

Le soleil brille. Les enfants, on reste à l'intérieur !

Juliette Walckiers

Source : <http://www.iew.be>, 27 mars 2014

Faut-il s'inquiéter de notre santé publique ou de la schizophrénie de nos gouvernements ? Probablement des deux quand il est question de pollution de l'air.

Le problème des particules fines est connu, reconnu et chiffré. Rappelons rapidement quelques chiffres. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande que la concentration de l'air ambiant en particules très fines (PM2.5 : particules d'un diamètre inférieur ou égal à 2,5 µm) ne dépasse pas 10 µg/m₃ (microgrammes par mètre cube d'air) en moyenne annuelle. Entre 91 et 96% de la population urbaine européenne est exposée à des niveaux supérieurs [1]. L'OMS estime que le nombre de décès annuels imputables aux particules fines est, pour l'année 2000, de l'ordre de 12.800 à l'échelle de la Belgique et de 347.900 à l'échelle européenne (EU25) [2]. En juin 2012, le Centre International de recherche sur le Cancer (CIRC), qui fait partie de l'OMS, a classé les gaz d'échappement des moteurs diesel comme cancérogènes pour l'homme (groupe 1). Le CIRC estime que les gaz d'échappement des moteurs à essence sont peut-être cancérogènes pour l'homme (groupe 2B). Nettement moins ambitieux que ceux de l'OMS, les objectifs fixés par les autorités européennes ne sont pas respectés par certains pays. Dont la Belgique, qui dépasse la limite de 35 jours par an durant lesquels est tolérée une concentration de particules fines (PM10) supérieure à 50 µg/m³ [3]I.

Quelques jours avant le printemps, l'alerte est donnée : SMOG [4] ! Cela signifie-t-il que les activités humaines ont été plus polluantes ces derniers jours ? Pas vraiment, hormis les activités agricoles d'épandage qui viennent cette fois peut-être s'ajouter à ce que nos industries, nos chauffages et nos déplacements émettent continuellement. Les pics de pollution sont plus courants en hiver, parce que nos chauffages tournent à plein régime, mais surtout, parce que les conditions météo sont peu favorables à la dispersion des particules que nous émettons. Pas de chance pour les enfants, le SMOG peut aussi arriver à d'autres moments, notamment lorsqu'il fait bon à l'extérieur. Comme il y a peu.

Cette situation nous exaspère pour deux raisons.

D'abord, pourquoi ne se préoccupe-t-on du problème que lorsque le premier seuil d'alerte, fixé par nos dirigeants à 70 µg/m₃, est dépassé ? Le reste du temps, allez-y, respirez tous à plein poumons, il n'y a que 69.9 µg de particules par mètre cube d'air ! Roulez à plein régime, polluez, tout va bien. Vous croyez ?

Ensuite, alors que la plupart reconnaissent l'inefficacité des « mesurètes » ponctuelles prises lors d'une alerte SMOG [5], personne n'a le courage de prendre les vraies mesures structurelles susceptibles d'endiguer durablement le phénomène. Cette frilosité est également présente dans le cadre du réchauffement climatique. Et dans ce cas, certains osent encore mettre en doute la responsabilité de l'homme, d'autres argumenteront que sans la volonté de la Chine ou des Etats-Unis, c'est peine perdue ; enfin il est probable qu'une vision strictement égocentrique explique l'inaction de certains pays occidentaux moins directement concernés par les effets du réchauffement. Mais pour la pollution de l'air, messieurs les dirigeants, quels prétextes avez-vous ?

Un doute sur l'origine anthropique des polluants locaux que nous respirons quotidiennement ? Non, les sources émettrices sont clairement identifiées : en Belgique, les principaux

émetteurs sont le transport, qui est responsable de 56% des émissions d'oxydes d'azote et de 31% des émissions de particules fines PM2.5, l'utilisation et l'approvisionnement de l'énergie (hors transport) avec respectivement 35% et 44% et l'industrie (process) avec respectivement 9% et 19% [6]. Un sentiment d'impuissance face à un phénomène global ? Ne nions pas que les polluants, même dits locaux, voyagent un peu, mais pas si loin. Et la problématique de leur concentration est bien un enjeu local. Leurs conséquences néfastes sont réelles ici et maintenant pour toute la population belge. L'inaction naît-elle de l'incertitude sur l'efficacité des mesures à prendre ou sur leur coût ? Un article du journal Le Soir de Michel De Muelenaere, publié le 18 mars dernier, nous montre que chacun des quatre partis traditionnels francophones a pourtant déjà réfléchi à la question pour son programme électorale. Petit tour d'horizons, commenté, de quelques-unes des propositions envisagées par nos candidats aux élections :

- Aligner les accises sur le diesel au niveau de celles sur essence : mis à part le CDH, vous êtes tous d'accord – à quelques nuances près – pour un rattrapage progressif. Félicitations ! C'est une mesure facile à mettre en œuvre, indolore pour les finances publiques et soutenue par les associations environnementales. Car essence ou diesel, les deux carburants polluent tant localement que globalement. Ça ne devrait donc pas être trop difficile d'intégrer cette mesure dans la prochaine Déclaration de Politique Générale (on se demande d'ailleurs pourquoi ce n'est pas le cas depuis belle lurette...).
- Modifier la fiscalité automobile : vous êtes unanimes pour rejeter une taxation au kilomètre parcouru (à l'exception d'Ecolo, qui l'envisagerait à certaines conditions). Et tous, vous soulignez la nécessité de renforcer les alternatives à la voiture. Finalement, une fiscalité à l'usage, qui permettrait de réduire le nombre de kilomètres roulés, peut déjà être mise en œuvre par le biais des accises. Efficacité prouvée : le nombre de kilomètres roulés en Belgique a pour la première fois diminué en 2005, suite aux fortes augmentations du prix des produits pétroliers. Et l'on observe depuis lors une parfaite corrélation : quand le prix des carburants augmente, le nombre moyen de kilomètres roulés par chaque voiture diminue et inversement. Pour diminuer leurs factures de carburant, en plus de rouler moins, les automobilistes roulent également moins vite, et polluent moins. Bingo ! Pour ce qui est de la fiscalité à l'achat, vous avez tous compris que c'est un levier à activer pour orienter les achats vers des véhicules plus propres et êtes unanimes sur le principe de taxes variant en fonction de critères environnementaux ; vous êtes sur la bonne voie... Lisez [le benchmarking](#), réalisé par IEW, des pratiques européennes en la matière.
- Investir dans et développer les transports en commun : Oui, à l'unanimité. C'est une évidence pour tous. Vous vous tracassez des effets sociaux d'une fiscalité automobile accrue ? Vous avez raison, des mesures de correction sociales doivent être envisagées. Mais la meilleure mesure à prendre pour améliorer l'accessibilité aux biens et services des ménages précaires wallons est de renforcer l'offre de transport en commun. Pour rappel, quelques 17% des ménages wallons n'ont pas de voiture particulière [7]. Contrairement aux précédentes, cette mesure a un coût. Car clamer une amélioration de l'offre de transport en commun sans délier les cordons de la bourse, c'est du mensonge ! Mais soyez réconfortés, investir dans les transports en commun, c'est créer de l'emploi durable, non délocalisable ; et cela, tous les partis y tiennent également, n'est-ce pas ?

- Encourager les modes de déplacements doux : encore quatre OUI. On se croirait à l'école des fans. Magnifique, concrétisez-nous tout ça. Cette mesure n'est pas tout-à-fait indolore niveau budget mais est moins coûteuse que les investissements dans le ferroviaire, avec des retombées très positives sur notre problème de pollution de l'air, mais aussi en termes d'emplois !

Réduire la vitesse maximale autorisée : un non nuancé pour le PS et le CDH, des incertitudes du côté du MR, des réticences à une généralisation de la mesure chez Ecolo. Tiens, toucherait-on ici à un tabou, voire à un double-tabou ? La voiture et la vitesse ne sont-elles pas érigées en quasi « valeurs » dans notre société ? Car en termes d'efficacité, les chiffres évoqués par Céline (Cellule interrégionale de l'environnement) sont plutôt encourageants : en abaissant de 120 km/h à 90 km/h la vitesse sur les autoroutes, la pollution due aux particules fines aux abords de celles-ci a diminué de 30%. Et, cerise sur le gâteau, la fluidité du trafic est bien plus grande, sur une autoroute très chargée, à 90 km/ qu'à 120 – particulièrement si les entrées/sorties sont nombreuses, ce qui est le cas en Belgique. Tant d'effets positifs ne plaident-ils pas pour le maintien de la mesure... en permanence ?! En instaurant par ailleurs des **Villes 30** sur tout le territoire ? Vitesses aisément réalisables (càd sans avoir à se brider en permanence au volant) grâce à des « **LISA car** ». Imaginez la réduction du nombre d'accidents, le faible niveau de bruit, la chute inévitable du taux d'adrénaline chez les chauffeurs acquis à ce ralentissement salvateur de nos rythmes de vie, la convivialité de nos villes !! Mais je m'é gare... ;-)

Au-delà de ces mesures concrètes, directement activables à l'échelon régional ou fédéral et aux retombées parfois immédiates, il y a un travail important de plus longue haleine à poursuivre au niveau européen. Que ce soit au niveau des normes imposés aux constructeurs automobiles – à rendre plus ambitieuses-, de la mise en place des nouveaux cycles et procédures de test pour mesurer leur respect - à rendre effective dans les meilleurs délais, ou à travers des plans plus globaux comme le renouvellement du paquet Air, actuellement en discussion, nous attendons que nos élus, actuels et futurs, puissent faire preuve aussi de plus de volontarisme ! Vu l'urgence en termes de santé publique, les limites proposées dans ce paquet Air pour les différents polluants sont trop élevées et les délais pour les atteindre (2030) trop éloignés dans le temps. Au regard de la réduction des niveaux de pollution qui pourrait être atteinte en renforçant l'efficacité énergétique et la promotion des modes de transports plus durables (voir plus haut), la proposition de la Commission semble bien dérisoire – et signifierait encore 260.000 décès prématurés chaque année sur le territoire européen (contre 400.000 aujourd'hui). Les coûts économiques de cette pollution sont également conséquents : entre 330 et 940 milliards d'euro pour la seule année 2010. Les premiers échanges de vue ont eu lieu au sein du Parlement Européen ce mercredi 19 mars. On a malheureusement déjà pu y déceler des visions relevant d'une échelle de valeurs où la défense de certains intérêts financiers l'emporte clairement sur le droit à vivre dans un environnement sain. Il n'est peut-être pas inutile de rappeler, à ce propos, que l'article 23, 4° de la constitution belge garantit « le droit à la protection d'un environnement sain »...

Alors, pour notre santé, et pour éviter la schizophrénie, Messieurs les dirigeants, actuels et à venir, merci d'agir !

[3] Directive 2008/50/CE, annexe X

[4] Mot formé par la contraction des deux mots anglais smoke (fumée) et fog (brouillard). Le terme smog est utilisé pour décrire un mélange nocif de gaz et de particules fines. En Belgique, l'indice belATMO prend en compte les concentrations en O3, NO2, SO2 et PM10

[5] Quelques extraits choisis : « L'impact réel de ces mesures est limité » Joost Kaesemans, FEBIAC, La Libre du 18/03/2014 ; « Nous devons donc améliorer notre qualité de l'air et il sera, par conséquent, nécessaire de prendre des mesures supplémentaires en ce sens », Frans Fierens, Céline, La Libre 18/03/2014 ; « c'est singulièrement en amont qu'il faudrait agir, pour éviter ces pics de pollution si difficiles à gérer », Didier Gosuin, ancien ministre bruxellois de l'environnement, Le Soir, 18/03/2014

[6] Source : EEA, 2013 : Air pollution fact sheet - Belgium

[7] Source : BELDAM, 2012

[1] EEA, 2013 : Air quality in Europe, page 8

[2] OMS, 2006 : Health risks of particulate matter from long-range transboundary air pollution, page 92