

**Motion pour une meilleure qualité de l'air à Saint-Gilles**  
**Catherine Morenville, cheffe de groupe Ecolo-Groen**  
**Conseil communal du 28 juin 2018**

Vu la réglementation européenne régissant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air dans l'Union Européenne, en fixant des critères et des méthodes de mesure communes pour la surveillance de la qualité de l'air, des valeurs limites, ainsi que des seuils d'information et d'alerte à partir desquels la population doit être informée ;

Vu les Lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (2005) relatives à la qualité de l'air qui fixent les concentrations cibles pour les particules en suspension (PM), le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et l'ozone (O<sub>3</sub>) susceptibles de protéger la grande majorité des individus des effets préjudiciables de la pollution de l'air pour la santé ;

Vu le rapport annuel 2016 de la qualité de l'air en Belgique réalisé par la Cellule Interrégionale de l'Environnement (Celine) ;

Vu le Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie (COBRACE), ordonnance-cadre adoptée le 2 mai 2013 ;

Vu le plan régional Air-Climat-Energie, adopté par le Gouvernement bruxellois le 2 juin 2016 ;

### **Problématique générale de pollution**

Considérant qu'il existe deux types d'impact liés à la combustion, au chauffage et au transport, principales causes de la pollution atmosphérique :

- - Sur l'environnement par l'intermédiaire des émissions de gaz à effet de serre à l'origine du réchauffement climatique
- - Sur la santé humaine à cause d'une détérioration de la qualité de l'air ;

Considérant que la qualité de l'air est altérée lors de pics de pollution liés aux conditions météorologiques (par ex. des pics d'ozone) mais aussi à cause d'une concentration permanente de polluants (principalement oxydes d'azote, carbone suie, particules fines) dont le mélange a des effets cumulatifs sur la santé de tous ;

Considérant que l'impact très négatif sur la santé de l'exposition à ces polluants n'est plus à démontrer et qu'en Belgique, l'Agence européenne pour l'environnement estime à 2.320 le nombre de décès prématurés causés chaque année par le seul dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et que chaque année plus de 600 bruxellois décèdent prématurément à cause de la pollution de l'air<sup>1</sup> ;

Considérant qu'au vu de l'état de la recherche et des recommandations de l'Organisation Mondiale

---

<sup>1</sup> Selon le Plan bruxellois Air-Climat-Energie : [http://www.leefmilieu.brussels/sites/default/files/user\\_files/planacefr\\_ep\\_20150420.pdf](http://www.leefmilieu.brussels/sites/default/files/user_files/planacefr_ep_20150420.pdf)  
<http://plus.lesoir.be/125189/article/2017-11-20/la-population-vit-dans-un-air-dangereux-lappel-de-100-medecins-belges-contre-la>

de la Santé (OMS), il n'existe pas de niveau d'exposition « sûr » et que plus l'exposition est grande, plus important est le risque pour la santé;

Considérant que les enfants, les personnes âgées, les malades sont particulièrement vulnérables;

Considérant que le trafic routier est l'un des principaux facteurs des variations journalières de la qualité de l'air, indépendamment des variations saisonnières de celle-ci;

Considérant que les gaz d'échappement des voitures diesel sont repris, depuis 2012, comme étant cancérigènes pour l'homme par l'Agence Internationale de Recherche sur le Cancer (IARC)<sup>2</sup>;

Considérant que le NO<sub>2</sub> est un bon indicateur de l'impact de la circulation sur la qualité de l'air et du mélange complexe des autres polluants atmosphériques liés au trafic;

Considérant que **X** écoles de la commune de Saint-Gilles disposent déjà d'un Plan de Déplacements Scolaires (PDS);

### **Concernant les seuils des paramètres**

Considérant que les études de l'impact sur la santé de la pollution de l'air et le dioxyde d'azote démontrent qu'il n'existe pas de «niveau sûr» en matière de pollution de l'air;

Considérant l'avis du 23 janvier 2018 du « Nederlandse Gezondheidsraad »<sup>3</sup> -selon lequel la pollution de l'air, même dans des concentrations plus basses que les valeurs de l'OMS, peut affecter la santé et mener à une mortalité prématurée (a fortiori pour les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant d'affections respiratoires)- et son conseil de diminuer les valeurs de l'UE en matière de qualité de l'air à des seuils inférieurs aux valeurs de l'OMS;

Considérant que l'impact sur la santé des enfants est clairement avéré<sup>4</sup>, y compris à des concentrations plus basses que le seuil européen de 40 µg/m<sup>3</sup>;

Considérant que l'OMS qualifie de qualité de l'air acceptable une concentration annuelle de NO<sub>2</sub> en dessous de 20 µg/m<sup>3</sup>.

### **L'urgence spécifique suite à une étude menée dans un certain nombre d'écoles bruxelloises**

Considérant le rapport « Mon air, mon école », portant sur la pollution de l'air dans 222 écoles primaires belges, publié par Greenpeace Belgique asbl en mars 2018;

Considérant que ce rapport repose sur une campagne de mesure du dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) du 14 novembre au 12 décembre 2017, dans trois lieux par école (à l'entrée, dans la cour de récréation et dans une salle de classe) et que celle-ci a été supervisée par une société d'ingénierie néerlandaise,

---

2 [https://www.iarc.fr/fr/media-centre/pr/2012/pdfs/pr213\\_F.pdf](https://www.iarc.fr/fr/media-centre/pr/2012/pdfs/pr213_F.pdf)

3 [https://www.gezondheidsraad.nl/sites/default/files/grpublication/gezondheidswinst\\_door\\_schonere\\_lucht\\_3.pdf](https://www.gezondheidsraad.nl/sites/default/files/grpublication/gezondheidswinst_door_schonere_lucht_3.pdf)

4 Le NO<sub>2</sub> est un gaz irritant, qui pénètre dans les ramifications les plus fines des voies respiratoires. Il peut provoquer des difficultés respiratoires ou une hyperréactivité bronchique chez les personnes sensibles et favoriser l'accroissement de la sensibilité des bronches aux infections chez l'enfant. Il est dangereux pour les asthmatiques et les personnes souffrant d'affections cardiaques. Le NO<sub>2</sub> est 40 fois plus toxique que le monoxyde de carbone (CO) et quatre fois plus toxique que le NO.

Buro Blauw;

Considérant que l'analyse des résultats met en évidence que la qualité de l'air dans les écoles dépend de plusieurs facteurs décisifs : la proximité de la circulation et des gaz d'échappement, l'effet de canyon urbain, la ventilation mais aussi dans une moindre mesure le système de chauffage;

Considérant que, selon ce rapport, la qualité de l'air dans nos écoles bruxelloises est mauvaise et que des valeurs de 40 µg/m<sup>3</sup> ont été mesurées -soit le seuil de l'OMS qui qualifie la qualité de l'air de « mauvaise » à « très mauvaise »- et que la mauvaise qualité de l'air a des conséquences sur l'organisme des écoliers.

### **La rôle et la nécessité d'une politique volontariste et ferme**

Considérant que lorsqu'il s'agit de la santé de nos enfants le principe de précaution doit s'appliquer ;

Considérant que garantir un air sain demande une approche intégrée et un plan d'action concret ;

Considérant que le niveau fédéral et le niveau régional sont compétents en matière d'environnement et de qualité d'air ;

Considérant que le conseil communal de Saint-Gilles souhaite s'engager à réduire la pollution de l'air provoquée par la circulation automobile, par le NO<sup>2</sup> et les particules fines ;

Considérant que la politique de qualité de l'air de la commune doit se focaliser sur quelques domaines spécifiques, comme la problématique dans et aux abords des écoles, des crèches, des lieux d'accueil et des maisons de repos, les mesures de qualité de l'air, le rôle de la circulation automobile, les installations de chauffage et une verdurisation accrue;

Considérant qu'il faut principalement miser sur des mesures structurelles;

Considérant que les mesures de qualité de l'air permettent de cartographier la problématique au niveau des rues et des quartiers;

Considérant le besoin de mesures précises de qualité de l'air pour mener une véritable politique durable.

### **La problématique spécifique de la qualité de l'air dans et aux abords des écoles**

Considérant que pour la plupart des écoles, l'influence du trafic automobile est cruciale, mais que la ventilation et les systèmes de chauffage jouent aussi un rôle important ;

Considérant que la diminution ou l'absence de circulation autour de l'école amène à un air plus sain, ce qui rend l'environnement scolaire plus sûr pour nos enfants ;

Considérant que le concept de « rue avec école » ou « rue scolaire » est connu dans certaines écoles en Belgique. Tout trafic motorisé y est interdit en début et en fin de journée scolaire. Cela réduit les embouteillages autour de l'école et a aussi un impact positif sur la pollution locale. Concrètement, une « rue avec école » dispose de panneaux amovibles au début de la rue (placés par des agents communaux/personnes agréées ou par la police);

Considérant que ce type de dispositif a pour conséquence que les enfants bougent plus (parce qu'ils ne sont pas déposés en voiture devant la porte d'école) et qu'une atmosphère conviviale se crée autour de l'entrée de l'école, ce qui favorise le contact entre les parents et le personnel de l'établissement ;

Considérant que l'école joue un rôle important en matière d'information pour ce qui concerne l'usage du vélo y compris pour se rendre à vélo à l'école ;

Considérant que les systèmes de location de vélos rendent le vélo accessible pour les écoliers cyclistes. Cela permet aux familles d'utiliser des draisiennes, des vélos avec remorque ou vélos pour enfant, selon la croissance et la nécessité de l'enfant et de la famille (système de leasing)<sup>5</sup>.

### **Dispositions structurelles pour moins de circulation polluante**

Considérant que le trafic motorisé est une source de particules fines et de dioxyde d'azote et que la circulation motorisée est responsable pour 67% de l'émission de NO<sub>2</sub><sup>6</sup>;

Considérant qu'une voiture partagée remplace 10 voitures privées et libère ainsi l'espace public ;

Considérant qu'une vitesse réduite peut offrir plus de sécurité sur la route et peut inciter plus de gens à se déplacer en vélo ;

### **Dispositions structurelles en matière de chauffage**

Considérant qu'une autre source importante de NO<sub>2</sub> provient des émissions liées au chauffage des bâtiments (33%) et que, en ce qui concerne l'émission de particules fines (PM10), la part du chauffage est encore plus importante (à savoir : 55%)<sup>7</sup>.

### **Dispositions structurelles pour plus de verdure**

Considérant que les arbres et buissons sont des capteurs de poussières et des refroidisseurs naturels. Les arbres et les buissons dans la commune captent les poussières et peuvent réduire de 60% la concentration de particules fines;

Considérant que plus les arbres et buissons sont proches de la source de pollution, plus grande sera leur puissance de nettoyage.

---

5 Comme par ex. proposé par les ateliers de la rue Voot – [www.1veloupour10ans.be](http://www.1veloupour10ans.be)

6 [http://www.ecoconso.be/IMG/pdf/fc88\\_carburants\\_automobiles.pdf](http://www.ecoconso.be/IMG/pdf/fc88_carburants_automobiles.pdf)

7 <https://environnement.brussels/etat-de-lenvironnement/rapport-2011-2014/air/emissions-de-particules-fines-pm10-primaires>

**Le Conseil communal décide d'encourager le nouveau conseil communal issu des élections du 14 octobre 2018 à :**

**En matière de qualité de l'air dans et autour des écoles, crèches, lieux d'accueil et maisons de repos**

A ce que la Commune, avec le soutien de Bruxelles Environnement, mesure la qualité de l'air de façon structurelle et sur la base d'échantillons/sondages dans et aux abords des écoles, crèches, centres d'accueil et maisons de repos. Ces mesures auront lieu au moins une fois par an ou, et en cas de mesure problématique, semestriellement ;

A ce que la Commune -avec les écoles, crèches, centres d'accueil et, maison de repos- vise l'objectif d'une amélioration de la qualité de l'air;

A ce qu'à partir du moment où les mesures démontrent que la qualité d'air est problématique des mesures soient prises afin d'améliorer la qualité de l'air, incluant au minimum :

- La création d'une « rue école » ou d'une rue à circulation restreinte dans la rue de l'école, crèche ou centre d'accueil, maison de repos ;

A inciter à organiser avec le soutien de la commune le transport de et vers l'école à pied, à vélo;

**Mesures structurelles en matière de mobilité pour améliorer la qualité de l'air autour de et à l'école**

- Que toutes les écoles qui n'en disposent pas encore instaurent un plan de déplacement scolaire pour les déplacements des élèves et enseignants/personnel de et vers l'école incluant des dispositions pour l'amélioration de la qualité de l'air autour de et dans l'école. Ce plan doit entre autres inclure le fait que :

- l'aménagement de places de parkings sur le site soit réduit au minimum et ne peut être pratiqué qu'en utilisant des infrastructures de stationnement existantes kiss&ride ;
- les écoles doivent créer un système qui encourage les enfants qui viennent à pied, à vélo ou en transport en commun ;

- Que la commune généralise l'organisation des cours de vélo (cfr. Vollenbike);

- Que la commune prévoit un emplacement pour vélos assez grand et de préférence fermé ;

- Que la commune propose un système de partage de vélos enfants ;

- Que la commune encourage les élèves à venir en groupe à pied ou à vélo à l'école.

- Que la commune soutienne en collaboration avec la Région et les communautés les écoles dans la réalisation de leur plan de déplacement scolaire afin d'améliorer la qualité de l'air autour de et dans l'école;

- Que la commune envoie des directives aux écoles, crèches et centres d'accueil communales pour les aider à améliorer la qualité de l'air;
- Que la commune continue à favoriser la verdurisation et la plantation de plantes et arbres dans les environs de l'école ;
- Que les directions d'écoles sensibilisent les parents à l'interdiction des moteurs qui tournent pour des voitures à l'arrêt devant les entrées d'école;
- Que dans le cadre du plan de déplacement scolaire des différentes écoles, la commune s'engage, en concertation avec l'école, à veiller à prendre en compte la localisation des écoles dans le déploiement des itinéraires cyclables communaux afin, partout où cela est possible, d'aménager des pistes cyclables séparées sur les routes principales menant aux écoles;
- Que la commune analyse et objective l'impact sur la qualité de l'air de l'expérience pilote « rue scolaire » qui consiste à fermer à la circulation les abords de l'école au début et à la fin des cours et s'il est positif, le développe là où cela est possible et opportun, en concertation avec les pouvoirs organisateurs, directions, riverains et usagers;
- Que la Commune lance, en collaboration avec la zone de Police et dans le cadre des initiatives régionales déjà en cours, une campagne d'information, de prévention puis de sanctions pour rappeler aux conducteurs, en particulier à proximité des écoles, les limitations de vitesse (30 km/h) et qu'il est interdit de stationner en laissant tourner son moteur;
- Que la Commune étudie la possibilité de limiter la circulation à 20km/h aux abords des écoles situées sur son territoire et s'assure que celle-ci soit déjà limitée à 30km/h.
- Qu'au sein de son réseau scolaire et avec une responsabilisation des directeurs et usagers de l'établissement, la Commune continue à investir dans l'isolation, la modernisation des installations de chauffage, la ventilation efficace des bâtiments scolaires et l'achat de mobilier durable, afin d'améliorer la qualité de l'air ambiant;

### **Dispositions structurelles en matière d'augmentation des connaissances sur la pollution**

- Que la commune effectue une fois par an des sondages de mesures sur les bâtiments les plus sensibles (écoles, crèches, maisons de repos, etc, ...), , en coopération et avec le soutien de Bruxelles Environnement. Saint-Gilles devra prévoir davantage de participation citoyenne (pour davantage de mesures et une meilleure sensibilisation) ;
- Que la commune, y compris avec l'aide de la Région, étudie la possibilité de diffuser en 'live' les seuils de pollution sur le site web de la commune;
- Que la commune encourage la sensibilisation dans toutes les écoles présentes sur le territoire communal.

### **Dispositions structurelles pour moins de voitures et un air plus sain à Saint-Gilles**

- Que la Commune s'inscrive dans le plan de mobilité régional GOODMOVE qui s'engage à une modification comportementale en vue de diminuer le nombre de déplacements en voiture pour

atteindre 60% de déplacements à pied, à vélo ou avec les transports en commun;

- Que la commune prévoie des actions concrètes dans le cadre du plan de mobilité GOODMOVE, y compris :

- donner priorité aux piétons, cyclistes et transport en commun;
- éviter un maximum la circulation de transit en particulier aux alentours des écoles ;
- progressivement délimiter des zones qui seraient uniquement accessibles aux piétons, vélos et transports en commun (avec une exception pour les livraisons à des moments précis) ;
- le réaménagement de rues cyclables et de zones de quartiers à circulation limitée, en concertation avec les riverains ;
- parallèlement à une offre renforcée de déplacements alternatifs à la voiture, poursuivre l'amélioration de la qualité de l'espace public au profit de plus de verdure, de parkings pour vélos, de pistes cyclables et de trottoirs et passages piétons plus confortables;
- Poursuivre le déploiement de parkings sécurisés pour vélos (box vélos et autres et avec un minimum de 5 par an) avec le soutien de la Région, et l'aménagement de parkings vélos adaptés aux vélos cargos et deux roues électriques ;
- Poursuivre l'amélioration du réseau piétonnier ;
- Poursuivre l'augmentation de stations de carsharing sur le territoire de Saint-Gilles ;
- Continuer à diminuer et électrifier le parc communal de véhicules communaux ;
- Maximaliser la production d'électricité sur les bâtiments communaux ;
- Stimuler fiscalement les alternatives aux déplacements en voiture notamment par la subvention des vélos électriques via des primes.

En matière de chauffage, prendre les dispositifs suivants :

- Poursuivre le programme de rénovation des habitations publiques communales en coopération avec le secteur, Bruxelles Environnement et les autres acteurs de terrain, de façon à ce que chaque logement public devienne quasiment neutre en énergie (QNE) pour 2050 ;
- Promouvoir des technologies de chauffage propres et des systèmes de chauffage en énergies renouvelables ;

### **Dispositions structurelles : plus de verdure**

Poursuivre l'aménagement des zones vertes : planter des arbres chaque année et principalement dans les avenues et les rues et places à circulation dense.

### **Autres niveaux de politique**

- A la Région Bruxelles-Capitale et au Fédéral, plaider pour une augmentation des investissements dans les transports publics pour que suffisamment d'alternatives qualitatives soient proposées ;
- Demander aux Régions et au Fédéral d'introduire un système commun et unifié de tickets pour les transports en commun;
- Insister auprès du Gouvernement flamand pour modifier le système de limite de vitesse afin d'introduire le système permanent ASLS (Adaptive Speed Limit Signs) sur le Ring de Bruxelles;
- Réclamer du Gouvernement fédéral une réforme profonde du système des voitures de sociétés (et des avantages fiscaux liés) vers un budget de mobilité durable.