

RAPPORT D'INFORMATION QUALITE DE L'AIR

Intervention Véronique Waroux

Plénière du Sénat – 13/07/2018

Chers Collègues,

Pour commencer, au nom de mon groupe cdH, je remercie :

- Les experts pour les multiples auditions.
- Les Services pour leur travail rapide et leur disponibilité.
- Les collaborateurs qui ont investi la matière, et œuvré à la rédaction et aux nombreuses réécritures.
- Et mes collègues rapporteurs.

Je regretterai toutefois de ne pas avoir retrouvé l'esprit qui régnait pour le rapport sur les perturbateurs endocriniens, où nous avons pu trouver des compromis additionnels sur chaque point, et pas soustractif. Par des discussions franches mais non brutales. Cette fois, nous avons perçu du sarcasme peu respectueux à certains moments, et même une appropriation pure et simple du rapport de la part d'un parti dans la presse, alors que nous étions encore au stade des discussions et qu'il n'était même pas initiateur de la démarche. Les éléments qui ne plaisaient pas à la majorité fédérale ont été évacués par les votes. S'il s'agit de la mécanique traditionnelle dans d'autres assemblées, dans celle-ci et sur cette thématique, c'est franchement regrettable. Mais pas la peine de s'attarder sur ce mécanisme hélas trop largement utilisé en ce lieu qui se devrait plus objectif, plus ouvert. J'en viens maintenant au rapport en lui-même.

Après avoir entendu les effets catastrophiques des perturbateurs endocriniens sur notre santé, et avoir pu tester notre imprégnation à ceux-ci, nous avons maintenant, avec ce rapport sur la Qualité de l'air, appris de nouvelles causes de morts précoces, ou du moins de réduction de nos « années de vie en bonne santé ». Voilà qui n'est pas très réjouissant ! Les bonnes nouvelles, c'est que nous avons surtout entendu comment diminuer ces sources de pollution, comment mieux en préserver la population, et c'est aussi d'avoir rédigé de nombreuses recommandations pertinentes et pratiques, à mettre en œuvre par les pouvoirs compétents dans cette matière fragmentée.

La pollution atmosphérique a en effet un impact significatif sur plusieurs aspects de notre santé. Sur des aspects pulmonaires, bien sûr, comme on l'évoque souvent, mais aussi sur des aspects vasculaires, infarctus et AVC, comme nous l'a expliqué le cardiologue Argacha. Ces problèmes engendrent une diminution de la qualité de vie pour de nombreuses personnes, ainsi que des décès prématurés. Le professeur Nawrot, de la KUL, est même venu nous expliquer comment cette pollution de l'air pouvait peut-être, dès la conception embryonnaire, être déterminante sur notre espérance de vie, via un impact sur la longueur des télomères des enfants à naître, à savoir les extrémités de nos chromosomes qui raccourcissent à chaque division cellulaire, sorte d'horloge biologique. L'un des deux facteurs qui ressortent pour expliquer la différence de longueur des télomères à la naissance est la pollution atmosphérique !

Bien sûr, cette qualité de l'air s'est largement améliorée au fil du temps. Les mortalités soudaines dues à des épisodes de SMOG, comme en a connus Londres en 1952, et Liège en 1930, sont de l'histoire ancienne, grâce notamment aux avancées technologiques, et aux normes d'émission imposées par les pouvoirs publics. A ce propos, nous ne pouvons que déplorer que les normes actuelles des différents polluants, fixées par l'Europe, soient moins strictes que celles recommandées par l'OMS. Ces normes moins strictes sont prises sur base de compromis, en fonction de l'impact économique des mesures sur les industries. Combien vaut une vie humaine ? Quel est le nombre limite d'années de vie « en bonne santé » que nous sommes prêts à sacrifier ? C'est à ces questions que le législateur répond, en réalité, lorsqu'il fixe un seuil. Nous sommes d'avis que l'impact sur la santé devrait toujours primer dans ces réflexions.

De plus, nous constatons que la qualité de l'air à un endroit donné, aujourd'hui, est largement tributaire d'émissions émises ailleurs. Ainsi, pour l'exemple, seuls 29% des concentrations de particules fines relevées en Flandre proviennent de Flandre, et 54% sont de sources européennes hors Flandre. L'importance d'agir de concert, non seulement dans les trois Régions de notre pays, mais également en concertation avec nos pays voisins, s'avère donc primordiale. Nous avons pu constater l'excellent travail déjà réalisé par la cellule interrégionale de l'environnement irCELine. Nous nous réjouissons d'ailleurs qu'une des recommandations vise à mieux employer cette expertise scientifique pour renforcer la communication et la sensibilisation du grand public, notamment via l'installation de panneaux dans tous les centres urbains diffusant en temps réels des données sur la qualité de l'air et donnant des informations sur les (combinaisons de) modes de transports les plus rapides et les moins polluants pour un trajet donné. Nous regrettons par contre que celle portant

sur les moyens alloués à irCELine, qui doivent être à la hauteur de ses missions, ait été rejetée par la majorité.

Pour ce qui est des sources de pollutions, sans surprise, nous avons entendu le rôle de la mobilité. L'importance de tendre vers la dédieselisation de nos véhicules. Mais aussi, celle d'aller vers une mobilité collective, qui nécessitera une transformation profonde de notre société. Ainsi, le rapport reprend de nombreuses recommandations concernant la mobilité, également favorables à la lutte contre le réchauffement climatique. Par une augmentation des moyens publics en faveur du vélo. Par des investissements massifs dans le développement d'alternatives comme des voitures plus légères et moins puissantes. Par des mesures favorisant les transports publics en villes, au détriment du transport individuel. Nous avons aussi rappelé la recommandation du rapport d'information sur les transports publics portant sur « un plan de transport intégré unique », ainsi que l'instauration d'un « cadre conventionnel » de mobilité entre les Régions et l'autorité fédérale, à défaut d'acceptation de notre recommandation portant sur un véritable « pacte de mobilité transrégional ». On n'aime pas entendre parler de « pacte » en ces lieux. Dommage.

Nous déplorons le refus, par la « majorité », des recommandations portant sur la création de couloirs sportifs en ville, loin des voiries, ou de protection de la qualité de l'air respiré par les usagers de la route non-motorisés, via des voies spécifiques et des écrans végétaux. Certes, cela engendrerait une refonte importante de notre aménagement du territoire, mais c'est ce vers quoi nous devons absolument tendre à long terme. De même, les formulations s'attaquant frontalement au régime fiscal des voitures-salaires, très préjudiciable tant pour le climat que la qualité de l'air et la mobilité, ont été purement et simplement refusées, pour se contenter d'évoquer le verdissement de ce parc automobile spécifique, et des mesures alternatives incitatives. Nous estimons qu'il s'agit d'une occasion manquée du Sénat d'envoyer un signal clair sur la nécessité d'abolir cette spécificité belge tellement pointée du doigt.

Des occasions manquées, j'en citerai quelques autres. Les informations concernant le caractère extrêmement polluant des poêles au bois, que tant de personnes privilégient, par nécessité, pour l'ambiance ou en pensant qu'il s'agit d'une ressource plus écologique, ont été une révélation au cours des auditions. Pour les particules fines primaires, les ménages sont responsables de 40% de ces émissions, devant l'industrie et le trafic routier. Et cette contribution des ménages provient pour 90% de la combustion du bois !!! 90%. Alors certes, les foyers et poêles anciens

sont les premiers responsables, avec plus de 800 grammes de particules fines par gigajoule d'énergie, et vous trouverez donc dans le rapport des recommandations visant à leur remplacement. Néanmoins, il nous a été très clairement dit, je cite, que « les technologies de combustion de la biomasse les plus propres, comme les chaudières à pellets, émettent 150 fois plus de particules fines par quantité d'énergie produite qu'une chaudière au gaz naturel ». 29 grammes par gigajoules, contre 0,2. Dès lors, nous estimions primordial de nous attaquer frontalement à ce mode de chauffage, comme la Maire de Paris tente également de le faire. Par un découragement de l'installation de celui-ci dans les nouvelles constructions ou rénovation, via les permis d'urbanisme, par leur intégration dans le calcul de la performance énergétique lors des certifications PEB, par des interdictions en période de SMOG, ... Ces propositions ont été rapidement balayées, au profit de quelques-unes bien moins ambitieuses, sur le référencement et l'information. Je le regrette profondément, tant il me semblait que nous touchions là au cœur de notre problématique.

D'autant plus que les premiers à respirer cet air pollué sont les propriétaires de ces poêles à bois, vu l'impact sur l'air intérieur. Il en va d'ailleurs de même pour les émanations des véhicules qui se répercutent fortement dans l'habitacle. Il est incompréhensible que l'industrie automobile n'ait pas l'obligation de filtrer également cet air entrant, ou au moins d'installer des appareils de mesure intérieur. Nous avons proposé des recommandations en ce sens, toutes refusées. Nous devons nous contenter d'une vague information à la population à ce sujet. Pourtant, le citoyen passe bien plus de temps à l'intérieur, que ce soit de son logement, de son lieu de travail, de sa voiture ou des transports en commun (la question des tunnels a d'ailleurs aussi été débattue), qu'à l'extérieur.

Permettez-moi encore de déplorer la faiblesse des références à l'agriculture, alors qu'il nous a bien été exposé qu'il s'agissait du premier secteur d'émissions de particules fines, notamment en Flandre. La mention de la surconsommation de viande a tout de même été maintenue dans la recommandation 36 portant sur l'information, comme exemple parmi d'autres facteurs détériorant la qualité de l'air. Et une recommandation porte sur la réglementation favorisant des moyens technologiques moins impactant sur les émissions d'ammoniac agricoles. Par contre, celle sur l'information à la population de l'impact de l'élevage a été rejetée. Je ne comprends pas cette attitude, qui est également constatée sur les thématiques « pesticides/fongicides », impact climatique et bien-être animal. Qu'espérons-nous en plaçant ce secteur en dehors de toutes ces discussions du XIXe siècle ? Lui rendre un service, au prétexte qu'il est « en crise » ? Ne serait-il pas plus judicieux de

travailler activement avec ce secteur pour justement le réorienter conformément aux attentes de notre société ? Avec un accompagnement sur mesure ? Pour une relance de confiance du consommateur.

Enfin, je terminerai en signalant que malgré ces manquements importants, ce rapport d'information préconise de nombreuses mesures qui vont dans le bon sens, et c'est pourquoi nous le voterons favorablement. Je ne les détaillerai pas toutes, celles-ci ayant été explicitées par mes collègues rapporteurs.

L'accent a particulièrement été mis sur la recherche. A la fois celle portant sur cette qualité de l'air, sur les nouveaux polluants et particules ultrafines, mais aussi la recherche multidisciplinaire, qui doit prendre en compte l'impact sur la santé publique, l'environnement, l'économie, les différents profils sociaux économiques de la population. Pour se faire, nous préconisons, à la demande des chercheurs, un partage maximal des données administratives anonymisées nécessaires aux administrations. Actuellement, l'accès à celles-ci relève du parcours du combattant pour nos chercheurs. Pour la récolte des données, nous souhaitons développer et nous appuyer sur les dernières technologies, dont l'open-data et les micro-capteurs individuels qui seront une précieuse source d'information dans les années à venir.

J'apprécie que nous ayons pu toucher à un « tabou », celui des aéroports, en préconisant d'étudier d'urgence l'incidence des émissions de particules fines par les avions et leurs effets au voisinage immédiat des aéroports. Nous allons même un pas plus loin en demandant à la Belgique d'insister auprès de l'UE pour la prise en compte de l'impact sanitaire et environnemental dans l'instauration d'une accise minimale sur le kérosène. Et ce afin d'amener une concurrence plus équitable entre le transport aérien et ferroviaire à grande vitesse. Enfin, nous demandons également que la qualité de l'air soit particulièrement prise en compte dans le développement et le soutien aux infrastructures logistiques perçues comme « pôle de croissance », de type aéroports, ports et nouvelles routes à grand trafic, spécialement lorsqu'ils sont proches de groupes vulnérables (femmes enceintes, jeunes enfants, personnes âgées, personnes à bas revenus,...). Il s'agit là d'un vote courageux, qui je l'espère, sera relayé activement auprès des gouvernements.

Pour en revenir à la verdurisation du parc automobile, nous apprécions les recommandations sur la prise en compte des polluants atmosphériques émis par le véhicule dans la TMC et la taxe de circulation, et dans la déduction des frais kilométriques réels à l'IPP.

Ceci me permet de conclure sur une réflexion qui s'est posée durant les auditions. En sachant que les solutions viendront des deux options combinées, est-il préférable de miser prioritairement sur les améliorations technologiques ou sur les changements de comportements ? M. Fierens, de l'irCELine nous répond ceci : « *Une voiture électrique n'émet plus de gaz d'échappement, mais elle émet toujours des particules par l'usure de ses pneus. Le seul moyen de réellement changer les choses est donc de réduire le nombre de kilomètres parcourus* ». A travers cet exemple, il illustre bien le tournant qu'il est urgent d'amorcer, le coup de volant qu'il est temps de donner. Que ce soit pour la thématique de la qualité de l'air, celle du climat, qui doivent être perçues ensemble, en cohérence et pas en opposition, ou bien d'autres, nous devons réinventer notre société, notre manière de consommer, de nous déplacer, de travailler, etc ... On n'y coupera pas !

Nous espérons que ce rapport sera une petite pierre, ou une bulle d'oxygène à ce grand défi.

Encore une fois, on est bien en retard. Nous manquons d'ambition. « L'économie ou la santé », c'est ce qui est apparue dans les motivations de certains collègues. Il s'agit d'une approche dépassée. Oui, l'économie et la santé peuvent, doivent, se combiner. Ce manque de réalisme, au XXI^e siècle, est franchement inquiétant quand des vies nombreuses sont en jeu. Ce rapport est néanmoins un pas en avant.

Merci de votre attention.