

Écodesign, le chemin vertueux...

Environnement Lorsque nous évoquons l'emballage et l'environnement, surgit inévitablement le problème des déchets. La lutte contre le suremballage et la promotion du recyclage sont certes indispensables, mais loin d'être suffisantes pour sauvegarder notre planète.

Les déchets d'emballages semblent faire encore plus réagir le grand public que les déchets radioactifs de nos centrales nucléaires... Il faut dire que la mise en place des collectes sélectives à partir de 1993 en France a largement contribué, et contribue encore, à mettre les emballages sur le devant de la scène. D'ailleurs, lorsque nous interrogeons les Français sur la hiérarchie de leurs gestes en faveur de l'environnement, trier les déchets arrive largement en tête, suivi à égalité par le fait de ne pas gaspiller l'eau ou l'électricité et de ne plus utiliser de sacs en plastique. En revanche, il semble plus surprenant qu'à l'issue du Grenelle de l'environnement, après trois mois de réflexion d'experts triés sur le volet, les déchets d'emballages aient encore été dénoncés avec un message loin d'être novateur... Sur une annonce diffusée sur le site du Grenelle, nous pouvions voir le

visage d'un enfant aux yeux sombres et graves et lire ce texte qui barrait son visage : "Trier les emballages c'est plus facile quand y a moins d'emballages à trier". Les déchets d'emballages, qui ont le tort d'être trop visibles dans le quotidien des consommateurs, ne seraient-ils pas des boucs émissaires bien commodes pour ne pas aborder les vrais problèmes ?

De quoi parlons-nous exactement ?

Selon les derniers chiffres de l'étude Estem pour Éco-Emballages/Ademe/Adelphi, les déchets d'emballages représentaient en 2006 un gisement de 4,4 millions de tonnes, soit un très faible pourcentage des 849 millions de tonnes de l'ensemble des déchets produits par l'activité française ; un peu moins de 10 % des 46 millions de tonnes des déchets municipaux. Le tonnage des déchets d'emballages, en baisse depuis plusieurs années, est aujourd'hui légèrement inférieur aux 4,6 tonnes comptabilisées en 1994. Par ailleurs, la France, fait plutôt figure de bon élève en matière

Dans la hiérarchie des gestes en faveur de l'environnement, le tri sélectif des déchets arrive en tête de liste.

de recyclage, puisqu'en 2006, 2,9 millions de tonnes de déchets d'emballages ont été recyclés. De là à dire que tout va bien dans le meilleur des mondes... bien sûr que non !

Une lutte indispensable, mais insuffisante !

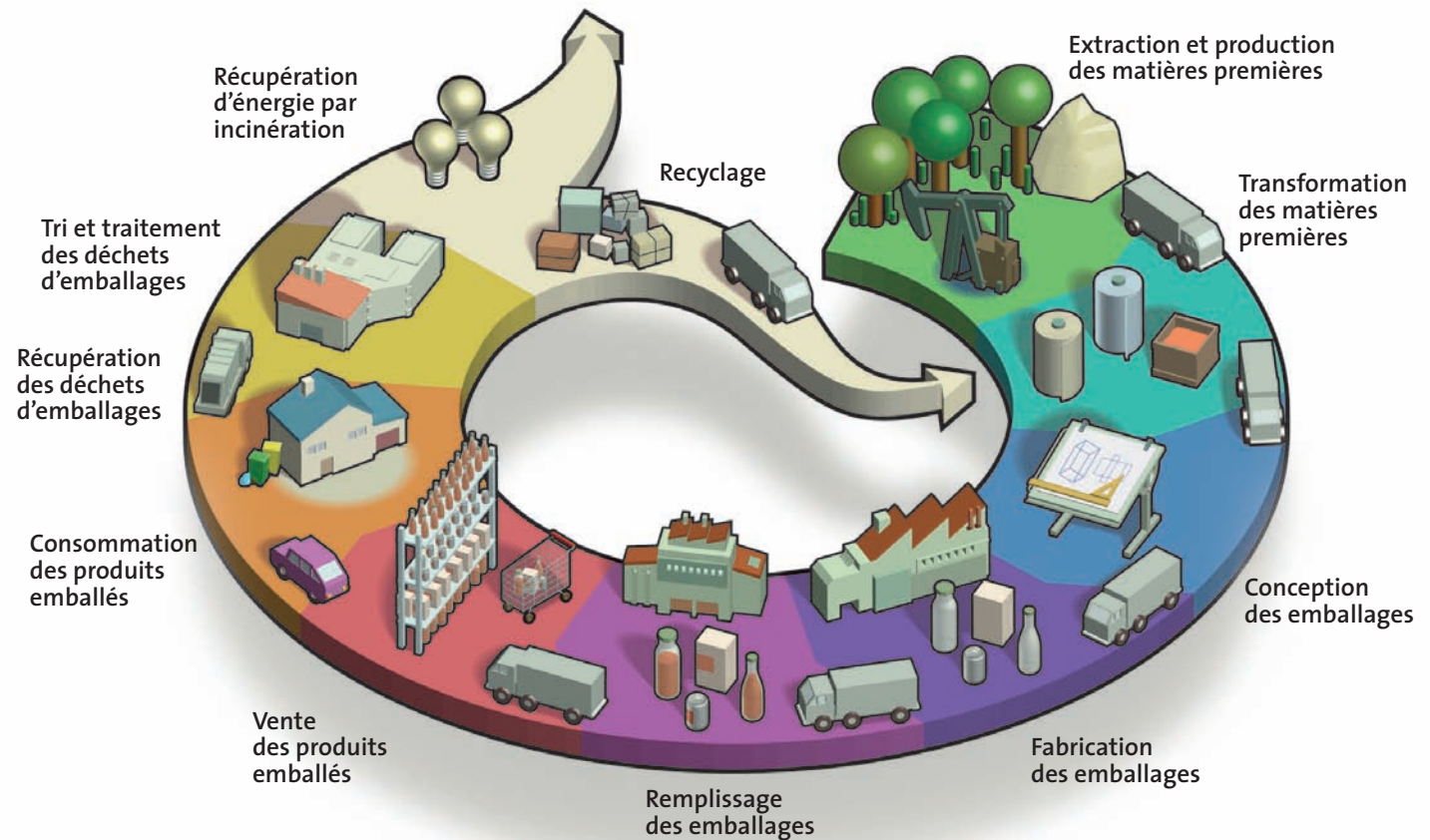
Il faut évidemment continuer à diminuer sensiblement le tonnage des déchets d'emballages, en prônant la réduction à la source des matériaux ; en luttant de manière plus répressive, peut-être, contre le suremballage. Il faut aussi amplifier les efforts pour aider les consommateurs à bien jeter, afin d'augmenter encore les taux de recyclage. Cependant, focaliser son attention uniquement sur les déchets contribue à occulter les principaux impacts environnementaux du cycle de vie des emballages. Avant de devenir en fin de vie un déchet recyclable, l'emballage a, en amont, un



Photo extraite du livre Ecodesign, chemins vertueux.



Cycle de vie des emballages



Source : P'Référence

impact écologique sur lequel il convient de se pencher. C'est seulement après avoir dressé une analyse complète des neuf grandes phases de ce cycle de vie et établi un diagnostic précis sur l'empreinte écologique globale de sa production, que nous pourrions apporter des solutions innovantes en matière d'écodesign et d'écoconception pour améliorer son écobilan. Ainsi, en concevant des conditionnements avec le moins de matériaux possible, il est impératif d'adopter des procédés de production moins "énergivores" et moins polluants, y compris lors de leur recyclage... Cependant, il reste un point crucial qui semble encore trop peu abordé pour améliorer le bilan carbone d'un produit emballé : le transport. Chacune des phases du cycle de

vie de l'emballage est reliée à l'autre par un moyen de transport, dans la plupart des cas, un camion.

Privilégier la proximité

À ses débuts, l'industrie s'est organisée sur un principe de porte à porte. Les fabricants d'emballages se sont installés à côté des remplisseurs, construisant ainsi un tissu industriel cohérent, basé sur la proximité. Mais l'aménagement du territoire, avec un réseau routier de plus en plus performant et l'organisation d'un transport routier efficace et peu onéreux ont rendu, aux yeux des industriels, ce type d'organisation de mitoyenneté moins indispensable. Les fusions-acquisitions et les délocalisations en ont eu définitivement raison. À cela, il faut ajouter

la compétitivité impitoyable sur les prix. Au nom de la rentabilité, les services achat des entreprises privilégient le moins offrant, sans trop se préoccuper de sa localisation. Désormais, des milliers de camions envahissent tous les jours nos routes avec des emballages vides, destinés à être remplis à des centaines, voire des milliers de kilomètres, de leur site de production. Il y a là un véritable gisement d'économies à réaliser pour sauvegarder notre planète. En privilégiant des achats de proximité, nous diminuons le transport, et ainsi nous pouvons limiter immédiatement les émissions de gaz à effet de serre. Dans ce cas, s'engager sur le bon chemin signifiera faire parcourir beaucoup moins de chemin aux emballages vides.