Proposition des 4 fédérations belges de défense de l'environnement

sur le projet de

Plan national Ozone

Septembre 2003

Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw (BBL)
Koepel van Vlaamse milieuverenigingen
Tweekerkenstraat 47 - 1000 Brussel
tel. 02/282.17.20 - fax. 02/230.53.89.
hostmaster@bblv.be - www.bondbeterleefmilieu.be

Inter-Environnement Wallonie asbl (IEW)
Fédération des associations d'environnement
6 Boulevard du Nord - 5000 Namur
tel. 081/25.52.80 - fax 081/22.63.09.
iew@iewonline.be - www.iewonline.be

Brusselse Raad voor het Leefmilieu vzw
Koepel van Brusselse milieuverenigingen
Zaterdagplein 13 - 1000 Brussel
tel. 02/217.56.33 - fax. 02/217.06.11.
bral@village.uunet.be

Inter-Environnement Bruxelles asbl (IEB)
Fédération des associations d'environnement
165, rue du Midi - 1000 Brussel
tel. 02/223.01.01 - fax 02/223.12.96.
iebbxl@skynet.be, www.ieb.be

Un impératif: diminuer les émissions

Pour résoudre le problème de l'ozone, une réduction drastique des émissions de ses précurseurs (1) est incontournable. Le transport routier étant la principale source de NOx, COV et CO, c'est surtout dans ce secteur qu'il faut prendre un ensemble de mesures. Il est également nécessaire d'agir dans les secteurs de l'industrie, du tertiaire et du résidentiel, notamment en ce qui concerne les installations de combustion, de chauffage, la production et l'utilisation des solvants.

(1) Principalement, oxydes d'azote (NOx), hydrocarbures (HC), dont les composés organiques volatils (COV) et monoxyde de carbone (CO).

Il faut rappeler qu'une politique de réduction des émissions est incontournable en ce qui concerne le problème récurrent de la pollution par l'ozone, mais qu'elle est aussi la clef d'autres problèmes de pollution comme les changements climatiques. Des mesures d'économies d'énergie par exemple auront un effet en ce qui concerne la problématique de l'ozone mais aussi en ce qui concerne le respect des normes de qualité de l'air ou encore la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

La réduction des émissions est au cœur du respect des engagements internationaux signés par la Belgique (en particulier les Protocoles de la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière (Convention LRATP) des Nations Unies et des directives européennes en découlant).

La problématique de l'ozone dépasse nos frontières et implique donc également une présence belge pro-active au niveau international.

Des exemples de mesures concrètes visant la réduction des émissions des précurseurs de l'ozone sont reprises dans la suite de cette note.

Une responsabilité partagée

Un Plan national permet de rassembler les multiples politiques et les mesures relativement fragmentées prises aux différents niveaux de pouvoir.

Un plan national, et non pas fédéral, est indispensable puisque le niveau fédéral n'a pas toutes les compétences nécessaires en la matière. Par exemple, il peut intervenir dans le domaine des limitations de vitesse mais pas dans les mesures d'interdiction ou de réduction de la circulation urbaine ou d'aménagement du territoire qui sont du ressort des Régions. Une collaboration constructive avec les Régions est donc une condition sine qua non. A cet égard, on pourrait d'ailleurs envisager un accord de coopération pour la maîtrise de la pollution par l'ozone, ou encore la création d'une cellule de coordination nationale chargée de l'élabo-

ration du Plan ozone, de sa mise en place et son évaluation permanente afin de vérifier l'efficacité des mesures mises en œuvre.
Un Plan ozone n'est pas de la seule responsabilité du Ministre de l'environnement: un plan ozone ne sera efficace que s'il et porté par l'ensemble des Gouvernements, en particulier par les Ministres des finances, de la mobilité, de l'économie, de l'énergie et de la santé publique.

La crédibilité du Plan ozone dépend de l'implication des responsables politiques et requiert la mise en place de mesures concrètes, un contrôle sérieux de leur mise en application et une évaluation continue de leurs impacts. Les bonnes intentions ne doivent plus rester uniquement sur papier, sans être mises en application, comme pour le Plan ozone 2000-2003.

Information et sensibilisation des citoyens

Chaque mesure prise par la Gouvernement, qu'elle soit fiscale ou autre, devrait être présentée à la population en rappelant bien le cadre dans lequel elle a été prise : la lutte contre la pollution atmosphérique (dont l'ozone), et, le cas échéant, qu'elle fait partie d'un ensemble de mesures visant à inverser la tendance du « tout à la route » si néfaste pour notre environnement et notre santé.

Il s'agit de rappeler les effets de l'ozone sur la santé. Ce gaz est un oxydant dont les effets sont bien connus. Il renforce également l'action des autres polluants atmosphériques (hydrocarbures, COV, pollens...) avec les conséquences que l'on sait notamment en matière d'affections respiratoires (asthmes notamment) dont les coûts en santé publique ne sont pas négligeables !

En terme de sensibilisation de la population, il est nécessaire de rappeler simultanément les mesures alternatives existantes ou préconisées venant « compenser » ces décisions qui de prime abord peuvent paraître impopulaires, notamment en ce qui concerne la limitation du « tout à la voiture ».

Pour les quatre fédérations, inclure ces considérations dans la communication gouvernementale permettrait d'améliorer la compréhension par le citoyen des mesures prises et une meilleure adhésion de la population à la politique gouvernementale.

La mise en œuvre de mesures d'urgence (voir ci-dessous) contribue également à sensibiliser la population. Etant donné que les pics d'ozone surviennent en particulier pendant la période estivale, les quatre fédérations suggèrent de mettre en place une campagne d'information avant l'été. Celle-ci pourrait inciter à moins utiliser sa voiture, se déplacer de préférence avec les transports en commun ou le vélo, rouler moins vite en voiture, etc.

Mesures d'urgence au jour J-4

Les quatre fédérations préconisent le développement d'une procédure qui, sur base des prévisions météo, impliquerait l'application de mesures d'urgence 4 jours avant le pic attendu. Les périodes ensoleillées que nous avons connues cet été étaient propices à ce genre de prédiction et sont vraisemblablement appelées à se reproduire aux cours des années à venir. Ces mesures sont diverses : restriction ou interdiction de circuler en voiture sur certains axes, à certaines heures, limitation des vitesses, augmentation de l'offre des transports en commun, gratuité de ceux-ci, etc.

Certaines meures pourraient être d'application systématiquement et de manière récurrente chaque été: dimanches sans voiture dans les centre urbains (circulation réduite), réduction de vitesse de 120 à 100 km/h et de 90 à 70 km/h, etc.

Mesures structurelles

La mise en oeuvre de mesures structurelles est indispensable à une politique sérieuse de lutte contre l'ozone troposphérique. Elles concernent essentiellement le trafic routier, et, dans une moindre mesure, la production et la consommation d'énergie et la politique de produits.

Trafic routier (2)

Ces trente dernières années, certains modes de transport ont été privilégiés (la route, l'aérien) au détriment d'autres. Or ces modes sont les plus dommageables pour l'environnement et notre cadre de vie mais aussi les moins compatibles avec le développement durable.

(2) Voir pour plus de détails « Mémorandum du Comité wallon pour le transport et l'environnement au formateur du Gouvernement fédéral », mai 2003 et « Mémorandum des fédérations environnementales au Gouvernement fédéral – Elections du 18 mai 2003 » .Ils sont disponibles sur le site: www.iewonline.be

La réduction du trafic routier est au cœur d'une politique de lutte contre la pollution par l'ozone et rejoint en cela les politiques de mobilité et d'énergie. Dans ce cadre s'inscrivent toutes les mesures de dissuasion du trafic automobile et du transport de marchandises par route, au profit du rail, du ferrroutage, de l'intermodalité et du transport par voie fluviale. Pour rappel, malgré les moyens importants consacrés à produire des voitures moins polluantes, l'accroissement du nombre de véhicules et de kilomètres parcourus annulent toutes les avancées techniques au niveau de leurs effets sur l'environnement et la santé. L'essentiel d'une politique de mobilité doit donc porter sur la diminution du trafic routier plutôt que sur l'amélioration des performances techniques des véhicules.

(3) idem

Parmi les mesures que nous préconisons (3) relevons celle relative à la taxe au kilomètre. Cette taxe visant l'utilisation du véhicule, et donc l'application du principe « pollueur-payeur », est plus équitable qu'une taxe de circulation qui vise elle

la possession d'un véhicule. Cette taxe pourrait être modulée en fonction du type de véhicule (caractéristiques environnementales, classes d'émissions), du moment de la journée où le véhicule est utilisé (heures de pointe ou non) et de sa vitesse. Elle s'établirait sur base d'appareils embarqués à bord du véhicule (tachygraphe électronique, GPS, unité interne électronique) (4).

(4) Une telle taxe est déjà d'application en Suisse pour les poids lourds et il existe divers projets pilotes au niveau européen.

Quelques autres mesures :

- Incitants fiscaux en faveur des véhicules les moins polluants : liés à l'introduction d'une taxe au kilomètre, réduction ou suppression de la taxe de circulation annuelle pour les véhicules « Euro 4 » et les véhicules de classe A pour la consommation de CO2, pour les véhicules LPG d'origine; primes LPG etc;
- augmentation des accises sur les carburants ;
- modulation de la taxe de mise en circulation en fonction de la consommation de carburant et des émissions de CO2 : réduction pour les voitures les moins polluantes, augmentation pour les voitures à partir de 11 CV fiscaux. ;
- déduction fiscale plus élevée pour les frais de transport domicile-travail en transport en commun, le covoiturage et le vélo comparativement à la voiture auto-soliste.
- taxation plus juste de l'usage des voitures de société en l'intégrant aux revenus salariaux (5).

(5) Il faut insister sur les effets pervers du recours très large au « salaire en nature » que constitue l'octroi d'une voiture de société et l'intervention dans les frais de carburant. Il entraîne en effet un sous financement de la sécurité sociale, puisque par définition, ce type de « salaire en nature » ne fait pas l'objet de cotisation ni de prélèvements en faveur de la sécurité sociale.

Les quatre fédérations insistent sur le fait que les mesures dissuasives (mesures fiscales défavorables à l'usage abusif de la route) et les mesures incitatives (mesures en faveur des transports publics par exemple) doivent être prises de concert. En effet, des mesures incitatives seules auront pour effet d'accroître la demande en transport plutôt que de favoriser un transfert modal. A l'inverse, des mesures dissuasives sans que soient établies des alternatives durables pourraient, entre autre, défavoriser les individus plus fragiles socio-économiquement.

D'autres mesures, encourageant le transfert modal doivent être prises tant au niveau régional que fédéral.

Pour les quatre fédérations, l'investissement dans le rail et l'accroissement de la capacité de transport de marchandises par rail est une des pierres angulaires de la mobilité des années à venir. Les transports en commun, en général, doivent être renforcés tant au niveau de l'offre que de la qualité du service. Des mesures aussi bien incitatives que dissuasives doivent être prises pour encourager véritablement le transfert modal de la route vers les modes de transport moins énergivores: aménagement du territoire pour une meilleure accessibilité, aménagement des voiries pour un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers et pour plus de sécurité, fiscalité positive pour les covoitureurs, cyclistes, piétons et usagers des transports en commun...

Politique de produits

Diverses mesures sont à prendre concernant les produits contenant des solvants, les carburants et combustibles, les chaudières et installation de combustion, les voitures particulières et autres véhicules.

Ainsi, « l'utilisation de produits contenant des solvants est responsable d'environ un quart des émissions de COV en Belgique. Sont concernés les peintures et vernis, colles encres, dégraisseurs, produits cosmétiques, produits d'entretien... Le potentiel de réduction des émissions de COV de ces produits est considéré comme relativement important. » (6)

(6) « Evaluation finale – Plan fédéral de lutte contre l'acidification et l'ozone troposphérique (2000 –2003) », Direction générale de la protection de la santé publique et de l'environnement, SPF Santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement, septembre 2003.

Pour les autorités publiques, il s'agit de prendre un ensemble de mesures visant à:

- inciter les producteurs à mettre sur le marché des produits contenants moins de solvants ;
- favoriser le recours aux équipements les plus performants (exemples : les chaudières haut- rendement, installations de chauffage à faible émission de NOx);
- favoriser les produits les moins polluants (notamment par des mesures fiscales (taux de TVA préférentiels pour produits labellisés, taxes environnementales sur les produits contenant des solvants...);
- assurer une meilleure information du consommateur ;
- contribuer à la modification du comportement des consommateurs à l'achat (outre une information adéquate, divers outils sont à développer : étiquetage, labels, publicité pour les produits les moins dommageables pour l'environnement etc.).

Energie

Comme en matière de changements climatiques, les trois axes d'une politique de réduction des émissions sont les suivants :

- favoriser les économies d'énergie ;
- favoriser la cogénération ;
- favoriser les énergies renouvelables.

Ces aspects sont développés dans le Mémorandum des Fédérations au Gouvernement fédéral, à l'occasion des élections du 18 mai dernier.

Pour un Plan ozone national

Les trois composantes d'un plan national de lutte contre l'ozone troposphérique (réduction du trafic routier, économies d'énergie, politique de produits) visent à réduire les émissions de précurseurs de l'ozone. Ces réductions des émissions rejoignent les politiques de mobilité et de consommation énergétique.

Les quatre fédérations appellent les autorités fédérales et régionales à dépasser le cadre étroit de leurs champs de compétences respectifs pour non seulement aboutir à l'élaboration d'un Llan ozone mais également réussir sa mise en œuvre effective. Le renforcement des exigences de la directive européenne « ozone » de septembre 2003 rend la réduction des précurseurs de l'ozone d'autant plus nécessaire et incontournable.