



06 2006

AUTEURS :
BENOIT LECHAT
ETOPIA

TOM ZOETE
ECOLD

brochure

changeons d'air, chassons les particules



etopia_

centre d'animation
et de recherche
en écologie politique

Introduction

De plus en plus de voitures fonctionnent au diesel. En Belgique comme en Europe. Tout profit pour l'environnement ? C'est vrai que le diesel génère moins d'émissions de CO₂. Mais gare ! La plupart des modèles actuellement commercialisés ou présents sur nos routes et dans nos rues émettent énormément de particules fines, les fameuses poussières noires. On les voit sortir de certains pots d'échappement. On les retrouve partout : sur nos façades, nos fenêtres et dans nos poumons...

A la fin de 2005, le parc automobile belge était encore légèrement dominé par les voitures à essence. Il y avait 2,416 millions de voitures fonctionnant au diesel pour 2 422 millions fonctionnant à l'essence. Mais cela ne devrait plus durer longtemps. La croissance relative du nombre de véhicules diesel ne s'est pas démentie ces dernières années. Au 1^{er} juillet 2005, sur dix véhicules neufs achetés, sept étaient équipés d'un moteur diesel.

Le présent document vise à attirer l'attention sur un aspect particulièrement problématique de cette évolution. Il concerne un problème de santé publique qui nous touche tous dans notre qualité de vie au quotidien, surtout si nous habitons en ville.

Bien sûr, en tant qu'écologistes nous pensons que la meilleure manière de lutter contre la pollution engendrée par le trafic routier consiste à employer autant que possible d'autres modes de transport.

Mais ceux qui décident quand même d'acheter une voiture doivent être conscients du problème de la pollution de l'air par les particules fines (PM). Produits par la combustion du diesel, les PM (Particulate Matter) forment sans doute une des composantes les plus nocives des émissions des moteurs à combustion à côté des autres substances comme le NOX, le CO et le HC.

Pour réduire les émissions nocives et en particulier pour réduire les émissions de PM, il y a deux voies :

bien choisir son véhicule, en achetant par exemple un moteur à essence ou au LPG qui consomme très peu ou alors un moteur diesel équipé d'un filtre à particules.

Diminuer le kilométrage parcouru en voiture.

L'objectif de la présente brochure porte sur la première voie : pousser les Belges qui veulent malgré tout acheter du diesel à acheter les véhicules qui émettent le moins de particules fines.

C'est également l'objectif d'une proposition de loi et d'une proposition de résolution déposées par la députée fédérale Ecolo Muriel Gerkens.

Rappelons par ailleurs que le transport routier est responsable de plus de 20 % des émissions de Gaz à Effet de Serre.

Si nous décidons de continuer à nous servir d'une voiture, veillons à consulter le guide de la voiture propre et à donner notre préférence aux voitures qui émettent le moins de CO₂. Ce guide est téléchargeable à l'adresse : www.health.fgov.be/pls/portal/CO2.

1. Quel est le problème ?

La qualité de l'air que nous respirons est fortement dégradée par la présence de particules qui y sont en suspension. Elles sont de tailles variables, mais on les classe en deux catégories principales :

Les PM10 (PM pour Particulate Matter) qui ont un diamètre de 10 µm au plus.

Les PM 2,5 ou particule fines qui ont un diamètre de 2,5 µm au plus.

Ces particules proviennent de diverses sources : d'émissions industrielles, des poussières des routes et de l'utilisation de combustibles fossiles dans les habitations¹. Mais le transport est le principal responsable.

Selon les données disponibles, la part du trafic routier dans les émissions de particules varie de 20 à 40 % selon les endroits où les mesures sont effectuées. En Région bruxelloise, jusqu'à 70 % des particules présentes dans l'air proviennent de la circulation motorisée². Or un rapport commandé par la Commission européenne établit que les particules fines PM_{2.5} raccourcissent l'espérance de vie des Belges d'une durée de 1 à 3 ans³.

Cela ne veut pas dire que nous mourrons tous moins vieux mais bien qu'un nombre relativement plus important de personnes mourront plus jeunes. Nous pouvons parfois le constater dramatiquement dans nos entourages avec la survenue de cancers et de maladies cardio-vasculaires chez des personnes relativement jeunes et en bonne condition physique apparente.

¹ Bureau régional de l'Europe de l'OMS

² IBGE, 'rapport air et transport', p. 88.

³ CAFE Scenario Analysis Report Nr. 1 Baseline Scenarios for the Clean Air for Europe (CAFE) Programme Final Report

Or, au niveau européen, la pollution atmosphérique par les particules en suspension (ou matières particulaires) ne coûte à chaque personne « que » 8,6 mois de sa vie, selon le Bureau régional européen de l’OMS ⁴. La situation en Belgique est donc plus grave que la moyenne européenne.

La densité de la population et des activités industrielles est sans doute un élément d’explication. Mais la responsabilité des autorités belges est également engagée. Jusqu’à présent, elles n’ont pas encore pris de mesures permettant de réduire les PM émises par le transport routier.

Selon la Commission européenne, les PM_{2.5} formeraient, après le tabac, la principale menace, en termes de pollution de l’air, pour la santé humaine. Ainsi, un rapport récent commandé par la Commission européenne attribue aux PM_{2.5} respectivement 288 000 décès prématurés par an dans l’Union européenne (soit 3 millions d’années de vie) dont 10 669 pour la seule Belgique.

Pour notre pays, cela revient à 30 décès prématurés par jour en moyenne, soit l’équivalent d’un peu plus de la moitié des décès occasionnés par le tabac (55 par jour).

⁴ Communiqué de presse EURO/08/05 Berlin, Copenhague, Rome, 14 avril 2005

2. Quels impacts sur la santé ?

Les études indiquent que les particules fines contribuent à générer des maladies des voies respiratoires, des défaillances cardiovasculaires et des cancers du poumon. Les particules minuscules passent par les voies respiratoires et le sang et vont directement se loger dans d'autres organes et notamment dans le cœur⁵. En outre, les PM2.5 captent d'autres particules allergisantes présentes dans l'air comme les pollens. Elles les transportent au fond des bronches, ce qui aggrave les problèmes d'asthme.

De nombreux spécialistes sont convaincus que la spectaculaire augmentation du nombre d'allergies et de personnes souffrant de l'asthme partout en Europe mais plus particulièrement en Belgique, est étroitement (mais pas exclusivement) liée à la pollution atmosphérique, notamment d'origine automobile.

La Belgique compte de 700 à 800.000 asthmatiques⁶ et cette maladie est en progression rapide. L'asthme concerne 5 à 6 % de nouveaux patients chaque année dans notre pays⁷ et y provoque près de 300 décès par an, soit un taux brut de mortalité de 3 pour 100.000 par an ; il est responsable de 0,28% des décès dans la population générale. En 2020, un Européen sur deux sera allergique et, tous les 10 à 15 ans, le nombre de personnes allergiques double (la quasi totalité des cas d'asthme sont d'origine allergique)⁸.

Chez les personnes asthmatiques, une étude a montré qu'une augmentation de 10 µg/m³ de PM10 était associée à une augmentation des crises d'asthme (+3%), à l'utilisation d'un broncho-dilatateur de (+2,9%), à des visites aux urgences de (+3,4%) et d'hospitalisation pour crise d'asthme de (+1,9%).

⁵ www.bundesregierung.de

⁶ Source : Journal du Médecin, dans Le Soir, 19/1/05

⁷ Source : enquête « vivre avec l'asthme », dans la Libre, 28/4/2004

⁸ Source: GA2LEN, dans La Libre, 20 avril 2005

L'exposition à long terme aux particules en suspension a donc des effets extrêmement nocifs sur la santé humaine et diminue l'espérance de vie.

Pour l'Organisation Mondiale de la Santé, la priorité doit donc être accordée à la réduction durable de cette exposition et à la diminution des concentrations. C'est non seulement un enjeu de santé publique capital. C'est également un enjeu économique. L'Europe pourrait ainsi économiser entre 58 et 161 milliards d'euros par an en réduisant la mortalité générée par les particules. Quant au coût du traitement des maladies qu'elles entraînent, il pourrait diminuer de 29 milliards d'euros par an⁹.

⁹ Bureau régional de l'Europe de l'OMS

3. Quelle est la situation en Belgique ?

La Belgique est particulièrement touchée par la pollution par les particules fines. Dans notre pays, les normes européennes en la matière sont beaucoup trop souvent dépassées.

La directive du 1er janvier 2005 fixe un plafond de 50 μg de PM10 par m^3 d'air en moyenne sur 24 heures. A l'heure actuelle, ce plafond ne peut pas être dépassé plus de 35 jours par an. En 2010, l'Europe n'autorisera plus que 7 dépassements par an de la valeur limite de 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ sur 24 heures. Par ailleurs, la directive fixe une norme de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne sur l'ensemble de l'année en 2005 et de 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne sur l'ensemble de l'année en 2010.

Or la Belgique ne respecte que très mal ces normes ! En 2005, le maximum de 35 dépassements par an a été dépassé dans 23 des 43 stations de mesures belges. Cela revient à un total de 1 815 dépassements de la norme européenne en Belgique en 2005. La moyenne par station de mesure est de 42,2 dépassements du seuil.

**Nombre de dépassements de la norme de 50 $\mu\text{g}/\text{M}3$
dans les 43 stations belges de mesure**

Commune	Région	2005(*)
Roeselare	Fla	89
Marchienne-au-Pont	Wal	84
Jemeppe	Wal	82
Engis	Wal	78
Antwerpen (Luchtbal)	Fla	70
Gent	Fla	70
Haren	Brx	68

Ruisbroek	Fla	66
Oostrozebeke	Fla	63
Borgerhout	Fla	59
Evergem	Fla	57
Hoboken	Fla	56
Sint-Kruiswinkel	Fla	55
Zelzate	Fla	54
Zwijndrecht	Fla	52
Menen	Fla	49
Zwevegem	Fla	44
Molenbeek-Saint-Jean	Brx	44
Antwerpen Boudewijnsuis	Fla	44
Vilvoorde	Fla	42
Schoten	Fla	41
Moerkerke	Fla	39
Destelbergen	Fla	37
Berendrecht	Fla	32
Mechelen (Technopolis)	Fla	32
Mechelen Hombeeksestwg	Fla	31
Walshoutem	Fla	30
Saint-Nicolas	Wal	29
Aarschot	Fla	29
Hasselt	Fla	28
Charleroi	Wal	28
Houtem	Fla	28
Dessel	Fla	26
Antwerpen (LO)	Fla	26
Herne	Fla	26

Steenokkerzeel	Fla	25
Lommel	Fla	22
Uccle	Brx	21
Roeselare (Brugsestwg)	Fla	19
Berchem-Sainte-Agathe	Brx	17
Woluwe-Saint-Lambert	Brx	17
Vielsalm	Wal	3
Sinsin	Wal	3

Source : Cellule Interrégionale de l'Environnement :
www.irceline.be/~celinair/french/homefr_java.html

4. Que font les autres pays européens?

Pour réduire l'impact des déplacements motorisés sur la qualité de l'air, l'Union européenne a créé les normes Euro. Elles imposent une réduction toujours plus importante des quantités de polluants émis par les véhicules motorisés. Des progrès considérables ont été effectués, en ce compris pour ce qui concerne les émissions de particules.

	Date d'entrée en vigueur pour toute nouvelle homologation	Date entrée en vigueur pour toute nouvelle immatriculation	CO g/km Essence	CO g/km Diesel	HC g/km Essence	NOx g/km		PM 10 g/km Diesel
						Ess.	Die.	
Euro 1	01/07/1992	01/01/1993	2,72	2,72	-	-	-	0,14
Euro 2	01/01/1996	01/01/1997	2,2	1	-	-	-	0,08
Euro 3	01/01/2000	01/01/2001	2,3	0,64	0,2	0,15	0,5	0,05
Euro 4	01/01/2005	01/01/2006	1	0,5	0,1	0,8	0,25	0,03
Euro 5	Proposition	01/01/2008 ou 2010	1	1	0,05	0,2	0,2	0,005

Il faut poursuivre l'effort. La norme EURO 4 est entrée en vigueur en 2006. Cela veut dire que toutes les nouvelles voitures qui sont mises en circulation depuis le 1^{er} janvier de cette année doivent y répondre. Mais pour les véhicules diesel, la norme EURO 4 est déjà dépassée car elle n'est plus assez sévère en ce qui concerne les particules. La Commission a donc proposé en décembre 2005 une nouvelle norme EURO 5 qui devrait en principe entrer en application à partir de 2008 ou 2009. Mais il faut encore qu'un accord définitif intervienne au niveau de l'Union européenne.

Dans les faits, à moins d'un changement majeur dans les techniques utilisées pour faire tourner les moteurs diesel, les voitures devront impérativement être équipées d'un Filtre à Particules (FAP) pour respecter cette norme à venir.

On doit cependant craindre qu'EURO 5, telle qu'elle est actuellement débattue au niveau européen, n'ira pas assez loin, notamment en termes d'émission de particules (le plafond est fixé à 5 mg alors qu'il est possible d'arriver à 1 ou 2 mg/km) et surtout de NOX (200 mg alors que la norme américaine impose à l'industrie européenne d'exporter des voitures qui n'émettent pas plus de 87 mg/km de NOX).

Pour inciter leurs automobilistes à anticiper la généralisation de la norme EURO 5, plusieurs pays de l'Union Européenne – l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, l'Autriche et la Suède – sont en train de préparer des incitants fiscaux en faveur de véhicules équipés de filtres à particules et ont pris des mesures en faveur des équipements LPG qui n'émettent pas de particules.

L'Allemagne accorde une réduction fiscale de 350 € pour l'acquisition de voitures équipées d'origine de filtres à particules.

Aux Pays-Bas, le gouvernement accorde des subventions pour l'installation de filtres à suie sur les nouveaux taxis, camionnettes et autobus. En outre, un avantage fiscal de 600 euros y est prévu pour les dépenses découlant de l'acquisition d'un filtre à particules.

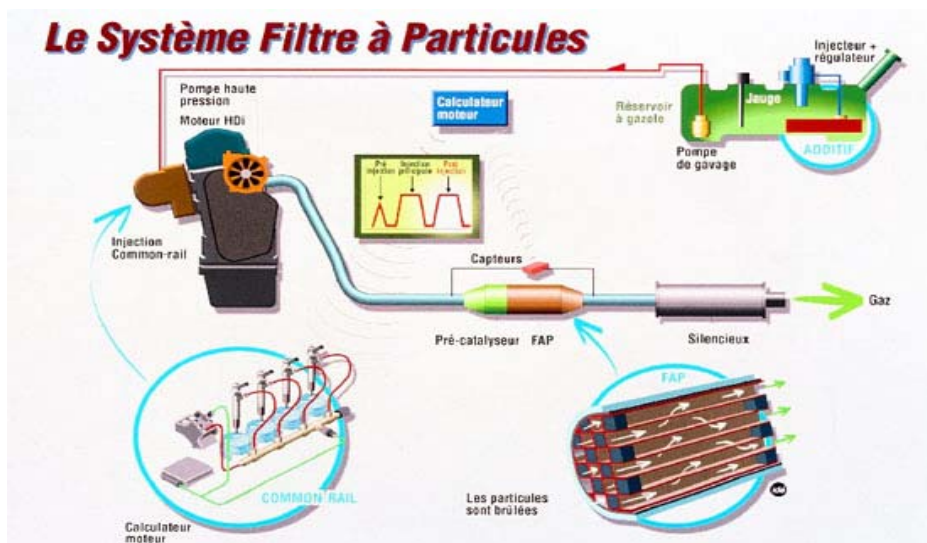
Ces mêmes pays accordent des avantages fiscaux visant à encourager le recours au LPG, carburant qui n'émet pas de particules lors de sa combustion.

5. Que faut-il penser des filtres à particules ?

Pour les automobilistes, la meilleure manière de réduire les émissions de particules est bien sûr de rouler le moins possible ou de choisir un modèle à essence. Il faut en effet savoir qu'un seul moteur diesel sans filtre à particules rejette autant de particules de suie que mille moteurs à essence...

Mais il y a aussi moyen de s'appuyer sur le progrès technique, en recourant aux Filtres à Particules (FAP). Cette technique permet de filtrer plus de 90 % des particules de suie nuisibles.

C'est donc une solution valable à la condition de bien la connaître, de vérifier le fonctionnement et notamment la régénération des filtres.



En 2000, Peugeot-Citroën a été le premier constructeur à commercialiser des voitures diesel dotée d'un FAP et l'étend progressivement à tous ses modèles diesel. L'industrie automobile allemande a assuré qu'elle généraliserait le filtre à suie en 2008. D'autres promettent un choix de modèles avec FAP dès 2006.

Pourtant, les discussions politiques actuelles ne permettent pas de prévoir la généralisation des FAP sur tous les nouveaux véhicules diesel avant 2010. L'équipement des véhicules en Europe est donc laissé au bon vouloir de chacun au moins jusqu'en 2010 !!!! Le prix du FAP en post-équipement (sur un véhicule diesel existant) est élevé mais surtout les constructeurs n'ont pas investi dans la construction et l'installation des FAP parce qu'ils n'ont pas de garantie de rentabilisation.

Il faut que les gouvernements imposent les FAP par pour stimuler le secteur industriel qui dispose des technologies nécessaires. Cela peut donc se concrétiser rapidement.

Le FAP n'est pas une nouveauté : les constructeurs de voitures et les laboratoires de recherche y travaillent depuis 20 ans. Déjà utilisé sur des installations industrielles et sur certains véhicules utilitaires lourds, son application sur des véhicules particuliers se heurtait jusqu'à présent au problème de la régénération du filtre, une fois celui-ci saturé par les particules.

Mais les progrès techniques permettent aujourd'hui d'atteindre la température nécessaire à la régénération (la combustion des particules). Le système FAP élimine quasi totalement les particules fines et les fumées. Il est actif quelles que soient les conditions d'utilisation du véhicule. Les prestations du véhicule sont conservées.

Un certain nombre de questions restent toutefois en suspens :

Quels sont les rejets émis lors de la régénération des filtres ? Sont-ils néfastes pour l'environnement ou la santé humaine ?

Quel est l'impact environnemental de l'entretien des filtres ou de leur remplacement (après 120.000 km sur les derniers modèles) ?

Quels sont les composés se retrouvant dans les eaux de lavage des filtres lors de leur entretien ? Sont-ils néfastes pour l'environnement ou la santé humaine ? Comment se comportent-ils lors des processus d'épuration des eaux ? Compliquent-ils la gestion des boues ?

Les fabricants de filtres pourront-ils être prêts avant 2008, de manière à anticiper l'entrée en vigueur de la norme EURO 5 en offrant suffisamment de véhicules aux consommateurs qui souhaiteraient acheter des véhicules diesel très peu polluants ? Si oui, à quelles conditions ?

6. En Belgique, qui est responsable et que peut-on faire ?

Des mesures très concrètes peuvent et doivent être prises au plan régional et fédéral. Mais au plan fédéral, le gouvernement se contente d'attendre une généralisation de la norme EURO 5 et l'obligation d'équiper les véhicules diesel de filtres à particules (donc 2010...). Pour le reste, il se contente exclusivement d'effets d'annonce :

Le 24 septembre 2004, le Conseil des Ministres a adopté un plan fédéral de développement durable 2004 - 2008 qui annonce qu'il encouragera à équiper les véhicules diesel d'un filtre et que cette acquisition pourrait être encouragée par un subside. Dans le même plan, le gouvernement annonce qu'il rendra obligatoire l'installation d'un filtres pour les bus et les camions ne répondant pas à la norme EURO 3 (action 10 dans le Plan Fédéral Ozone approuvé par le Conseil des Ministres du 5 décembre 2003).

Le 11 janvier 2006, dans son discours au Salon de l'Auto, le Premier Ministre a annoncé qu'en 2006 une déduction spéciale à l'Impôt des Personnes Physiques serait accordée pour l'installation de filtres à particules.

Mais à ce jour et malgré les questions posées par ECOLO à la Chambre, aucune de ces belles promesses n'a été réalisée. Il est donc, plus que jamais impératif que le gouvernement fédéral passe de la parole aux actes et mette rapidement en chantier les mesures suivantes :

1. informer le public sur les risques des particules fines, sur les causes, et les comportements à encourager pour diminuer la pollution par particules fines ;
2. indiquer la présence d'un filtre à particules et la quantité de PM émise par les différents modèles dans le guide CO₂ (www.health.fgov.be/pls/portal/CO2) des voitures en vente en Belgique ;

3. accorder une réduction fiscale d'au moins 400 € (soit l'équivalent des deux tiers du surcoût) via l'impôt des personnes physiques pour l'acquisition d'une voiture diesel répondant à l'objectif de 5 mg/km (à vérifier sur le Certificat de Conformité du véhicule) jusqu'à ce la nouvelle norme EURO 5 soit d'application pour tous les nouveaux véhicules (en 2008 au plus tôt) ;
4. accorder une réduction fiscale sur les filtres à suie installés sur les moteurs diesel des camions et des bateaux tout en rendant obligatoire l'installation d'un filtre à particules sur les camions et les bus ne répondant pas à la norme EURO 3 ;
5. accorder une réduction fiscale pour les installations LPG sur voitures, camions et bateaux; pour les voitures la réduction doit être égale à 100 % de l'équipement avec un maximum de 1 525 € ;
6. prévoir des réductions fiscales pour l'installation de filtres à suie sur de nouveaux taxis, camionnettes, autobus et péniches qui consomment du diesel ;
7. augmenter le soutien fédéral à l'organisation des journées sans voiture qui doivent être organisées plusieurs fois par an et au moins une fois par trimestre ;
8. équiper tous les nouveaux véhicules diesel des services public fédéraux de filtres à particules.
9. se concerter avec les gouvernements régionaux afin de coordonner un plan d'action, dans le cadre du plan fédéral d'action pour l'environnement et la santé ;
10. augmenter le nombre de stations de mesures de la qualité de l'air d'ici fin 2006 ;
11. équiper tous les stations de mesure afin de pouvoir détecter les PM_{2.5} d'ici 2006 ;
12. plaider au plan européen pour la généralisation la plus rapide possible d'une nouvelle norme EURO 5 qui fixera à 5 mg/km la valeur limite pour les émissions de particules de suie des automobiles diesel.

7. Bruxelles prend le taureau par les cornes : le plan Bruxell'Air

En Région bruxelloise, Evelyne Huytebroeck, la Ministre de l'Environnement et Pascal Smet, le Ministre de la Mobilité, ont concocté le plan **BRUXELL'AIR**, un plan très ambitieux et très complet pour faire de la Région une zone à basses émissions où la qualité de l'air est radicalement améliorée grâce à une série de mesures relatives au trafic automobile. Ce plan agit à deux niveaux :

l'urgence : les mesures à prendre en cas de pic de pollution (contrôles des vitesses, réductions des vitesses autorisées, limitation de la circulation...)

le fond: les mesures structurelles destinées à réduire drastiquement les quantités de polluants présents dans l'air respiré à Bruxelles.

Les mesures structurelles portent sur :

1. la politique de stationnement (réduire les emplacements de parking) ;
2. les plans de déplacement des entreprises (aider les travailleurs à recourir à des alternatives à la voiture) ;
3. la politique d'intermodalité (promouvoir les alternatives au transport motorisé individuel) ;
4. la lutte contre l'utilisation des véhicules les plus polluants.

Dans ce cadre, la Région bruxelloise va mettre en œuvre un système destiné à faire disparaître des rues bruxelloises les véhicules les plus polluants et singulièrement ceux qui émettent le plus de particules. Ce système comprend deux grands volets :

1. Une prime à la radiation de l'immatriculation et à la destruction des véhicules les plus polluants. Elle sera octroyée selon une formule de conditions cumulatives :

- La radiation de la plaque d'immatriculation donne droit soit, à un abonnement MTB pour une année et un abonnement Cambio start pour une année ; soit, à un chèque vélo et un abonnement Cambio start pour une année.
- La radiation de la plaque d'immatriculation et la destruction du véhicule, pour autant qu'il ne réponde qu'aux normes EURO 0 ou EURO 1 et soit immatriculé avant le 1er janvier 1997, donne droit : soit, à un abonnement MTB pour une année renouvelable une fois et à un abonnement Cambio start pour une année renouvelable une fois ; soit, à un abonnement MTB pour une année, un abonnement Cambio start pour une année renouvelable une fois et à un « chèque vélo » ; soit à un abonnement Cambio start pour une année renouvelable une fois et à deux « chèques vélo ».

Ces primes, réservées aux Bruxellois, sont octroyées moyennant une série de conditions dont l'interdiction de bénéficier d'un véhicule de société. Des mesures de contrôle sont prévues. La nécessité de démontrer pour le bénéficiaire qu'il remplit les conditions chaque année pour renouveler son double abonnement en est la première. La mesure est actuellement développée conjointement par la STIB, l'AED et l'IBGE. Un guichet unique sera mis en place.

2. Une réforme des taxes de circulation pour encourager l'acquisition des voitures les moins polluantes, non seulement en particules et autres polluants mais également en CO₂. Les grands axes de cette réforme seront les suivants :

- moduler le montant de la taxe en fonction de la norme de pollution EURO ;
- moduler le montant de la taxe en fonction des émissions de CO₂;

- introduire une fonction de calcul de la taxe en fonction des émissions de CO₂ qui suive une progression suffisamment exponentielle pour taxer moins qu'aujourd'hui, voire détaxer complètement, les voitures à faibles émissions de CO₂ (- de 120 g/km) et taxer plus qu'aujourd'hui les voitures à fortes émissions de CO₂ (+ de 200 g/km).
- introduire une redevance à charge des utilisateurs des véhicules les plus polluants (EURO 0, EURO 1 et EURO 2) à partir de 2010. Cette redevance annuelle sera progressive et cumulative afin de cibler le renouvellement des véhicules les plus polluants.

Les ministres bruxellois demandent par ailleurs au niveau fédéral que la question des voitures de société soit également abordée pour réduire leur impact sur l'environnement.

8. Quelle est la situation en Wallonie ?

En Wallonie, la qualité de l'air n'est pas brillante ! Même si les informations disponibles ne sont pas suffisantes, on sait que la pollution par les particules y est parfois très importante.

C'est notamment le cas à Marchienne-au-Pont, Jemeppe et Engis. Le seuil de $50\mu\text{g}/\text{M}^3$ y a été dépassé près de 80 fois en 2005 ! Mais c'est plus la pollution d'origine industrielle que le transport qui est en cause. Et des efforts seraient en cours de réalisation par les industriels en cause. Toutefois dans la région de Charleroi, de récentes mesures avec des appareils mobiles ont révélés des concentrations encore plus importantes que celles mesurées à la station de Marchienne- au- pont.

La Région wallonne ne connaît pas grand chose de l'état réel de sa qualité de l'air. En 2006, il n'y avait que 7 stations de mesures des particules sur un total de 43 pour toute la Belgique ! Et encore, celles-ci ne mesurent que les concentrations de PM10.

En Wallonie, les particules les plus fines, les PM 2,5 échappent à toutes mesures !

La Région va bien faire l'acquisition de trois appareils supplémentaires pour mesurer les PM10. Mais il n'est pas sûr que cela soit suffisant. Pourtant on ne peut pas dire que pour la région, leur coût soit prohibitif (quelque 20.000 € HTVA), au regard de l'enjeu de santé publique.

A l'heure actuelle, rien n'est prévu pour mesurer les concentrations de particules générés par le transport routier dans les centres de Namur et Liège, pour ne citer que deux exemples.

La Région wallonne ne dispose toujours pas de Plan Air, assurant l'application en Wallonie de la directive Air. Le gouvernement arc en ciel a pris acte du projet de plan air du ministre Foret, mais celui-ci n'a jamais été adopté formellement. Le Ministre Lutgen assure y travailler. Espérons

que sa copie sortira le plus vite possible et surtout, qu'elle contiendra de vraies mesures efficaces !

Il s'agit non seulement de réduire les sources de pollution industrielle mais également de mettre le transport routier à contribution, en bonne intelligence avec les mesures prises au fédéral et dans les autres régions.

Les voitures-poubelles doivent aussi disparaître progressivement des routes wallonnes.

9. Dans les communes, quelles sont les possibilités d'action ?

Pour chasser les particules, certaines locales ECOLO n'ont pas attendu que le gouvernement fédéral se mette au travail. Voici un tract réalisé par la locale de Charleroi. Il contient une série de pistes intéressantes dont les locales ECOLO peuvent s'inspirer.

Pollution de l'air à Marchienne-au-Pont : ECOLO se bat pour la santé de tous les Carolos...

La qualité de l'air, une priorité d'ECOLO, une priorité pour votre santé.

Vous passez régulièrement à Marchienne, vous y vivez, vous y travaillez ? Alors, ECOLO agit pour vous, pour améliorer la qualité de l'air, et votre santé.

Les poussières fines sont émises par les moteurs diesel, certaines usines et les chauffages. La pollution par les poussières fines atteint à Charleroi des records. L'Europe permet 35 jours de dépassements par an de la norme de 50 µg/m³. A Marchienne, ce seuil a déjà été dépassé 66 fois depuis le début de l'année, sans réaction sérieuse des autorités communales.

Pourtant, les conséquences sur la santé sont là : en Belgique, les poussières fines provoquent en moyenne 30 décès prématurés par jour. C'est inacceptable. C'est indigne d'une grande ville moderne.

Les Carolos, les Marchiennois méritent mieux !

ECOLO se bat pour que la ville de Charleroi prenne ses responsabilités et impose des investissements réalistes aux industries, pour que la ville réduise sa propre pollution et qu'elle vous aide efficacement à réduire aussi vos émissions de pollution. Les solutions existent. Mettons-les en pratique !

10 propositions d'ECOLO pour la qualité de l'air à Charleroi

1. *Faire de Charleroi une ville européenne pilote pour la qualité de l'air et mobiliser tous les acteurs (industriels, citoyens, administrations) pour espérer les meilleures normes d'ici 2010.*
2. *Informier le public sur les risques, les causes et les comportements à encourager pour diminuer la pollution de l'air.*
3. *Créer une cellule communale « amélioration des chauffages et économie d'énergie » afin de vous conseiller pour rendre votre chauffage plus propre et économe et vous aider à profiter des primes régionales.*
4. *Offrir une réduction fiscale de 600 € pour l'installation de Filtres à Particules (FAP) sur votre voiture Diesel.*
5. *Equiper tous les nouveaux véhicules diesel des services publics (TEC, administration...) de filtres à particules.*
6. *Accorder une réduction fiscale pour l'utilisation de LPG dans les voitures, camions et bateaux, avec un maximum de 1 525 € pour les voitures.*
7. *Imposer aux entreprises des normes sérieuses et réalistes (responsabilité de la ville).*
8. *Renforcer les transports en commun et inciter les entreprises à offrir des trajets TEC lors des pics de pollution.*
9. *Mettre en place un plan mobilité du personnel de la ville de Charleroi pour réduire l'utilisation des voitures pendant les pics de pollution.*
10. *Abandonner les projets autoroutiers qui augmenteraient encore le trafic automobile dans la ville de Charleroi.*

Par ailleurs, les groupes locaux peuvent également proposer à la population de leurs communes les pistes d'action suivantes :

- proposer que les conseils communaux adoptent des motions demandant à la Région wallonne d'installer une station de détection des particules sur son territoire. Cette piste est à privilégier dans les communes des principaux centres urbains wallons, de même qu' à proximité des sites industriels polluants.
- organiser des informations régulières de la population des communes où des stations de mesures existent, tout en l'informant simultanément des mesures alternatives (filtres à particules, chauffage non-polluant).
- organiser des soirées-débats sur le thème de la qualité de l'air en y invitant par exemple un pneumologue et/ou des médecins généralistes de la région capables de parler de la problématique de la pollution par les particules ou en confrontant des associations environnementales ou de cyclistes à des représentants du transport routier.
- privilégier dans ce cadre, la sensibilisation et la concertation à l'affrontement: en RFA, une campagne contre les particules produites par le diesel a été organisée conjointement par les organisations de consommateurs, de protection de l'environnement et les associations d'automobilistes. Tout le monde a intérêt à vivre en meilleure santé ! "
- utiliser toutes les informations disponibles sur la situation sanitaire de la commune et en particulier sur la fréquences des maladies respiratoires.

Et bien sûr :

- soutenir et développer toutes les mesures qui réduisent l'importance des transports motorisés, singulièrement dans les agglomérations !

Introduction	1
1 Quel est le problème ?	3
2 Quels impacts sur la santé ?	5
3 Quelle est la situation en Belgique ?	7
4 Que font les autres pays européens ?	10
5 Que faut-il penser des filtres à particules ?	12
6 En Belgique, qui est responsable et que peut-on faire ?	15
7 Bruxelles prend le taureau par les cornes : le plan Bruxell’Air	17
8 Quelle est la situation en Wallonie ?	20
9 Dans les communes, quelles sont les possibilités d’action ?	22



etopia asbl

centre d’animation et de recherche en écologie politique

espace kegeljan t.: 00 32 81 22 58 48 info@etopia.be
 av. de marlagne 52 f.: 00 32 81 23 18 47 www.etopia.be
 5000 namur