



AVIS ÉMIS PAR
LE CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL
DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
AU COURS DE SA SÉANCE DU 7 JUILLET 2008

concernant

**le rapport d'incidences environnementales du « plan d'urgence
en cas de pics de pollution » et au projet d'arrêté du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les mesures d'urgence
en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique**

**RAPPORT D'INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU « PLAN D'URGENCE EN CAS DE PICS DE POLLUTION »
PROJET D'ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE DETERMINANT LES MESURES D'URGENCE EN VUE DE PREVENIR LES PICS DE POLLUTION ATMOSPHERIQUE**

**Avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale.
7 juillet 2008**

Saisine

Le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale a été saisi, le 9 juin 2008 d'une demande d'avis de la Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Environnement et l'Energie et du Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité et des Travaux publics relative au rapport d'incidences environnementales du « plan d'urgence en cas de pics de pollution » et au projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique.

Après examen par sa Commission Environnement au cours de ses séances du 10 juin et du 3 juillet 2008, le Conseil Economique et Social émet l'avis suivant.

Avis

Considérations générales

Depuis le 1^{er} janvier 2005, en vertu d'une directive européenne, les Etats-membres doivent prendre les mesures nécessaires de court terme pour éviter un dépassement des seuils limites de polluants dans l'air. La Région bruxelloise ne dispose pas, à ce jour, de telles mesures et fait l'objet d'une plainte de l'Union Européenne.

Afin de répondre aux prescrits de l'Union Européenne, le présent projet d'arrêté propose de mettre en œuvre des mesures d'urgence en cas de *pic de pollution atmosphérique hivernal*. Vu son caractère environnemental, le « Plan d'urgence en cas de pic de pollution » est concerné par l'ordonnance relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Cela implique par conséquent la réalisation, lors de l'élaboration de ce Plan, d'un « Rapport sur les Incidences Environnementales » (ou RIE) destiné à identifier, décrire et évaluer les incidences notables probables de la mise en œuvre du Plan sur l'environnement, et qui permettra d'éventuellement compléter ou réorienter les différentes prescriptions proposées par le Plan en cours d'élaboration.

Le Conseil souscrit à l'objectif du projet d'arrêté : une amélioration de la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale. Il considère qu'est ici en discussion un enjeu majeur de santé publique.

Le Conseil prend acte que le RIE démontre que les mesures ponctuelles prises sur base des critères d'efficacité établit par la cellule CELINE ont un impact positif clairement identifié sur les niveaux de concentration de NOx et des PM10.

Le Conseil suggère au Gouvernement d'accompagner ces mesures ponctuelles de mesures structurelles pour lutter contre la pollution de l'air en Région de Bruxelles-Capitale¹. Des mesures structurelles permettraient de diminuer grandement les risques de pics de pollution atmosphérique et donc de diminuer le recours aux mesures d'urgence. Cette suggestion est d'autant plus justifiée que le prescrit européen impose des normes annuelles de pollution à respecter. En outre et étant donné que les deux types de polluants ici visés répondent à des logiques différentes, **le Conseil** plaide pour que la politique menée en matière de mesures structurelles soit intégrée mais tienne également compte du fait que certaines mesures peuvent avoir un effet positif pour le NOx et négatif pour les PM (et inversement). **Le Conseil** souligne par ailleurs que dans d'autres villes européennes (Paris, Rome) les stratégies diffèrent en fonction de la nature du polluant.

Le Conseil rappelle que le critère d'efficacité (article 3, §2, 3°) doit être prépondérant et que cette efficacité doit être justifiée avant la mise en œuvre des mesures.

Le Conseil constate un déséquilibre entre l'étude sur les incidences environnementales d'une part et sur les incidences socio-économiques d'autre part. Il rappelle que le concept de développement durable implique un équilibre entre les composantes environnementales, sociales, et économiques. **Le Conseil** demande dès lors que les impacts socio-économiques soient mieux évalués. **Le Conseil** souligne également que l'étude d'impact économique est principalement axée sur les commerces, il demande que cet impact soit étudié de la même manière pour les entreprises.

Le Conseil prend acte qu'un protocole d'accord entre les Ministres régionaux et le Ministre fédéral de l'Environnement visant la coordination et l'harmonisation des mesures à prendre en cas de pic de pollution est en cours d'élaboration. Il constate toutefois que le RIE ne fait aucune référence à ce protocole d'accord. En effet, le RIE n'évoque que « [l'] organisation d'une coopération entre les niveaux de pouvoir concernés : transrégionale, interrégionale et nationale, en vue d'une coordination de l'activation du Plan d'urgence bruxellois » (pages 6 et 70 du RIE). **Le Conseil** tient dès lors à réitérer sa considération émise dans son avis du 18 octobre 2007 dans laquelle il soulignait l'importance de la mise en place d'une bonne collaboration entre les différentes Régions du pays en cette matière.

Le Conseil déplore que les études et enquêtes auxquelles fait référence le RIE dans son chapitre consacré à l'étude des incidences socio-économiques (point 4.5.) n'ont d'aucune manière interrogées les partenaires sociaux bruxellois alors qu'elles laissent entendre qu'une telle consultation a eu lieu. Dès lors, **le Conseil** émet des doutes sur la qualité des études socio-économiques présentées. Dans la mesure où le rapport d'incidence s'appuie sur ces études, **le Conseil** estime que le rapport lui-même doit être remis en question. En outre, **le Conseil** rappelle qu'il avait déjà émis la demande pour que ces aspects socio-économiques soient plus développés dans son avis relatif au cahier des charges du rapport d'incidence.

Ces enquêtes sont les suivantes :

- SONECOM/Espace Mobilité, 1999, « Mobilité et accès aux commerces, enquête en Région bruxelloise », étude réalisée pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (Administration de l'Équipement et des Déplacements) ;

¹ À titre d'exemple : 1) des mesures en faveur de l'amélioration de la performance énergétique du bâti ; 2) des mesures de soutien au remplacement de véhicules anciens plus polluants ; 3) une amélioration de l'offre de transports en commun ; 4) des campagnes d'informations plus particulièrement ciblées sur la jeunesse ; 5) encourager l'installation de filtres à particules ; 6) favoriser le covoiturage.

- STRATEC, 2001, « Etude relative aux mesures d'accompagnement d'un plan de crise lié à la lutte contre la concentration excessive de polluants dans l'atmosphère », réalisée pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- IPSOS, janvier 2006, « Enquête de perception et de comportement en matière d'énergie et d'environnement en Région de Bruxelles-Capitale », réalisée pour le compte de l'IBGE ;
- STRATEC, 2007, « Evaluation des impacts socio-économiques de la mise en œuvre d'une mesure d'urgence en cas de risque de pic de pollution », Etude réalisée à la demande du Cabinet de la Ministre Evelyne Huytebroeck

Dans la mesure où les partenaires sociaux bruxellois sont directement concernés par la mise en œuvre de ces mesures d'urgence, **le Conseil** demande d'être consulté en amont dans le cadre de l'élaboration des études socio-économiques qui vont servir de base au rapport d'incidence.

Enfin, **les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes** soulignent que l'étude de 1999 et de 2001 sont dépassées.

Comme le dit à juste titre le RIE (page 63 du RIE), « [un] problème qui se pose concerne les poids lourds arrivant aux abords de la périphérie bruxelloise à l'heure de pointe et qui ne peuvent donc pas rentrer dans la ville ». **Le Conseil** insiste pour que, préalablement à toute interdiction de circulation des poids lourds, des dispositions soient prises afin d'augmenter l'offre de parking destinée aux « poids lourds » aux abords de la Capitale en vue d'éviter la congestion du réseau routier les jours d'actions d'urgence. **Le Conseil** insiste également sur l'importance d'une information claire et précise destinée particulièrement aux entreprises de transport routier situées en dehors de la Région bruxelloise à propos des mesures de restriction de la circulation en Région de Bruxelles-Capitale.

D'une manière plus générale, **le Conseil** estime qu'une attention particulière doit être apportée à la qualité de l'information à destination de la population et des entreprises dans la mesure où il s'agit d'une *condition sine qua non* de succès des mesures proposées.

Le Conseil constate que le RIE souligne qu'actuellement la capacité d'absorption de la STIB n'est pas suffisante pour répondre à une augmentation de la demande en transports en commun résultant d'une restriction de la circulation associée à la gratuité des transports en commun (page 58 du RIE). Il prend acte que l'une des solutions envisagée est la « réduction de l'espace disponible par personne ». **Le Conseil** estime qu'il faut, lors de la mise en œuvre de ces mesures de restriction, augmenter l'offre des transports publics de manière à rencontrer le volume du transfert modal ici visé. Cette augmentation de l'offre est indispensable afin d'éviter que la baisse du confort des voyageurs (réduction de l'espace disponible par personne) ne nuise fortement à l'image de la STIB et ne décourage les changements de comportement des citoyens en matière de transports publics. **Le Conseil** insiste également sur la nécessité d'un renouvellement du parc des bus afin de les doter de moteurs moins polluants. Enfin, **le Conseil** souligne que le RIE constate qu'*aucune augmentation de l'offre de la SNCB et des bus TEC et De Lijn sur les lignes joignant Bruxelles n'est explicitement prévue* (page 56 du RIE). Il déplore ce manque et insiste pour qu'il soit comblé.

Le Conseil regrette que, malgré sa demande émise dans son avis du 17 avril 2008 relatif au projet de cahier des charges du rapport sur les incidences environnementales « pics de pollution », les formes de flexibilité et les alternatives pouvant être introduites dans le système n'ont pas été examinées dans le RIE. Considérant que la mise en œuvre de mesures d'urgence ayant un caractère restrictif doit être conditionnée à la mise en œuvre de mesures d'accompagnement et/ou dérogatoires, **le Conseil** demande d'intégrer les dispositions organisant les dérogations (système de laissez-passer) au projet d'arrêté plutôt que les définir

dans une circulaire. Par ailleurs **le Conseil** insiste pour être consulté à propos de ces dérogations.

Le Conseil demande que les « véhicules utilitaires » ainsi que les « véhicules médicaux et paramédicaux » soient ajoutés à la liste des véhicules exclus du champ d'application des seuils 2 et 3. **Le Conseil** suggère également au Gouvernement d'examiner la problématique des « véhicules utilisés à des fins de covoiturage ». **Le Conseil** estime que, dans le cadre des plans de déplacement d'entreprises, soit prévu des mesures spécifiques et appropriées en cas de pics de pollution.

Le Conseil demande d'assurer l'accessibilité des trajets reliant le Ring et d'établir une liste restrictive des entreprises situées en bordure du Ring afin d'assurer leur accessibilité. En outre, il demande une réflexion à propos de toutes les autres formes de flexibilité qui pourraient être introduite pour que le système mis en œuvre soit proportionnel aux résultats souhaités.

Etant donné que :

- le RIE relève que l'impact sur les transports de la mise en œuvre des mesures prévues aux seuils 2 et 3 sera « non négligeable » (page 54 du RIE) ;
- le RIE souligne que plus de la moitié des déplacements sont réalisés au moyen d'un transport privé (exclusivement ou combiné avec le transport public) au cours d'une journée moyenne (page 54 du RIE) ;
- le RIE souligne que la proportion de déplacements réalisés au moyen d'un transport privé augmente à 62% (voire à 67% pour les navetteurs provenant de la zone RER) à la pointe du trafic du matin (page 54 du RIE).

Le Conseil considère que le test annuel portant soit sur les dispositions prévues à l'article 6 (seuil 2) soit à l'article 7 (seuil 3) n'a pas lieu d'être car il entraînera des conséquences socio-économiques négatives trop importantes au regard de la probabilité de survenance de ces pics de pollution. Il estime néanmoins opportun d'effectuer des tests afin d'expérimenter la mise en œuvre du premier seuil prévu par l'article 5. **Le Conseil** demande dès lors que l'article 8 du projet d'arrêté ne s'applique qu'au premier seuil, à l'exclusion de ceux décrits aux articles 6 et 7 soit les seuils 2 et 3. De manière générale, **le Conseil** estime que la réalisation de tests en dehors des périodes où les mesures sont nécessaires peut être de nature à discréditer les dites mesures en cas de réelle nécessité.

Le Conseil considère que dans certains cas, le faible nombre de stations de mesure ne garantit pas la représentativité des situations compte tenu de la concentration des habitants et des travailleurs dans les zones mesurées. Il recommande que l'on revoie le nombre de stations de mesure en fonction des critères de représentativité compte tenu de l'objectif de santé publique.

Vu la part importante des émissions de NOx induite par la consommation énergétique pour le chauffage des bâtiments du tertiaire en Région de Bruxelles-Capitale (page 9 du RIE), **le Conseil** est favorable à la mesure prévoyant une diminution de la température dans les bâtiments publics les jours d'action d'urgence. **Le Conseil** ajoute qu'il serait opportun de sensibiliser d'autres acteurs (notamment le public privé) à l'importance du chauffage des bâtiments comme source des émissions de NOx et de PM en Région bruxelloise.

*
* *