

COMMISSION DE LA SANTE
PUBLIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU
RENOUVEAU DE LA SOCIETE

COMMISSIE VOOR DE
VOLKSGEZONDHEID, HET
LEEFMILIEU EN DE
MAATSCHAPPELIJKE
HERNIEUWING

du

van

MERCREDI 5 FEVRIER 2014

WOENSDAG 5 FEBRUARI 2014

Après-midi

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 15.00 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maya Detiège.

Le développement des questions et interpellations commence à 15.00 heures. La réunion est présidée par Mme Maya Detiège.

01 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les particules émises par les bois de chauffage" (n° 21719)

01 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de stofdeeltjes die vrijkomen bij de verbranding van brandhout" (nr. 21719)

01.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, l'utilisation des bois de chauffage connaît un retour en force. La crise qui touche la plupart des ménages incite les gens à se chauffer à nouveau de cette façon pour ménager leur portefeuille. Mais ce que cette pratique ne ménage pas, ce sont les répercussions en termes de santé publique. En effet, la contribution du chauffage au bois représenterait entre 10 et 15 % des émissions hivernales de particules fines, selon l'Agence flamande pour l'environnement qui a organisé un colloque sur la question.

Les feux ouverts et les poêles d'ancienne génération sont encore très répandus. Malheureusement, ce sont eux aussi qui sont responsables du nombre élevé d'émissions de particules: un foyer ouvert émet jusqu'à six à huit fois plus de particules qu'un foyer fermé à l'aide d'un insert et une chaudière à bois émet quinze fois moins de particules qu'une cheminée ouverte. Et c'est sans compter la combustion de bois humide ou comportant des résidus de peinture ou autres substances chimiques. Ceux-ci ont des effets extrêmement néfastes pour la santé.

En Flandre, une vingtaine de villes interdisent l'utilisation de bois de chauffage durant les pics de pollution. Ceci n'est pas le cas à Bruxelles, mais le problème a certes été confirmé par des relevés effectués à Uccle. En Wallonie, bien que les ressources en bois soient davantage utilisées, la dispersion des polluants semble régler le problème.

Des normes existent au niveau fédéral en matière de rendement énergétique, d'émissions de monoxyde de carbone et de particules fines, mais elles ne s'appliquent qu'aux nouvelles installations, qui sont minoritaires.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles sont vos propositions pour améliorer la situation? Y a-t-il des moyens pour diminuer les émissions de particules des poêles existants – je pense aux filtres sur les cheminées, comme il en existe pour les moteurs diesel?

Envisagez-vous des campagnes de sensibilisation pour que les usagers des poêles à bois soient informés de ces risques de pollution et des comportements à adopter dans la gestion de ces foyers?

Peut-on inciter à l'achat de nouvelles installations par des primes ou déductions fiscales?

01.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame la députée, je partage votre préoccupation concernant les évolutions des modes de chauffage. Le bois représente une alternative renouvelable intéressante aux combustibles fossiles. Ce constat se vérifie d'autant plus que les peuplements forestiers exploités sont gérés de manière durable et que les appareils de chauffage sont modernes et performants. Le bois n'en reste pas moins un combustible et génère lui aussi une forme de pollution qu'il convient de maîtriser.

Dans le cadre des politiques fédérales, nous avons déjà réglementé la performance environnementale des appareils de chauffage et la qualité de certains combustibles à base de bois. En cela, nous faisons partie des pays de l'UE les plus ambitieux en la matière. Le renouvellement du parc devrait, à moyen terme, conduire à une amélioration sensible de la situation.

Actuellement, l'éco-conception des appareils de chauffage à combustible solide est discutée au niveau de la Commission. Certains États membres voudraient revoir à la baisse les critères minimaux relatifs aux émissions de poussière et de polluants et sont à même de bloquer le processus de décision.

Il y a donc de fortes chances, pour éviter une dégradation de la qualité de l'air, que nous soyons contraints de maintenir nos dispositions nationales si l'harmonisation était insuffisamment ambitieuse. En ce qui concerne la pose de filtres sur les cheminées ou l'interdiction de l'utilisation des appareils de chauffage à bois lors des pics de pollution, ces mesures relèvent de la compétence des Régions. En ce qui concerne les incitants à mettre en œuvre pour l'achat de nouvelles installations, ces mesures relèvent également de la compétence des Régions depuis fin 2012.

01.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Monsieur le secrétaire d'État, il est inquiétant de constater que des États membres s'opposent à une amélioration des normes de qualité. J'espère que les nôtres seront maintenues.

Le "renouvellement" du parc sera inévitablement lent. Dès lors, ne serait-il pas opportun de mettre en place une déduction fiscale relevant du fédéral, dans le cadre du renouvellement d'un poêle à bois? Il en existe déjà pour les pompes à chaleur; cela doit donc être possible.

01.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Je vous rappelle l'exemple des déductions fiscales pour les véhicules octroyées par le fédéral. Depuis que la compétence de base a été transférée aux Régions, il ne nous est plus possible de modifier le système au niveau fédéral. Nous pouvons uniquement décider de le maintenir ou de le supprimer purement et simplement. Le fédéral ne pourrait plus mettre sur pied un incitant fiscal, par exemple pour les crédits hypothécaires. On maintient ce qui existe, mais il n'est plus possible d'innover puisque la compétence de base a été transférée aux différentes Régions.

D'un point de vue fiscal, vous n'êtes compétent que lorsque vous disposez déjà de la compétence de base. Dans le cas que vous évoquez, il ne nous est pas possible de mettre en place des déductions fiscales puisque rien n'existait avant le transfert de la compétence.

Cela dit, je ne suis pas certain qu'il faille passer par un incitant fiscal. En termes de prix, un bon poêle à pellets est déjà concurrentiel. La difficulté réside plus dans l'installation et l'investissement à consentir. Il serait donc, selon moi, plus opportun de réfléchir à des mécanismes de type tiers-investisseur, mais il faut alors s'inscrire dans le long terme. En effet, on a pu voir ce que cela pouvait donner dans d'autres secteurs!

01.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Je pense que la question de la pollution par le bois est un problème qu'on a malheureusement sous-estimé.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs 21815 en 21824 van de heer Clarinval en mevrouw Gerkens worden uitgesteld.

02 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux

Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les nouveaux moteurs à essence émetteurs de particules" (n° 21893)

02 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitstoot van stofdeeltjes door de nieuwe benzinemotors" (nr. 21893)

02.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, cette information issue du Salon de l'Auto m'a interpellée: en 2013, l'achat de voitures à essence a dépassé l'achat de voitures au diesel.

On aurait pu se réjouir de constater la diminution du nombre de véhicules au diesel pour des raisons de pollution de l'air par les particules fines. Mais l'organisation européenne Transport et Environnement a tiré le signal d'alarme en relayant une étude allemande de l'institut TÜV. Celle-ci révèle que les moteurs à injection directe, performants au niveau du CO₂ et de la consommation de carburant, émettent plus de particules fines que les moteurs à essence classiques et que les moteurs diesel équipés de filtres à particules.

Pourtant, il semble que des filtres à particules sur ces moteurs pourraient éliminer ces émissions de particules pour un coût assez dérisoire: ils ne coûteraient que 50 euros. La norme Euro 6 prévoit cependant une obligation de limitation des particules fines sur les véhicules vendus à partir de septembre 2015. Mais faudra-t-il attendre cette date?

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous confirmer cette affirmation relative à la surpollution en particules initiée par les nouveaux moteurs à injection directe? Quelles seront les obligations concrètes des fabricants en septembre 2015? Les filtres seront-ils obligatoires à partir de cette date?

Pouvez-vous, au niveau national, mettre en œuvre des obligations ou des incitants pour que les nouveaux véhicules à moteur à injection directe soient équipés dès que possible de filtres éliminant des émissions de particules?

Je suppose que votre réponse sera similaire à celle que vous avez apportée à ma question précédente.

02.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame Snoy, il faudra que vous m'informiez de votre source d'achat de filtres à particules: selon mes informations, beaucoup de constructeurs seraient ravis de s'en procurer au prix de 50 euros, car on me renseigne un prix de l'ordre de 300 euros sur les sites.

02.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen): En effet, je trouvais les chiffres qui m'étaient cités assez étonnants, mais j'ai noté les chiffres de l'étude.

02.04 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Pour répondre à vos trois questions, d'abord, je partage vos préoccupations concernant les évolutions technologiques des moteurs à allumage commandé ou moteurs à essence. Il convient de maîtriser les émissions de polluants atmosphériques, dont les particules fines produites par les moteurs de nos véhicules, sans négliger la légitime réduction des émissions de CO₂, sur lesquelles nous nous focalisons essentiellement alors qu'elles ne sont pas seules en cause.

L'injection directe a été adoptée par les constructeurs automobiles afin d'améliorer le rendement de leurs moteurs et, ce faisant, de réduire les émissions de CO₂. Néanmoins, certaines études montrent que les moteurs à essence à injection directe produisent davantage de particules fines que leurs homologues à injection directe. En effet, si le gaz est aussi intéressant, ce n'est pas nécessairement par le volume de CO₂ rejeté, mais par tout le reste. C'est pourquoi il est nettement préférable à l'essence et au diesel.

Conformément au règlement 715/2007/CE, tous les nouveaux types de véhicules, à partir du 1^{er} septembre 2014, et tous les nouveaux véhicules, à partir du 1^{er} septembre 2015, devront satisfaire à la même valeur limite d'émission concernant les particules (norme Euro 6). Toutefois, les constructeurs peuvent demander une dérogation en vue d'obtenir une valeur limite d'émission supérieure pour les moteurs à essence jusqu'aux dates respectivement du 1^{er} septembre 2017 et du 1^{er} septembre 2018.

Les constructeurs peuvent donc travailler en deux phases, mais à partir de la seconde phase, les valeurs limites Euro 6 concernant le nombre de particules qui s'appliquent aux véhicules diesel s'appliqueront de

toute façon aussi aux véhicules à essence.

Selon le principe de la législation neutre sur le plan technologique, le règlement n'oblige pas les conducteurs à utiliser des filtres à particules essence pour rester en deçà des limites d'émission fixées. Des mesures prises directement au niveau des moteurs permettent d'atteindre les mêmes objectifs de réduction. En outre, la plupart des moteurs à essence à injection directe récemment mis sur le marché répondent déjà aux normes Euro 6 d'application à partir de septembre 2015, même sans l'assistance d'un filtre à particules. En revanche, pour les futures normes Euro 7 en 2018, le recours au filtre à particules semble a priori s'imposer.

Dans le cadre de l'harmonisation européenne, il est interdit d'imposer des exigences plus strictes au niveau national aux véhicules à moteur qui ont reçu une réception CE et qui satisfont dès lors au règlement. L'obligation d'installer un filtre à particules essence ne peut pas être imposée plus tôt que prévu. Les incitants en matière d'installation de filtres à particules sur des véhicules existants relèvent de la compétence des Régions.

02.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette réponse complète que je ne manquerai pas de transmettre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15.11 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.11 uur.