

# Qualité de l'air en Wallonie

## Eléments d'analyse et propositions

Pierre Courbe

**Fédération Inter-Environnement Wallonie**

Namur - 23 mars 2017



# PLAN DE L'EXPOSÉ

- Cadre légal
- Mobilité et qualité de l'air
- Propositions d'IEW

# Cadre légal



# LÉGISLATION EUROPÉENNE

Matière	Exemple	Responsabilité
Limites ou cibles relatives à la qualité de l'air ambiant	Directive 2008/50/EC	Etats membres
Limites relatives aux émissions totales (plafonds nationaux)	Directive (UE) 2016/2284	Etats membres
Normes d'émissions (p. ex. applicables aux véhicules) et exigences sur la qualité des produits (p. ex. soufre et benzène dans les carburants) pour des sources ou secteurs spécifiques	Règlement (CE) n° 715/2007 et directive 2007/46/CE	Industrie

**Le respect des objectifs fixés aux Etats dépend notamment du respect des normes par les différents secteurs industriels**

# ETATS ET CONSTRUCTEURS

## **European parliament, EMIS Report, 02/03/2017**

*There are large discrepancies between the NO<sub>x</sub> emissions of most Euro 3-6 diesel cars measured during the type-approval process [...] and their NO<sub>x</sub> emissions measured in real driving conditions. These discrepancies contribute, to a large extent, to infringements by several Member States of Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe.*

## **EEA, Air quality in Europe 2016**

*For certain pollutants, such as NO<sub>x</sub> and CO<sub>2</sub>, there is a wide gap between official emission measurements and the average real-world driving emissions. This gap has increased in recent years, counteracting the effect of more stringent emission regulations.*

*The fact that NO<sub>x</sub> emissions from diesel cars are considerably higher than intended in the Euro 5 and Euro 6 regulations for diesel vehicles affects the ability of Member States to comply with the limit and target values set by the Ambient Air Quality Directive for NO<sub>2</sub> in particular, but also for ambient air concentrations of O<sub>3</sub>, PM10 and PM2.5, for which NO<sub>x</sub> is a precursor*

# MESURE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

## Définitions et exigences de la directive 2008/50/CE

« *air ambiant* » : l'air extérieur de la troposphère (article 2)

« *lieux caractéristiques de la pollution de fond urbaine* » : des lieux situés dans des zones urbaines où les niveaux sont représentatifs de l'exposition de la population urbaine en général

*un point de prélèvement doit être implanté de manière à ce que l'air prélevé soit représentatif de la qualité de l'air sur une portion de rue d'au moins 100 m de long pour les sites liés à la circulation [...] (annexe III)*

Points de mesure pour une agglomération de 249.000 habitants : 1 (2 pour les PM) (annexe V)

## ExTraCar (ISSeP, 2014)

« *Les récents projets en matière de santé et environnement, soutenus par la politique scientifique [...] estiment que les réseaux fixes traditionnels ne suffisent pas pour la protection de la santé publique et que des campagnes évaluant l'exposition personnelle aux polluants issus du trafic sont indispensables. »*

# Mobilité et qualité de l'air



# TRAFIC ET VICTIMES

## Insécurité routière

BE 2015: 732 tués, 4.201 blessés graves et 47.638 blessés légers

## Pollution atmosphérique (BE, 2012)

Estimations minimales (part du trafic plus importante en milieu urbain et émissions à hauteur des voies respiratoires)

	PM <sub>2.5</sub>	NO <sub>x</sub>	O <sub>3</sub>	Total
Décès BE pollution de l'air	9.300	2.300	170	11.770
Emissions dues au trafic	13 %	49 %	?	/
Décès trafic ( <u>ordres de grandeur</u> )	1.209	1.127	?	2.336

Données : EEA



# NORMES EURO POUR LES VOITURES

## Moteurs à allumage commandé (essence)

Norm	From	CO	HC	NO <sub>x</sub>	HC + NO <sub>x</sub>	PM	PN (*)
		mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	#/km
Euro 5	01 / 2011	1 000	100	60	/	5	/
Euro 6	09/ 2015	1 000	100	60	/	4.5	6x10 <sup>11</sup> (**)

(\*) pour les moteurs à injection directe (GDI)

(\*\*) 6x10<sup>12</sup> durant 3 ans (2015 – 2018)

## Moteurs à allumage par compression (diesel)

Norm	From	CO	HC	NO <sub>x</sub>	HC + NO <sub>x</sub>	PM	PN
		mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	#/km
Euro 5	01 / 2011	500	/	180	230	5	/
Euro 6	09/ 2015	500	/	80	170	4.5	6x10 <sup>11</sup>

Source : règlements (CE) n° 715/2007 et (UE) n° 459/2012

# LA TECHNOLOGIE EST DISPONIBLE

## European parliament, EMIS Report, 02/03/2017

- *Evidence shows that the Euro 6 emission limits can be met in real-world conditions regardless of fuel type, if **appropriate widely available technology** is used. This implies that some car manufacturers have opted to use technology that assures compliance with emission limits **only in laboratory test**, not for technical reasons but **for economic reasons**. (EMIS report, p. 4)*
- *There are standards in the world that are much stricter than those currently in force in the EU (EMIS report, p. 6)*

# NORMES : UNE AMBITION MODÉRÉE

## Particle Measurement Programme (PMP)

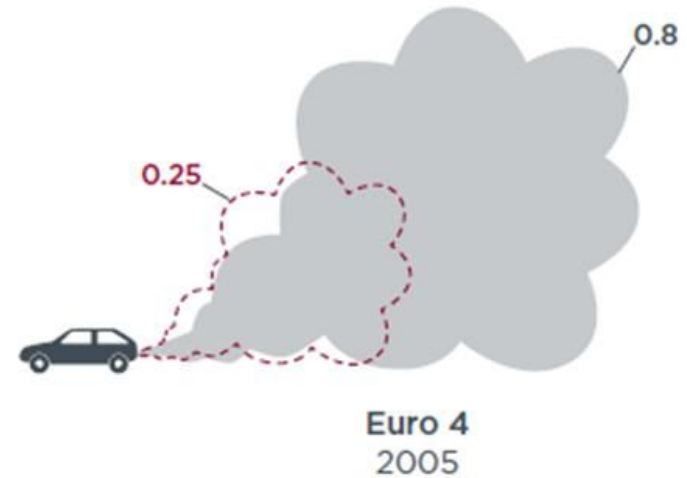
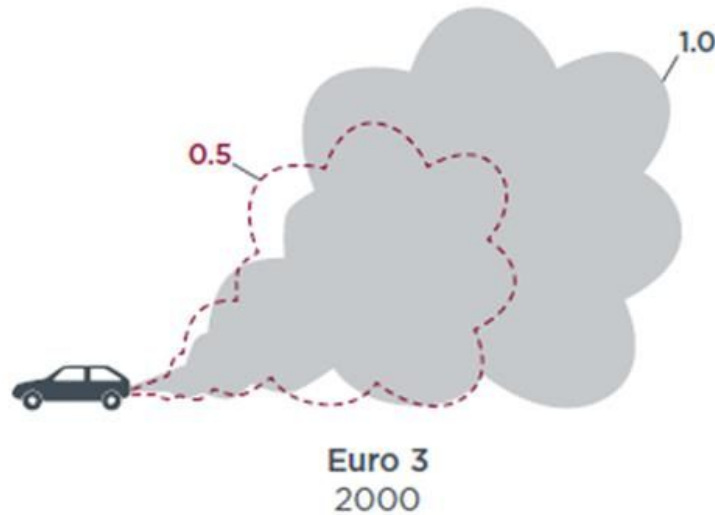
- Années **2003 - 2006**
- 9 laboratoires en UE, Corée et Japon
- Objectif : développer de nouvelles techniques de mesures des particules (le nombre complémentirement à la masse – focus : particules très fines)
- Tests de 16 véhicules légers dont 6 diesels équipés de FAP (filtres à particules)
- Nombre moyen de particules inférieur à  **$2 \times 10^{11}$**  particules/km pour les diesels FAP
- Un seul diesel FAP moins efficace ( $6 \times 10^{11}$  particules/km)

Source : Joint Reasearch Center (JRC), 2007

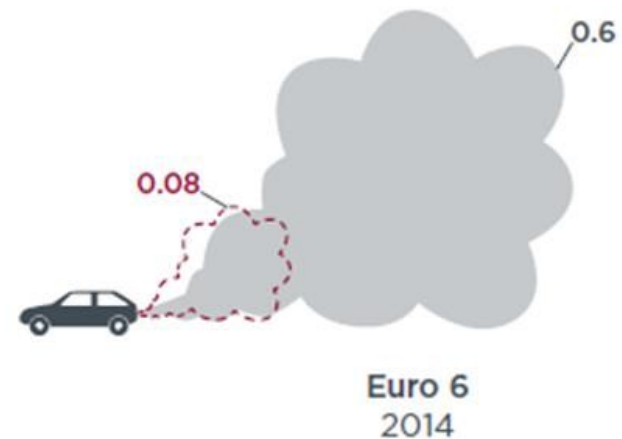
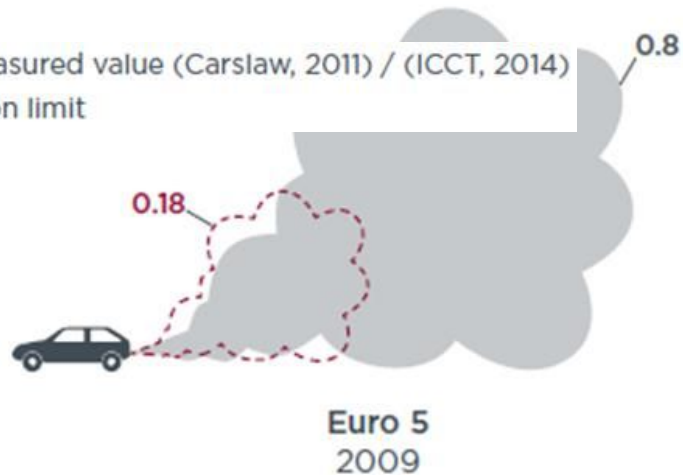
**Limite adoptée pour norme Euro 6 (2015) :  $6 \times 10^{11}$  particules/km**

# VOITURE NEUVE ≠ VOITURE PROPRE

Emissions d'oxydes d'azote ( $\text{NO}_x$ ) des voitures diesel



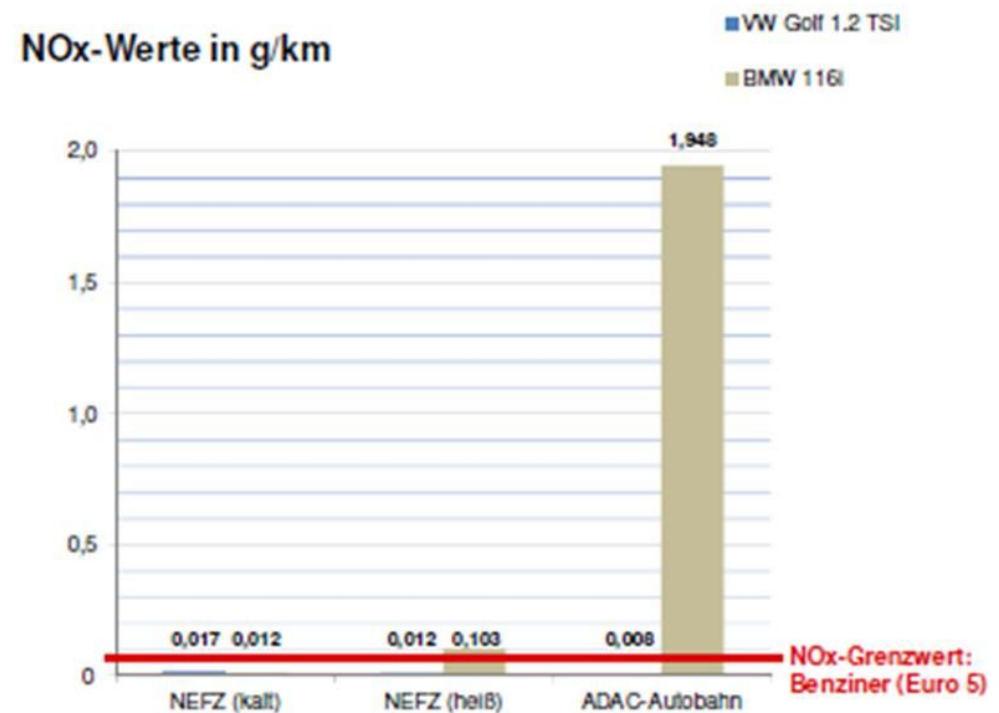
■ On-road measured value (Carslaw, 2011) / (ICCT, 2014)  
--- Euro emission limit



# ESSENCE ≠ PANACÉE

## Moteurs à essence à injection directe (GDI) :

- Plus de particules fines que les diesel FAP (jusqu'en 2018)
- Des particules très fines
- Des soucis avec les émissions de NO<sub>x</sub>
- GDI : 40 % du marché européen des voitures essence en 2016
- Selon le JRC, en 2030, le nombre total de particules émises en Europe par les GDI sera supérieur au nombre total de particules émises par les moteurs diesel



# UN LOBBY INDUSTRIEL NÉFASTE

## **Proposition de règlement européen (CE, 2011), considérant 3**

Particles emitted by vehicles may be deposited in the alveoli of human lungs, potentially leading to serious affections and to often lethal diseases

## **Commentaires ACEA (2011)**

*The statements made in recital (3) are not substantiated, they are simplistic, they do not reflect at all any reported scientific data and they are nothing more than an invitation to the press to jump on a story.*

## **Parlement européen, Commission EMIS (2017)**

A propos des délais dans l'introduction des RDE (real driving emissions):

*The **delays** were also **due to** choices of political priorities, lobby influence and **constant pressure from the industry.***

# Propositions d'IEW



# PROPOSITION DE RÉOLUTION

**IEW appuie la proposition et salue le travail parlementaire en cours**

**Propositions d'amendements :**

## **Considérants**

E : élargir aux autres législations européennes en discussion

G : pour les PM<sub>2,5</sub>, les deux secteurs principaux sont le résidentiel et l'industrie ; par ailleurs, remplacer « diesel » par « carburant »

Ajouter un considérant relatif à la Commission d'enquête EMIS du Parlement européen

Ajouter un considérant relatif à l'influence de la composition et la taille des particules sur leur nocivité

## **Demandes au Gouvernement**

Demande 1 : étendre aux autres législations européennes en discussion

Demande 3 : suggérer une stratégie régionale intégrée et proposer des exemples d'actions potentielles par niveau de pouvoir



# VOIES D'ACTION (1)

## Niveau européen

S'impliquer activement dans le renforcement de la législation européenne (Parlement, Conseil, plaidoyer auprès de la Commission)

S'inspirer de l'action de la Mairie de Paris contre les facteurs de conformité RDE

Mener un plaidoyer interne à la Belgique (autres régions) pour adopter des positions ambitieuses au Conseil

## Niveau fédéral

Encourager les actions de surveillance/sanction du marché automobile

Appeler à l'élaboration d'un ambitieux programme national de lutte contre la pollution atmosphérique (article 6 et annexe III de la directive (UE) 2016/2284)

# VOIES D'ACTION (2)

## Niveau régional

« Verdir » les flottes publiques

Réduire la demande de mobilité

Développer les modes alternatifs à la voiture

Renforcer le plan Air-Climat-Energie (notamment volet mobilité)

Améliorer la connaissance de terrain (projets type ExTraCar)

Renforcer l'Administration (AwAC)

Renforcer les synergies entre Administrations (ex.: AwAC – DGO2)

## Niveau local

Intégrer des objectifs de qualité de l'air dans les outils de gestion locaux (dont PCMs)

Encourager les initiatives de modération du trafic et/ou de la pollution (zones à faibles émissions, zones 30, piétonniers, zones à faible danger)

Il importe de doter les acteurs intervenant dans l'application de la législation environnementale au niveau de l'Union, ainsi qu'aux niveaux national, régional et local des connaissances, des outils et des **capacités nécessaires** pour tirer le meilleur profit de ladite législation, et d'améliorer le processus de mise en œuvre.

Commission européenne, 03/02/2017

# A votre service

Pierre Courbe

Chargé de mission mobilité

081 / 390 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)

[www.iew.be](http://www.iew.be)

[www.sante-environnement.be](http://www.sante-environnement.be)

