



## Conseil Fédéral du Développement Durable

### **Avis composés organiques volatils à partir d'essence**

concernant le projet d'AR portant transposition de l'article 5 de la Directive 94/63/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 20 décembre 1994 relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service

**Demandé par le Ministre de la Protection de la Consommation, de la Santé publique et de l'Environnement, Madame Magda Aelvoet, dans une lettre du 15 octobre 1999;**

**Préparé par le sous-groupe de travail Normes de produit;**

**Approuvé par l'Assemblée Générale du 14 décembre 1999.**

#### **A. Introduction**

[1] Le projet d'AR vise la mise en œuvre de l'article 5 de la Directive 94/63/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service (*J.O.L* n° 365 du 31 décembre 1994).

[2] Les émissions dans l'Union européenne de COV provenant du pétrole et des solvants sont estimées à quelque 10 millions de tonnes par an. Les émissions de COV contribuent à la formation d'oxydants photochimiques tels que l'ozone, qui peuvent nuire à la santé humaine et porter atteinte à la végétation et aux matériaux.

Le 2 avril 1992, la Communauté européenne a signé le protocole COV de Genève du 19 novembre 1991 à la Convention de Genève sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance. La Communauté s'engageait par là à réduire les émissions de telles matières à 30% pour 1999, avec pour base l'année 1988. Pour atteindre cet objectif, des mesures ont été prises ou envisagées tant en matière d'émissions provenant des gaz d'échappement et d'émissions par évaporation des



véhicules à moteur, que concernant les émissions par évaporation lors du stockage et de la distribution de carburants.

En ce qui concerne les émissions par évaporation lors du stockage et de la distribution de l'essence - estimées à 500.000 tonnes par an, soit 5% des émissions totales - l'on a choisi de travailler en deux phases. La première phase vise la réduction des pertes par évaporation - estimées à 200.000 tonnes par an - lors de l'approvisionnement des stations-service.

[3] La Directive 94/63/CE, dite directive de phase 1, repose sur l'ancien article 100 A CE (actuellement art. 95). Elle est applicable aux procédés, installations, véhicules et bateaux qui sont utilisés pour le stockage, le chargement et le transport de l'essence d'un terminal vers un autre terminal ou vers une station-service (art. 1).

La directive comporte des prescriptions portant sur les installations de stockage des terminaux, le chargement et le déchargement des réservoirs mobiles près des terminaux, les réservoirs mobiles et le remplissage des installations de stockage des stations-service.

[4] La majeure partie des dispositions de la Directive relève de la compétence des régions. Les régions ont entre-temps fixé les prescriptions nécessaires pour l'exécution de la Directive (Arrêté du Gouvernement flamand du 26 juin 1996, Arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 1996, Arrêté du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale du 10 octobre 1996).

Les autorités fédérales sont toutefois compétentes pour la mise en application de l'article 5 de la Directive. Cette disposition fixe les normes de conception et d'exploitation pour les réservoirs mobiles. Un réservoir mobile est un réservoir transporté par la route, par le chemin de fer ou par eau et utilisé pour le transport de l'essence d'un terminal vers un autre terminal ou vers une station-service (art. 2, e, de la Directive). L'article 5 de la Directive concerne dès lors des "prescriptions techniques en matière de moyens de circulation et de transport" qui relèvent de la compétence fédérale en application de l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 portant réforme des institutions, étant bien entendu que les gouvernements régionaux doivent être impliqués dans la conception de telles prescriptions.

[5] Aux termes de l'article 5 de la Directive, les nouveaux *réservoirs mobiles* doivent, à partir du 31 décembre 1995, sauf quelques exceptions, être construits et exploités de manière à ce que les vapeurs résiduelles y soient retenues après le déchargement de l'essence, qu'ils puissent capter et retenir les reflux de vapeurs provenant des installations de stockage des stations-service et que ces vapeurs soient retenues dans le réservoir mobile jusqu'à son remplissage dans un terminal. L'étanchéité aux vapeurs des véhicules-citernes doit être régulièrement testée et le fonctionnement des soupapes de pression et de vide de tous les réservoirs mobiles doit être contrôlé périodiquement. Les wagons-citernes et les bateaux existants doivent répondre à ces prescriptions au 31 décembre 1998 s'ils sont chargés dans un terminal auquel les prescriptions de la Directive sont applicables. Les véhicules-citernes existants doivent répondre aux prescriptions lorsqu'ils sont réadaptés pour le chargement en source conformément aux spécifications de l'annexe IV à la Directive.

[6] Aux termes de l'avant-dernier attendu de la Directive, il s'agit de spécifications harmonisées afin de garantir dans l'Union le libre commerce de l'essence et de l'équipement ainsi qu'un niveau de sécurité élevé.



Le prescrit de l'ancien article 100 A, paragraphe 4, CE (actuellement l'article 95, paragraphes 4 et 5, CE) reste bien entendu applicable.

[7] Aux termes de l'article 10 de la Directive, elle devait être transposée au plus tard le 31 décembre 1995 dans la législation des états membres.

## **B. Avis**

[8] Le Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD) constate que l'article 5 de la Directive et les définitions y afférentes de l'article 2 de la Directive, sont fidèlement transposées dans le projet d'AR, si ce n'est les remarques formulées ci-après. Etant donné qu'il s'agit, sur ce point, d'une directive d'harmonisation, qui doit être entièrement transposée dans la législation fédérale, le Conseil n'a dès lors pas d'objection à formuler.

[9] Il convient toutefois de remarquer que la Directive devait être transposée dans la législation nationale pour le 31 décembre 1995 au plus tard. Les prescriptions concernant les nouveaux réservoirs mobiles devaient être appliquées à partir du 31 décembre 1995. Les prescriptions ayant trait aux réservoirs mobiles existants devaient, selon le cas, être d'application dès le 31 décembre 1998 ou à partir du moment où ceux-ci étaient transformés pour le chargement en source (art. 5, paragraphe 2 de la Directive). Les dates du 31 décembre 1998 et du 31 décembre 1995 étant maintenant déjà dépassées, elles sont repoussées, par le projet d'AR, à la date d'entrée en vigueur de l'AR et à trois mois après son entrée en vigueur (art. 1, 7° et 8°, et art. 3, § 2).

Le CFDD regrette que la législation fédérale n'ait pas été adaptée à la Directive en temps voulu, mais comprend que ses prescriptions ne peuvent être introduites dans la législation fédérale avec effet rétroactif.

Le CFDD estime en revanche que la réglementation doit être immédiatement applicable aux nouveaux réservoirs mobiles, dès la publication au Moniteur belge, parce que les constructeurs pouvaient déjà s'attendre depuis un certain temps à la nouvelle législation qui est conforme à la Directive européenne. L'article 3, §2, a) doit être adapté en ce sens.

[10] Le CFDD demande que l'art. 3, §1, c) du projet d'AR, soit précisé conformément les dispositions du A.D.N.R. n° en marge 210-307 (le règlement pour le transport des matières dangereuses sur le Rhin).

[11] Le CFDD constate qu'il est spécifié à l'art.3, §2, c) qu'un organisme agréé pour effectuer les épreuves périodiques sur les véhicules-citernes doit veiller à la vérification de l'exécution du système de récupération des vapeurs et à l'exactitude des indications qui y sont apportées. Cette vérification doit s'effectuer selon une méthode conforme à l'annexe de l'AR. Le CFDD fait remarquer que cette méthode n'est toutefois pas décrite dans l'annexe.

[12] Le CFDD demande que l'autorité fédérale insiste auprès de la Communauté européenne pour qu'une directive soit préparée sur le contrôle de l'émission de composés volatils lors du remplissage des réservoirs de voitures dans les stations



d'essence. Le CFDD est d'avis que dans ce cas aussi, des mesures techniques préventives doivent être mises en œuvre.

[13] Le CFDD insiste pour que les autorités fédérales s'acquittent en temps voulu de la mission leur incombant pour la transposition des directives européennes sur l'environnement qui ressortissent à leurs compétences, afin que leurs dates de mise en application puissent être respectées.