

AVIS

Réf. : ENV.18.14.AV

Date d'approbation : 06/02/2018

Avant-projet de décret relatif à la lutte de la pollution atmosphérique liées à la circulation des véhicules

DONNEES INTRODUCTIVES

<u>Demandeur :</u>	Ministre de l'Environnement, M. Carlo DI ANTONIO
<u>Date de réception de la demande :</u>	13/12/2017
<u>Délai de remise d'avis :</u>	45 jours
<u>Préparation de l'avis :</u>	Assemblée Politique générale (2 réunions : 19/01 et 06/02/2018) Le dossier a été présenté au Pôle le 11/01/2018 par MM. M. GAUX, Chef de Cabinet adjoint, et M. LAMBERT, représentant du Cabinet du Ministre Di Antonio

Brève description du dossier :

L'avant-projet de décret offre un cadre pour lutter contre les polluants atmosphériques et les particules fines liées à la circulation des véhicules et pour s'aligner et atteindre au minimum les prescrits européens.

L'avant-projet de décret propose quatre mesures principales :

- l'interdiction progressive de la circulation des véhicules les plus polluants sur tout le territoire wallon. Les véhicules particuliers diesel dans leur conception technologique actuelle seront interdits progressivement afin qu'en 2030, l'ensemble de ces véhicules ne puissent plus circuler en Wallonie ;
- la mise en place d'une ou plusieurs zones de basses émissions (ZBE), temporaires ou permanentes, sur le territoire wallon. Les véhicules essence et diesel immatriculés en Belgique ou à l'étranger sont visés par le programme d'interdiction d'accès. Des exceptions sont prévues pour des véhicules prioritaires, les véhicules adaptés au transport de personnes handicapées, etc. Le contrôle sera de type visuel par l'apposition sur le pare-brise d'une vignette ;
- le maintien voire l'optimisation des performances environnementales des véhicules avec notamment un renforcement des contrôles au niveau des Centres techniques ;
- la réduction des pollutions inutiles causées par les véhicules en stationnement dont le moteur n'est pas arrêté.

1. COMMENTAIRES GENERAUX

Le Pôle salue l'initiative d'une législation relative à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules.

Cependant, il s'interroge sur la lisibilité pour les usagers des calendriers de mise en œuvre entre les régions en ce qui concerne l'interdiction de circulation des véhicules diesel. Le Pôle recommande une harmonisation de ces législations au risque d'un enclavement de certains véhicules dans certaines zones. De même, les modes de contrôle doivent être coordonnés au niveau fédéral, voire au niveau européen. Le Pôle propose également qu'une réflexion soit menée au niveau fédéral sur la surveillance du marché automobile et de la production des véhicules.

Le Pôle insiste pour que des alternatives de mobilité soient disponibles au moment de l'entrée en vigueur des interdictions de circulation des véhicules. Outre les alternatives de transport en commun, il estime que des alternatives individuelles doivent également être prospectées quant à leur disponibilité et à leur accessibilité sociale (modes doux et notamment combustibles alternatifs tels que l'électricité et le CNG).

Il souhaite également qu'une réflexion sur le public impacté soit menée. En effet, les véhicules qui répondent aux euronormes les plus faibles appartiennent potentiellement à un public 'défavorisé'. Il est opportun de prévoir des mesures d'accompagnement, de communication et des incitants.

Le Pôle recommande la mise en œuvre d'un set d'indicateurs de suivi de l'impact environnemental et socio-économique des mesures. Ces aspects couvriront la qualité de l'air mais aussi des informations précises sur l'évolution du parc automobile et les impacts sociaux.

D'une manière plus globale, le Pôle s'interroge sur la 'neutralité technologique' de l'avant-projet de décret. Au regard des objectifs du document, il s'interroge sur les raisons de se limiter dans l'article 2 à des restrictions d'usage des véhicules diesel, étant donné que les moteurs à essence à injection directe émettent autant de particules très fines et d'oxydes d'azote que les moteurs diesel.

Enfin, le Pôle s'interroge également sur l'effectivité des contrôles sachant qu'en tant qu'infraction de 3^{ème} et 4^{ème} catégories, elles sont confiées à la vigilance des communes dont la majorité ne dispose pas d'agents constatateurs.

2. COMMENTAIRES PARTICULIERS

2.1. Article 1^{er} : définitions

2.1.1. Zone de basses émissions (1°)

Le Pôle suggère de spécifier que ces zones peuvent être temporaires ou permanentes.

2.1.2. Pic de pollution (2°)

Le Pôle s'interroge sur la référence législative définissant le seuil de pollution pour la détermination d'un pic de pollution. Pour rappel, cette référence a notamment été définie dans le Plan d'actions en cas de pic de pollution par les poussières fines adopté par le Gouvernement wallon le 17/07/2008.

2.2. Article 3 : zone de basses émissions

Le Pôle estime incomplète la liste des véhicules autorisés à circuler dans les zones de basses émissions. Il recommande de consulter l'article 7 du projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du 27 novembre 2008 déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote. De même, le Pôle recommande d'envisager une disposition similaire à celle de la Région Bruxelles-Capitale qui prévoit la possibilité d'une dérogation de 8 jours par an par véhicule.

Le Pôle rappelle que les services publics de transport (12°) devraient donner l'exemple et ne pas faire partie des véhicules autorisés dans les zones de basses émissions. Il estime également que la notion de véhicules utilisés à des fins de loisirs touristiques (13°) doit être mieux définie. Il recommande d'utiliser la classification des véhicules du Code de la Route.

2.3. Article 4 : zones de basses émissions régionales

Concernant le §2, l'avant-projet prévoit un projet de règlement initié par la commune lorsqu'une valeur limite de qualité de l'air est dépassée « *de manière régulière* ». Le Pôle estime que cette dernière notion doit être précisée.

Il recommande également que ce projet de règlement soit accompagné d'un plan de mobilité comprenant des solutions alternatives de mobilité, tel que proposé pour les zones de basses émissions communales (article 6, §1, alinéa 2).

2.4. Article 7 : mesures de publicité sur les zones de basses émissions

La formulation de l'article doit être revue comme suit : « *Le Gouvernement ~~peut arrêter~~ **arrête** les mesures de publicité concernant la création de la zone de basses émissions.* »

2.5. Article 11 : accès aux zones de basses émissions

Le Pôle attire l'attention sur l'intérêt que la vignette référence l'euronorme du véhicule plutôt que la zone de délivrance de la vignette, afin d'éviter la multiplication des vignettes à apposer sur le véhicule.

2.6. Article 13 : base de données

Vu l'imminence de son caractère obsolète, la référence à la loi du 8 décembre 1992 doit être mise à jour.

2.7. Articles 14 et 15 : arrêt des moteurs et entretien des véhicules

Le Pôle souligne l'importance de ces mesures.

Concernant l'article 15, §3, le Pôle suggère de modifier le texte comme suit : « *Sur base de l'attestation délivrée, le propriétaire peut solliciter une dérogation temporaire visant à lui permettre d'accéder à ~~une ou plusieurs~~ **aux** zones de basses émissions.* »

2.8. Exposé des motifs

En ce qui concerne les enjeux, le Pôle demande une actualisation des chiffres de mortalité liée à la pollution de l'air selon la référence « Air quality in Europe — 2017 report, EEA Report No 13/2017 ».