produits plus performants et à retirer du marché les produits obsolètes (renouvellement du parc) ;
- la capacité à introduire les pratiques de gouvernance environnementale au sein des PME (EMAS, Corporate governance, etc).

Ces axes stratégiques environnementaux ont permis à la CALE de planifier, entre 2004 et 2008, les objectifs immédiats ou opérationnels suivants :

- Au niveau belge, faire connaître, l'« écolabel » et présenter les différentes catégories de produits et les critères s'y référant aux fabricants, distributeurs et consommateurs par le biais de campagnes d'information (voir Modalités de mise en œuvre).

Les critères du label écologique « la Fleur » sont définis par catégorie de produits²⁷ et reposent sur une approche « multicritères » globale (analyse du cycle de vie) qui permet de déterminer l'impact du produit à chaque étape de son cycle de vie, depuis l'extraction des matières premières à sa mise en décharge finale, en passant par sa fabrication, sa distribution (y compris son conditionnement) et son utilisation.

Les catégories de produits couvertes par le système communautaire d'attribution du label écologique et les critères s'y référant peuvent être consultés sur les sites web suivants :

²⁴ La participation à la procédure communautaire de détermination des catégories de produits et des critères spécifiques auxquels devront répondre les produits appartenant à chacune de ces catégories. Cette tâche revêt une importance toute particulière car ce sont sur les avis formulés par le Comité que se fondent les positions défendues par la Belgique lors des votes au Comité réglementaire.

²⁵ Comité de l'Union Européenne pour le Label Écologique.

²⁶ Voir la notion de "capability" développée par Amartya Sen.

²⁷ Par « catégorie » on entend les marchandises, équipements ou services ayant une finalité similaire et qui sont équivalents en termes d'utilisation et de perception par les consommateurs.

- <http://ec.europa.eu/ecolabel>
- <http://www.ecolabel.be>

Sur le plan national, l'ambition pour 2004-2008 a été d'accroître le nombre de licences demandées en Belgique et d'élargir le marché des produits importés portant la « Fleur ». Les demandes du label écologique communautaire puissent être introduites par les fabricants, les importateurs, les prestataires de services, les commerçants et les détaillants²⁸, les demandes se font sur une base volontaire. Les résultats sont donc aléatoires : divers facteurs influencent le taux de participation, tels la taille des entreprises (les PME sont majoritaires en Belgique), le coût des tests de laboratoire pour satisfaire aux critères, les frais de dossiers de demande du label, le coût de la redevance d'utilisation, etc. Les instruments de politique du système ecolabel varient selon l'échelon de subsidiarité de la mise en œuvre et selon les acteurs en jeu : instrument réglementaire pour les États membres, instruments volontaires pour le marché.²⁹

Les résultats obtenus jusqu'à présent au niveau européen sont :

- 25 groupes de produits ont été définies pour lesquelles le label écologique européen peut aujourd'hui être demandé et octroyé (figure 3) ;
- 3 nouvelles catégories de produits sont en cours en développement ;
- 11 catégories de produits existantes sont en cours de révision.

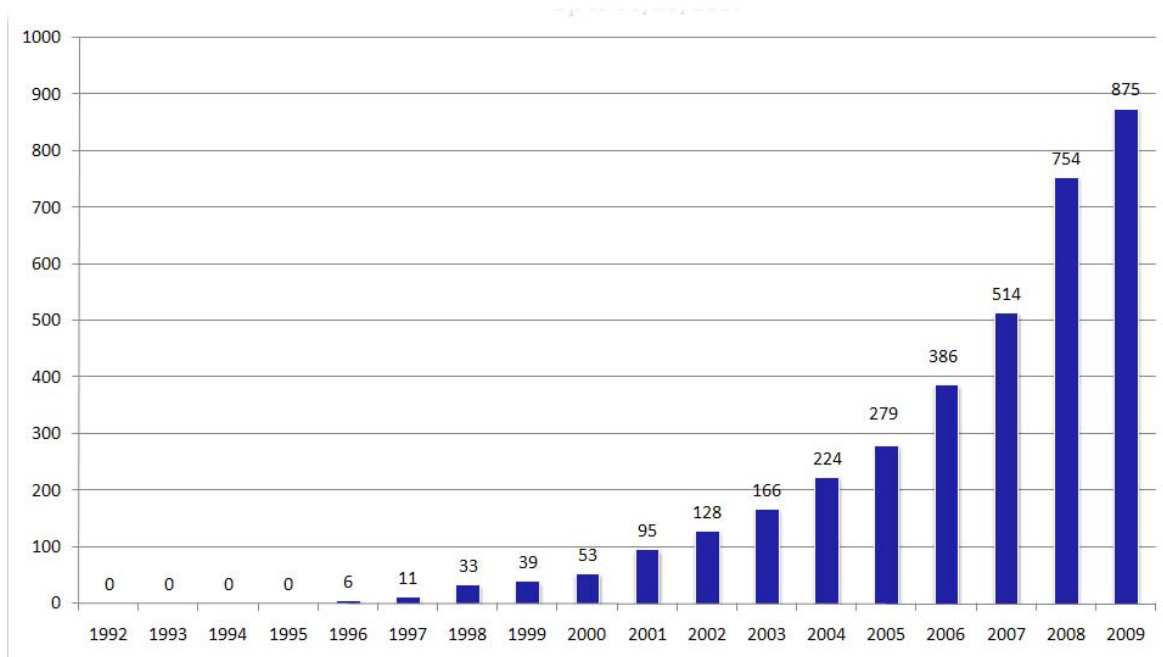
En 2000, le nombre total de licences dans l'UE était de 53. En 2009, il était de 875 (figure 1).

²⁸ Les commerçants et les détaillants ne peuvent introduire une demande du label que pour des produits mis sur le marché sous leur propre marque commerciale.

²⁹ L'action 17 (promotion de l'ecolabel) du *Plan fédéral Produits 2009-2012*, suppose la collaboration entre l'administration fédérale de l'Environnement et le Comité d'attribution du label écologique européen. Différents instruments seront utilisés à cet effet à partir de 2009-2010 :

- règles administratives pour l'achat de produits répondant aux critères du label européen dans le cadre des marchés publics (SNGPP),
- instruments économiques : au niveau EU, baisse de TVA pour les produits portant le label,
- accords volontaires : amélioration de la visibilité des produits éco-labellisés dans les magasins, via un accord-cadre avec le secteur de la distribution,
- sensibilisation de l'industrie et des consommateurs via des campagnes d'information spécifiques.

Figure 1 : Évolution du nombre total de licences dans l'UE de 1992 à 2009.*



* au 30 juin 2009.

Au niveau belge, le CALE est entré en fonction en septembre 1998.

Depuis cette date et jusqu'en 2008 (données observées en mars 2009) :

- 10 licences octroyées ;
- 99 produits porteurs du label éco-labellisés en Belgique (figure 2) ;
- plusieurs centaines de produits éco-labellisés sur le marché belge grâce aux importations (recensement en cours).

Le label pouvant être utilisé dans les 27 États membres de l'UE, en Norvège, en Islande et au Liechtenstein ; dès l'obtention du label, tout produit d'où qu'il vient porte le même logo (la « Fleur »). En 2000, la Belgique avait octroyé 2 licences, avec un total de 2 produits éco-labellisés. En 2009, elle en a octroyé 11. En comparaison sur la même période, le Danemark a octroyé 52 licences, l'Italie 285.

Figure 2 : Produits écolabellisés en Belgique.

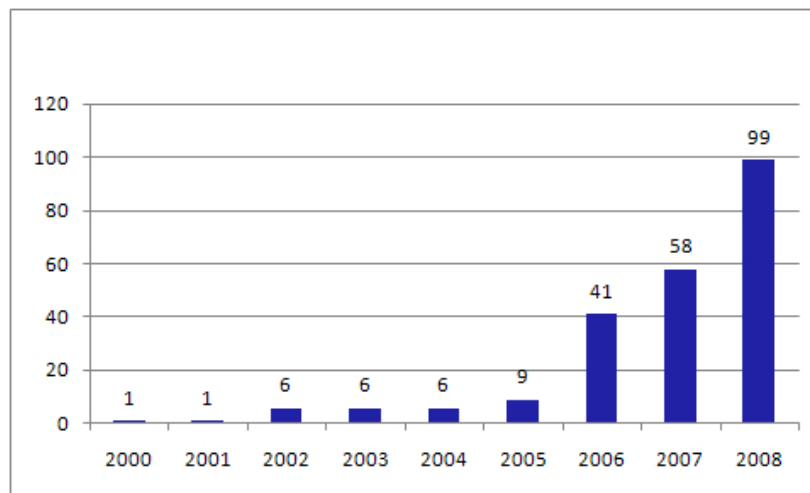
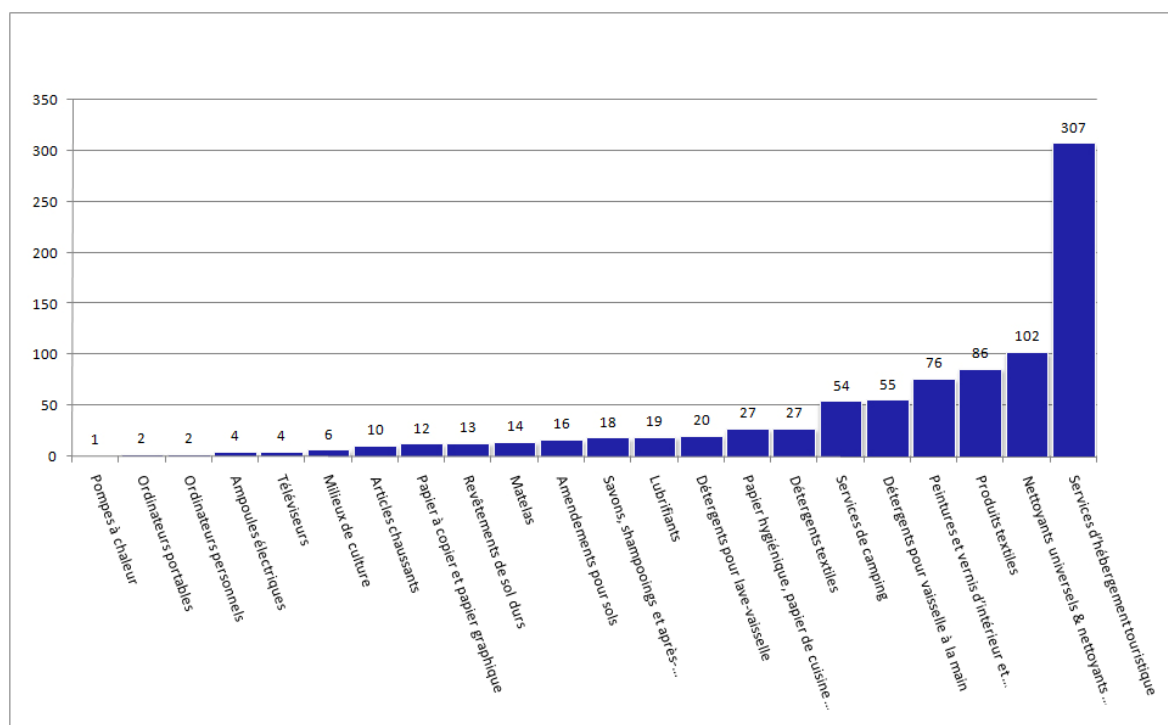


Figure 3 : Licences Ecolabel par groupe de produits.*



* 25 groupes de produits ont été définis alors qu'il n'y a pas de licences octroyées pour 3 groupes de produits

Évaluation

La recherche d'une mise en œuvre effective est importante. Des études indiquent que « Les résultats attendus par les politiques nationales doivent être le degré de réalisation ou de mise en œuvre effective des principes ou des droits fondamentaux espérés. Le concept de mise en œuvre effective est complexe. Ce qui doit être évalué va au-delà de l'édiction (nécessaire par ailleurs) de lois ou de droits formels. Il vise précisément le degré auquel un droit (ou une norme) est devenu une institution réelle, le degré auquel il s'est incorporé dans les pratiques et les attentes économiques et sociales au sein du pays considéré. »

Au niveau européen, l'étude EVER (<http://ec.europa.eu/environment/ecolabel>) indique qu'au niveau microéconomique, le système est efficace puisqu'il contribue à améliorer les performances environnementales des organisations participantes. Le principe à la base du système reste valable du point de vue communautaire. Le Système est parvenu à offrir aux consommateurs européens une certification environnementale à laquelle ils peuvent se fier, le label étant géré par un organisme indépendant sous contrôle public, et aux entreprises la possibilité d'utiliser un label unique pour toutes leurs opérations de commercialisation en Europe et dans le monde. L'étude EVER démontre aussi que le label apporte également aux entreprises une valeur ajoutée à leurs produits, ainsi qu'un avantage compétitif certain sur le marché croissant des produits et des services « verts ».

Au niveau national, l'effectivité ne peut être jugée en l'absence de résultats attendus, car le système d'attribution du label écologique communautaire présente certaines limites. Une comparaison avec des pays de taille similaire (NL et DK) montre néanmoins des performances plus élevées dans ces pays.

2.2 Véhicules automobiles et engins non-routiers ou comment amener sur le marché des véhicules plus respectueux de l'environnement

Services concernés :

SPF SPSCAE – DG Environnement
SPF Mobilité et Transports

Base juridique :

- Voitures particulières (CO₂) :
 - Étiquetage/guide CO₂ et consommation :
 - Arrêté royal du 5 septembre 2001 concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves.
 - Limite moyenne d'émissions de CO₂ :
 - Règlement (CE) n° 443/2009 du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.
- Engins mobiles non routiers :
 - Arrêté royal du 5 décembre 2004 concernant l'établissement des normes de produits pour des moteurs à combustion interne aux engins mobiles non routiers.
- Métaux lourds :
 - Arrêté royal du 19 mars 2004 portant normes de produit de véhicules.

Introduction

La mobilité est un des principaux secteurs impactant l'environnement. Elle est actuellement en forte croissance et devrait continuer à suivre cette tendance pendant la décennie à venir. Le transport routier constitue la source la plus importante des nuisances de ce secteur.

Les engins mobiles non routiers constituent une catégorie de produits très variés tels que définis par le prescrit communautaire (directive 97/68) dont les émissions gazeuses constituent une part non négligeable d'émissions de certains polluants atmosphériques, de même que les tracteurs agricoles et forestiers, dont la part demeure néanmoins très marginale.

On peut regrouper les nuisances en trois catégories : les émissions de gaz à effet de serre liées à la consommation énergétique, les émissions polluantes et sonores, les déchets. Pour maîtriser ces nuisances il est nécessaire à la fois de diminuer l'utilisation du transport routier et de réduire les impacts des véhicules et des engins.

La première de ces exigences relève d'une politique de mobilité (voir partie 3, ch 13). La seconde est du ressort de la politique des produits ; les caractéristiques intrinsèques des moyens de transport et des engins non routiers dans une moindre mesure doivent être améliorées pour limiter leurs impacts individuels et les choix lors de l'acquisition doivent être réfléchis.

La complexité technologique des produits du secteur automobile et la diversité ainsi que le nombre des domaines pour lesquels des réglementations sont nécessaires ont mené à suivre une approche harmonisée au niveau européen.

Ce chapitre couvre deux catégories de produits spécifiques et importants en nombre et en impacts : les véhicules automobiles (c'est à dire parmi les engins homologués immatriculés), les véhicules particuliers (pas les camionnettes, les camions ni les 2 et 3 roues (voir partie 3, chapitre 13.) et les engins non routiers définis comme toute machine mobile, tout équipement industriel transportable ou tout véhicule, pourvu ou non d'une carrosserie, non destiné au transport routier de passagers ou de marchandises, sur lequel est installé un moteur à combustion interne. Cette définition couvre un large spectre allant des engins de chantier aux appareils de jardinage et d'entretien à combustion et aux véhicules agricoles et locomotives ferroviaires, il ne concerne que les objectifs et politiques mis en place dans le secteur Environnement sensu stricto.

Le lecteur est invité à consulter le chapitre 13 Mobilité de la partie 3 du rapport pour avoir la vue la plus complète de l'ensemble des politiques et mesures liées aux véhicules et leur évaluation.

Définition de la politique

Les réglementations européennes couvrent les émissions de polluants et de gaz³⁰, la présence de matériaux nocifs³¹ en vue du recyclage en fin de vie et le bruit. Des dispositions³² visent également à diminuer les émissions de CO₂ et par conséquent à influencer la consommation énergétique. Elles s'inscrivent le plus souvent dans des démarches plus larges³³ considérant d'autres secteurs que celui des véhicules.

Au niveau purement national, les possibilités d'action hors contexte européen se situent donc en aval du processus de fabrication et de normes techniques liées à l'homologation. L'approche vise à modifier les comportements des acteurs du secteur et du consommateur. Il s'agit entre autres de la conscientisation des impacts des véhicules, de l'information permettant de poser des choix en connaissance de cause, de garantir l'existence de marchés via des achats public, des incitations, positives ou négatives (fiscales, financières, internalisation des coûts, ...).

Mise en œuvre et résultats obtenus

Véhicules : Étiquetage/guide CO₂ et consommation de carburants

L'information sur les émissions de CO₂ des véhicules particuliers est un instrument socioéconomique complémentaire aux mesures réglementaires technologiques. Les consommateurs doivent pouvoir facilement connaître les émissions de CO₂ des véhicules qu'ils envisagent d'acquérir afin d'orienter leur choix.

La publication et mise à disposition d'un guide CO₂ annuel et gratuit, les affiches CO₂ obligatoires dans les points de ventes ainsi que l'obligation de mentionner les émissions de CO₂ dans les publicités écrites constituent la transposition des mesures d'information exigées par la législation européenne. (voir partie 3, chapitre 11 Économie, Publicité et allégations écologiques).

³⁰ Normes "EURO" : directive 70/220 et ses modifications, directive 2005/55.

³¹ Directive 2000/53.

³² Directive 1999/94.

³³ Stratégie thématique européenne sur la pollution de l'air, Stratégie européenne sur le changement climatique.

Le site « energivore.be » complète cette information en expliquant aux consommateurs potentiels l'avantage économique lié au choix d'un véhicule qui émet peu de CO₂ (puisqu'il consomme également peu).

Réduction des émissions de polluants des engins mobiles non-routiers

La législation européenne instaurée en 1997 a considéré nécessaire de contrôler les émissions de dioxyde d'azote (NO₂), de particules (PT) - fumées noires et d'autres polluants comme le monoxyde de carbone (CO) et de réduire les émissions des précurseurs d'ozone troposphérique ainsi que les polluants responsables de l'acidification, à savoir les oxydes d'azote (NO_x) et les hydrocarbures (HC).

Par définition, les véhicules "offroad" ne sont pas destinés à être utilisés sur la route. Il s'agit d'engins de chantiers, d'engins agricoles, d'engins ferroviaires, de bateaux. Le marché des véhicules "offroad" est beaucoup moins important que le marché des véhicules routiers. Dès lors, l'orientation législative européenne est différente. D'une part, il y a tendance plus marquée à la convergence des normes au niveau mondial. D'autre part, la réglementation prévoit des dispositions transitoires pour écouler les stocks telles que le mécanisme de flexibilité. Il s'agit d'un mécanisme qui permet aux constructeurs, sous certaines conditions et moyennant l'accord des autorités compétentes, de mettre sur le marché un certain nombre limité d'engins même lorsque les limites d'émissions sont devenues plus strictes. Ce mécanisme permet, tout en tenant compte de la réalité industrielle du secteur, de réduire les émissions de ces engins non routiers.

Réduction des métaux lourds dans les véhicules

Lors de leur utilisation et lorsqu'ils arrivent en fin de vie, les véhicules constituent une source de déchets. Les métaux lourds qu'ils contiennent risquent alors d'être relâchés dans l'environnement. La directive « VHU » interdit l'utilisation de plomb, chrome hexavalent, cadmium et mercure dans les voitures particulières neuves.

Certains métaux lourds sont indispensables pour des utilisations spécifiques. La réglementation prévoit une interdiction générale, assortie d'exceptions liées aux possibilités technologiques.

Évaluation

L'évolution du transport ces dernières années montre que malgré les améliorations techniques, les nuisances sont toujours présentes et, pour certaines, elles continuent d'évoluer à la hausse. En effet, les émissions de polluants diminuent grâce aux réglementations mais restent néanmoins importantes, les causes en étant l'augmentation de l'importance de l'utilisation des véhicules (plus nombreux et parcourant plus de kilomètres) ainsi que l'accroissement de la puissance et du poids moyen. Il est donc nécessaire de poursuivre les incitations et les réglementations mais également de modifier les comportements en termes de choix d'achat et d'utilisation de véhicules. Comme mentionné précédemment, ce dernier point concernant l'utilisation est du ressort des politiques de mobilité.

Étiquetage/guide CO₂ et consommation

Comme mentionné précédemment, l'information est un complément essentiel de ces mesures. L'attention du public est captée par les avantages liés aux véhicules qui émettent peu. Mais la compréhension de ce que représentent les émissions de CO₂ est encore peu

claire. Elles sont souvent confondues avec les émissions de polluants. Dès lors, le public s'étonne du soutien aux véhicules diesel (qui émettent moins de CO₂) alors qu'ils sont notoirement mauvais pour la santé (car ils émettent plus de particules et d'oxydes d'azote). Il convient donc de poursuivre l'information du public pour que les mesures prises soient bien comprises et acceptées.

Réduction des émissions de polluants des engins mobiles non-routiers

On ne dispose pas pour la période 2004-2008 de données du parc des offroad. Les estimations d'émissions de polluants sont réalisées sur base de la consommation de carburant du secteur, celle-ci est de l'ordre de 450 000t de gasoil.

Réduction des métaux lourds dans les véhicules

Le contenu en métaux lourds est de plus en plus limité, tout en tenant compte des limitations techniques.

À noter que les métaux lourds sont utilisés dans certains composants de véhicules électriques. Les exemptions accordées peuvent avoir une influence sur la disponibilité des composants.

Tableau 8 : Émission spécifique de polluants du transport en Belgique (en millions de t.).

	CO	NH ₃	NMVOC	NO _x	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO _x	TSP
2003	340.74	2.10	46.57	136.13	9.52	8.22	0.64	35.79
2004	326.18	2.09	44.59	133.53	9.33	8.02	0.65	35.60
2005	287.94	2.08	33.94	127.17	7.01	7.01	0.65	7.01
2006	273.69	2.07	32.38	123.93	6.83	6.84	0.65	6.83

Source: <http://webdab.emep.int/>

2.3 Produits issus de la Biomasse

Services concernés :

SPF Économie, P.M.E., Classes moyennes et Énergie, DG Énergie et DG Politique des PME
SPF Finances
SPF SPSCAE – DG Environnement

Base juridique :

La transposition au niveau fédéral des dispositions européennes comprend :

- Arrêté royal du 29 février 2004 modifiant la loi du 22 octobre 1997 relative à la structure aux taux des droits d'accise sur les huiles minérales ;
- Arrêté royal du 4 mars 2005 et ses modifications relatif aux dénominations et aux caractéristiques des biocarburants et autres carburants renouvelables pour les véhicules à moteurs et pour les engins mobiles non routiers ;
- Loi du 10 juin 2006 concernant les biocarburants jette les bases futures de la « durabilité » ;
- Loi du 22 juillet 2009 relative à l'obligation d'incorporation de biocarburant dans les carburants fossiles mis à la consommation ;
- Arrêté royal du 10 août 2009 relatif aux obligations en matière d'information et d'administration, au contrôle des obligations et aux amendes administratives de la loi du 22 juillet 2009.

Introduction

Le commerce de la biomasse connaît une croissance continue³⁴ ainsi qu'une diversification d'utilisations grandissante. Le maïs, culture vivrière depuis l'aube des temps, s'offre de nouvelles opportunités dans les marchés des polymères et de l'énergie, l'huile de colza est utilisée dans l'alimentation, les cosmétiques et les biocarburants. La cellulose nourrit le bétail, est à la base des matériaux isolants et des pellets pour les chaudières. Le bois de construction et le bois de chauffage sont probablement les applications les plus connues, répandues et historiques. La chimie verte voit dans la biomasse des potentiels de R&D et des nouveaux marchés porteurs³⁵. Il n'est donc pas étonnant que les experts s'accordent à regrouper les flux de biomasse en trois finalités : les finalités alimentaires (humaine et animale) ; les finalités non alimentaires telles que les matériaux de construction, les fibres textiles (vêtements, industrielles), papier/carton, l'ameublement, les cosmétiques, les détergents/lubrifiants, les produits pharmaceutiques, etc. ; les finalités énergétiques.

Les agrégations pour les produits issues de la biomasse montrent l'importance de disposer d'une vue d'ensemble de la production agricole et forestière mondiale mais biaisent, de part l'approche "end of use", le débat de fond quant à la durabilité de nos modes de production et de consommation.

Le plus grand enjeu pour répondre aux besoins de production de biomasse est la disponibilité en terre arable et en eau. Ce besoin grandissant entre en concurrence avec la préservation de la biodiversité qui doit préserver les habitats et la diversité de l'occupation des territoires (land-use).

³⁴ http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2009_e/charts_e/chart03.xls et <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/008/ae881f/ae881f00.pdf>.

³⁵ <http://ec.europa.eu/enterprise/leadmarket/leadmarket.htm>.

L'objectif global de la Belgique concernant la part d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation d'énergie finale en 2020 est fixé à 13% (20% pour l'ensemble de l'Union européenne). Les secteurs visés par ces 13% sont la production d'électricité, de chaleur et le transport. Selon le rapport³⁶ du Gemix, la production d'électricité et de chaleur constitue la part la plus importante de cet objectif avant la consommation de biocarburants. Les filières de biomasse solide (bois, cellulose) et liquide (huile de palme) pourraient bien assurer près de 50% de l'objectif belge en matière de renouvelable et être importées massivement dans notre pays.

Les biocarburants sont produits à partir de matières organiques. L'appellation courante « biocarburant » désigne la fraction organique ajoutée au carburant fossile. A l'heure actuelle, les seuls biocarburants disponibles sont l'ester méthylique de colza (surnommé « biodiesel ») et le bioéthanol (produit à base de plante sucrières ou contenant de l'amidon). Ces biocarburants sont dits de première génération. Des recherches sont en cours en vue de développer des techniques de production dites de « deuxième génération » permettant de produire des biocarburants à partir de matières ligno-cellulosiques (*Miscanthus giganteus*, *Salix spp* (TtCR) et luzerne-énergie (*Medicago sativa*), et de divers types de déchets. Une « troisième génération » est envisagée avec l'utilisation hors-sol de micro-algues.

L'évaluation présentée ici, qui concerne les biocarburants utilisés dans le transport routier, constitue une étape majeure car hormis l'agriculture biologique, il n'existe que très peu de politiques visant à rendre plus durables les finalités alimentaires et non alimentaires de la biomasse. Il est dès lors important de démontrer qu'il est possible de développer des outils permettant de garantir des filières de production de biomasse durables tout en assurant la conservation de la biodiversité et le développement socio-économique.

Définition de la politique

L'Union européenne est à l'initiative de l'organisation de la production et de la mise sur le marché des biocarburants par les États membres, laquelle est réglementée par une base juridique importante. La mise sur le marché est une compétence fédérale.

L'exécution de ces politiques concerne le plus souvent l'industrie³⁷. Les administrations fédérales sont également impliquées notamment dans la délivrance d'agrément et de quotas (SPF Finances), dans la délivrance des autorisations à utiliser de l'huile pure de colza comme carburant pour les particuliers (SPF Économie, DG Énergie et SPF Santé publique, DG Environnement), dans le contrôle de l'objectif de 4% et des critères de durabilité des biocarburants (SPF Finances, SPF Économie et SPF Santé publique).

Pour la période 2004-2008, les objectifs portant l'organisation de la mise sur le marché des biocarburants relèvent du niveau européen et concernent principalement la composante « climat-énergie » à savoir la recherche de la sécurité d'approvisionnement énergétique et la réduction des émissions des gaz à effet de serre.

A partir de 2008-2009, sous l'impulsion de divers États membres dont principalement la Belgique, la réglementation européenne incorpore également des objectifs non-contraignants de « durabilité » portant sur la protection de la diversité biologique, le développement de la ruralité et la stabilisation des prix agricoles.

Les objectifs stratégiques en matière d'environnement sont de :

- Lutter contre le changement climatique. Profitant de la marge de manœuvre laissée par la transposition de la Directive cadre 2003/30/CE, les administrations fédérales (Douanes et Accises, Économie, Énergie et Environnement) ont créé un cadre

³⁶ http://economie.fgov.be/fr/binaries/rapport_gemix_2009_fr_tcm326-76356.pdf

³⁷ AR du 4 mars 2005, loi du 10 juin 2006, loi du 22 juillet 2009 et AR du 10 août 2009.

juridique comprenant à la fois des mesures fiscales et les primes de ce qui allait devenir en 2009 au niveau EU des critères de durabilité ; l'objectif stratégique visait en effet à garantir que le biocarburant réduise d'au moins 35% (par rapport au carburant fossile) les émissions de CO₂, le surcoût de ces biocarburants dits « durables » (au sens de la loi du 10 juin 2006) étant compensé par des réductions de droits d'accise.

- Lutter contre la perte de biodiversité, ce qui est devenu en 2009 un second objectif stratégique européen, au même titre que les aspects sociaux de ruralité et de droit au travail.

Concernant la mise à la consommation des biocarburants, le législateur a en premier lieu instauré des objectifs non-contraignants, par l'AR du 4 mars 2005 et la loi du 10 juin 2006. A partir du 22 juillet 2009, on s'est imposé des objectifs contraignants.

Mise en œuvre et résultats obtenus

De 2006 à 2009, sept unités de production de biocarburants ont été construites en Belgique. L'investissement total s'est élevé à 450 millions € et a créé 450 emplois sur les sites de production.

Les quantités d'ester méthylique de colza et de bioéthanol mises sur le marché des carburants ont atteint pour les années 2006, 2007 et 2008, respectivement 0,01%, 1,05% et 1,13%. Les objectifs indicatifs du gouvernement étaient pour la même période de 2,75%, 3,50% et 4,25%. Les retards dans la construction des unités de production et la volatilité des prix des matières pétrolières et agricoles expliquent en partie les écarts observés entre résultats attendus et obtenus.

Évaluation

L'objectif de progression linéaire de mise sur le marché des biocarburants, pour la période 2005-2008 n'a pas été atteint, l'on n'en est qu'à 26% du pourcentage fixé en fin de période. Ceci peut être expliqué en partie par des réductions de taux d'accises relativement faibles et à l'absence « d'obligation de mélange » prévalant jusqu'en 2009³⁸.

Si l'objectif premier avait été la réduction des émissions de gaz à effet de serre, il eut été plus simple d'acheter des biocarburants hors Europe. Cependant l'objectif de réduction des émissions de GES n'aurait sans doute pas été atteint sur le long terme.

L'objectif stratégique environnemental est affecté par la libre circulation des biens et marchandises, principalement celles importées du Brésil et d'Indonésie.

A côté de l'objectif de réduction des émissions de GES la politique devrait intégrer d'autres objectifs environnementaux tels que ceux concernant la lutte contre la perte de biodiversité, la sauvegarde des terres agricoles riches en stocks de carbone, le développement des éco-conditionnalités, etc.

Il conviendrait donc de s'orienter vers une politique intégrée dans le domaine de la mise sur le marché des biocarburants. Tel est l'objectif du Plan Fédéral Produits 2009-2012 – Vers une Politique Intégrée de Produits.

³⁸ Il en est de même au niveau européen. Au départ d'objectifs *indicatifs* (2003) l'EU s'est orientée vers des objectifs *contraignants* (2009) qui n'entravent cependant pas le fonctionnement du marché intérieur.

La prochaine révision de la PAC représente une nouvelle opportunité en termes de durabilité de la biomasse produite notamment par l'intégration d'éco-conditionnalités dans les politiques de subventions.

En résumé, c'est donc bien à la fois le cadre européen et l'initiative nationale de réduction des accises, voulue par le Gouvernement, qui dynamisa le développement des biocarburants en Belgique.

Aujourd'hui, le décalage observé entre les objectifs et les résultats nécessite de nouvelles initiatives politiques, d'autant que la viabilité économique des unités de production est menacée. La loi du 22 juillet 2009 portant obligation des mélanges des biocarburants répond à cette menace. Cette obligation est effective depuis le 1^{er} juillet 2009. Le rapportage post-2010 devrait nécessairement enregistrer les progrès qui résulteront de cette avancée politique.

2.4 Appareils électriques et électroniques

Services concernés :

SPF SPSCAE – DG Environnement
SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie
Autorités régionales en charge de la gestion des déchets

Base juridique :

- Loi du 21 décembre 1998 relative aux normes de produits ayant pour but la promotion de modes de production et de consommation durables et la protection de l'environnement et de la santé, notamment l'article 5, § 1er, alinéa 1er, 1°, 3° et 6° ;
- Loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur, notamment l'article 14, § 1er, a) ;
- Arrêté royal du 12 octobre 2004 et ses modifications relatif à la prévention des substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques.

Introduction

Du point de vue environnemental, la mise en œuvre d'une politique de prévention de substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques (EEE) vise à promouvoir leur recyclage et d'autres formes de valorisation, en vue de réduire la quantité de ces déchets (DEEE) à éliminer. En outre, cette politique de produits fixe en amont des mesures relatives à la limitation de l'utilisation de substances dangereuses dans ces équipements. De ce fait, le traitement des déchets après utilisation devient plus efficace et moins dangereux. L'exécution de cette politique concerne principalement les producteurs qui doivent respecter certaines normes lors de la conception de leurs produits.

Les produits concernés par la directive WEEE sont :

- les petits et gros appareils ménagers ;
- le matériel grand public ;
- le matériel d'éclairage ;
- les outils électriques et électroniques ;
- les dispositifs médicaux ;
- les jouets, équipements de loisir et de sport ;
- les instruments de surveillance et de contrôle ;
- les distributeurs automatiques ;
- les équipements informatiques et de télécommunications.

Le champ d'application de la directive RoHS est calqué sur celui de la directive WEEE, à l'exception des dispositifs médicaux et des instruments de surveillance et de contrôle. Ces politiques s'intègrent également dans le cadre plus global de la stratégie de Politique Intégrée des Produits (PIP), qui consiste en un renforcement et un recentrage des politiques environnementales relatives aux produits en vue de promouvoir le développement d'un marché propice à la commercialisation de produits plus écologiques.

Définition de la politique

L'arrêté royal du 12 octobre 2004 a comme finalité la protection de l'environnement et de la santé humaine, grâce à une meilleure gestion des déchets (via une meilleure valorisation et

une élimination non polluantes des DEEE) et la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses.

Un objectif sous-jacent est également celui d'encourager la conception et la production d'EEE qui tiennent compte de leur démantèlement et leur valorisation et facilitent la réutilisation et le recyclage de leurs déchets.

Les objectifs stratégiques en matière d'environnement sont de réduire les problèmes de gestion des déchets liés aux métaux lourds (Pb, Hg, Cd, Cr VI) et à certains retardateurs de flamme bromés, et plus spécifiquement :

- limiter l'utilisation de ces substances dangereuses ;
- prévenir la formation de déchets contenant ces substances dangereuses (réduire la quantité de ces déchets à éliminer) ;
- favoriser le recyclage et la réutilisation des EEE ;
- promouvoir d'autres formes de valorisation des déchets ;
- réduire les coûts de recyclage ;
- améliorer la performance environnementale des agents économiques impliqués au cours du cycle de vie des EEE (les producteurs, les distributeurs, les consommateurs, et particulier les opérateurs directement concernés par le traitement des DEEE).

L'objectif opérationnel en matière d'environnement est d'obtenir sur le marché 100% d'équipements électriques et électroniques exempts de plomb, mercure, cadmium, chrome hexavalent, PBB et PBDE. Toutefois, étant donné qu'une suppression totale de ces substances n'est pas toujours réalisable, la législation prévoit des mécanismes d'exemption pour certains types d'utilisation, ainsi qu'une tolérance sur les concentrations. Une valeur de concentration maximum [MCV] est donc permise dans la matière homogène.³⁹

Mise en œuvre et résultats obtenus

Les dispositions suivantes ont été appliquées :

À partir du 13 août 2005 :

- Placement obligatoire sur les EEE mis sur le marché du symbole d'une poubelle sur roues barrée d'une croix pour inciter l'utilisation des collectes sélectives.
- Mise à disposition par les producteurs - pour chaque nouveau type d'EEE, un an après sa mise sur le marché - des informations par rapport à sa réutilisation et à son traitement.
- Identification des producteurs d'EEE mis sur le marché au moyen de l'étiquetage de l'appareil.

À partir du 1er juillet 2006 :

- Interdiction de mettre sur le marché des nouveaux EEE⁴⁰, contenant du plomb, du mercure, du cadmium, du chrome hexavalent, des polybromobiphényles (PBB) et des polybromodiphényléthers (PBDE).

En 2005, le bureau d'études COWI a réalisé pour le SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement une étude relative aux concentrations en substances RoHS en Belgique⁴¹. Ce rapport résume la situation du marché de l'EEE (tableau 9) en Belgique et spécifie l'utilisation et les réserves de substances dangereuses sur ce marché. Il détermine que très peu de production d'EEE est faite en Belgique et que le marché est dominé par

³⁹ selon les dispositions de la décision de la Commission du 18 août 2005 (2005/618/CE).

⁴⁰ appartenant aux catégories 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 10 énumérées à l'annexe I de l'AR, ainsi que des ampoules électriques et des luminaires domestiques.

⁴¹ « RoHS substances (Hg, Pb, Cr(VI), Cd, PBB and PBDE) in electrical and electronic equipment in Belgium », Rapport final (2005), COWI.

les importations. Selon les statistiques développées par Recupel, et confirmées par les statistiques du marché danois, le marché belge des EEE peut être estimé à peu près comme suit :

Tableau 9 : Marché de l'EEE en Belgique en 2004 - estimations basées sur les chiffres Recupel & statistiques du marché danois ** (chiffres en tonnes/an).

Type Produit	2004 tonnes/an	2004 kg/capita/an
Appareils électroménagers	90,000 - 130,000	8.7 - 12.5
Appareils audio-visuels	30,000 - 50,000	2.9 - 4.8
Petits appareils électroménagers	10,000 - 25,000	1.0 - 2.4
Appareils ICT	25,000 - 30,000	2.4 - 2.9
Outils électriques et de jardinage	10,000 - 25,000	1.0 - 2.4
Équipement lumineux	10,000 - 15,000	1.0 - 1.4
Total	175,000 - 275,000	16.8 - 26.4

* Le chiffre bas des équipements lumineux sous-estime probablement la taille réelle du marché.

** En supposant que la consommation par tête au Danemark et en Belgique s'équivaient.

Le rapport a également réalisé les estimations suivantes des stocks des substances RoHS contenus dans les EEE en Belgique en 2005 :

- Hg (y compris les batteries) : 15-35 tonnes ;
- Pb (CRT compris) : 5 000-15 000 tonnes ;
- Cd (y compris les batteries) : 200-400 tonnes ;
- Cr(VI) : 30-300 tonnes ;
- PBB et PBDE : 50-300 tonnes et 600-2 000 tonnes, respectivement.

Le rapport identifie aussi les principales alternatives aux substances RoHS dans les EEE et précise les applications dans lesquelles il est probable de trouver une présence continue de substances RoHS dans les produits vendus en Belgique.

Évaluation de la politique

La politique poursuivie a permis d'éviter une certaine quantité de substances RoHS⁴² sur le marché des produits en Belgique.

Mis à part les coûts précités à charge de l'État belge, la mise en place de cette politique est aux mains des entreprises qui disposent ainsi de toute leur liberté d'action pour maîtriser les coûts et surtout maximaliser leurs résultats.

⁴² Il faut toutefois garder à l'esprit que la généralisation des quantités évitées de substances RoHS grâce à la mise en place de la Directive n'est pas encore totalement visible. En effet, de nombreux EEE encore en possession des consommateurs datent d'avant cette directive et ne sont donc pas encore conformes aux exigences RoHS.

D'autres substances ne sont effectivement pas prises en compte dans cette politique (par ex. les « substances extrêmement préoccupantes » selon REACH, telles que l'arsenic, le béryllium, les phtalates, etc.).

La résolution des quelques défaillances suivantes pourrait permettre une meilleure efficacité de la mise en œuvre de la politique :

- les canaux d'information peuvent être améliorés : mise à disposition de plus de canaux, plus d'information destinée aux PME, etc. ;
- la surveillance du marché n'est pas définie dans ces directives ; leur interprétation peut donc provoquer des litiges en fonction de l'État membre où le produit est commercialisé ;
- aujourd'hui, la conformité des produits est supposée par le simple fait de les avoir placés sur le marché (« présomption de conformité »).

A noter que la directive RoHS fait actuellement l'objet d'une modification, dans le cadre des actions pour une meilleure réglementation.

2.5 Piles et accumulateurs

Services concernés :

SPF SPSCAE – DG Environnement
SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie

Base juridique :

Jusqu'en 2009 :

- Loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique, notamment les articles 1 et 3 ;
- Loi du 26 mars 1971 sur la protection des eaux de surface contre la pollution, notamment l'article 3, §2 ;
- Loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques de commerce et sur l'information et la protection du consommateur, notamment l'article 14, §1er, a) ;
- Arrêté royal du 17 mars 1997 relatif aux piles et accumulateurs contenant certaines matières dangereuses.

A partir de 2009 :

- Loi du 21 décembre 1998 relative aux normes de produits ayant pour but la promotion de modes de production et de consommation durables et la protection de l'environnement et de la santé, notamment l'article 5, §1er, alinéa 1er, 1, 3, 6, 10 et 13 ;
- l'Arrêté royal du 27 mars 2009 relatif à la mise sur le marché et à l'information de l'utilisateur final des piles et accumulateurs abrogeant l'arrêté royal du 17 mars 1997 relatif aux piles et accumulateurs contenant certaines matières dangereuses.

Introduction

Plusieurs milliers de tonnes de piles et d'accumulateurs sont mis chaque année sur le marché en Belgique. Les métaux utilisés dans ces produits constituent des menaces tant pour l'environnement que pour la santé humaine. Les métaux les plus dangereux sont le mercure, le cadmium et le plomb. Après utilisation des piles et accumulateurs, la diffusion de ces substances est source de pollution atmosphérique (en cas d'incinération des déchets) et de contamination des sols et des eaux (en cas de mise en décharge ou d'enfouissement). De plus, les piles usagées sont des petits déchets et terminent donc souvent comme déchets sauvages abandonnés dans l'environnement.

Une réglementation appropriée permet de réduire la pollution de l'environnement par ces déchets en limitant la teneur en matières dangereuses des piles et accumulateurs. De plus, le recyclage de ces déchets permet de récupérer des milliers de tonnes de métaux et notamment des métaux précieux.

Définition de la politique

Cette politique a pour objectif principal de limiter le plus possible les effets nocifs sur l'homme et l'environnement en limitant la quantité autorisée de matières dangereuses (métaux lourds Hg, Cd et Pb) dans les piles et accumulateur, et ce via :

- l'encouragement à une amélioration de la collecte, du recyclage et de la valorisation des piles et accumulateurs usagés ;

- l'interdiction de mettre sur le marché de certaines piles compte tenu de leur teneur en substances dangereuses ;
- et l'encouragement à une conception des produits telle que les piles et accumulateurs usagés puissent être aisément enlevés.

Les autorités fédérales déterminent quels piles et accumulateurs peuvent être présents sur le marché et quelles quantités de matières dangereuses (métaux lourds) ceux-ci peuvent contenir. Elles sont également compétentes en ce qui concerne les marquages des produits et les informations pour l'utilisateur.

Les régions ont également intégré dans leur législation les obligations qui relèvent de leurs compétences (politique en matière de collecte, de traitement des piles et accumulateurs collectés et de recyclage et la réalisation de campagnes d'information).⁴³

L'exécution de cette politique concerne principalement les producteurs qui doivent respecter certaines normes de produits lors de la conception de ceux-ci ainsi que se charger de la collecte, du traitement et du recyclage des piles usagées. Dans le cas des piles portables (c'est-à-dire que l'on peut porter à la main sans difficulté et qui n'est pas de type automobile ou industriel), il revient au consommateur de veiller à ce que les piles usagées soient remises dans l'un des points de collecte.

Mise en œuvre et résultats obtenus

Depuis le 17 juin 1997, il est interdit de mettre sur le marché :

- des piles alcalines au manganèse destinées à un usage prolongé dans des conditions extrêmes contenant plus de 0,05% en poids de mercure ;
- de toute autre pile alcaline dont la teneur de mercure dépasse 0,025% en poids.

Les piles de type bouton ne sont pas soumises à cette interdiction.

Les piles et accumulateurs ou les appareils dans lesquels ils sont incorporés sont munis d'un marquage approprié au moyen du symbole d'une poubelle sur roues. Le producteur mentionne la présence en métaux lourds par le symbole chimique du métal visé, soit Hg, Cd ou Pb. Les piles et accumulateurs doivent pouvoir être retirés facilement des appareils.

Une étude d'impact de la directive 91/157/CEE a été réalisée au niveau européen⁴⁴. Il en est ressorti que les objectifs de protéger l'environnement contre la mise en décharge ou l'incinération de piles et d'accumulateurs usagés n'ont pas été pleinement atteints. En conséquence, une nouvelle directive (Directive 2006/66/CE) a été proposée en 2006. Elle impose un cadre plus contraignant, avec un champ d'application plus large, une mise en place de collecte sélective pour l'ensemble des piles et accumulateurs, avec des objectifs minimums en matière de collecte et de recyclage. En plus de ces objectifs de limitation d'utilisation de certains métaux lourds, la législation communautaire a pour but de renforcer la collecte et le recyclage afin d'éviter que les piles et accumulateurs ne soient éliminés dans l'environnement. A noter cependant que les dispositions relatives à la collecte et aux traitements des produits collectés concernent les régions.

⁴³ Pour de plus amples informations à propos de la législation régionale, vous pouvez consulter les sites web respectifs :

- pour la Flandre : www.ovam.be ;
- pour la Wallonie : <http://environnement.wallonie.be> ;
- pour Bruxelles : www.leefmilieubrussel.be ;

⁴⁴ http://ec.europa.eu/environment/waste/batteries/pdf/exten_impact_assessment.pdf

Le suivi de l'effectivité de l'AR de 1997 n'ayant pas été réalisé, aucune donnée n'a été recueillie jusqu'à présent. Des informations peuvent cependant être recueillies à partir de plusieurs sources (régions, BEBAT, recycleurs, etc.).

- Évolution des taux de collecte des piles et accumulateurs :

L'asbl BEBAT est opérationnelle depuis janvier 1996. Comme le montre la figure 4⁴⁵, les collectes de piles usagées ont considérablement augmenté depuis lors.

Figure 4 : Évolution du nombre de piles collectées (x 1000 kg), Bebat.



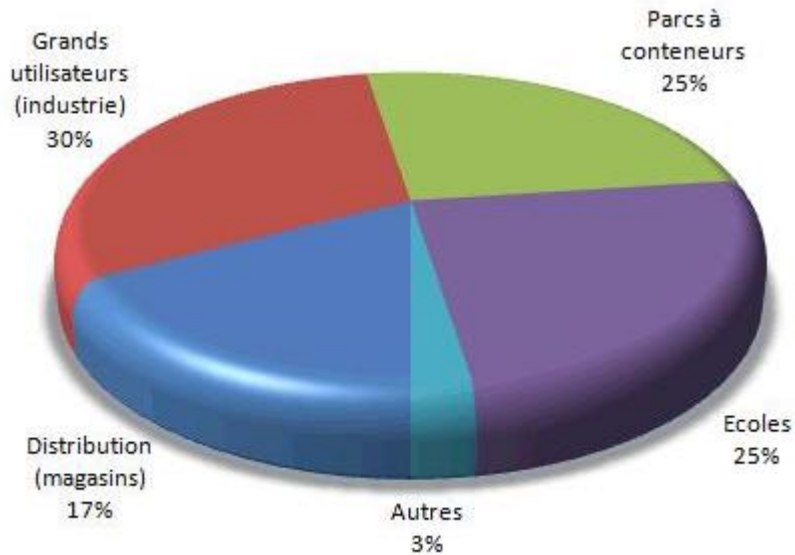
* Le résultat indiqué pour 1995 reflète le rendement estimé des collectes avant que l'a.s.bl. Bebat ne devienne opérationnelle.

Le taux de collecte est de 50%. BEBAT indique que, sur base des piles usagées réellement disponibles à la collecte, l'efficacité du système peut être évaluée à plus de 86%. La Belgique reste donc en tête au niveau mondial de la collecte sélective de piles usagées avec plus de 236gr/habitant.

⁴⁵ Source: <http://www.bebat.be/pages/fr/main.html>.

Réseaux de collecte : la figure 5 montre la répartition des acteurs de la collecte. A noter l'importance relative des écoles.

Figure 5 : Réseaux de collecte 2008, Bebat.



Évaluation

La nouvelle législation n'est entrée en vigueur qu'en avril 2009, son efficacité ne peut donc pas encore être évaluée.

Ceci étant, la Belgique s'est trouvée en tête des pays en ce qui concerne la collecte sélective des piles usagées. L'efficacité du système belge tient surtout à la création de Bebat et aux efforts des Régions pour la mise en œuvre des systèmes de collecte et recyclage. Les limitations de métaux lourds, l'identification des piles et batteries en contenant, ainsi que les informations à l'attention des consommateurs ne font que renforcer ces politiques.

2.6 Emballages

Services concernés :

SPF SPSCAE – DG Environnement
SPF Finances
SPF Économie, P.M.E., Classes moyennes et Énergie

Base juridique :

Loi du 21 décembre 1998 relative aux normes de produits ayant pour but la promotion de modes de production et de consommation durables et la protection de l'environnement et de la santé, chapitre V.

Introduction

Les emballages, et leurs déchets, ont fait l'objet de l'attention du législateur depuis plusieurs décennies déjà. Ils ont été considérés comme le symbole de la société de consommation et des déchets qu'elle peut générer. Après quelques tentatives de réguler les emballages de boissons, la Directive 94/62/CE relative aux emballages et aux déchets d'emballages était publiée. Cette Directive était novatrice car elle était basée sur une approche « cycle de vie », considérant à la fois la conception des emballages et leur gestion en fin de vie. À côté de ces objectifs environnementaux, la Directive visait aussi à assurer une libre circulation des emballages sur le territoire de l'Union européenne. Cette Directive introduit aussi une notion nouvelle à l'époque pour les législations environnementales en se basant sur des éléments de la « nouvelle approche ».

La mise en œuvre au niveau belge se conforme à la répartition des compétences : les exigences relatives à la conception des emballages reviennent au fédéral; tandis que les obligations relatives à la gestion en fin de vie sont de compétence régionale.

Les Autorités régionales se sont organisées via un accord de coopération dont est issu l'IVC-CIE (Commission Interrégionale de l'emballage). Elles ont à gérer une responsabilité particulièrement importante, à savoir la collecte et la gestion en fin de vie. Elles promeuvent également la prévention des déchets d'emballage via le Plan de prévention.

Définition de la politique

Les exigences relatives à la conception des emballages portent sur la réduction de l'utilisation des métaux lourds et la limitation du poids et du volume de l'emballage et, ainsi que sur son potentiel de valorisation après usage. La mise en œuvre de ces exigences concerne principalement l'industrie. D'autres administrations fédérales sont également impliquées : le SPF Finances a développé un système d'écotaxe visant à diminuer les quantités d'emballages mises sur le marché et le SPF économie veille à ce que les critères de qualité et de sécurité des emballages ne soient pas entravés par des exigences environnementales.

Mise en œuvre et résultats obtenus

Du point de vue fédéral, deux grands résultats sont attendus :

1. des emballages respectant les exigences essentielles ; et pouvant répondre aux exigences des politiques régionales de prévention, collecte et gestion en fin de vie ;
2. une libre circulation des emballages entraînant un avantage économique.

La mise en œuvre est le fait des responsables d'emballage, qui doivent respecter les exigences de conception. Cette mise en œuvre est contrôlée partiellement par le service d'inspection de la DG Environnement. Les inspections réalisées ne concernent que les critères contrôlables sur une base objective, à savoir le contrôle des métaux lourds et le contrôle des circuits fermés pour les casiers et les palettes exemptés de restrictions sur les métaux lourds. Une inspection a été tentée pour contrôler la minimisation du poids et du volume, mais le caractère subjectif de la législation n'a pas permis de résultats probants.

La principale source en matière d'information sur les politiques environnementales relatives aux emballages provient de l'IVC-CIE. Les informations fournies (figures 6, 7, 8 et 9) sont en relation avec les politiques régionales de prévention quantitative et les politiques de collecte et gestion en fin de vie. Les exigences essentielles, reprises par les législations fédérales, visent à faciliter ces politiques, mais sont loin d'être suffisantes.

Il n'y a malheureusement pas de données sur le nombre d'unités d'emballage mises sur le marché ni sur l'évolution des volumes emballés. Ce type de données permettrait de réaliser une première évaluation de la contribution d'exigences de conception sur la prévention quantitative des emballages.

Les politiques régionales de recyclage montrent, sur ce même intervalle, de nets progrès : de 62% en 1997 à 78% en 2007. Quel fut la part des contributions fédérales à ce résultat ? À ce stade, il est permis d'affirmer que le fédéral a mis en place les conditions nécessaires aux politiques de recyclage (mises sur le marché d'emballages aptes à être recyclés) mais cette seule action est loin d'être suffisante. En effet, sans les efforts des politiques régionales en la matière, la Belgique ne pourrait pas se targuer des résultats obtenus.

Figure 6 : Évolution relative des quantités d'emballage en Belgique – 1997-2007.

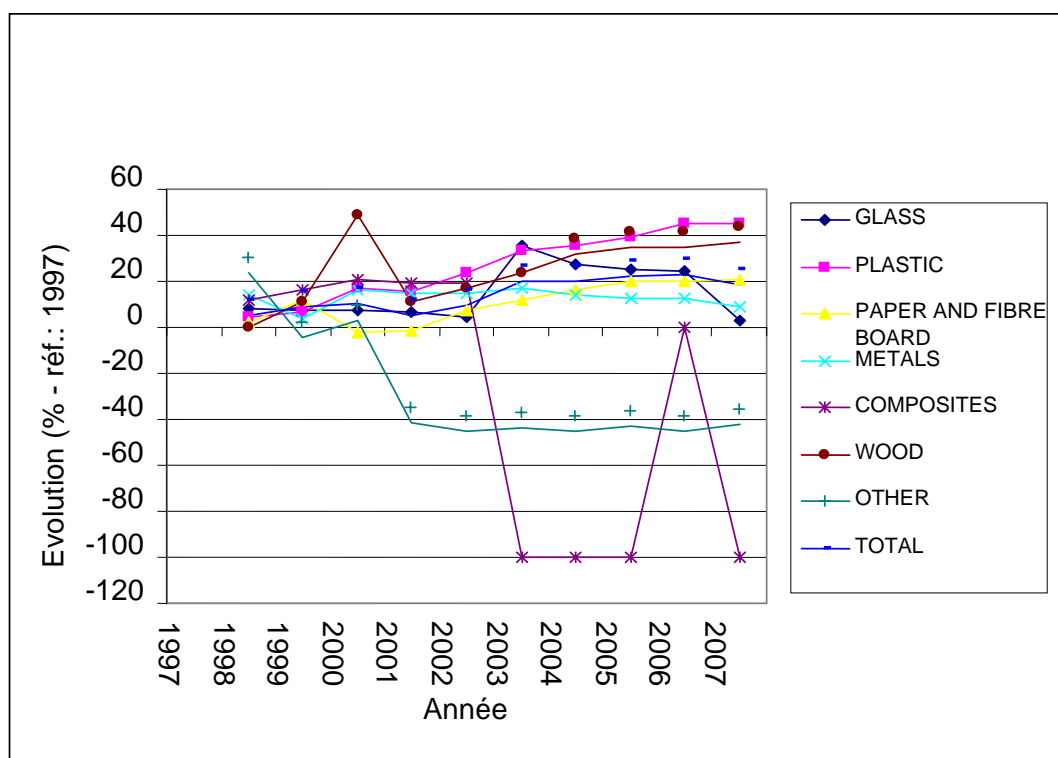


Figure 7 : Évolution absolue des quantités d'emballages en Belgique - 1997-2007.

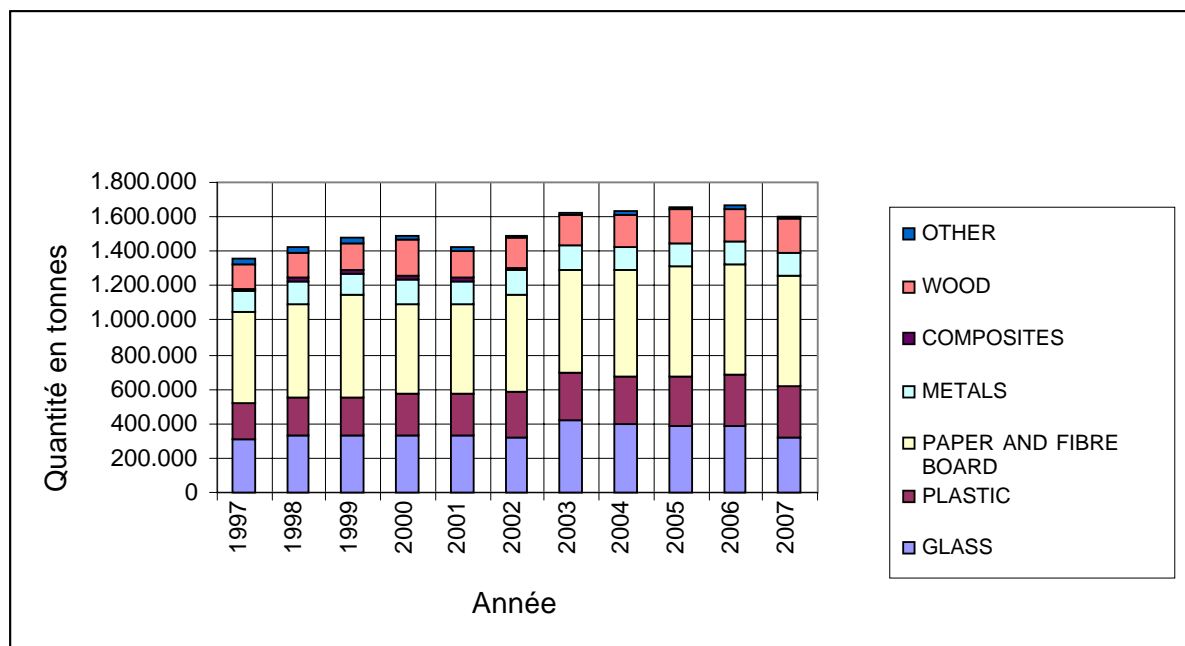
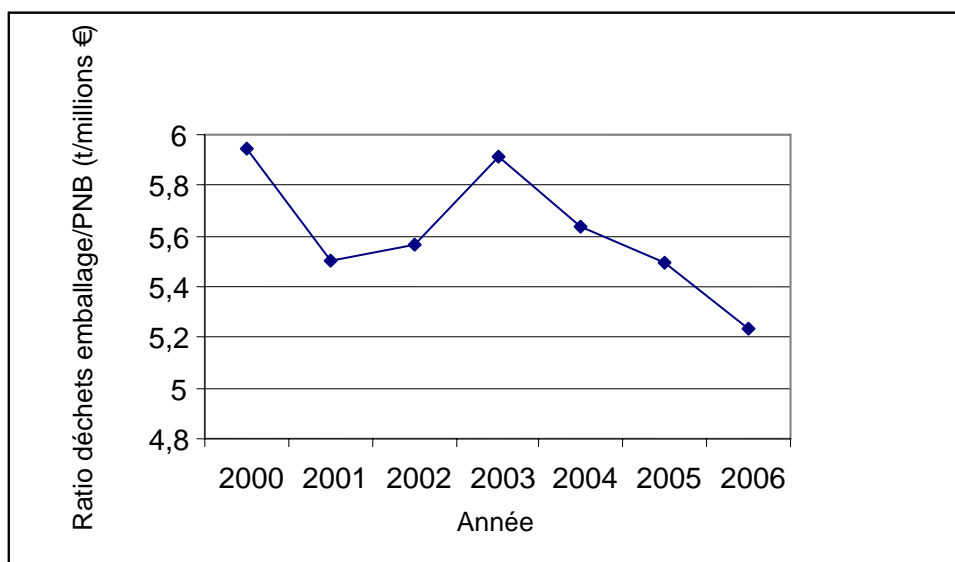
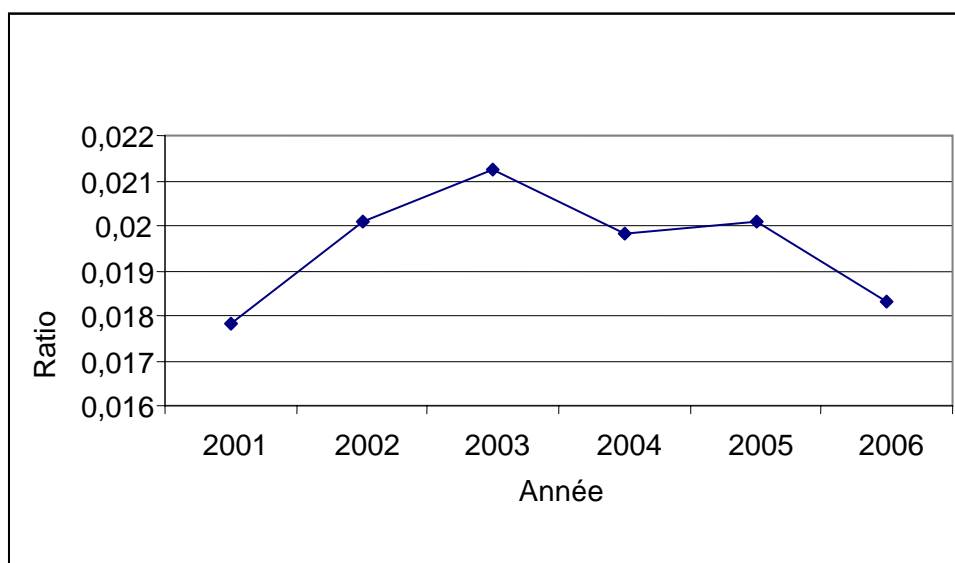


Figure 8 : Ratio déchets emballage/PNB.



La figure 8 montre un découplage entre les quantités d'emballage et l'augmentation du PNB. La remontée en 2003 peut être expliquée par une modification du comptage statistique.

Figure 9 : Ratio déchets/poids emballés en t/t.



Le graphique en figure 9 est ambigu. D'une part, les emballages légers (les plastiques) croissent deux fois plus vite que la moyenne d'autre part, sur la période 2001-2006, le rapport déchets d'emballage/poids emballés croît puis décroît et présente au final une légère augmentation. Ceci peut être sans doute être interprété comme une augmentation du nombre d'unités d'emballage. L'on a observé que toute une série d'emballages, pour un même produit, sont devenus de plus en plus en légers. Cette course à l'allègement est certainement bénéfique lorsqu'il s'agit des mêmes matériaux. Elle se traduit toutefois aussi par un glissement de matériaux « lourds », comme le verre ou le métal mais facilement et indéfiniment recyclables, vers des matériaux légers comme le plastique qui est plus difficilement recyclable. Des facteurs économiques peuvent également expliquer cette tendance.

Entre 1997 et 2007, la quantité d'emballages perdus a augmenté de 22%. Deux sous-flux ont connu des augmentations plus importantes : les plastiques (+45%) et les emballages en bois (+37%).

Évaluation de la politique

Les politiques ont eu un effet positif. La contribution des politiques fédérales aux résultats des politiques régionales est une réalité. Ces résultats seraient sans doute inférieurs (emballages plus lourds, fraction résiduaire des circuits de tri plus élevé, ...) mais, en l'état, l'on ne peut affirmer que les politiques régionales n'auraient pas atteint leurs objectifs contraignants sans l'apport des politiques fédérales.

D'autre part, pour une série de producteurs, ces législations ont amené des gains, en diminuant les quantités d'emballage par volume vendu. Il apparaît également que les systèmes de recyclage fonctionnent mieux.

Il faut aussi noter le caractère subjectif des exigences essentielles relatives à la diminution du poids, à la réutilisation et au caractère recyclable des emballages. Elles ne sont en effet pas contrôlables par les services d'inspection mais peuvent servir d'indication à l'industrie.

2.7 Produits de construction

Services concernés :

SPF SPSCAE- DG Environnement
SPF Économie, P.M.E., Classes moyennes et Énergie

Base juridique :

Loi du 25 mars 1996 portant exécution de la directive du Conseil des Communautés européennes du 21 décembre 1988 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres concernant les produits de construction.

Introduction

Au niveau fédéral, les politiques et mesures dans le domaine des produits de construction consistent, d'une part, en l'établissement de valeurs seuil pour les émissions de substances polluantes par les matériaux de construction et, de l'autre, en la mise au point d'un système de déclaration environnementale des produits (Environmental Product Declaration ou EPD), nous ne traiterons que ce premier point.

Dans le cadre de la directive sur les produits de construction 89/106/CE, des méthodes de test harmonisées sont développées au niveau européen afin de déclarer d'une manière uniforme les émissions des produits de construction dans l'environnement interne. Cela reste la compétence des États membres de déterminer des exigences minimales pour les produits de construction : c'est uniquement la méthode de détermination qui est harmonisée.

L'Allemagne, la France et la Finlande ont été le plus loin (allant des étiquettes volontaires aux exigences minimales obligatoires jusqu'à l'interdiction de certaines substances). Nous consacrons plus de 80% de notre temps à l'intérieur de notre maison. L'environnement interne est important pour la santé. Nous pouvons déduire qu'il y a parfois des problèmes des différents projets européens, mais également des mesures locales en Belgique réalisées par les services sanitaires.

Définition de la politique

Sur la base d'une étude pilote à propos des revêtements de sol, la Belgique va établir une méthodologie pour la détermination de valeurs seuils spécifiques pour les polluants par produit ou matériau. Celles-ci doivent faire en sorte que l'utilisation de ces produits ou matériaux dans des emplacements où les groupes ciblent entrent (enfants, personnes âgées, etc.) n'implique pas de risques inacceptables. Il s'agit des substances suivantes :

- le formaldéhyde ;
- le mélange de substances organiques volatiles (TVOC) ;
- une sélection de substances individuelles à l'aide de leur pertinence (INDEX⁴⁶ et NEHAP⁴⁷).

⁴⁶ Acétaldéhyde, ammoniac, α -pinène, benzène, CO, δ -limonène, formaldéhyde, μ et π -xylène, naphthalène, NO₂, o-xylène, styrène, toluène ; voir :

http://ec.europa.eu/health/ph_projects/2002/verontreiniging/fp_verontreiniging_2002_exs_02.pdf.

⁴⁷ Formaldéhyde, acétaldéhyde, benzène, toluène, triméthylbenzène, chlorure de vinyle et trichloréthylène, limonène, pinène, triclosan, méthyl-diisocyanate (MDI), éthers de glycol, retardateurs de flamme bromés, perméthrine; voir :

https://portal.health.fgov.be/portal/page?_pageid=78,8150434&_dad=portal&_schema=PORTAL.

En 2010, les premières valeurs seuils devraient être fixées.

D'ailleurs, le fait de disposer de valeurs cibles est une condition dans le cadre de la directive européenne sur les produits de construction, en sorte qu'un produit de construction doit déclarer les émissions. L'étude préparatoire n'est pas encore terminée, une proposition concrète d'action ou un arrêté royal suivra en 2010-2011.

Mise en œuvre, résultats obtenus et évaluation

L'action étant encore en phase de préparation, ces deux aspects ne peuvent être traités.

2.8 Équipements et installations de chauffage

Services concernés :

SPF SPSCAE- DG Environnement
SPF Économie, P.M.E., Classes moyennes et Énergie- DG Énergie

Base juridique :

- Arrêté royal du 3 juillet 1992 relatif à la sécurité des appareils à gaz ;
- Arrêté royal du 18 mars 1997 concernant les exigences de rendement pour les nouvelles chaudières à eau chaude alimentées en combustibles liquides ou gazeux ;
- Arrêté royal du 8 janvier 2004 réglementant les niveaux des émissions des oxydes d'azote (NO_x) et du monoxyde de carbone (CO) pour les chaudières de chauffage central et les brûleurs alimentés en combustibles liquides ou gazeux dont le débit calorifique nominal est égal ou inférieur à 400 kW ;
- Arrêté royal du 17 juillet 2009 modifiant l'arrêté royal du 8 janvier 2004.

Introduction

Le constat de l'Agence européenne de l'Environnement est éloquent⁴⁸ : « En Europe, les émissions de bon nombre de polluants ont sensiblement diminué depuis 1990, si bien que la qualité de l'air s'est améliorée. Cependant, depuis 1997, les concentrations de particules et d'ozone dans l'atmosphère n'ont pas connu d'amélioration significative malgré la baisse des émissions. Elles constituent un défi pour tous les secteurs d'activité et principalement celui du transport. En plus de la fixation de normes anti-pollution pour les véhicules (normes EURO), la Belgique devra développer d'autres mesures pour réduire ses émissions. Le secteur des appareils de chauffage présente un potentiel non négligeable de réduction des émissions de polluants (voir Annexe 1).

Du point de vue environnemental, la fixation de valeurs limites d'émissions de polluants pour les appareils de chauffage vise à réduire les émissions de NO_x, de CO et de particules, à lutter contre la formation d'ozone troposphérique et l'eutrophisation, ainsi qu'à réduire la fréquence et l'intensité des affections respiratoires chez les personnes les plus fragilisées.

L'organisation de la mise sur le marché des nouveaux appareils de chauffage étant une compétence fédérale, le cadre juridique européen a été transposé en droit belge et complété par de nouvelles dispositions relatives aux émissions de polluants.

L'exécution de ces politiques concerne le plus souvent l'industrie⁴⁹. Les administrations fédérales sont également impliquées notamment dans le contrôle des dispositions relatives à la sécurité des appareils et les exigences minimales de rendement (SPF Économie) et la fixation des normes d'émissions de polluants (SPF Santé publique).

Définition de la politique

Pour la période sous évaluation (2004-2008), les objectifs portant sur la fixation des normes d'émission des appareils de chauffage trouvent leur fondement dans le cadre européen relatif à l'amélioration de la qualité de l'air.

⁴⁸ <http://www.eea.europa.eu/fr/themes/air>.

⁴⁹ AR 8/01/2004, Dir 90/137/CEE et Dir 92/42/CEE.

Les objectifs stratégiques en matière d'environnement sont de :

- lutter contre l'ozone troposphérique et les particules PM_{2,5} ; en l'absence d'un cadre européen réglementant les émissions de polluants des appareils de chauffage, la Belgique a pris l'initiative de légiférer dans un premier temps sur les valeurs d'émissions de NO_x et de CO et plus récemment sur les émissions de particules ;
- réglementer la mise sur le marché des appareils de chauffage ; jusqu'en 2004, les conditions de mise sur le marché des appareils de chauffage relevaient exclusivement du cadre communautaire ; au 1^{er} février 2005, les valeurs d'émissions de NO_x et de CO constituent des conditions supplémentaires de mise sur le marché. La Belgique a, comme prescrit, notifié à la Commission européenne cette réglementation technique. La motivation et l'argumentation portaient sur la qualité de l'air et l'impact sur la santé.

L'arrêté royal de 2009 fixe les valeurs d'émissions des NO_x et du CO pour les appareils de chauffage et organisant la mise sur le marché et le contrôle. Les appareils de chauffage visés sont les chaudières de chauffage central à eau chaude et les brûleurs. Ces appareils sont alimentés en combustibles gazeux (gaz naturel ou LPG) ou liquide (mazout de chauffage). Leur puissance est limitée à 400 kW. Cette limite englobe à la fois les appareils à usage domestique dont la puissance est généralement limitée à 70 kW et les appareils qui équipent des locaux à usage commercial, des institutions publiques, etc., dont la puissance varie entre 70 et 400 kW.

Mise en œuvre de la politique et résultats obtenus

En prenant l'initiative en 2004 de fixer des niveaux maximum des émissions de polluants des appareils de chauffage, l'autorité fédérale avait comme objectif de retirer 30% des appareils les moins performants du marché belge. L'entrée en vigueur des dispositions relatives aux conditions de mise sur le marché de l'AR du 8 janvier 2004 nécessitèrent 1 an de mise en œuvre de la part des fabricants et des chaînes de distribution. L'entrée effective débuta le 1^{er} février 2005. L'effet attendu fut immédiat.

En 2000, les niveaux moyens d'émission de NO_x des modèles commerciaux, pondérés par chiffre de vente et type de combustible, étaient de l'ordre de 220 mg/kWh pour le gaz et de 200 mg/kWh pour le mazout (chiffres fournis par les fédérations sectorielles Technigaz et Cédicol).

Suivant l'arrêté royal du 8 janvier 2004 et selon la puissance des appareils, les émissions de NO_x des appareils au gaz sont limitées à 120 mg/kWh soit une réduction de 100 mg/kWh. Dans le cas des appareils au mazout, les émissions de NO_x sont de 120 mg/kWh pour les puissances inférieures à 70 kW soit une réduction de 80 mg/kWh et de 185 mg/kWh pour les puissances comprises entre 70 et 400, soit une réduction de 35 mg/kWh.

En ce qui concerne les émissions de CO, il existe une limite maximale des émissions fixée au niveau européen de 1000 ppm. L'arrêté fixe les normes d'émission de CO à 110 mg/kWh pour les appareils au gaz et à 100 mg/kWh pour les appareils au mazout. La plupart des appareils présents sur le marché répondaient à la norme européenne. Le bénéfice environnemental théorique dû à l'entrée en vigueur de la réglementation est de maximum 80%.

L'entrée en vigueur de l'arrêté royal a effectivement interdit l'accès à 30% des modèles présents sur le marché belge. Un nouvel arrêté royal en date du 17 juillet 2009 fixe de nouvelles valeurs d'émissions en NO_x, CO et suies à atteindre en deux phases, la première le 1^{er} janvier 2010, la seconde le 1^{er} janvier 2012.

En ce qui concerne les émissions de CO, l'objectif européen sera atteint. Les arrêtés royaux fixent à la fois des normes limites d'émissions de NO_x et de CO.

Le défi technologique a consisté à la fois à conserver de hauts rendements de fonctionnement, tout en réduisant les émissions de NO_x et de CO.

Évaluation de la politique

La disparition de 30% des modèles d'appareils de chauffage les moins performants a été démontrée par le secteur des fabricants sur la base de leurs données relatives à la délivrance des labels HR+, HR top (pour les appareils au gaz), Optimaz et Optimaz Elite (pour les appareils au mazout). Ces 30% représentent les modèles les moins chers. On peut supposer que le rapport entre le nombre d'appareils interdits de mise sur le marché et le nombre total d'appareils vendus est supérieur à 30%. Les modèles qui ne sont plus en conformité avec l'arrêté royal sont encore mis sur le marché en dehors de nos frontières. Le maintien d'un marché concurrentiel entre producteurs d'appareils de chauffage au gaz et au mazout contribue aux développements technologiques. Ce constat nécessite quelques nuances en ce qui concerne les émissions de NO_x qui sont naturellement plus importantes pour le mazout de part la présence d'azote lié dans le combustible. Par ailleurs, le réseau de distribution de gaz ne couvre pas toute la Belgique même si les zones les plus densément peuplées sont couvertes.

En résumé, l'arrêté royal du 8 janvier 2004 fut le premier pas dans cette direction. Les réductions d'impôts et les différentes primes continuent d'en être le moteur.

Il serait intéressant de coupler le développement de mesures antipollutions sur les appareils de chauffage avec l'intégration des mesures visant à lutter contre la pauvreté énergétique. Les données du marché montrent qu'il existe des solutions technologiques (très faibles rejets en NO_x et CO) tant en gaz qu'en mazout. Cependant le prix de vente de ces appareils est 2 à 3 fois plus élevé que la moyenne du marché. La DG Environnement a montré dans une étude finalisée en juin 2009 que 20% des ménages belges n'ont pas accès aux technologies modernes de production de chaleur dans leur habitation. Il y a donc lieu de développer des mesures spécifiques pour les ménages précarisés afin d'éviter des ruptures technologiques consécutives à des politiques trop focalisées sur la performance environnementale des produits.

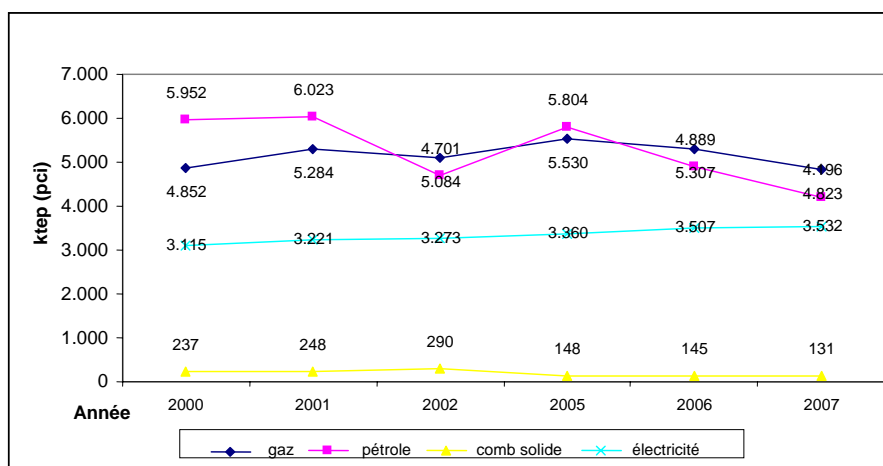
En guise de conclusion et malgré une politique volontariste et pionnière en la matière, les émissions de NO_x restent un problème pour la qualité de l'air en Belgique. Tous les secteurs devront à nouveau développer des solutions technologiques pour faire en sorte que des réductions substantielles soient mesurables.

Annexe

Consommation en énergie du secteur résidentiel et tertiaire

La consommation énergétique du secteur résidentiel et tertiaire était de 12,9 Mtep en 2007, ce qui représente 30,8% de la consommation finale totale. La part des combustibles solides et liquides continue à perdre du terrain au profit du gaz et de l'électricité.

Figure 10 : Consommation finale d'énergie domestique et équivalents.



Source : <http://economie.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/energie/statistiques/consomdomestiques/index.jsp>

Tableau 10 : Énergie ou combustible utilisé principalement pour le chauffage.
Enquête socio-économique 2001.

	1991		2001		Évolution 2001/1991 (%)
	Chiffres absolu	%	Chiffres absolu	%	
Gaz naturel	1 403 415	37,7	1 761 248	44,0	+25,5
Mazout	1 575 050	42,3	1 726 675	43,1	+9,6
Electricité	230 555	6,2	286 636	7,2	+24,3
Charbon	368 058	9,9	111 224	2,8	-69,8
Gaz LPG	78 918	2,1	57 349	1,4	-27,3
Bois	52 777	1,4	54 273	1,4	+2,8
Autres	13 721	0,4	7 949	0,2	-42,1

Source : SPF Économie – DG Direction générale Statistique et Information économique

2.9 Produits d'entretien et ménagers

Service concerné :

SPF SPSCAE- DG Environnement

Base juridique :

- Loi du 21 décembre 1998 relative aux normes de produits ayant pour but la promotion de modes de production et de consommation durables et la protection de l'environnement et de la santé ;
- Arrêté royal du 25 février 1996 et ses modifications limitant la mise sur le marché et l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses ;
- Arrêté royal du 13 février 2003 portant interdiction de la mise sur le marché des produits destinés à usage ménager pour le lavage des textiles et contenant des phosphates.

Définition de la politique

Les objectifs de la politique sont la réduction de l'eutrophisation des cours d'eau, l'amélioration de la qualité des eaux usées par une diminution des surfactants faiblement biodégradables, ainsi que l'information aux entreprises et aux particuliers à propos de la réglementation sur les détergents et les problèmes rencontrés concernant ces derniers.

L'A.R. du 13 février 2003 instaure à partir du 1er janvier 2004 une limitation à 0,5% de la teneur en phosphore total dans les produits destinés aux ménages pour le lavage des textiles. Cette mesure vise à limiter les problèmes d'eutrophisation des eaux. Cette mesure fait suite à un accord volontaire avec l'industrie datant de 1988. Cet A.R. a représenté une position de pointe, partagée seulement par quelques pays membres de la Communauté Européenne à cette époque.

Le règlement européen 648/2004/CE vise essentiellement à instaurer des critères de biodégradabilité des surfactants (agents de surface) ainsi que des mesures concernant l'emballage, l'étiquetage, l'information aux consommateurs et aux utilisateurs institutionnels et professionnels.

Mise en œuvre et résultats obtenus

Communication

En ce qui concerne la communication, le guichet info-environnement et les experts du SPF traitent les questions du public et des entreprises. Durant la période considérée, il a été répondu à plus de 500 questions. Par ailleurs, un dialogue constructif est entretenu avec l'industrie et les ONG.

Pollution intérieure

Une étude commencée en 2008 et finalisée en 2009, financée par le SPF, fait le point des connaissances sur les risques des détergents liés à la pollution de l'air intérieur⁵⁰, et a été

⁵⁰ M. Stranger, L. Geerts, E. Goelen, R. Torfs, J. Theunis, S. Vandenbroucke, 2009. The development of an applied research strategy to estimate health risks related to the use of detergents in private dwellings in Belgium. VITO, IPSOS, financed by SPF SPSCAE.

conçue comme une contribution aux orientations à donner aux actions de politique des produits et à la politique environnement-santé et du NEHAP. Cette étude a permis de dresser un bilan des pistes d'action prioritaires, et sert de base à la position belge en cette matière vis-à-vis des initiatives européennes.

Suite à cette étude, les autorités fédérales vont faire partie du comité de suivi d'un projet européen d'estimation des émissions par les produits de grande consommation. A l'issue de ce deuxième projet, un plan de recherche appliquée sera proposé, pour conduire in-fine à des propositions en termes de politique des produits au niveau belge.

Inspections (voir aussi la partie 2, chapitre 2C du rapport)

Si le règlement européen de 2004 n'implique aucune notification officielle préalable à la mise sur le marché des détergents, les autorités nationales veillent néanmoins au respect de celui-ci par des campagnes d'inspection. En Belgique, celles de 2007 et 2008, menées par le service de l'Inspection fédérale de l'environnement, ont porté sur une soixantaine de sociétés et plus de 230 détergents. Les contrôles ont examiné la conformité de l'étiquetage (particulièrement les prescriptions spécifiques lorsqu'il s'agit d'un produit dit « dangereux »), la conformité de la fiche de données de sécurité, la disponibilité des tests de biodégradabilité, l'écolabel, la notification du produit au Centre Anti-poisons, le paiement de la rétribution dans les cas où celle-ci est nécessaire, etc.

Pour les nouvelles sociétés contrôlées en 2008, le service d'Inspection a constaté la présence d'infractions relatives à l'étiquetage (absence de toute mention sur les agents conservateurs et/ou allergisants) et à l'absence de mention du site Internet requis par la législation pour informer le grand public sur les composants du détergent.

Aucune inspection spécifique concernant le contenu en phosphore n'a été réalisée sur la période 2004-2008. Néanmoins, un contrôle de la fiche des ingrédients et de la MSDS des détergents a été effectué au cours des campagnes 2007 et 2008 mais aucune infraction relative aux phosphates n'a été constatée à ce niveau. L'industrie a réalisé des enquêtes sur les contenus en phosphates des détergents mais leurs statistiques s'arrêtent en 2003.

Suite au constat par les services d'inspection belges concernant les difficultés à obtenir les tests de biodégradabilité, cette question a été mise en discussion au niveau du groupe de travail « détergents » de la Commission Européenne⁵¹. Un protocole de mise à disposition des données a été proposé, accepté ensuite par l'industrie, et sa mise en œuvre a montré ses effets dès 2008.

Il est à noter qu'une proposition de modification du règlement 648/2004/CE pourrait être introduite en 2010 ou 2011 par la Commission Européenne.

Évaluation

La législation est appliquée, les inspections ont montré une amélioration chez les firmes reconstruites. Aucune infraction n'a été constatée concernant les phosphates au niveau des fiches des ingrédients.

⁵¹ S'y trouvent représentées les autorités compétentes des États Membres pour le règlement 648/2004/CE.

