

8. SECTEUR INDUSTRIEL SPÉCIFIQUE DES CARROSSERIES

1. Description de l'activité

Globalement, deux types d'activités principales sont effectués dans un atelier de carrosserie : d'une part, la réparation de la tôlerie qui regroupe tous les travaux de redressage, débosselage, sciage, soudage mais aussi le masticage, le ponçage, ... et, d'autre part, le traitement de surfaces qui consiste en l'application des couches primaires et de la peinture finale.

Depuis son arrivée dans une carrosserie et jusqu'à sa sortie, un véhicule passe par des étapes successives où il subit différentes opérations localisées généralement dans trois zones de travail. Suivons succinctement son parcours.

.1.1.Zone de tôlerie

C'est l'endroit où l'on procède au redressage et au débosselage de la tôle afin de la remettre en forme. Les pièces très accidentées sont remplacées par d'autres et parfois soudées. Ces travaux mécaniques nécessitent l'aide d'appareils puissants tels que les marteaux, les vérins ou les disquieuses.

.1.2.Zone de préparation

Ici le traitement de la tôle consiste à préparer minutieusement la surface pour recevoir la peinture. Il s'agit d'effectuer des opérations préalables comme le nettoyage, le décapage, le masticage et le ponçage.

Par manque d'espace, ces deux premières zones sont parfois confondues en une seule dite alors « zone de prétraitement ».

.1.3.Zone de peinture

C'est une zone isolée réservée exclusivement à la pose des couches de fond (enduits et apprêts) et à l'application de la peinture. Cette zone correspond à la cabine de peinture et représente le centre nerveux de l'atelier. La qualité du travail du « peintre » dépend beaucoup des caractéristiques de cette cabine : propreté et absence des poussières, vitesse de circulation et de renouvellement d'air, température, ... Aucun revêtement ne peut être appliqué en-dehors de la cabine de peinture. A ces trois zones principales, s'ajoute un local spécialement et exclusivement aménagé pour la préparation de la peinture juste avant son application : le laboratoire. C'est le poste où le carrossier ajoute à la peinture de base certains produits chimiques (durcisseurs, diluants, ...) afin d'améliorer ses propriétés (résistance, viscosité, ...), effectue les mélanges nécessaires pour obtenir la teinte désirée et prépare, à partir d'un stock, la quantité limitée aux besoins de la réparation d'un véhicule.

2. Information socio-économique

Il existe en Région bruxelloise environ 300 carrosseries disposant d'une cabine de peinture et dont l'activité principale est la mise en peinture des véhicules. Ce nombre n'a toutefois qu'une valeur approximative. De nombreux « petits ateliers » ne sont pas répertoriés car ils ne disposent pas d'une cabine de peinture. Pour d'autres encore, les travaux de carrosserie ne représentent qu'une opération annexe à d'autres activités du secteur automobile comme les garages de réparation mécanique, les magasins de vente-achat ou les grandes sociétés de taxis, de bus et d'autocars.

3. Informations environnementales

.3.1.Les impacts potentiels sur l'environnement et le cadre de vie

Les carrosseries sont le plus souvent situées en plein milieu urbain, dans tous les quartiers de la ville, parfois même tournées vers l'intérieur des îlots. Mal exploitées, elles peuvent être à l'origine d'une pollution de l'air, du sol, de l'eau et engendrer une nuisance olfactive et sonore, ainsi que des vibrations pour les riverains.

.3.1.1. Air et odeurs

On peut trouver dans les carrosseries des quantités relativement importantes de peintures et d'autres produits contenant des solvants organiques. Ainsi, l'effet le plus notable provenant du fonctionnement quotidien des entreprises de carrosserie est l'émission dans l'air de vapeurs nommées composés organiques volatils (COV).

Localement, ceci engendre des odeurs caractéristiques à proximité de ce type d'installations. Si elles sont excessives, ces odeurs indésirables constituent une nuisance pour le voisinage même si elles disparaissent relativement vite (pollution diffuse limitée dans le temps).

.3.1.2. Bruit

Certains travaux de carrosserie comme le découpage, le forage, le sciage, le soudage, le débosselage réalisés dans les zones de tôlerie et/ou de préparation sont par nature des activités bruyantes. Ils représentent la source de bruit la plus importante pour le voisinage.

En deuxième position, les installations d'extraction et de traitement d'air dans les cabines de peinture occasionnent parfois des nuisances sonores en générant un bruit de fond continu.

Le mouvement relativement fréquent du charroi des véhicules à proximité de l'atelier est également une source de bruit non négligeable.

.3.1.3. Déchets dangereux

Outre les déchets classiques (papier, verre, déchets d'emballages, ...), les activités d'une carrosserie engendrent des déchets dangereux. Ces derniers sont de deux types : des déchets liquides comme les restes de solvants et de peintures, vernis, diluants, durcisseurs, ... et des déchets solides comme les filtres usagés, les pots vides, les chiffons souillés, les papiers abrasifs, le matériel contaminé, les résidus et poussières du ponçage, ...

De par leur caractère dangereux, ces déchets ne peuvent pas être éliminés n'importe comment ou se retrouver n'importe où. Un traitement particulier et une gestion stricte leur sont réservés afin d'éviter tout risque pour la santé de la population et tout problème de pollution et de contamination du milieu environnant. Tous les déchets qualifiés de dangereux doivent suivre la filière adéquate de valorisation ou d'élimination c'est-à-dire que ces déchets doivent être récupérés par un collecteur agréé en Région de Bruxelles-Capitale.

.3.1.4. Pollution du sol et des eaux

Le risque d'une contamination par infiltration des liquides polluants vers le sol et, ensuite, vers les nappes souterraines n'est pas significatif. Le sol d'un atelier de carrosserie est en effet généralement bien étanche et imperméable.

En ce qui concerne le rejet des eaux usées, il est formellement interdit de déverser des produits dangereux dans les égouts. Les solvants, détergents, diluants ainsi que les restes de vernis et de peintures doivent être confiés à des collecteurs de déchets dangereux.

Les eaux résiduaires provenant du nettoyage du sol et du matériel utilisé sont chargées en poussières et en particules de tous genres. C'est la raison pour laquelle, dans certaines situations (évacuation de grandes quantités, pollutions fortes, ...), elles doivent être captées et traitées par sédimentation, par un décanteur - séparateur ou, parfois, dans une station d'épuration.

.3.1.5. Incendie et sécurité

Les produits utilisés chez les carrossiers sont certes présents en quantités plus ou moins importantes. Mais actuellement, grâce à l'évolution des moyens techniques (armoires métalliques de sécurité, par exemple), l'usage et le stockage de ces composés volatils ou inflammables ne génère qu'un risque faible.

Pour assurer la sécurité du voisinage, le risque d'incendie et d'explosion est minimisé par des conditions d'exploitation très strictes.

.3.2. Les risques pour la santé humaine

Le principal problème de santé lié aux carrosseries est la présence de composés organiques volatils (COV) dans les produits utilisés.

Les effets de ces COV sont divers selon les polluants et le degré d'exposition; ils vont de la simple gêne olfactive et irritation, à une diminution de la capacité respiratoire voire à des effets cancérigènes. Les COV constituent également des gaz à effet de serre (méthane) et interviennent dans le processus de formation d'ozone troposphérique et de destruction de la couche d'ozone

.3.3. Une image de l'impact ressenti : les plaintes

Entre 1993 et 2001, la division Inspection et Surveillance de l'IBGE a traité 100 dossiers du fait d'une ou de plusieurs plaintes ou d'infractions relatives à cette activité : 53 % concernaient des problèmes liés aux odeurs ou à une pollution de l'air, 23 % aux bruits et vibrations, 14 % aux déchets et 10 % à d'autres problèmes. Dans la même période, l'Inspection a également traité 147 dossiers de contrôle dans ce secteur. Ces dossiers portent principalement sur l'élimination des déchets dangereux et sur le respect des conditions du permis d'environnement.

.3.4. Les pressions réelles globalement attribuées au secteur

Les émissions atmosphériques liées aux carrosseries sont calculées dans la fiche "Emissions atmosphériques liées au secteur industriel spécifique des carrosseries" (carnet Air).

En 2000, l'ensemble des carrosseries bruxelloises était responsable de l'émission annuelle d'environ 120 tonnes de COV, soit d'un peu plus d'un pour cent de toutes les émissions de COV (méthane non compris) dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Bien que les émissions dues aux carrosseries ne représentent qu'un faible pourcentage des émissions régionales, l'étude de ce secteur est indispensable vu la dissémination de l'activité dans le tissu urbain bruxellois et vu l'impact des polluants émis sur la santé. L'importance des émissions ne préjuge en effet pas de l'exposition effective à un polluant laquelle intègre la notion de durée et de proximité de la source d'émission par rapport à la personne.

4. Cadre légal

.4.1. La législation relative au permis d'environnement

Le permis d'environnement est obligatoire pour l'exploitation de toute installation reprise dans la liste des « installations classées ». Il représente une autorisation administrative qui fixe les conditions techniques de fonctionnement d'une installation classée dans le but de protéger l'environnement, la santé et la sécurité de la population.

La législation sur le permis d'environnement est la suivante :

Ordonnance du 5 juin 1997 relative au Permis d'Environnement (Moniteur Belge du 26/06/97) ;

- Ordonnance du 6 décembre 2001 portant diverses modifications intéressant les permis d'environnement (Moniteur Belge du 02/02/02)

- Ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe IA (Moniteur Belge du 05/08/99)

- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe IB, II et III (Moniteur Belge du 07/08/99)

L'exploitation d'une carrosserie requiert un permis d'environnement de classe IA ou IB selon le type d'activités exercées et le type d'équipements utilisés.

Ce permis comprend les mesures obligatoires à prendre pour limiter au maximum les risques de pollution et pour protéger le voisinage. Ce permis portera sur la rubrique principale, directement liée à l'activité concernée (cabine de peinture par exemple), sur les rubriques secondaires liées au stockage des produits, au

stockage des déchets et aux autres activités telles que garage, car-wash, station-service ou vente ainsi que sur les rubriques accessoires liées aux activités de chauffage, ventilation, air conditionné, parking,

Nous avons tenté de répertorier les différentes rubriques susceptibles d'être concernées au niveau du secteur automobile, tant les rubriques principales que les rubriques secondaires. Les rubriques accessoires n'ont pas été reprises.

Tableau 8.1 : Activités du secteur automobile susceptibles d'être classées

Rubrique		
N°	Dénomination	Commentaire
138	Ateliers pour l'application mécanique, pneumatique ou électrostatique de revêtement Installations non reprises à une autre rubrique destinés au traitement de surface de matières, d'objets ou de produits et ayant recours à l'utilisation de solvants organiques, notamment pour les opérations d'apprêt, d'impression, de couchage, de dégraissage, d'imperméabilisation, de collage, de peinture, de nettoyage ou d'imprégnation d'une capacité de consommation de solvant de plus de 150 kg par heure ou de plus de 200 tonnes par an	Cabine de peinture
154	Dépôts de vernis ou de peintures cellulosiques et autres vernis ou peintures inflammables de plus de 500 litres...	
121	Dépôts de produits dangereux...	
88	Dépôts de liquides inflammables...	Citerne de carburants et solvants pour
72	Gazomètre, dépôts en récipients fixes de gaz comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous (à l'exclusion de butane et de propane commerciaux et de leur mélanges d'une capacité totale supérieure à 300 litres)	Réservoir LPG
12	Établissements de lavage de véhicules ou de leur remorques...	Car-wash
13	Ateliers de placement d'accessoires (toits ouvrants, vitrage, amortisseurs, alarmes, air-conditionné, hi-fi,...) sur véhicules, ateliers d'entretien (vidange-graissage, réglage du moteur, réglage de la géométrie, remplacement de pneus, d'amortisseurs, ...)	Garage
150	Dépôts de véhicules neufs couverts ou non, salles d'exposition de véhicules neufs, (à l'exclusion des parkings couverts ou non) comptant plus de 3 emplacements	Show room
68	Garages, emplacements <u>couverts</u> où sont garés des véhicules à moteur comptant entre 10 et 200 véhicules automobiles ou remorques	
224	Garages, emplacements <u>couverts</u> où sont garés des véhicules à moteur comptant plus de 200 véhicules ou remorques.	
152	Parcs de stationnement à l'air libre pour véhicules à moteurs en dehors de la voie publique comptant entre 10 et 200 véhicules automobiles ou remorques...	
233	Parcs de stationnement à l'air libre pour véhicules à moteur de plus de 200 places.	
151	Dépôts de véhicules usagés déclassés ou d'épaves de véhicules couverts ou non, salles d'exposition de véhicules usagés, (à l'exclusion des parkings couverts ou non), comptant plus de 3 véhicules	
47	Stockages de déchets non dangereux inertes (notamment papier, carton, mitraille, matières plastiques, balayures, verre, chiffons, déchets de construction ...) dont la surface totale destinée au stockage est supérieure à 100 m ² ...	
45	Dépôts de déchets ▪ non dangereux autres qu'inertes (industriels non inertes, agricoles,...) dont la surface totale destinée au stockage est supérieure à 100 m ² ▪ dangereux (à l'exception des huiles résiduelles reprises en rubrique 80) d'une capacité comprise entre 100 kg et 500 tonnes	Batteries usagées, liquides de freins, filtre à huiles usagées ...
80	Dépôts d'huiles usagées d'une capacité supérieure à 60 litres...	
74	Dépôts de récipients mobiles de gaz comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous d'une capacité totale supérieure à 300 litres...	dépôt de bonbonnes de gaz
71	Compresseurs d'air d'une puissance supérieure à 2 kW, ...	

4.2. La législation sectorielle spécifique

Outre le permis d'environnement, une législation spécifique concernant le secteur des carrosseries est d'application en Région de Bruxelles-Capitale :

- Directive 1999/13/CE du Conseil de l'Union européenne du 11 mars 1999 relative à la réduction des émissions de composés organiques volatils (COV) dues à l'utilisation de solvants organiques dans certaines activités et installations.

- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 8 novembre 2001 fixant des conditions d'exploiter à certaines installations de mise en peinture ou retouche de véhicules ou parties de véhicules (transposition de la directive 1999/13/CE) ; cet arrêté est en cours de modification.
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 8 novembre 2001 fixant des conditions d'exploiter à certaines installations dans l'industrie de revêtement de véhicules (transposition de la directive 1999/13/CE), cet arrêté est en cours de modification.
- Ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant.
- Ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain et trois arrêtés d'exécution.
- Ordonnance du 7 mars 1991 relative à la prévention et à la gestion des déchets et ses arrêtés d'exécution.
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 septembre 1999 modifiant l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 septembre 1991 réglant l'élimination des déchets dangereux.
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 mai 1996 fixant une liste indicative de déchets dangereux.
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 janvier 1997 relatif au registre des déchets.
- Ordonnance du 29 mars 1996 instituant une taxe sur le déversement des eaux usées.
- Arrêté royal du 11 juillet 1989 déterminant les conditions sectorielles de déversement, dans les eaux de surface ordinaires et dans les égouts publics, des eaux usées provenant du secteur de la mécanique, de la transformation à froid et du traitement de surface de métaux...

4.2.1. Ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain ²

Le 23 octobre 1997, le Moniteur belge publiait l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain. Trois arrêtés ont été adoptés par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en application de cette ordonnance :

- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 fixant la méthode et les conditions de mesure du bruit ;
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage ;
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générées par les installations classées.

L'arrêté relatif au bruit des installations classées (ce que le RGPT appelait les "établissements dangereux incommodes ou insalubres") concerne donc un grand nombre d'entreprises de la Région : toutes celles qui doivent disposer d'un permis d'environnement (anciennement permis d'exploiter) et toutes celles qui sont soumises à une simple déclaration (classe III).

Cet arrêté fixe le niveau sonore maximum qui peut être produit par des installations. Ce niveau est fonction de la période de la journée (jour, soirée ou nuit) et de la zone où se trouvent les installations. Les exigences sont d'autant plus sévères que l'entreprise est située dans une zone d'habitation ou dans une zone de forte mixité. Cette "sévérité" s'explique par la nécessité de garantir une mixité des fonctions dans la ville.

4.2.2. Directive européenne 1999/13/CE relative à la réduction des émissions de composés organiques volatils

Le secteur de la carrosserie est l'un des secteurs qui utilise des solvants et, à ce titre, il est donc concerné par la Directive européenne 1999/13/CE limitant l'émission de composés organiques volatils (COV).

Le 11 mars 1999, le Conseil de l'Union européenne a arrêté la "Directive relative à la réduction des émissions de composés organiques volatils (COV) dues à l'utilisation de solvants organiques dans certaines activités et

installations". Cette directive a pour but de prévenir ou réduire les effets directs et indirects des émissions des COV dans l'environnement et sur la santé humaine, par la fixation de limites d'émission de ces composés et la mise en place de conditions d'exploitation des installations industrielles utilisant des solvants organiques.

L'annexe I de la directive comporte la liste des industries utilisant des solvants organiques et qui entrent dans le champ d'application de la directive. Les activités concernées sont par exemple les imprimeries, les carrosseries, les activités de revêtement, la retouche des véhicules ou encore, les installations de nettoyage à sec. L'annexe IIA fournit des limites d'émissions (applicables aux gaz résiduels et aux émissions diffuses et/ou aux émissions totales) pour ces diverses activités industrielles. L'annexe IIB de la directive présente les modalités de mise en œuvre d'un schéma de réduction. Celui-ci doit offrir à l'exploitant la possibilité d'obtenir par d'autres moyens une réduction des émissions qui soit équivalente à celle qu'il obtiendrait en appliquant les valeurs-limites d'émission. Les opérateurs industriels concernés peuvent se conformer à la directive de 2 manières :

- soit ils satisfont aux valeurs limites d'émission (définies à l'annexe IIA) en installant des équipements appropriés de réduction des émissions ;
- soit ils mettent en œuvre un schéma de réduction (présenté à l'annexe IIB) conduisant à un niveau d'émission équivalent (substitution des produits conventionnels à haute teneur en solvants par des produits à faible teneur en solvants, voire des produits sans solvants et/ou une augmentation de l'efficacité d'utilisation des extraits secs).

La directive impose par ailleurs que les solvants contenant des substances risquant d'avoir des effets graves sur la santé soient remplacés, dans la mesure du possible, par des substances moins dangereuses. Des valeurs d'émission plus sévères sont prévues pour ces substances dangereuses.

Les Etats membres doivent mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive COV pour le 1er avril 2001 au plus tard. Elle entrera en vigueur le 1er janvier 2002 pour les nouvelles installations. Les installations existantes doivent se conformer à la directive au plus tard le 31 octobre 2007.

Lors de la mise en œuvre d'un schéma de réduction, les exploitants doivent ramener les émissions totales de leur exploitation à un niveau inférieur, dénommé « émission cible », correspondant à un pourcentage des émissions annuelles de référence (le calcul de celles-ci ainsi que le pourcentage de réduction à appliquer sont explicités dans la directive). Il doit pour ce faire respecter le calendrier suivant :

- La réduction des émissions doit être atteinte pour toutes nouvelles installations du secteur en deux étapes fixées au 31/10/2001 (émission cible x 1,5) et au 31/10/2004 (émission cible).
- Pour les installations existantes, un délai supplémentaire de 4 ans est donné pour l'étape intermédiaire (31/10/2005) et de 3 ans pour l'étape finale (31/10/2007).

4.2.3. Ordonnance instituant une taxe sur le déversement des eaux usées

Une taxe annuelle sur le déversement des eaux usées a été instaurée en Région de Bruxelles-Capitale depuis avril 1996 (Ordonnance du 29/3/96). Il s'agit d'une taxe basée sur le principe du "pollueur-payeur", et dite "affectée" ce qui signifie que les montants perçus seront intégralement versés dans un fonds destiné au financement des ouvrages d'assainissement et de collecte des eaux.

On distingue, d'une part, les eaux dites "domestiques", utilisées pour l'hygiène humaine, la cuisine, le nettoyage des biens et tout usage analogue et, d'autre part, les eaux dites "autres que domestiques", utilisées par les industries et les entreprises occupant 7 personnes et plus pour la réalisation d'activités dans les secteurs visés à l'annexe II de l'ordonnance (dont les carrosseries).

La taxe portant sur l'eau à usage domestique est fixée forfaitairement à 34,71 Eurocent/m³ d'eau usée déversée. Le volume d'eau déversé est considéré égal à celui prélevé. Pour les eaux "autres que domestiques", la taxe tient compte du volume et de la charge polluante des eaux rejetées.

4.2.4. Arrêté du Gouvernement de la RBC relatif au registre des déchets

Le 30 janvier 1997, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au registre déchets

a été adopté. Dans cet arrêté (« arrêté registre »), il est stipulé qu'un registre de déchets doit être tenu à jour :

- par tout producteur de déchets dangereux ou spéciaux ;
- par tout gestionnaire de déchets (toute personne qui collecte ou transporte des déchets pour compte de tiers ; exporte ses propres déchets vers une autre Région ou traite des déchets).

Seuls les gestionnaires de déchets sont tenus d'envoyer chaque trimestre une déclaration de leur registre déchets à l'IBGE. Sur base de ces déclarations, l'IBGE a élaboré et tient à jour une banque de données relative à la gestion des déchets.

5. Actions menées par l'IBGE sur le secteur

.5.1. Réglementation

Dans le cadre de la mise en oeuvre de la directive 1999/13/CE sur les solvants, l'IBGE a mené une réflexion avec les secteurs concernés par cette directive COV. Cette réflexion visait à s'orienter vers des solutions de prévention (choix de solvants différents, meilleure gestion, choix de procédés économes en solvants) plutôt que des solutions curatives "end of pipe" (fin de cycle : épuration, post-combustion,...) Elle a abouti à l'adoption d'une dizaine d'arrêtés fixant les conditions d'exploiter pour les secteurs concernés par la directive COV. Le secteur des carrosseries est concerné par deux arrêtés fixant, d'une part, les conditions d'exploiter de certaines installations de mise en peinture ou retouche de véhicules ou parties de véhicules et, d'autre part, fixant les conditions d'exploiter dans l'industrie de revêtement de véhicules.

.5.1.1. Le permis d'environnement

En 2001, l'IBGE a délivré 23 permis d'environnement pour des ateliers de réparations automobiles comprenant ou non une activité de carrosserie (sur un total de 342 permis octroyés).

.5.2. Recherche

En Région de Bruxelles-Capitale, six secteurs industriels ont été identifiés comme devant faire l'objet d'études plus approfondies au sujet de leurs émissions atmosphériques (polluants considérés dans le cadre de l'inventaire CORINAIR). Ce choix résulte du croisement entre les activités susceptibles de générer des polluants et les activités réellement représentées en Région de Bruxelles-Capitale (recensées en fonction des permis d'environnement délivrés).

Il s'agit des stations-service, des imprimeries, des carrosseries, des nettoyages à sec des incinérateurs et des installateurs de systèmes de conditionnement d'air.

Plusieurs enquêtes ont été organisées par l'administration afin de mieux connaître l'ensemble du secteur des carrosseries : une première en 1994 visant à décrire les techniques utilisées, une seconde en 1995 et 1996 pour connaître les émissions de COV.

.5.3. Sensibilisation

Suite aux enquêtes, une campagne d'information - sensibilisation a été menée en 1994 vers le secteur de la carrosserie en collaboration avec les fédérations professionnelles. Une séance d'information sur les nouvelles techniques a été organisée. Quelque 400 personnes de la profession ont assisté à cette soirée d'information.

Un Guide-conseil environnement du carrossier bruxellois a été édité par l'IBGE en 1995. Cette même année, un prix (éco-Iris) a été remis à la carrosserie la plus respectueuse de l'environnement.

Une brochure d'information destinée au grand public a été éditée par l'IBGE en 2000 : "Les carrosseries" (série entreprise et environnement).

.5.4. Taxes et subsides

Tout investissement en matériel en vue d'améliorer les performances environnementales est susceptible

d'être subsidié par le Service Expansion Économique du Ministère de la Région de Bruxelles - Capitale

Source(s)

1. *IBGE (1995) Guide-conseil environnement du carrossier bruxellois, D/1995/5762/30*
2. *Convention IBGE- ARIES (1997) : Etude sectorielle des émissions atmosphériques spécifiques : collecte de données liées aux émissions du secteur de la carrosserie*
3. *IBGE, Division Prévention et Autorisation, statistiques internes*
4. *IBGE, Division Inspection et Surveillance, statistiques internes*
5. *IBGE (2000), Les carrosseries - Entreprises et Environnement - brochure grand public, D/5762/2000/31*

Autres fiches à consulter

Carnet Air - données de base pour le plan

- 9. Composés organiques volatils
- 28. Inventaire d'émissions atmosphériques application de CORINAir à Bruxelles
- 36. Emissions atmosphériques liées au secteur industriel spécifique des carrosseries
- 43. Synthèse des émissions atmosphériques en RBC
- 46. Typologie des activités : nomenclatures à vocation environnementale

Carnet Les déchets bruxellois - des données pour le plan

- 25. Collecte des déchets dangereux
- 33. Gestion des déchets en région bruxelloise

Carnet L'eau à Bruxelles

- 9. La taxation sur le déversement des eaux usées

Carnet Interface activités économiques et environnement

- 21. Typologie des entreprises en Région de Bruxelles-Capitale : correspondance entre les Nomenclatures NACE et installations classées
- 24. Entreprises et permis d'environnement

Auteur(s) de la fiche

DE VILLERS Juliette, MISSELYN Pascal, SQUILBIN Catherine, SQUILBIN Marianne