



SÉNAT

L'Amélioration de la Qualité de l'air

RAPPORT D'INFORMATION

13 juillet 2018





Le texte peut être téléchargé à l'adresse suivante :
<http://www.senat.be>

Deze tekst is ook in het Nederlands beschikbaar.

Secrétariat de la Commission des Matières transversales - Compétences régionales :
comregint@senate.be
02/501 71 11

Éditeur responsable :
Gert Van der biesen, secrétaire général du Sénat
Place de la Nation 1, 1009 Bruxelles

Cette publication n'a qu'une valeur informative. Bien qu'elle ait été rédigée avec le plus grand soin, ni le Sénat ni ses services ne sauraient être tenus pour responsables de son contenu.

Dépôt légal: D/2018/3427/2

Couverture : pixabay.com



L'Amélioration de la
Qualité de l'air

RAPPORT D'INFORMATION

13 juillet 2018

**Ce rapport a été préparé par la Commission des Matières transversales-
Compétences régionales**

Président :

Steven Vanackere

Rapporteurs :

Annemie Maes, Christie Morreale, Gilles Mouyard, Joris Poschet, Véronique Waroux

Composition de la commission :

N-VA: Andries Gryffroy, Lieve Maes, Wilfried Vandaele, Jan Van Esbroeck

PS: Latifa Gahouchi, Christophe Lacroix, Anne Lambelin, Olga Zrihen

MR: Alain Destexhe, Yves Evrard, Gilles Mouyard

CD&V: Karin Brouwers, Steven Vanackere, Johan Verstreken

Ecolo-Groen: Philippe Henry, Annemie Maes

Open VLD: Ann Brusseel, Lode Vereeck

sp.a: Bart Van Malderen

cdH: Christophe Bastin, François Desquesnes



SÉNAT DE BELGIQUE

Session 2017-2018

13 juillet 2018

Dossier n° 6-391

Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale, les Communautés et les Régions en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de l'air, en vue de promouvoir la santé publique

Documents parlementaires :

[6-391/1](#): Demande d'établissement d'un rapport d'information

[6-391/2](#): Rapport fait au nom de la commission

[6-391/3](#): Recommandations adoptées par la commission

[6-391/4](#): Auditions

[6-391/5](#): Amendements déposés après l'approbation du rapport

[Annales](#) du 13 juillet (n° 6-41)

TABLE DES MATIÈRES

I. PRÉFACE DU PRÉSIDENT	7
II. CONTEXTE FACTUEL	9
Types de pollution de l'air	10
Valeurs limites et valeurs cibles	12
Mesures	14
Coopération	15
III. CONTEXTE JURIDIQUE	17
Répartition de compétences et transversalité	17
Règlementation pertinente	20
Union Européenne	20
Historique	
Règlementation actuelle	
Directive UE 2008/50/EC du 20 mai 2008 (directive Café)	
Directive UE 2015/2193 (directive MCP)	
Directive EU 2016/2284 (directive PEN)	
Bilan de qualité effectué par la Commission européenne	
Belgique	24
Règlementation	
Région flamande	
Région wallonne	
Région de Bruxelles-Capitale	
Coopération entre l'État fédéral et les Régions	
Conférence interministérielle de l'Environnement (CIE)	
Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement (CCPIE)	
Groupe de travail ATMOS au sein du CCPIE	
Cellule interrégionale pour l'Environnement (CELINE)	
Organisation mondiale de la Santé (OMS)	29
IV. RECOMMANDATIONS	31
Généralités	31
Union Européenne	33
Coopération interrégionale	34
Approche scientifique	36
Information et sensibilisation	38
Mobilité	40
Véhicules utilisant les carburants fossiles	44
Infrastructures	46
Combustion de bois	49
Agriculture	50
Fiscalité	51
AUDITIONS ET AVIS ÉCRITS	52
LES RAPPORTS D'INFORMATION DU SÉNAT	53

PRÉFACE DU PRÉSIDENT

La Commission que je préside a consacré 12 réunions à l'examen approfondi d'un thème qui suscite, légitimement, un intérêt grandissant dans l'opinion publique : la qualité de l'air et son incidence sur la santé publique. Pour nous éclairer sur le sujet, nous avons, une fois de plus, fait appel à de très nombreux experts qui nous ont présenté l'état actuel des connaissances en la matière. Non seulement ils ont exposé les principaux aspects de la qualité de l'air proprement dite et leur évolution, mais ils nous ont livré aussi quelques éléments d'information plus récents sur l'ampleur de l'incidence de la pollution de l'air. On sait depuis longtemps que cette pollution cause des affections pulmonaires, mais la découverte de sa nocivité encore plus grande pour le système cardiovasculaire est plus récente. De plus, la pollution de l'air accroît le risque de développer des allergies et a des effets avérés sur le cerveau et le fonctionnement cognitif. Les groupes vulnérables sont évidemment les premières victimes de cette pollution, mais les personnes en bonne santé aussi peuvent en ressentir les effets, notamment par la diminution de leur capacité respiratoire lors des pics de pollution.

Dans les milieux médiatiques et politiques, on a souvent tendance à parler de la pollution de l'air et de la lutte contre le changement climatique de manière indissociée. Certains choix politiques peuvent avoir des retombées positives pour la pollution de l'air mais aussi pour les émissions de gaz à effet de serre. Un exemple-type est la promotion des modes de déplacement doux (entre autres, la marche et le vélo) : non seulement cette mesure contribue à améliorer la santé de la population en ce qu'elle réduit la pollution atmosphérique et oblige les personnes à se mouvoir davantage, mais elle peut aussi avoir une action salutaire en termes d'émissions toxiques. En d'autres termes, si la problématique du changement climatique et celle de la pollution atmosphérique sont effectivement liées, elles doivent aussi pouvoir être appréhendées indépendamment l'une de l'autre.

Même si la qualité de l'air s'améliore de manière tangible à divers points de vues, la pollution atmosphérique n'en continue pas moins à générer des coûts considérables pour la société. Cette situation justifie pleinement une attention accrue de la politique en faveur d'une amélioration encore plus marquée de la qualité de l'air. La protection de la santé et d'un envi-



ronnement sain relèvent, aux termes de l'article 23 de la Constitution, du droit de chacun de mener une vie conforme à la dignité humaine. Le perfectionnement des technologies, la mise en œuvre de procédés moins nocifs et le développement de techniques novatrices sont des éléments de solution, mais des changements de comportement seront aussi indispensables. L'importance d'une information fiable et de la sensibilisation ne peut donc être sous-estimée. Et chaque fois que les pouvoirs publics prennent des mesures financières dans le but d'induire un changement de comportement, ils se rendent bien compte que le fait d'augmenter les tarifs n'a pas les mêmes répercussions sur ceux qui disposent d'un revenu ou d'un patrimoine élevé que sur ceux qui ont un faible revenu ou patrimoine.

La qualité de l'air que nous respirons dépend largement des efforts propres que nous consentons, mais aussi de ceux accomplis dans les pays qui nous entourent, et nécessite donc une approche au niveau européen. Qui plus est, en Belgique, chaque habitant, quelle que soit la Région dans laquelle il travaille ou réside, respire un air dont la qualité est tributaire des mesures mises en œuvre dans les autres Régions. Il est dans l'intérêt de tous que, dans le plein respect de l'autonomie politique accordée à chaque entité fédérée, les différentes autorités de ce pays prennent des mesures ambitieuses et les coordonnent efficacement afin de les rendre les plus bénéfiques possibles pour tout le monde.

À la lumière de toutes les informations qu'il a recueillies, le Sénat a formulé 97 recommandations concrètes à l'adresse des différents pouvoirs législatifs et exécutifs de ce pays. Je tiens à souligner une nouvelle fois l'attitude très volontariste du Conseil fédéral du Développement durable, qui nous a aidés, par son avis, à concrétiser ces recommandations. L'unanimité qui caractérise cet avis est le signe d'une prise de conscience : la collaboration entre les différentes autorités politiques mais aussi entre l'ensemble des partenaires sociaux et des organisations non gouvernementales dans notre pays est indispensable à la réalisation de progrès solides dans cette matière cruciale.

Steven Vanackere

Président de la commission des Matières transversales - Compétences régionales

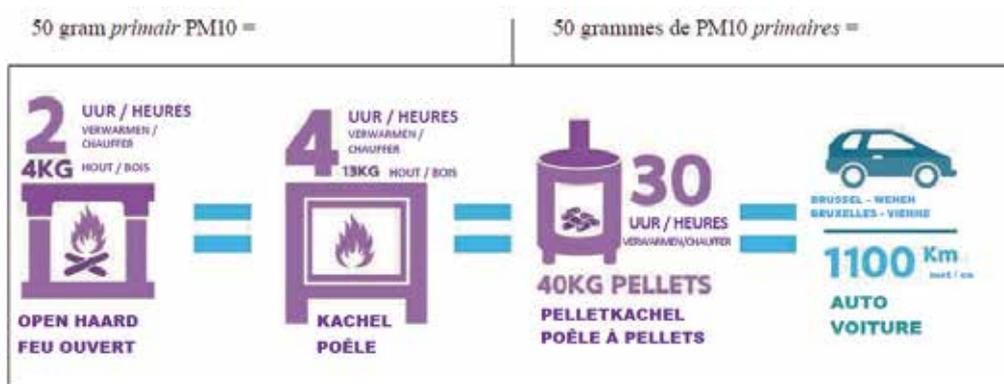
II.

CONTEXTE FACTUEL

Deux éléments sont essentiels pour notre santé : une alimentation saine et un air sain. Nous pouvons contrôler nous-mêmes, dans une certaine mesure, la qualité de notre alimentation, mais il n'en va pas de même pour la qualité de l'air que nous respirons. Personne n'échappe à la pollution atmosphérique.

Depuis quelques années, le problème de la qualité de l'air bénéficie d'une attention grandissante de la part de la population belge. Il est évident aujourd'hui que la pollution de l'air est nocive pour notre santé. La revue médicale *The Lancet* considère la pollution de l'air comme le quatrième principal facteur de risque de décès prématuré.

Selon des chiffres de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), neuf personnes sur dix respirent un air de mauvaise qualité et 7 millions de personnes meurent chaque année sous l'effet d'une exposition à un air pollué (rapport du 2 mai 2018). En Belgique, 3 343 personnes mourraient chaque année des effets de la pollution de l'air. Plus de la moitié de ces décès sont dus à la pollution de l'air extérieur, aux émissions de l'industrie et du trafic. Pour le reste, les décès sont dus à la pollution domestique qui peut, par exemple, être causée par le fait que les gens cuisinent et se chauffent avec des poêles au charbon polluants.

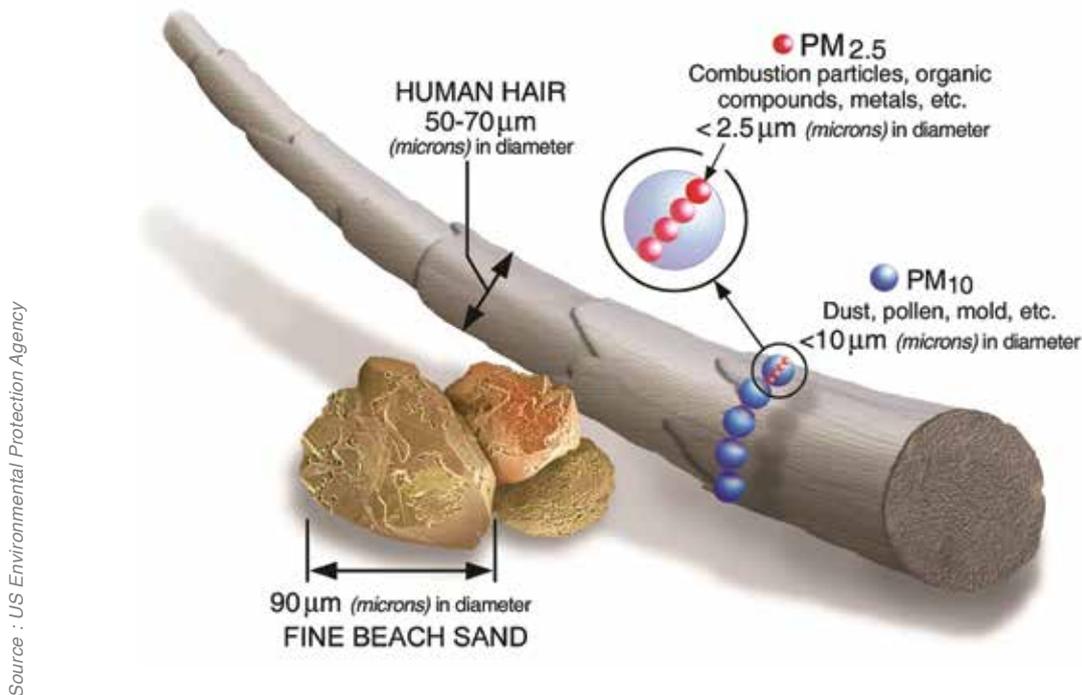


1. 100 km parcourus par une voiture diesel = 600 km parcourus par une camionnette
= 300 km parcourus par un camion

Types de pollution atmosphérique

L'air dans nos villes et dans nos campagnes est un cocktail de polluants de toutes sortes. Nous pouvons en distinguer **deux** : les particules gazeuses et les particules fines.

Le terme particule fine (PM - *particulate matter, matière particulaire*) est un terme générique qui désigne l'ensemble des diverses particules de poussière présentes dans l'air. Il s'agit de particules d'un diamètre inférieur à 10 micromètres, un micromètre équivalant à un millième d'un millimètre. À titre de comparaison : un cheveu humain possède un diamètre de 70 micromètres en moyenne et un grain de sable d'une plage de sable fin a un diamètre de 90 micromètres.



Les particules ultrafines entrent dans la circulation sanguine et se propagent ainsi dans les organes.

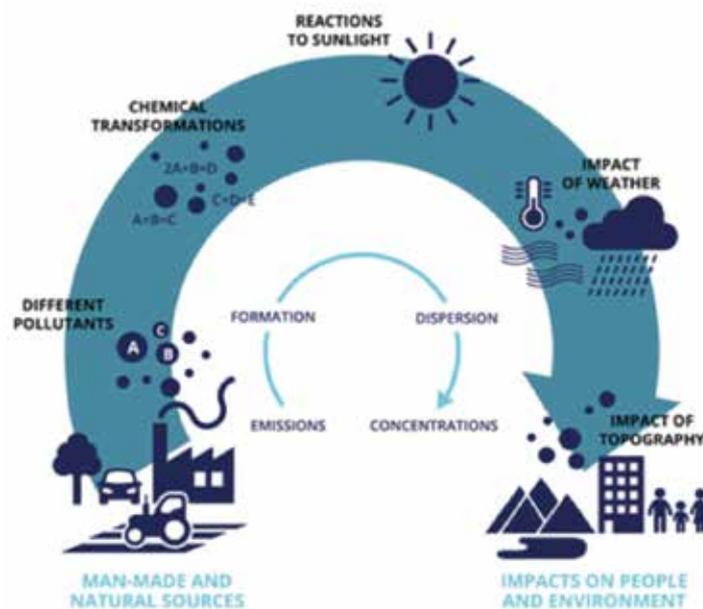
On distingue trois catégories de particules fines: PM10 (particules dont le diamètre est compris entre 10 et 5 micromètres), PM2.5 (particules dont le diamètre est compris entre 5 et 1 micromètres) et PM0.1 ou PUF (particules ultrafines - particules d'un diamètre inférieur à 1 micromètre).

Si les particules fines pénètrent dans les voies respiratoires, les particules ultrafines, quant à elles, peuvent se loger dans les alvéoles pulmonaires ; elles sont si petites qu'elles peuvent même entrer dans la circulation sanguine et se propager ainsi dans d'autres organes. La pollution atmosphérique est donc une problématique pulmonaire, mais elle peut aussi être à l'origine de maladies cardiovasculaires (infarctus) et d'affections neurovasculaires (comme l'Accident vasculaire cérébrale - AVC).

Les polluants gazeux sont principalement l'ozone et les oxydes d'azote (NO et NO₂).

L'ozone (O₃) n'est pas émis directement, mais est un gaz réactif très puissant qui se forme lors de diverses réactions photochimiques dans l'atmosphère à partir d'autres polluants, à savoir les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone et les hydrocarbures organiques volatils présents principalement dans les carburants et les solvants, notamment la peinture.

Les oxydes d'azote (NOx) sont un groupe de substances constituées d'un atome d'azote et d'un ou de plusieurs atomes d'oxygène. Ce groupe est désigné par formule générique NOx. Les oxydes d'azote les plus courants sont le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO₂). Les oxydes d'azote sont générés par toutes les formes de combustion à haute température. Le monoxyde d'azote (NO) est un gaz produit lors de la combustion à haute température par oxydation de l'azote de l'air et le dioxyde d'azote (NO₂) est un gaz résultant essentiellement de l'oxydation du monoxyde d'azote dans l'air. Hormis le fait qu'il peut conduire à la formation de l'ozone nuisible et de particules fines, le dioxyde d'azote est également nocif en soi.



Source : www.eea.europa.eu

Valeurs limites et cibles

Selon la directive 2008/50/CE de l'UE, la valeur limite journalière pour les particules fines s'élève à $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (concentration moyenne journalière). Depuis le 1er janvier 2005, cette valeur ne peut plus être dépassée plus de 35 jours par année civile. Les valeurs limites annuelles européennes s'élèvent à $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les particules PM10 et à $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les particules PM2.5.

L'OMS n'a pas fixé de valeur limite pour les particules fines parce qu'il n'existe, selon elle, aucun seuil en-dessous duquel la concentration n'aurait aucun effet néfaste. Même en cas de brève exposition à des concentrations élevées, des conséquences négatives se font déjà sentir. Il vaut donc mieux réduire au maximum les concentrations de particules fines. L'OMS a toutefois proposé des valeurs guides en matière de particules fines : une moyenne annuelle de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les particules PM10 et de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les particules PM2.5.

En ce qui concerne le dioxyde d'azote, la directive 2008/50/CE de l'UE définit les valeurs limites et le seuil d'alerte pour le NO₂ dans l'air ambiant à des fins de protection de la santé comme suit :

- une valeur limite en moyenne horaire de $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, à ne pas dépasser plus de dix huit fois par année civile;
- une valeur limite en moyenne annuelle : $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- un seuil d'alerte : $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pendant trois heures consécutives.

L'OMS a fixé la même valeur guide en moyenne horaire ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$), mais n'autorise pas les dépassements.

Pour l'ozone aussi, des valeurs cibles et des valeurs guides ainsi que des valeurs limites ont été fixées afin d'informer ou d'alerter le grand public.

Cette même directive européenne 2008/50/CE prévoit les valeurs cibles et les objectifs à long terme suivants :

- une valeur cible de $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$, à ne pas dépasser plus de 25 fois par année civile (moyenne calculée sur trois ans) ;
- un objectif à long terme de $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le maximum journalier de la moyenne sur huit heures.

La valeur guide de l'Organisation mondiale de la santé est plus stricte que celle fixée dans la directive européenne : $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le maximum journalier de la moyenne sur huit heures. Cette valeur guide permettrait de garantir un niveau suffisant de protection de la santé publique, même si des effets négatifs peuvent se manifester aussi lorsque la concentration est inférieure à cette valeur. Seules les valeurs cibles européennes sont légalement contraignantes.

Source : prof. B. Nemery, KUL

UNE CATASTROPHE EXTRAORDINAIRE
ENDEUILLE LA VALLEE DE LA MEUSE
DEPUIS JEMEPPES A ENGIS

*Quarante-trois personnes périssent dans le brouillard
sous l'influence de gaz délétères*

De Maasvallei,
de "Vallei van den Dood".

REEDS 64-PERSONEN WERDEN OP GEHEIMZINNIGE
WIJZE UIT HET LEVEN GERUXT. — OOK VEEL VEE
IS IN DE WEIDEN OMGEKOMEN. — ZIJ DE MIST VOL
GIFTIGE GASSEN? — DOKTERS EN GELEERDEN
TRACHTEN HET TRACISCH RAADSEL OP TE LOSSEN

Décembre 1930 : des dizaines de morts par la pollution de l'air dans la vallée de la Meuse.

Le professeur liégeois Jean Firket a été l'un des premiers scientifiques à étudier les causes et les effets de la pollution de l'air et l'a mise en relation avec la mortalité aiguë dans la vallée de la Meuse en décembre 1930. La littérature scientifique se réfère encore à son rapport de 1933.

Mesures

La plupart des autorités sont conscientes des problèmes et ont pris des mesures ces dernières années afin d'améliorer la qualité de l'air, notamment le durcissement des normes en matière de combustibles.

Une comparaison des chiffres de 2010 et de 2016 montre, toujours selon l'OMS, que la situation s'est améliorée en de nombreux endroits. Ainsi, on a observé une diminution des particules fines dans 61 % des villes européennes et dans 57 % des villes nord-américaines et sud-américaines.

Dans notre pays aussi, la qualité de l'air s'améliore d'année en année, grâce aux efforts que les différentes autorités accomplissent. Mais il y a encore du chemin à faire.

Conformément à la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, la politique environnementale et les mesures de prévention relatives à la santé publique sont des compétences qui relèvent essentiellement des Régions et des Communautés.

Les normes relatives à la qualité de l'air fixées dans la directive européenne 2008/50/CE sont transposées en droit belge essentiellement par les Régions, qui disposent de compétences étendues en la matière. Il leur appartient d'élaborer des mesures politiques efficaces. Depuis 1994, les Régions collaborent dans les domaines de la surveillance des émissions atmosphériques et de la structuration des données. À cet effet, elles ont conclu un accord de coopération et créé une Cellule interrégionale de l'environnement (CELINE).

L'autorité fédérale soutient les Régions dans la mise en œuvre de leur politique en matière de qualité de l'air (et de climat) par le biais d'une politique d'accompagnement en ce qui concerne la fiscalité, les biocarburants, l'utilisation du vélo, les normes de produits, la politique d'efficacité énergétique des bâtiments publics et les chemins de fer.

D'autres autorités disposent aussi de compétences à travers lesquelles elles peuvent avoir une influence sur la qualité de l'air. Ainsi, à l'échelon local, les autorités peuvent jouer un rôle important, notamment par des mesures liées à la mobilité et à l'aménagement du territoire, comme la création de zones à faibles émissions.

Assurer une mobilité durable constitue un défi considérable et important pour notre économie, l'environnement et la qualité de l'air.



Coopération

La pollution de l'air et les particules fines ne s'arrêtent pas aux frontières des pays. Les particules fines présentes dans l'air que nous respirons proviennent en grande partie des pays voisins de la Belgique, mais l'inverse est également vrai : un important volume de particules fines généré en Belgique migre vers les pays voisins. C'est pourquoi il faut aussi intensifier la collaboration au niveau de l'Union européenne.

Pour l'établissement du présent rapport, des données scientifiques ont été collectées en ce qui concerne la pollution atmosphérique, les aspects de la problématique qui affectent directement notre santé et la contribution des différents acteurs dans les sources de pollution de l'air. Des recommandations ont ensuite été formulées à l'intention de toutes les autorités concernées.

Le présent rapport n'entend pas aviver une opposition tranchée entre ceux qui seraient préoccupés par la qualité de l'air et ceux qui ne le seraient pas, mais propose une approche transversale de la problématique car les avantages d'une amélioration de la qualité de l'air excèdent très largement les coûts générés par la mise en œuvre de solutions.

Source : pixabay.com





CONTEXTE JURIDIQUE

Répartition des compétences et transversalité

L'essentiel des compétences relatives à la qualité de l'air appartient aux Régions. C'est le cas à la fois pour la qualité de l'air proprement dite et pour les domaines qui influencent sensiblement la qualité de l'air. L'autorité fédérale est toutefois compétente pour quelques aspects importants de cette matière dans laquelle les Communautés jouent elles aussi un rôle. En outre, les compétences en matière fiscale sont divisées et tantôt fédérales, tantôt régionales. Enfin, quelques champs de compétences significatifs nécessitent la participation des différents gouvernements et/ou une concertation entre eux.



Source : www.Belgium.be

Les Régions sont compétentes pour la protection de l'environnement, notamment celle du sol, du sous-sol, de l'eau et de l'air contre la pollution et les agressions ainsi que pour la lutte contre le bruit. L'autorité fédérale, quant à elle, est compétente pour l'établissement des normes de produits. Les gouvernements régionaux doivent cependant être associés à l'élaboration des réglementations fédérales en matière de normes de produits.

Les Régions peuvent instaurer des zones à faibles émissions dans le cadre de leur compétence en matière de protection de l'air contre la pollution. Elles peuvent arrêter des règlements complémentaires de circulation visant à adapter la réglementation (générale) sur la circulation aux circonstances locales ou particulières. Dès lors que la possibilité de restreindre ou d'interdire le droit d'accès des véhicules à certaines zones sur la base des émissions de polluants atmosphériques de ces véhicules, vise incontestablement à réduire la pollution atmosphérique dans ces zones, l'habilitation d'un gouvernement régional à instaurer une telle zone peut être considérée comme une habilitation à arrêter les règlements complémentaires de circulation visant à la protection de l'environnement.

Les Régions sont aussi compétentes en matière de mobilité. En ce qui concerne le transport, elles sont compétentes pour le transport en commun (régulier) mais pas pour le service public des voies ferrées gérées par la SNCB. L'autorité fédérale et les gouvernements régionaux se concertent toutefois au sujet de la coopération entre les chemins de

fer, d'une part, et les sociétés de transport urbain et vicinal, d'autre part, en vue de la coordination et de la promotion du transport public. En ce qui concerne la politique en matière de sécurité routière, les Régions sont compétentes entre autres pour la détermination des limites de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes, et pour le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales. Les gouvernements des Régions sont associés à l'élaboration des prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport. En ce qui concerne les travaux publics, elles sont compétentes entre autres pour les routes et leurs dépendances.

En ce qui concerne la politique de l'énergie, les Régions ont parmi leurs attributions les sources nouvelles d'énergie à l'exception de celles liées à l'énergie nucléaire et l'utilisation rationnelle de l'énergie. L'autorité fédérale est compétente pour les études sur les perspectives d'approvisionnement en énergie. Les gouvernements régionaux sont cependant associés à l'élaboration de ces études. L'autorité fédérale et les gouvernements des Régions se concertent également sur les grands axes de la politique énergétique nationale.

L'agriculture est une compétence régionale. En ce qui concerne l'aménagement du territoire, les Régions sont compétentes entre autres pour l'urbanisme et l'aménagement du territoire et pour la rénovation urbaine. En ce qui concerne la rénovation rurale et la conservation de la nature, elles ont parmi leurs attributions les zones d'espaces verts, les zones de parcs et les zones vertes et les forêts.



Source : pixabay.com

En ce qui concerne la politique de santé, les Communautés sont compétentes pour l'éducation sanitaire et les activités et services de médecine préventive, ainsi que pour toute initiative en matière de médecine préventive.



Source : www.Belgium.be

L'autorité fédérale, les Communautés et les Régions sont compétentes pour la recherche scientifique, dans le cadre de leurs compétences respectives.

Dans le domaine de la fiscalité, l'autorité fédérale et les Régions exercent chacune plusieurs compétences distinctes. Les Régions sont ainsi compétentes pour la taxe de mise en circulation, la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et pour le prélèvement kilométrique. L'autorité fédérale est compétente pour diverses mesures relatives aux véhicules automobiles, liées à l'impôt des personnes physiques et à l'impôt des sociétés. Elle l'est aussi pour les accises sur les carburants.

La réglementation en matière de qualité de l'air est déterminée en grande partie par la réglementation européenne. Nous présentons ci-après un aperçu des principaux textes législatifs européens et nationaux. Pour des informations et des données chiffrées plus détaillées, on consultera le site web de irCELine : www.irceline.be

UNION EUROPÉENNE

a) Historique

La directive du Conseil 96/62/EC du 27 septembre 1996 régissant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air fut publiée le 21 novembre 1996. Cette directive posa un jalon important en matière de réglementation de la qualité de l'air dans l'Union européenne (UE 1996). La nouvelle directive-cadre remplaça les précédentes directives applicables dans l'Union européenne pour le SO₂ et les particules en suspension (80/779/CEE), le plomb (82/884/CEE), le NO₂ (85/203/CEE) et l'O₃ (92/72/CEE).

Cette directive, avec ses directives filles, constituait la base d'une nouvelle politique de qualité de l'air au sein de l'Union européenne. La directive-cadre avait pour objectif de formuler les principes fondamentaux d'une stratégie commune, alors que les directives filles fixaient des normes de qualité de l'air pour 13 polluants (valeurs limites et valeurs cibles, ainsi que des seuils d'alerte dans un certain nombre de cas).

La stratégie commune, formulée dans la directive cadre, avait pour objectif :

- de fixer et de définir des objectifs pour la qualité de l'air ambiant au sein de la Communauté afin d'éviter, de prévenir et de réduire les effets nocifs pour la santé humaine et l'environnement ;
- d'évaluer la qualité de l'air ambiant dans les États membres sur la base de méthodes et de critères communs ;
- de disposer d'informations adéquates sur la qualité de l'air ambiant et de les porter à la connaissance de la population, entre autres par la diffusion d'avis relatifs aux seuils d'alerte ;
- de préserver la qualité de l'air ambiant lorsqu'elle est bonne et de l'améliorer dans les autres cas.



La directive-cadre 96/62/CE a été suivie des directives filles suivantes :

- directive 1999/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 avril 1999 relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant ;
- directive 2000/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2000 concernant les valeurs limites pour le benzène et le monoxyde de carbone dans l'air ambiant ;
- directive 2002/3/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2002 relative à l'ozone dans l'air ambiant ;
- directive 2004/107/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004 concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant.

Les objectifs généraux de qualité de l'air, formulés dans la stratégie commune de la directive-cadre, étaient détaillés pour chaque polluant dans les directives filles, sous la forme de valeurs limites et de valeurs cibles, et étaient accompagnés des dates auxquelles les niveaux de concentration inférieurs à ces valeurs limites devaient être atteints. Dans une phase transitoire, une marge de dépassement était prévue pour la valeur limite.

Les États membres étaient cependant obligés d'élaborer des plans d'action en cas de dépassements des valeurs limites.

Les directives ont également fixé, pour chacun de ces polluants, des critères et des méthodes de mesure pour la surveillance de la qualité de l'air ainsi que des seuils d'information et d'alerte à partir desquels la population doit être informée. Ces seuils ont été définis pour les composés pour lesquels une exposition de courte durée au-dessus des valeurs seuils peut présenter des risques pour la santé de la population. En particulier, il existe des seuils d'alerte pour le NO₂, le SO₂ et l'O₃.

b) Réglementation actuelle

Le cadre légal actuel de l'Union européenne combine plusieurs approches, dont :

- des objectifs de qualité du milieu ambiant (valeurs limites d'immission), établis principalement par la directive européenne sur la qualité de l'air (directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe) ;
- des plafonds d'émissions à l'échelle nationale, avec la directive, anciennement appelée « PEN », qui met en œuvre la vision révisée du protocole de Göteborg (directive 2016/2284/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques) ;
- un contrôle des émissions à la source, qu'il s'agisse des produits (Normes Euro, directive Ecodesign, etc.) ou des installations industrielles (directive IED - directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles).



La directive 2008/50/CE de l'UE du 20 mai 2008 (directive CAFE)

Le 20 mai 2008, la directive-cadre 96/62/CE, les trois premières directives filles ainsi qu'une directive relative à l'échange d'informations ont été remplacées par la nouvelle directive européenne 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (Cleaner Air for Europe - CAFE).

Les valeurs limites et cibles, ainsi que les seuils d'information et d'alerte ont été maintenus, à l'exception de la deuxième phase pour la valeur limite PM10 qui a été supprimée. En outre, compte tenu des études de santé récentes concernant les effets nocifs des PM2.5, des obligations de mesure ainsi que des valeurs limites et des valeurs cibles ont été imposées pour ce polluant. Sur la base des mesures de PM2.5, dans des lieux caractéristiques de la pollution de fond urbaine, un indicateur d'exposition moyenne (IEM) a été calculé pour l'année de référence 2010, sur la base des concentrations moyennes des années 2008, 2009 et 2010. Cet indicateur d'exposition détermine l'objectif de réduction que doit viser un État membre d'ici 2020. Une flexibilité supplémentaire a été prévue pour la non prise en compte de sources naturelles dans l'évaluation des objectifs de qualité, et une possibilité de report a été intégrée pour le respect des valeurs limites du NO₂, des PM10 et du benzène.

Pour les particules fines, les dépassements qui sont entièrement ou partiellement attribuables à des sources naturelles, sont en tout ou partie exclus. La contribution de l'épandage de sable et de sel en hiver peut également être soustraite.

Les critères pour l'agrégation de données et le calcul de paramètres statistiques sont repris en grande partie des anciennes directives-cadres. La seule exception concerne le calcul des valeurs relevées sur 24 heures ; à cet effet, il faut, selon la nouvelle directive, que 75 % au moins des moyennes horaires soient disponibles.

La directive prévoit aussi que, dans les zones ou les agglomérations où les valeurs limites fixées ne pourront pas être respectées à l'échéance fixée, le délai prévu pour respecter ces valeurs peut être prolongé pendant une durée déterminée (jusqu'en 2011 pour les PM10 et jusqu'en 2015 pour le benzène et le NO₂). À cet effet, il convient d'élaborer un plan détaillé montrant que le respect des valeurs limites fixées sera garanti à la fin du délai modifié. Ce plan doit être approuvé par la Commission européenne.

En 2009, la demande de report de l'échéance pour cause de non-respect de la valeur limite journalière de 50 µg/m³ pour les PM10 dans différentes zones en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie n'a pas été approuvée. À l'instar de plusieurs États membres européens (22 sur 27), la Flandre et Bruxelles ne sont pas parvenues à respecter la valeur limite annuelle européenne de 40 µg/m³ pour le dioxyde d'azote (NO₂) en 2010. Début 2012, la Flandre a élaboré un plan relatif à la qualité de l'air qui comporte un ensemble de mesures pour pouvoir atteindre la valeur limite européenne à l'horizon 2015. Pour les zones en dépassement - l'agglomération anversoise et le port d'Anvers - la Flandre a obtenu de la part de la Commission européenne un délai supplémentaire pour lui permettre de respecter la valeur limite moyenne annuelle pour le NO₂ jusqu'en 2015. Jusqu'à cette échéance, la valeur limite dans ces zones s'élevait à 60 µg/m³. Aucun report n'a été accordé à la Région de Bruxelles-Capitale.

Directive UE 2015/2193 (directive MCP)

La directive MCP (medium combustion plants directive) fixe des règles au niveau européen en vue de limiter les émissions de dioxyde de soufre (SO₂), d'oxydes d'azote (NO_x) et de poussières en provenance des installations de combustion moyennes (puissance thermique nominale de 1 MW à 50 MW). La directive instaure également des règles concernant la surveillance des émissions de monoxyde de carbone (CO), l'octroi d'autorisations et l'enregistrement des installations de combustion moyennes ainsi que la transmission de rapports par les États membres.

Directive UE 2016/2284 (directive PEN)

La directive sur les Plafonds d'émission nationaux (directive PEN 2001/81/CE) ou National Emission Ceilings (NEC), en vigueur depuis 2001, fixe les valeurs d'émissions nationales devant être atteintes à partir de 2010. Les plafonds d'émissions fixés par cette directive concernent quatre polluants : les oxydes d'azote (NO_x), les oxydes de soufre (SO_x), les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et l'ammoniac (NH₃)

À la fin de l'année 2016, la directive PEN révisée est entrée en vigueur (2016/2284/CE). Les plafonds d'émission absolus pour 2010 resteront en vigueur jusqu'en 2019. Pour 2020 et 2030, de nouveaux plafonds relatifs ont été prévus, par rapport à 2005. En outre, une valeur limite pour les particules fines PM2.5 a été ajoutée.

La Belgique est dans l'obligation de rapporter ses inventaires d'émissions à la Commission européenne annuellement (directive PEN). Les projections d'émissions jusque 2030 doivent également être rapportées deux fois par an. Tous les quatre ans, les émissions des points sources importants et la distribution spatiale des émissions doivent être également rapportées.

Outre les inventaires d'émissions, un rapport d'inventaire informatif (*Informative Inventory Report, IIR*) doit également être transmis, dans lequel les tendances, données sous-jacentes et méthodologies de calcul sont décrites.

Les inventaires d'émissions sont en évolution constante, en raison des avancées des connaissances scientifiques. Les données des années précédentes sont ainsi mises à jour en conséquence. Afin de prendre en compte les incertitudes qui en résultent, la directive PEN révisée fournit un « mécanisme de flexibilité » pour les États membres. Ainsi, en plus des inventaires d'émissions scientifiquement corrects, un « ajustement » des inventaires d'émissions est également rapporté, qui est utilisé pour l'évaluation des objectifs. Cet ajustement tient compte des connaissances scientifiques disponibles lors de l'établissement des objectifs de réduction. Ce mécanisme de flexibilité évite aux États membres de ne pas pouvoir atteindre leurs objectifs en raison de l'évolution des connaissances, ou,

au contraire, empêche les États membres de ne pas améliorer leurs inventaires d'émissions en vue d'atteindre leurs objectifs.

Un ajustement est autorisé si l'un des critères suivants est rempli :

- il existe de nouvelles catégories de sources d'émissions qui n'étaient pas incluses au moment où les plafonds ont été fixés ;
- les facteurs d'émissions utilisés pour déterminer les émissions de certaines catégories de sources sont significativement différents de ceux utilisés au moment où les plafonds ont été fixés ;
- la méthodologie est significativement différente de la méthodologie utilisée lorsque les plafonds d'émissions ont été fixés.

La Belgique excède le plafond d'émission pour les NOx en 2010-2015 et le plafond d'émission des COVNM (composés organiques volatils non méthaniques) en 2010. En conséquence, un ajustement pour les NOx a été effectué pour les secteurs du transport routier et de l'agriculture, et pour les COVNM pour le secteur de l'agriculture.

Pour plus d'informations, consultez le site web de irCELLine :

http://www.irceline.be/fr/qualite-de-lair/emissions/directive-sur-les-plafonds-demission-nationaux-pen?set_language=fr

c) Bilan de qualité effectué par la Commission européenne

La Commission européenne a commencé à établir un bilan de qualité (*fitness check*), pour la période 2008-2018, des deux directives sur la qualité de l'air ambiant (*Ambient Air Quality*), à savoir la directive 2008/50/CE et la directive fille 2004/107/CE.

Ce bilan évalue dans quelle mesure les États membres parviennent à atteindre les objectifs fixés par les directives. Une consultation associe toutes les parties intéressées (*stakeholders*) : le secteur public, le secteur privé, la société civile et le grand public.

Pour de plus amples explications, utiliser les liens suivants :

http://ec.europa.eu/environment/air/quality/aqd_fitness_check_en.htm

Fitness check of the EU Ambient Air Quality Directives Roadmap :

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-3763998_en

BELGIQUE

a) Réglementation

Conformément à l'article 6, § 1er, II, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les Régions sont compétentes pour « La protection de l'environnement, notamment celle du sol, du sous-sol, de l'eau et de l'air contre la pollution et les agressions ainsi que la lutte contre le bruit ».

- Règlement flamand relatif au permis d'environnement (VLAREM). Les trois titres du Vlarem (I, II et III) sont des arrêtés d'exécution du décret relatif au permis d'environnement.
- Arrêté du gouvernement flamand du 22 décembre 2006 modifiant l'arrêté du gouvernement flamand du 1er juin 1995 fixant les dispositions générales et sectorielles en matière d'hygiène de l'environnement. Cet arrêté transpose la directive fille européenne 2004/107/CE.
- Arrêté du gouvernement flamand du 14 janvier 2011 modifiant différentes dispositions de l'arrêté du gouvernement flamand du 1er juin 1995 fixant les dispositions générales et sectorielles en matière d'hygiène de l'environnement et modifiant l'annexe 1re de l'arrêté du gouvernement flamand du 6 février 1991 fixant le règlement flamand relatif à l'autorisation écologique. Cet arrêté transpose entre autres la directive européenne 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, la principale base légale en ce qui concerne les normes de qualité de l'air.
- Arrêté du gouvernement flamand du 27 octobre 2017 modifiant diverses dispositions de l'arrêté du gouvernement flamand du 1er juin 1995 fixant les dispositions générales et sectorielles en matière d'hygiène de l'environnement et modifiant l'article 3.7.10.2 du titre III du VLAREM du 16 mai 2014. Cet arrêté prévoit la transposition de la directive européenne 2015/2193 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des installations de combustion moyennes (directive MCP) et de la directive 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE (la directive PEN).
- Protocole de Montréal (Convention internationale pour la protection de la couche d'ozone).
- Protocole PRTR (Protocole sur les registres des rejets et transferts de polluants, obligation de communiquer les données relatives aux émissions).

- Arrêté du gouvernement wallon du 15 juillet 2010 relatif à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant. Cet arrêté transpose la directive 2008/50/CE, ainsi que la directive 2004/107/CE. La base légale de cet arrêté est l'article 1er de la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique.
- Pour ce qui concerne les émissions de polluants atmosphériques, un arrêté visant à transposer la directive PEN 2016/2284 est en préparation (en remplacement des arrêtés du gouvernement wallon du 13 novembre 2002 et du 25 mars 2004).

- D'autres réglementations ont également pour objectif la réduction des émissions de certains polluants atmosphériques, dans certains secteurs.
- Pour ce qui concerne les émissions industrielles, c'est le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement qui s'applique, ainsi que ses arrêtés d'exécution.
- Pour ce qui concerne les émissions dues au chauffage domestique, c'est l'arrêté du gouvernement wallon du 29 janvier 2009 qui s'applique (un projet de nouvel arrêté est en cours).
- Il faut également citer le décret climat du 20 février 2014. Les articles 12 et suivants de ce décret constituent la base légale du Plan Air Climat Énergie.



- Ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'énergie.
- Plan Régional Air-Climat-Énergie du 2 juin 2016.

b) Coopération entre l'État Fédéral et les Régions concernant a surveillance de la qualité de l'air en Belgique : CIE, CCPIE, ATMOS et CELINE

Conférence interministérielle de l'environnement (CIE)



En Belgique, le Comité de concertation, qui permet de mener une concertation lorsque les gouvernements de Régions et de Communautés doivent trancher ensemble certains problèmes politiques, a institué la Conférence interministérielle de l'environnement (CIE). Des décisions environnementales peuvent y être prises en concertation avec les gouvernements régionaux et le gouvernement fédéral. La loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles impose les thèmes spécifiques. Ainsi l'État fédéral doit associer les Régions à l'établissement de normes de produits (article 6, § 4, 1).

La CIE se compose des ministres régionaux et fédéraux qui ont l'environnement et la nature dans leurs attributions. Pour les décisions portant sur des questions qui touchent également à d'autres domaines de compétence, la CIE est élargie aux membres du gouvernement fédéral, des gouvernements régionaux ou communautaires concernés.

La présidence est assurée à tour de rôle par les trois Régions et par l'État fédéral.

Dans deux cas, la composition de la CIE est définie dans un accord de coopération :

- Conférence interministérielle de l'Environnement, élargie au climat : en font partie, notamment, les ministres compétents pour l'énergie, les transports, la fiscalité, la coopération au développement et l'économie (Moniteur belge du 27 juin 2003) ;
- Conférence interministérielle de l'Environnement, élargie à l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH) (Moniteur belge du 14 mars 2012).

Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement (CCPIE)



Le Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement (CCPIE) a été créé sur la base d'un accord de coopération du 5 avril 1995 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la politique internationale de l'environnement et assure le secrétariat de la Conférence interministérielle de l'Environnement (CIE).

Le CCPIE réunit l'ensemble des organes stratégiques compétents en matière d'environnement en Belgique. La direction journalière est assurée par la direction générale Environnement du SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement. Outre la préparation des prises de position de la Belgique, ces partenaires assument aussi d'autres tâches en concertation.

Le CCPIE réunit l'ensemble des organes stratégiques compétents en matière d'environnement en Belgique. La direction journalière est assurée par la direction générale Environnement du SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement. Outre la préparation des prises de position de la Belgique, ces partenaires assument aussi d'autres tâches en concertation.

Le CCPIE permet à la Belgique de défendre des positions mûrement réfléchies en matière d'environnement auprès des nombreuses institutions et organisations internationales.

Le CCPIE organise deux fois par an un stakeholder's dialogue (SHD) avec les différentes parties prenantes belges. Ce dialogue est conçu comme une plateforme d'échange entre, d'une part, l'autorité fédérale et les Régions et, d'autre part, les représentants d'organisations d'employeurs, d'ONG et de syndicats. L'objectif est d'échanger des informations avec les *stakeholders* lors de chaque nouvelle présidence européenne (tour de rôle tous les six mois) sur des dossiers européens et multilatéraux prioritaires et sur certains dossiers liés à l'actualité.

Groupe de travail ATMOS au sein du CCPIE

En fonction des nécessités, le CCPIE crée des groupes directeurs investis d'un mandat spécifique qui porte sur une thématique environnementale déterminée, comme l'eau ou les changements climatiques par exemple, ou sur des matières transversales spécifiques comme la législation environnementale ou la collecte et le traitement des données environnementales par exemple. Ces groupes directeurs, composés de fonctionnaires experts, sont chargés de la coordination relative aux obligations imposées au niveau européen ou international, par exemple en ce qui concerne les données dans le cadre des obligations de rapportage.

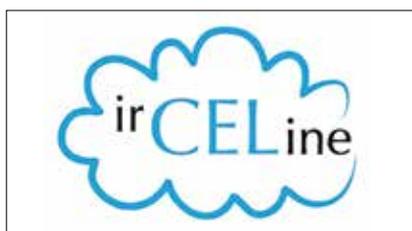
Le groupe directeur Atmos est l'un des groupes directeurs thématiques du CCPIE qui est chargé de définir les positions de la Belgique et de suivre le processus décisionnel international ou européen en matière de pollution de l'air, notamment à travers les directives relatives à la qualité de l'air ou aux plafonds d'émissions nationaux. Il s'occupe spécifiquement de la préparation technique/de fond de ce type de dossiers et formule des propositions à l'intention de la Conférence interministérielle de l'environnement (CIE) où des décisions

sont prises en concertation entre les Régions et l'autorité fédérale si l'exécution d'engagements internationaux requiert une position commune intrabelge.

Lorsque le groupe directeur ne parvient pas à définir une position unanime, la question est portée devant l'assemblée plénière du CCPIE, où siègent les quatre administrations de l'Environnement et celle des Affaires étrangères ainsi que les cellules stratégiques concernées.

Une réunion a lieu au minimum une fois par an. La fréquence des réunions varie en fonction des besoins : lorsque des directives sont en négociation ou doivent être transposées, les réunions sont plus fréquentes. En 2017, il y a eu trois réunions et en 2018, il y en aura aussi trois ou quatre. L'initiative est prise par le président, en concertation avec les membres du groupe directeur. Suivant les thèmes abordés lors de la réunion, chacune des autorités concernées peut, si elle le juge utile, se faire accompagner par un représentant d'un autre département (que celui de l'environnement).

Cellule interrégionale pour l'environnement (CELINE)



CELINE a été créée en vertu du chapitre II - Coopération interrégionale, de l'Accord de coopération du 18 mai 1994 entre les Régions bruxelloise, flamande et wallonne en matière de surveillance des émissions atmosphériques et de structuration des données, tel que modifié par l'accord de coopération du 21 décembre 1995.

La Cellule se charge de structurer les données environnementales destinées à l'Agence européenne de l'environnement.

CELINE est composée de membres du personnel des ministères de l'Environnement et/ou des organismes d'intérêt public auxquels les Régions ont confié les missions visées aux articles 3 et 4.

Conformément à l'article 7 de l'accord de coopération du 18 mai 1994 et sans préjudice des articles 8 et 18, la Cellule est chargée des missions suivantes :

a) missions opérationnelles en matière d'air :

1. gestion de la banque de données commune en matière de pollution atmosphérique, contenant notamment les données issues des différents réseaux de mesure et programmes ; cette gestion comprend l'acquisition, l'inventorisation et le traitement des données, ainsi que le développement du logiciel nécessaire ; la banque de données sera adaptée de manière à pouvoir rassembler au niveau interrégional les informations nécessaires à l'Agence européenne de l'environnement et d'autres organisations internationales ;
2. réalisation du rapport relatif au réseau automatique et à la coordination des rapports visant à répondre aux obligations internationales ;
3. réalisation de modélisations et d'analyses statistiques relatives à la problématique du transport et du stockage de polluants atmosphériques ;

b) missions de recherche scientifique appliquée :

1. gestion scientifique du réseau automatique et du programme banc d'étalonnage et de test ;

2. validation statistique globale des données du réseau automatique de mesure ;
3. réalisation de modélisations et d'analyses statistiques relatives à la problématique du transport et du stockage de polluants atmosphériques ;
4. coordination de l'élaboration de méthodes communes d'échantillonnage, d'analyse et de validation, y compris l'harmonisation des méthodes au niveau international ;
5. coordination de campagnes de mesure susceptibles d'intéresser plusieurs Régions, notamment par l'organisation de campagnes mobiles.

Les rapports, le logiciel et les résultats réalisés ou développés par la Cellule appartiennent en commun aux trois Régions.

L'accord de coopération du 18 mai 1994 a créé un Comité de coordination, composé de représentants des administrations qui détachent des membres de leur personnel auprès de CELINE. Les ministres régionaux de l'Environnement peuvent aussi déléguer un représentant. Les activités de la Cellule sont discutées et éventuellement réorientées pendant les réunions du comité de coordination. Le Comité de coordination se réunit plusieurs fois par an et approuve entre autres le plan de travail annuel de la Cellule.

De commun accord, les Régions, éventuellement sur proposition du Comité de coordination, peuvent décider de modifier les tâches de la Cellule.



ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ (OMS)

L'OMS a proposé des valeurs indicatives relatives à la qualité de l'air (*WHO Air Quality Guidelines*) afin de protéger la santé.

Ces valeurs indicatives de qualité de l'air sont plus strictes que les valeurs limites ou les valeurs cibles imposées par l'Union européenne. Les valeurs limites et les valeurs cibles de l'UE sont établies de manière à obtenir, le plus efficacement possible en termes de coûts, la meilleure qualité de l'air possible dans l'ensemble des 27 États membres de l'UE, afin d'offrir une protection maximale à la population. Pour fixer ces objectifs, l'Europe tient donc compte non seulement de facteurs sanitaires mais aussi du critère de faisabilité économique. Les valeurs indicatives proposées par l'OMS reflètent donc un objectif acceptable et réalisable afin de minimiser les effets sanitaires compte tenu des possibilités et des limitations locales ainsi que des priorités en matière de santé publique. Pour les particules fines par exemple, l'OMS n'a fixé aucun seuil minimal en dessous duquel aucun effet nocif ne se ferait sentir sur la santé.



RECOMMANDATIONS

1. Généralités

Stratégie

1. Le Sénat recommande d'établir une stratégie cohérente et coordonnée entre les niveaux de pouvoir locaux, régionaux et fédéral en matière de qualité de l'air.

Approche intégrée

2. Le Sénat recommande de ne pas réduire la problématique de la qualité de l'air à celle du climat. Toutes les problématiques environnementales doivent faire l'objet d'un principe de réduction intégrée des pollutions évitant les « fausses solutions ».

Synergies

3. Le Sénat recommande de chercher des synergies entre les politiques ayant des effets tant en matière de réduction de la pollution de l'air que d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre, responsables du changement climatique.

Objectifs européens d'émissions

4. Le Sénat recommande de prendre des mesures complémentaires pour atteindre au plus vite les objectifs européens de 2020 pour les émissions de NOx (oxyde d'azote) et ceux de 2030 pour tous les polluants atmosphériques.

Causes principales

5. Le Sénat recommande de s'attaquer en priorité aux deux causes principales de l'insalubrité de l'air, c'est-à-dire le trafic routier et le chauffage des ménages.



Comportement et technologie

6. Le Sénat recommande d'investir dans les mesures visant à modifier les comportements des citoyens, des entreprises et des autorités et dans les évolutions technologiques qui seules ne permettent pas d'agir sur l'ensemble de la problématique.

Contexte socioéconomique

7. Le Sénat recommande à toutes les entités de tenir compte, dans les mesures d'amélioration de la qualité de l'air qu'elles proposent, du contexte socioéconomique des différents groupes cibles afin d'empêcher que les mesures incitatives, les mesures fiscales ou les interdictions proposées dans ces recommandations n'aient un impact négatif sur les ménages à bas revenus ou les personnes défavorisées.

Groupes vulnérables

8. Le Sénat recommande d'établir des normes et des politiques ciblées sur les groupes les plus exposés et les plus sensibles à une mauvaise qualité de l'air, comme les enfants ou les personnes habitant dans des zones où la qualité de l'air est moindre.



Source : pixabay.com

Commission Dieselgate

9. Le Sénat recommande de procéder à la mise en œuvre accélérée des recommandations établies par la commission Dieselgate de la Chambre des représentants, adoptées le 28 avril 2016.

2. Union Européenne

Normes de l'OMS

10. Le Sénat recommande de fixer au niveau européen un délai ambitieux dans lequel les normes de l'OMS en matière de particules fines et de dioxyde d'azote devront être respectées.

Coopération

11. Le Sénat recommande de mettre en place une intense collaboration entre les différentes autorités de Belgique, d'une part, et avec l'Union européenne, d'autre part, pour que la problématique de la pollution de l'air soit combattue en priorité.

Cadastres

12. Le Sénat recommande que les programmes de coopération transfrontalière financés par l'Union européenne établissent des cadastres des principales sources de pollution atmosphérique qui impactent directement les pays voisins, afin de permettre un échange maximal des données nécessaires à la modélisation avec ces pays.

Fonds de solidarité

13. Le Sénat recommande d'instaurer un mécanisme de solidarité européen qui prévoit suffisamment de moyens pour lutter contre les feux de forêts, afin de tenir compte davantage de l'impact international des feux de forêts.



Source : pixabay.com



Source : pixabay.com

Recherche

14. Le Sénat recommande de créer un groupe de recherche européen indépendant et spécialisé en matière de qualité de l'air et ce, à l'intérieur du cadre de recherche européen existant.

Réformes

15. Le Sénat recommande que le gouvernement belge fasse preuve d'ambition auprès de l'Union européenne lors de la concertation sur les réformes en faveur de la qualité de l'air, en plaidant entre autres pour les mesures suivantes :

- la réforme du système d'homologation des véhicules privés (Type Approval) ;
- la surveillance du marché des véhicules à moteur ;
- la définition de nouveaux objectifs de réduction des émissions pour les véhicules, en misant sur les avancées technologiques permettant de diminuer les émissions de polluants et de particules fines ainsi que sur la réduction du poids des véhicules et de la puissance moteur des véhicules ;
- l'établissement d'une norme européenne d'émission EURO 7 dès 2022, afin d'asseoir la fiscalité automobile sur une base fiable ;
- la poursuite des efforts en vue de développer des alternatives aux moteurs classiques fonctionnant aux carburants fossiles, et ce par la recherche d'autres modes de déplacement ;
- la fixation de normes plus strictes en ce qui concerne la purification de l'air à l'intérieur des véhicules.

3. Coopération interrégionale

Vision concertée

16. Le Sénat recommande que la Belgique porte une vision claire et concertée en matière de la lutte contre la pollution atmosphérique, pour qu'elle puisse, vu sa complexité institutionnelle, exercer toute son influence dans les cénacles européens et internationaux.

Cette coordination devrait être précédée d'un processus impliquant les parties prenantes, comme c'est le cas dans les négociations climatiques.

Transposition de directives

17. Le Sénat recommande de veiller strictement, à chaque niveau de pouvoir, à ce que les directives européennes relatives à la qualité de l'air soient correctement transposées et appliquées.

Normes de produits

18. Le Sénat recommande un meilleur dialogue entre les entités concernées sur le contrôle du respect des normes de produits et des prescriptions techniques pour les sources d'émissions susceptibles de détériorer la qualité de l'air.

Études

19. Le Sénat recommande que les Régions et le niveau fédéral collaborent davantage pour faire réaliser des études sur la santé et l'environnement (décloisonner le travail des instituts régionaux de recherche) et que des mécanismes permettant de croiser les données de manière plus intensive soient développés.

Information

20. Le Sénat recommande que les différents niveaux de pouvoir collaborent et s'informent mutuellement des mesures qu'ils prennent pour améliorer la qualité de l'air. Un suivi systématique des politiques mises en place doit également être opéré.

Laboratoire de référence

21. Le Sénat recommande de renforcer la collaboration entre les laboratoires de référence chargés par chaque Région de la métrologie environnementale, de l'analyse et de l'évaluation des risques. Cela implique un meilleur partage des travaux (spécialisés), des expériences, des méthodes de mesure et d'analyse toujours plus affinées, et des bonnes pratiques.



4. Approche scientifique

Investir

22. Le Sénat recommande que les pouvoirs publics investissent davantage dans la recherche scientifique en ce qui concerne la qualité de l'air.

Domaines de recherche

23. Le Sénat recommande que la recherche porte également sur :

- l'impact des véhicules sur la production de particules fines non liée aux gaz d'échappement (due, par exemple, à l'utilisation des freins, à l'usure des pneus, etc.) ;
- la qualité de l'air intérieur ;
- les nouveaux polluants ;
- les particules ultrafines.

Recherches multidisciplinaires

24. Le Sénat recommande de soutenir des recherches multidisciplinaires analysant l'impact de la qualité de l'air sur la santé publique, sur l'environnement, sur notre économie, avec une analyse coûts-bénéfices des solutions éventuelles à ce défi sanitaire, et avec une attention particulière pour les nouveaux polluants, les particules ultrafines et le profil socioéconomique des populations.



Source : pixabay.com

Publier les résultats

25. Le Sénat recommande de mieux faire connaître les prévisions en matière de pollution atmosphérique et les résultats de toutes les études relatives à la qualité de l'air et de partager ceux-ci avec des instances publiques et parastatales ou des instances chargées d'une mission d'intérêt public, par le biais d'une publication en ligne performante et rapide des constatations tant intermédiaires que définitives.

Les résultats des études doivent être disponibles en ligne, et les modèles développés avec des moyens publics doivent être open-source.

Partager les données

26. Le Sénat recommande de veiller à un partage maximal avec les chercheurs des données administratives anonymisées, notamment socioéconomiques et démographiques, nécessaires aux modélisations.

Appareils de mesure

27. Le Sénat recommande d'harmoniser les appareils de mesure de la qualité de l'air, ainsi que les modèles et les systèmes de monitoring et de rapportage utilisés par les autorités régionales pour mesurer la qualité de l'air.

Particules ultrafines (PM0.1)

28. Le Sénat recommande d'étendre les mesures de la qualité de l'air aux particules ultrafines de type PM0.1 et de travailler avec les autres États membres de l'Union européenne pour que l'OMS puisse établir une valeur seuil concernant ces particules ultrafines.

Points de mesure

29. Le Sénat recommande de mesurer régulièrement les taux de polluants dans tous les endroits accueillant un public à risque (écoles, maisons de repos, crèches, etc.) et dans les tunnels et les rues canyons, là où les concentrations sont les plus élevées.

Méthodes individuelles de production

30. Le Sénat recommande d'anticiper le développement rapide des méthodes individuelles de production de données en matière de qualité de l'air, et d'encourager les start-ups qui y travaillent.

Microcapteurs

31. Le Sénat recommande de valider la fiabilité des microcapteurs de mesure personnels et de diffuser publiquement les données qu'ils permettent de récolter.

5. Information et sensibilisation

Prévention et sensibilisation

32. Le Sénat recommande que les pouvoirs publics investissent davantage dans la prévention et la sensibilisation en matière de qualité de l'air.

Campagnes de sensibilisation

33. Le Sénat recommande que des campagnes de sensibilisation soient coordonnées par les différentes entités compétentes, pour que l'ensemble de la population, et particulièrement les publics à risque, reçoive des informations cohérentes sur des aspects qui nécessitent une communication simultanée (pics de pollution, mesures préventives, etc.).

Indicateurs scientifiquement fondés

34. Le Sénat recommande que les instances scientifiques appropriées élaborent une série d'indicateurs scientifiquement fondés, simples à comprendre, reflétant les liens entre la qualité de l'air et la santé ainsi que leur évolution et d'investir dans les open data qui permettent de surveiller et de consulter la situation de la pollution à l'aide d'applications.

Comportement au volant

35. Le Sénat recommande d'être attentif à l'incidence du comportement au volant sur la production de particules fines. Outre la sécurité au volant, l'éco-conduite doit aussi jouer un rôle central lors de la formation à la conduite.

Communication

36. Le Sénat recommande de communiquer non seulement sur les mesures à prendre pour se prémunir contre une mauvaise qualité de l'air, mais aussi sur celles visant à améliorer cette qualité (éviter les méthodes de combustion les plus polluantes, les déplacements en véhicules à moteur diesel, la surconsommation de viande, etc.).

Implication du citoyen

37. Le Sénat recommande de soutenir la conscientisation, la consultation et l'implication du citoyen dans l'élaboration des politiques publiques susceptibles d'influencer la qualité de l'air, notamment via des procédés de participation active de type « Citizen Science » et la diffusion de leurs résultats.



Information en temps réel

38. Le Sénat recommande d'employer l'expertise scientifique du réseau irCELine :

- pour renforcer la communication envers le grand public et les médias de service public ;
- pour développer de nouveaux outils de sensibilisation, notamment l'installation dans tous les centres urbains de panneaux 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.

Personnel médical

39. Le Sénat recommande de veiller à une meilleure formation du personnel médical sur l'impact de la qualité de l'air.

Travailleurs

40. Le Sénat recommande de veiller à une meilleure information des travailleurs exposés à une pollution de l'air dans le cadre de leur activité professionnelle, via les comités pour la prévention et la protection au travail (CPPT).

Air intérieur

41. Le Sénat recommande d'informer et de sensibiliser la population sur la qualité de l'air intérieur, aussi bien dans les bâtiments que dans les habitacles automobiles. La société civile peut jouer un rôle important à cet égard.

Coordinateur de l'air

42. Le Sénat recommande de créer un poste de coordinateur de l'air. Cette personne exerce la fonction de médiateur et de personne de liaison pour tout aspect de la politique concernant la qualité de l'air au niveau régional. Le coordinateur de la qualité de l'air doit faire office de premier point de contact et de personne de confiance dont l'objectif principal est la gestion de la qualité de l'air.

Plan pic de pollution

43. Le Sénat recommande d'intégrer les particules fines PM2.5 dans les seuils d'alerte des plans Pic de pollution et d'évaluer la pertinence des seuils fixés pour tous les polluants dans le cadre de la fixation d'un délai ambitieux pour le respect des normes OMS en la matière. À l'avenir, l'intégration des particules ultrafines PM0.1 dans les plans Pic de pollution doit également être étudiée. En cas de dépassement de ce seuil d'alerte, l'alerte au smog est décrétée à l'endroit concerné et les limitations de vitesse prévues dans ce cas sont applicables.



Seuil d'information

44. Le Sénat recommande, en cas de dépassement du seuil d'information en matière de particules fines :

- d'en informer la population de toutes les Régions ;
- d'encourager la population à adopter les comportements permettant de limiter ces émissions.

Prévisions

45. Le Sénat recommande d'instaurer une meilleure méthode de prévision de la qualité de l'air, de manière à affiner les prévisions qui donnent lieu au déclenchement du plan Pic de pollution.

6. Mobilité

Cadre conventionnel

46. Le Sénat recommande d'instaurer un cadre conventionnel en matière de mobilité entre les Régions et l'autorité fédérale.

Vision et politique en matière de mobilité

47. Le Sénat recommande d'élaborer la vision en matière de mobilité et la politique de mobilité sur la base du principe STOP (qui consiste à miser, dans l'ordre, sur les piétons (Stappers), les cyclistes (Trappers), les transports en commun (Openbaar vervoer) et les voitures (Personenwagens), tout en tenant compte du degré d'émission de pollution atmosphérique.



Plans communaux de mobilité

48. Le Sénat recommande de laisser aux communes, dans la mesure du possible, une autonomie suffisante dans la mise en œuvre de plans de mobilité spécifiques et adaptés à l'aménagement de leur territoire, à leur démographie et leur géographie, en vue de favoriser la fluidité du trafic et l'intégration des modes de mobilité douce.

Projet d'envergure lié à la mobilité

49. Le Sénat recommande d'organiser une concertation entre autorités publiques et entre administrations, ainsi qu'un large débat public avec les citoyens, lorsqu'un projet d'envergure lié à la mobilité porté par une autorité publique risque d'impacter la qualité de l'air du territoire d'une autre autorité publique.

Déplacements

50. Le Sénat recommande de promouvoir progressivement une diminution générale des déplacements avec des moyens de transport polluants.

Vitesse

51. Le Sénat recommande de prendre des mesures de réduction de la vitesse par le biais de l'installation d'un système dynamique de régulation de la vitesse ; dans ce cadre, il est tenu compte de la qualité de l'air local et de la densité de population dans l'environnement proche.

Source : pixabay.com

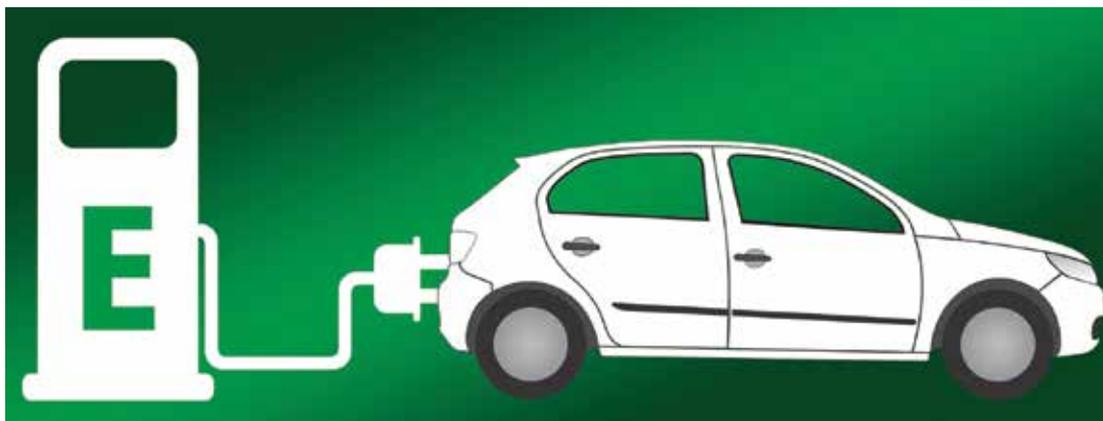


Verdissement

52. Le Sénat recommande que les Régions et l'autorité fédérale promeuvent le verdissement de l'automobilité en prenant les mesures suivantes :

- pour leur propre parc automobile, y compris pour les transports en commun, passer au gaz naturel comprimé (GNC), à l'hydrogène, à l'électromobilité, etc. ;
- intensifier l'électrification des transports publics, en ce compris les vélos ;
- homologuer les taxis et les systèmes de véhicules partagés uniquement s'ils sont propulsés au GNC, à l'hydrogène ou à l'électricité ;
- rendre les voitures salaires plus écologiques. À partir de 2020, les voitures diesel ne pourront plus être immatriculées comme voitures salaires ; à partir de 2025, les véhicules salaires nouvellement immatriculés devront être des véhicules zéro émission ;
- accorder une attention particulière à l'écologisation d'autres véhicules de société.

Source : pixabay.com



Budget mobilité

53. Le Sénat recommande de miser sur le budget mobilité en tant qu'alternative au système qui consiste à subsidier les voitures salaires. Cela incitera les travailleurs à renoncer à leur voiture salaire, en tout ou partie au profit d'autres moyens de transport, plus durables, comme le vélo, les transports en commun ou les voitures partagées.

Vélo

54. Le Sénat recommande de promouvoir le vélo comme moyen de déplacement, en augmentant progressivement les moyens publics en ce domaine.



Source : pixabay.com

Batteries

55. Le Sénat recommande, dans le cadre de la transition vers une augmentation massive de l'immatriculation de véhicules électriques, de mettre en place un dispositif solide de lutte contre l'obsolescence programmée des batteries.

Alternatives durables

56. Le Sénat recommande d'investir massivement dans le développement des alternatives comme :

- les voitures plus légères, moins puissantes, moins agressives et meilleures pour l'environnement et la sécurité routière, comme la LISA Car (Light and Safe Car) ;
- la navigation intérieure, pour diminuer autant que possible le nombre de camions sur les routes ;
- la logistique privilégiant les voies navigables et le transbordement sur des camionnettes électriques pour accéder à l'intérieur des centres urbains.

Initiative privée

57. Le Sénat recommande de lever les obstacles réglementaires freinant l'émergence d'acteurs privés actifs dans la mobilité partagée et d'aménager les infrastructures à cet effet, principalement en ce qui concerne le partage de vélos et de voitures en ville ainsi que le covoiturage. Les pouvoirs publics doivent également travailler de concert avec ces acteurs privés qui peuvent aider à définir une offre de mobilité adéquate, notamment grâce aux données (type et durée des trajets) de leurs utilisateurs.

Formations

58. Le Sénat recommande d'adapter les formations destinées à l'industrie automobile dans l'enseignement secondaire et supérieur aux nouvelles technologies. Les services de l'emploi et de placement doivent aussi offrir des formations professionnelles adaptées, afin que tout le monde puisse s'appropriier les nouvelles technologies.

Transport public

59. Le Sénat recommande, dans les centres-villes densément peuplés, de prendre des mesures pour favoriser la mobilité et la fluidité de déplacement du transport public, au besoin au détriment du transport de personnes et de marchandises.

Régie mobilité

60. Le Sénat recommande de mettre en œuvre les recommandations du rapport d'information du Sénat concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés (doc. Sénat, n° 6-201/4), et particulièrement ses recommandations 2 et 9 visant à la création d'une « régie mobilité » qui travaillera à « un plan de transport intégré unique pour les transports publics », à exécuter ensuite par « toutes les sociétés de transports publics qui se coordonnent de manière optimale ». Ce plan de transport directeur devra intégrer la desserte du RER et les correspondances entre les différents modes de transport public.



7. Véhicules utilisant les carburants fossiles

Voitures au diesel ou à l'essence

61. Le Sénat recommande que les pouvoirs publics mènent une politique permettant de faire en sorte qu'à partir de 2030, plus aucune voiture neuve roulant au diesel ou à l'essence ne soit immatriculée.

Gaz d'échappement

62. Le Sénat recommande que les pouvoirs publics instaurent des contrôles crédibles des émissions réelles de gaz d'échappement ainsi qu'une obligation d'installation de filtres à particules diesel.



Tests « sur route »

63. Le Sénat recommande de se conformer à la législation européenne en développant une infrastructure en mesure de tester les émissions des véhicules en condition de circulation « sur route ».

WLTP

64. Le Sénat recommande que la nouvelle procédure « Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure » (WLTP) soit mise en œuvre de manière indépendante sans intervention des constructeurs. Dès lors que les mesures ou les incitants fiscaux sont basés sur les tests d'émissions de CO₂ des véhicules neufs, les tests de mesure de ces émissions doivent être à 100 % fiables.

Écoscore

65. Le Sénat recommande que les pouvoirs publics œuvrent ensemble, auprès de l'Union européenne, à l'élaboration d'un écoscore clair pour tout le cycle de développement, de vie et de démantèlement des voitures diesel, à essence, au gaz naturel (GNC), électriques et hybrides. Cela doit permettre d'obtenir une image uniforme de l'empreinte écologique des différents types de voiture et de leur impact sur la qualité de l'air.

Rappel des voitures diesel

66. Le Sénat recommande de négocier avec les constructeurs automobiles un rappel des voitures diesel dont les émissions dépassent la norme légale.

Minerais provenant de zones de conflit

67. Le Sénat recommande que les entreprises qui se procurent du cobalt et d'autres minerais dans des zones de conflit soient obligées d'appliquer les lignes directrices de l'OCDE. D'après ces lignes directrices, les constructeurs de voitures électriques et les fabricants de batteries devraient être en mesure d'indiquer l'identité de leurs fonderies et raffineries, et de publier leur propre évaluation du respect par la fonderie des pratiques de diligence requise concernant l'identification et l'élimination des risques et des abus en matière de droits humains.

Normes européennes pour les avions

68. Le Sénat recommande que la Belgique insiste auprès de l'Union européenne pour que des normes européennes ambitieuses soient instaurées concernant les nouveaux avions, de manière à ce que les émissions de polluants atmosphériques continuent à baisser.

Émissions de particules fines par les avions

69. Le Sénat recommande d'étudier d'urgence l'incidence des émissions de particules fines par les avions et leurs effets au voisinage immédiat des aéroports.

Accise sur le kérosène

70. Le Sénat recommande que la Belgique insiste auprès de l'Union européenne afin que l'impact sur la santé et l'environnement soit pris en compte dans le cadre de l'instauration d'une accise minimale sur le kérosène. On pourra ainsi créer des conditions de concurrence plus équitables entre le transport aérien et le transport par train à grande vitesse.

Navigation - carburants

71. Le Sénat recommande d'encourager la transition vers des carburants plus respectueux de l'environnement, comme le gaz naturel liquéfié (GNL), dans le secteur de la navigation.

Navigation - filtres à particules

72. Le Sénat recommande de promouvoir l'utilisation des filtres à particules qui purifient les gaz d'échappement des moteurs de bateaux.

Navigation - moteurs

73. Le Sénat recommande de continuer à stimuler la recherche et le développement de moteurs de bateaux plus propres. Un meilleur rendement des carburants, la mise au point de forces motrices alternatives et le rendement des moteurs de bateaux doivent être au centre de la politique de recherche et d'innovation.

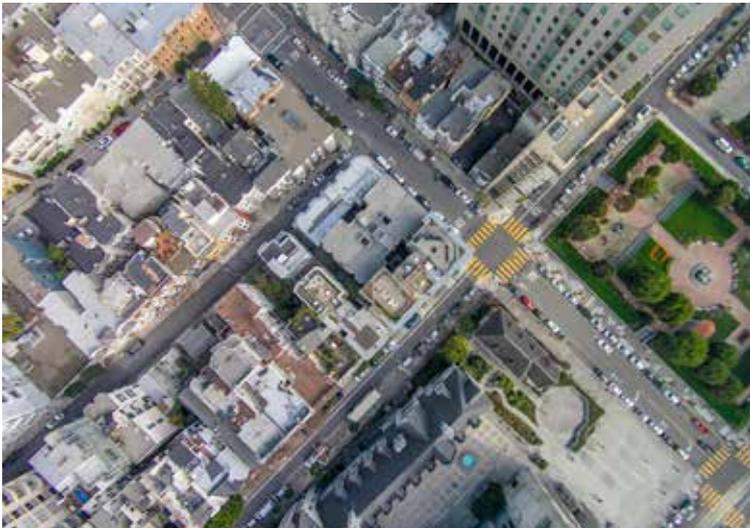
8. Infrastructures

Aménagement du territoire

74. Le Sénat recommande de prendre davantage en compte l'impact sur la qualité de l'air lors du développement et de l'entretien des infrastructures logistiques perçues comme des « pôles de croissance », telles que les aéroports, les ports et les nouvelles routes à grand trafic, particulièrement à proximité de zones d'habitat densément peuplées ou de bâtiments destinés à des groupes vulnérables (crèches, écoles, maisons de repos, hôpitaux, etc.) ainsi que lors de l'examen des projets de construction ou d'agrandissement de tels bâtiments à proximité de telles infrastructures logistiques préexistantes.

Corridors

75. Le Sénat recommande de promouvoir la création de « corridors verts » et aérés qui laissent un espace entre les constructions, afin d'éviter de créer de nouvelles « rues canyons ».



Rue canyon . Source : pixabay.com



corridor vert. Source : pixabay.com

Communes

76. Le Sénat recommande que les communes :

- réfléchissent à un plafond absolu pour le nombre de places de stationnement dans les centres ;
- réfléchissent à des modes de transports alternatifs en suffisance ;
- réfléchissent à un nombre minimal d'emplacements pour vélos lors de permis de bâtir pour les immeubles à appartements ;
- dans les nouvelles constructions, aménagent des tubages pour les installations de recharge électrique.

Parkings de dissuasion

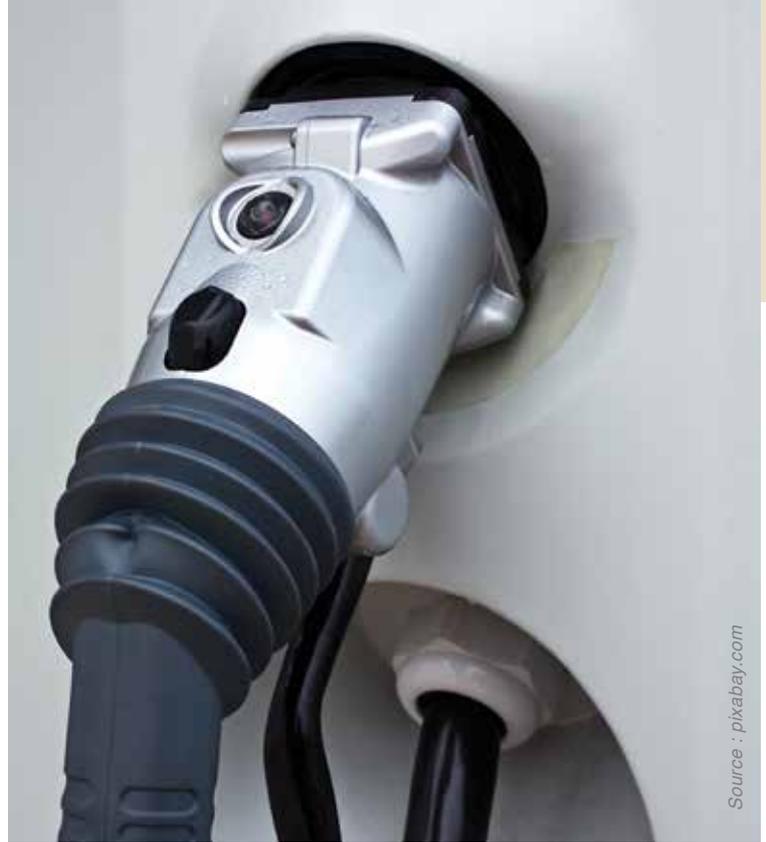
77. Le Sénat recommande :

- d'installer des parkings de dissuasion à l'entrée des villes, dotés d'infrastructures de recharge électrique ;
- de prévoir une tarification avantageuse pour convaincre les citoyens d'utiliser le transport public entre ces parkings et le centre ;
- de prévoir que les principaux arrêts des transports public, dont les gares de transit,

soient facilement accessibles à tous les piétons, assurent la location de vélos ou de voitures partagées, et soient équipés de parkings pour vélos et voitures.

Infrastructures de recharge

78. Le Sénat recommande, dans le cadre de la transition vers une augmentation de l'immatriculation de véhicules électriques, d'investir massivement dans le placement de bornes de recharge pour les véhicules électriques et dans des infrastructures permettant l'approvisionnement des véhicules en gaz naturel comprimé (GNC) et en hydrogène.



Source : pixabay.com

Smart cities

79. Le Sénat recommande de promouvoir les projets qui concourent à l'émergence progressive des « smart cities » en se concentrant sur la mobilité durable.

Mécanismes de livraison

80. Le Sénat recommande de promouvoir des mécanismes intelligents et écologiques de livraison via des centres de distribution aisément accessibles, des applications numériques et des véhicules électriques ou au gaz naturel.

Tunnels

81. Le Sénat recommande de prévoir dans les tunnels des installations d'aspiration de l'air et d'y rendre obligatoires les installations de purification de l'air.



© Rijkswaterstaat/Eerland Bakker



La toiture verdurisée du Sénat

Plantations

82. Le Sénat recommande d'encourager les Régions à planter davantage d'arbres et de verdure pour garantir un air sain, en particulier à proximité des axes de circulation fort fréquentés et des zones d'habitat.

Zones vertes urbaines

83. Le Sénat recommande que les villes et les communes s'engagent en faveur de :

- l'aménagement de nouvelles zones boisées et de nouveaux parcs ;
- la mise en œuvre d'un plan de gestion durable des allées d'arbres prévoyant un développement ciblé de celles-ci le long des rues et des places très fréquentées ;
- la verdure des toitures.

Zones à faibles émissions

84. Le Sénat recommande d'instaurer une zone à faibles émissions dans les centres urbains où les normes en matière de pollution atmosphérique sont systématiquement dépassées.



Harmoniser les zones à faibles émissions

85. Le Sénat recommande d'harmoniser les normes des zones à faibles émissions et de plaider pour une uniformisation européenne.

Politique communale intégrée de la qualité de l'air

86. Le Sénat recommande que les communes adoptent une politique intégrée de la qualité de l'air. Cela implique :

- que les alentours des écoles, des crèches, des infrastructures sportives et des maisons de repos et de soins bénéficient d'une protection renforcée ;

- que l'on agisse en priorité aux abords des écoles en généralisant les rues réservées aux écoliers à certaines heures ou les rues réservées au vélo.

Bonnes pratiques

87. Le Sénat recommande que les communes diffusent les informations locales et les bonnes pratiques et les échangent avec des communes similaires. Cela permet à un réseau de communes d'échanger des informations sur la qualité de l'air et à l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW), à Brulocalis (Association de la Ville et des Communes de Bruxelles) et à la *Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten* (VVSG) de coopérer, en interne et entre elles. Cette initiative peut s'inscrire dans le cadre plus large de la Convention des maires contre le changement climatique.

9. Combustion de bois

Nombre

88. Le Sénat recommande que les différentes autorités aient une vision claire du nombre d'installations de chauffage au bois et de feux ouverts utilisés.

Remplacement

89. Le Sénat recommande que les différentes autorités mènent une politique visant à remplacer les anciennes installations de chauffage au bois polluantes, par le biais d'un système de prime ou d'un autre mécanisme d'encouragement ou de sensibilisation.

Combustible

90. Le Sénat recommande de développer un label de qualité pour le combustible utilisé dans les installations de chauffage au bois et à pellets.

Révision

91. Le Sénat recommande que les différentes autorités instaurent une révision périodique des installations de chauffage au bois. Lors de l'entretien, les utilisateurs doivent être informés sur l'usage correct et écologique de l'installation.



10. Agriculture

92. Le Sénat recommande de développer les outils réglementaires favorisant l'utilisation des moyens technologiques permettant de diminuer les émanations d'ammoniaque lors d'épandage d'engrais ou d'effluents d'élevage sur les champs.



Source : pixabay.com

11. Fiscalité

Moteurs à faibles émissions ou zéro émission

93. Le Sénat recommande de réorienter la fiscalité vers des modes de consommation plus respectueux de la qualité de l'air, en promouvant les moteurs à faibles émissions ou zéro émission, afin que les citoyens soient orientés vers ces véhicules.

Modes doux de transport

94. Le Sénat recommande de soutenir fiscalement les citoyens pour qu'ils utilisent les modes doux et/ou les transports publics.

Mobilité partagée

95. Le Sénat recommande de généraliser la mobilité partagée (voitures partagées, covoiturage) grâce à une fiscalité adaptée.

TMC et taxe de circulation

96. Le Sénat recommande de prendre en compte, dans le cadre de la taxe de mise en circulation (TMC) et de la taxe de circulation, les émissions de CO₂ et la norme euro du véhicule ainsi que l'incidence de celui-ci sur la qualité de l'air, et recommande aux Régions de conclure à court terme un accord concernant la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation des véhicules en leasing, compte tenu des trois paramètres précités.

En cas d'accord éventuel entre les Régions sur l'instauration d'un prélèvement kilométrique intelligent pour les voitures particulières, les mêmes paramètres seront pris en compte lors de la fixation des tarifs au kilomètre.

Impôt des personnes physiques

97. Le Sénat recommande de moduler la déduction des frais kilométriques réels à l'impôt des personnes physiques en fonction des polluants atmosphériques.





AUDITIONS ET AVIS ÉCRITS

I. AUDITION du 19 février 2018

- M. Frans Fierens, directeur administratif, Cellule interrégionale de l'environnement (CELINE) ;
- MM. Patrick Berghmans et Wouter Lefebvre, chercheurs, Vlaamse Instelling voor technologisch onderzoek (VITO) ;
- M. Jean-Claude Maquinay, responsable de la direction Surveillance de l'environnement, Institut scientifique de service public (ISSeP).

II. AUDITION du 23 février 2018

- M. Joeri Thijs, Greenpeace ;
- M. Thomas Goorden, stRaten-generaal ;
- M. Wim Van Hees, Ademloos ;
- MM. Tim Cassiers et Liévin Chemin, Stadsbeweging voor Brussel (BRAL) et Bond Beter Leefmilieu (BBL)
- Mme Delphine Morel de Westgaver, Bruxsel'AIR ;
- M. Pierre Courbe, chargé de mission Mobilité, InterEnvironnement Wallonie (IEW).

III. AUDITION du 5 mars 2018

- professeur Tim Nawrot, Faculté des Sciences de l'UHasselt et section Pneumologie à la Faculté de Médecine de la KUL ;
- professeur Roeland Samson, bio-ingénieur, Faculté des Sciences, Universiteit Antwerpen ;
- professeur Jean-François Argacha, cardiologue, Centre des maladies cardiovasculaires de l'UZ Brussel, VUB ;
- docteur Marc Goethals, cardiologue, Onze-Lieve-Vrouweziekenhuis d'Alost.

IV. AUDITION du 9 mars 2018

- M. Philippe Thunis, scientific officer, Commission européenne.

V. AUDITION du 19 mars 2018

- M. Laurent Willaert, Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle (FEBIAC) ;
- M. Patrick Van den Bossche, head Center of Expertise Environment, Fédération de l'industrie technologique (AGORIA).

VI. AVIS du 22 mai 2018 du Conseil fédéral du Développement durable (CFDD).

LES RAPPORTS D'INFORMATION DU SÉNAT



Rapport d'information concernant le suivi de la mise en œuvre de la Plateforme d'action de la quatrième Conférence mondiale des Nations unies sur les femmes (Pékin)
(dossier n° 6-97) - adopté le 6 mars 2015



Rapport d'information sur la transposition du droit de l'Union européenne en droit belge
(dossier n° 6-131) - adopté le 21 mai 2015



Rapport d'information concernant l'examen des possibilités de créer un régime légal de coparentalité
(dossier n° 6-98) - adopté le 11 décembre 2015



Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale, les Communautés et les Régions en vue de développer une approche commune dans la lutte contre la pauvreté infantile dans notre pays
(dossier n° 6-162) - adopté le 26 février 2016



Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés
(dossier n° 6-201) - adopté le 20 mai 2016



Rapport d'information sur le processus décisionnel intrabelge en matière de répartition de **l'effort climatique au regard des objectifs climatiques**

(dossier n° 6-253) - adopté le 27 janvier 2017



Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Communautés en ce qui concerne les nouvelles applications en matière de **soins de santé et notamment de santé mobile**

(dossier n° 6-261) - adopté le 12 mai 2017



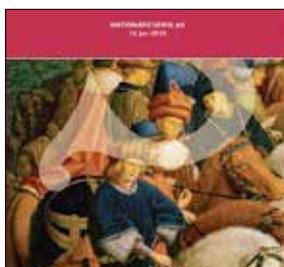
Rapport d'information concernant l'optimisation de la coopération entre le gouvernement fédéral et les Régions en ce qui concerne la publicité **des mesures politiques en faveur des indépendants et des PME**, ainsi qu'en ce qui concerne la simplification administrative

(dossier n° 6-320) - adopté le 19 janvier 2018



Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale, les Communautés et les Régions en ce qui concerne la prévention et **l'élimination de perturbateurs endocriniens** présents dans les produits de consommation, en vue de promouvoir la santé publique

(dossier n° 6-303) - adopté le 23 mars 2018



Rapport d'information sur La coopération entre l'autorité fédérale et les entités fédérées en matière de lutte contre **le vol d'œuvres d'art**

(dossier n° 6-357) - adopté le 15 juin 2018

