

## **Propositions de lois relatives aux informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves**

**Document de réflexion de la Fédération Inter-Environnement Wallonie  
22 juin 2009**

### **0. Résumé exécutif**

Dans le cadre d'une audition à la Commission de la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la société de la Chambre, la Fédération Inter-Environnement Wallonie a rédigé le présent document de réflexion, synthétisant son analyse en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> et de publicité pour les véhicules automobiles.

Le secteur des transports était responsable en 1990 de 14% des émissions totales de gaz à effet de serre de la Belgique... et de 18,4% en 2005. Cette évolution s'explique par la croissance des émissions du transport, qui sont passées de 20,4 à 26,4 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> sur cette période, soit une augmentation de + 30%. En chiffres ronds, ces émissions sont à 95% imputables aux transports par route (voiture et camion).

Les transports, plus encore que le chauffage des bâtiments (résidentiel et tertiaire) connaissent donc une évolution préoccupante, mettant à mal les efforts de réduction consentis par les autres secteurs (industrie, agriculture, transformation énergétique, déchets).

Or, le défi majeur des changements climatiques appelle des solutions radicales. Les engagements européens sont de réduire les émissions totales de gaz à effet de serre de 20% à l'horizon 2020 – dans onze ans ! – et de 30% en cas d'accord international. La communauté scientifique appelle les gouvernements des pays développés à faire plus encore : une réduction de 40% est indispensable pour éviter toute perturbation climatique majeure, mettant en jeu des centaines de millions de vies humaines à l'échelle planétaire. De telles réductions ne peuvent être effectuées que par le biais d'une profonde modification de nos modes de production et de consommation.

Il est de la responsabilité des citoyens de poser des choix individuels responsables. De même, il est de la responsabilité du législateur de créer un cadre légal performant pour guider le citoyen dans ses choix. Les deux propositions de loi (Doc 1909/001 et Doc 1910/001) déposées par M. Jean Cornil (l'une visant à modifier l'arrêté royal relatif à la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> de la commercialisation des voitures particulières neuves, l'autre visant à interdire la publicité pour les voitures les plus polluantes) s'inscrivent clairement dans une telle démarche. La Fédération Inter-Environnement Wallonie appelle les députés membres de la Commission de



la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la société à adopter ces propositions. Ceci ne constituera toutefois qu'un premier pas dans la bonne direction. Il est indispensable, à moyen terme, de modifier en profondeur notre système de mobilité afin de le rendre réellement durable – et le maintien de la publicité pour les transports les plus polluants (routier et aérien) ne peut se concevoir dans un tel contexte.

## **Table des matières**

0.	Résumé exécutif .....	1
1.	Introduction .....	4
2.	Mobilité, climat et voies d'action .....	4
2.1.	Incidences du modèle actuel de mobilité .....	4
2.2.	Voiture et climat : les liaisons dangereuses .....	5
2.3.	Orientations et outils d'une politique de mobilité durable.....	5
3.	Le contexte européen.....	6
3.1.	La stratégie communautaire .....	6
3.2.	Trois piliers, trois échecs .....	7
4.	Publicité voitures et CO <sub>2</sub> en Belgique : état de la question .....	9
5.	Les deux propositions de loi sous la loupe .....	10
5.1.	Rappel succinct du contexte .....	10
5.2.	Doc 1909/001 .....	10
5.3.	Doc 1910/001 .....	11
6.	Conclusions.....	12

## **1. Introduction**

La Commission de la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la société de la Chambre procède, ce mercredi 24 juin 2009, à des auditions relatives à deux propositions de lois. L'une (Doc 1909/001) vise à modifier l'arrêté royal du 05 septembre 2001 relatif à la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves. L'autre (Doc 1910/001) vise à interdire la publicité pour les voitures les plus polluantes.

Dans ce cadre, la Fédération Inter-Environnement Wallonie a synthétisé ses réflexions dans un document qui aborde plus spécifiquement :

- un aperçu des incidences de notre modèle de mobilité sur le climat et des outils dont disposent les pouvoirs publics pour les réduire (chapitre 2) ;
- la stratégie mise en place par la Commission européenne pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la voiture particulière (chapitre 3) ;
- les grandes lignes de l'évolution du dossier en Belgique au cours des 18 derniers mois (chapitre 4) ;
- une analyse succincte des propositions de lois et en propose quelques améliorations (chapitre 5).

## **2. Mobilité, climat et voies d'action**

### **2.1. Incidences du modèle actuel de mobilité**

Au cours de la seconde moitié du vingtième siècle, les pratiques de mobilité se sont profondément modifiées dans les sociétés occidentales. Les transports routiers et aériens ont connu des taux de croissance impressionnants. En 1970, 29,4 milliards de kilomètres étaient parcourus sur les routes belges et 94,6 milliards en 2005, soit une augmentation de 220% sur 35 ans. Ce sont actuellement l'équivalent de près de 6.400 fois le tour de la Terre qui sont parcourus chaque jour sur notre réseau routier – dont 5.240 pour les seules voitures.

Les incidences négatives associées au transport des personnes et des marchandises peuvent se décliner selon les trois axes du développement durable. Sans prétendre à l'exhaustivité, la liste ci-dessous donne un exemple de catégorisation :

#### **1. Economie**

- a. dépendance énergétique (la facture pétrolière européenne journalière a atteint un milliard d'euros au printemps 2008) ;

b. coûts externes (environ 8% du PIB).

## 2. Société

- a. santé publique : pollution locale (monoxyde de carbone - CO, composés organiques volatils - COV, oxydes d'azote - NOX et particules fines - PM), bruit, accidents, sédentarisation ;
- b. confiscation de l'espace public au détriment d'autres fonctions et dégradation du patrimoine bâti ;
- c. inégalités sociales en matière d'accès à la mobilité et d'exposition aux nuisances.

## 3. Environnement – nature

- a. pollutions locales et atteintes à la biodiversité (déchets, rejets liquides et gazeux, pollution lumineuse, morcellement du territoire, ...) ;
- b. émissions de gaz à effet de serre (principalement CO<sub>2</sub>) et changements climatiques.

Comme on le verra dans la suite du document, **les deux propositions de lois en discussion s'inscrivent dans le cadre d'une politique ayant pour objectif premier de réduire les incidences 1.a et 3.b.**

### **2.2. Voiture et climat : les liaisons dangereuses**

Le secteur des transports était responsable, en 1990, de 14% des émissions totales de gaz à effet de serre de la Belgique... et 18,4% en 2005. Cette évolution s'explique par la « remarquable » (et trop peu remarquée...) croissance des émissions du transport, qui sont passées de 20,4 à 26,4 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> sur cette période, soit une augmentation de + 30%. En chiffres ronds, ces émissions sont à 95% imputables aux transports par route (voiture et camion).

Les transports, plus encore que le chauffage des bâtiments (résidentiel et tertiaire) connaissent donc une évolution préoccupante, mettant à mal les efforts de réduction consentis par les autres secteurs (industrie, agriculture, transformation énergétique, déchets).

### **2.3. Orientations et outils d'une politique de mobilité durable**

Réduire les incidences de notre système de transports, l'orienter vers plus de durabilité implique d'activer les trois principaux axes que sont, par ordre de priorité :

- la réduction de la demande ;
- le transfert modal ;
- l'amélioration de l'efficacité énergétique et la diminution des pollutions spécifiques.

Les outils dont disposent les pouvoirs publics relèvent de quatre catégories :

- la planification (aménagement du territoire, investissements dans les transports en commun, ...);
- les normes et réglementations (normes de produits, code de la route, ...);
- la fiscalité (taxe de mise en circulation, taxe de circulation, accises, Eurovignette, ...);
- l'information et la sensibilisation.

**Les deux propositions de lois en discussion s'inscrivent dans une politique d'amélioration de l'efficacité énergétique et de réduction des pollutions spécifiques en améliorant l'information et la sensibilisation.**

### 3. Le contexte européen.

#### 3.1. La stratégie communautaire

La stratégie de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières définie par la Commission européenne dès 1995<sup>1</sup> reposait sur trois piliers :

- Pilier I : des « accords volontaires » par lesquels les fédérations de constructeurs automobiles<sup>2</sup> s'engageaient vis-à-vis de la Commission européenne<sup>3</sup> à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules automobiles neufs, principalement par le biais d'améliorations techniques ;
- Pilier II : des améliorations apportées à l'information des consommateurs en matière de consommation de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub> ;
- Pilier III : des mesures fiscales visant à agir sur le marché, et plus spécifiquement à orienter les choix des consommateurs vers des véhicules présentant une meilleure efficacité énergétique.

Cette stratégie n'a pas porté ses fruits. Les réductions d'émissions obtenues sont fort insuffisantes, alors que les dimensions et le poids des voitures neuves vendues en Europe augmentaient fortement et que les véhicules devenaient beaucoup plus puissants. Comme le soulignait la Commission européenne début 2007<sup>4</sup>, « *alors que l'UE a réduit ses émissions de près de 5 % au cours de la période 1990-2004, les transports routiers sont l'un des rares secteurs dans lequel les émissions continuent d'augmenter; il est donc plus difficile pour l'UE de respecter ses engagements au titre du protocole de Kyoto, et les progrès accomplis par*

---

<sup>1</sup> Communication from the Commission to the Council and the European parliament: A community strategy to reduce CO<sub>2</sub> emissions from passenger cars and improve fuel economy, COM(95)689 final

<sup>2</sup> Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA), Korean Automobile Manufacturers Association (KAMA)

<sup>3</sup> Voir par exemple la recommandation de la Commission européenne du 05 février 1999 concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, 1999/125/CE relative aux engagements de l'ACEA

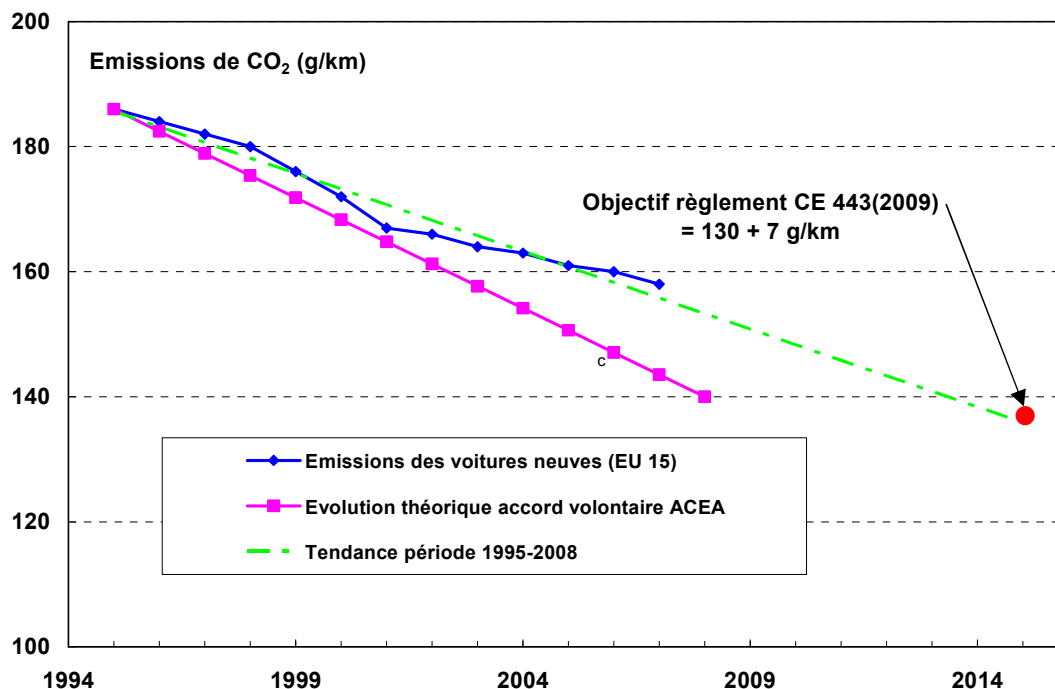
<sup>4</sup> Document de travail des services de la Commission accompagnant la Communication de la Commission au Conseil et Parlement européen, Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et véhicules commerciaux légers, SEC(2007) 61

les autres secteurs voient leur effet s'annuler. Cela a des répercussions sur la compétitivité car certains de ces secteurs (notamment les industries grosses consommatrices d'énergie) sont soumis à la concurrence internationale, tandis que les transports sont, par nature, une activité intérieure ».

### 3.2. Trois piliers, trois échecs

**Le premier pilier** de la stratégie communautaire n'a pas porté ses fruits, les trois associations de constructeurs n'ayant pas respecté leurs engagements : la réduction effective (moyenne européenne) est de l'ordre de 16% (de 186 gCO<sub>2</sub>/km en 1995 à 156 gCO<sub>2</sub>/km en 2008) au lieu des 25% convenus (140 gCO<sub>2</sub>/km en 2008).

Un règlement communautaire<sup>5</sup> tente de remédier à ce problème, mais celui-ci a été quasi vidé de sa substance suite à des opérations de lobby très efficaces menées par l'industrie automobile. Ainsi, l'entrée en vigueur sera graduelle (phase-in), les véhicules peu émetteurs seront « sur-comptabilisés » (bonifications), l'objectif à long terme (95 gCO<sub>2</sub>/km en 2020) conditionnel (réexamen en 2012), le système d'amendes revu à la baisse et les « éco-innovations » seront prises en compte, ce qui n'était pas le cas dans le cadre de la stratégie antérieure. En fait, l'objectif fixé (130 + 7 gCO<sub>2</sub>/km en 2015) se situe à peu de choses près sur la droite d'évolution des émissions observée ces 13 dernières années (**figure 1**).



**Figure 1** : Emissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves en Europe (EU 15)

<sup>5</sup> Règlement (CE) N° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers.

**Le deuxième pilier** a été opérationnalisé par la Commission européenne via l'adoption en 1999 de la directive 1999/94/CE « concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves », transcrite en droit belge par l'arrêté royal du 05 septembre 2001 ayant le même intitulé.

Selon l'analyse menée par des ONG en 2008<sup>6</sup>, la grande majorité (environ 99%) de la documentation promotionnelle<sup>7</sup> n'est pas conforme aux impositions de l'annexe IV de l'Arrêté royal. Cette annexe spécifie notamment que « les informations doivent être facilement lisibles et au moins aussi visibles que la partie principale des informations » et que « les informations doivent être faciles à comprendre, même si elles sont lues rapidement ». Dans les faits :

- soit l'information est totalement absente ;
- soit elle est illisible ou moins lisible que la partie principale de l'information.

Lorsqu'elle est présente, l'information est généralement :

- soit parcellaire ;
- soit elle intègre de nombreuses valeurs, en violation de l'article 2 (7° et 8°).

**Le troisième pilier** a été mis en œuvre de manière contrastée : seuls certains Etats membres européens ont été proactifs en matière de fiscalité. Ainsi, en 1995, seule l'Autriche avait une taxe de mise en circulation intégrant un facteur de proportionnalité avec la consommation de carburant. Depuis, plusieurs pays l'ont rejointe. Ainsi, en 2007, sept Etats avaient intégré les émissions de CO<sub>2</sub> dans le calcul de la taxe de mise en circulation (Chypre, Espagne, Finlande, France, Irlande, Hollande, Portugal), rejoints par Malte et la Roumanie en 2008.

Il s'agit là d'une évolution normale, en cohérence avec les recommandations de la conférence européenne des ministres des transports (CEMT) qui considérait en juin 2006 que « *La priorité en Europe doit être de réformer les taxes sur les véhicules (taxe à l'achat, taxe d'immatriculation et taxe de circulation) et de fortement les moduler sur la base des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des véhicules.* » Mais le mouvement doit cependant être encore fortement amplifié pour porter ses fruits.

**Les deux propositions de lois déposées par le député Jean Cornil s'inscrivent dans le contexte d'un renforcement du deuxième pilier.**

---

<sup>6</sup> Voir [www.affichezleco2.be](http://www.affichezleco2.be)

<sup>7</sup> Telle que définie à l'article 2 (11°) de l'Arrêté royal (« l'ensemble des imprimés utilisés pour la commercialisation, la publicité et la promotion des véhicules auprès du grand public. Cette définition couvre, au minimum, les manuels techniques, les brochures, la publicité dans les journaux, les magazines et les revues spécialisées, ainsi que les affiches publiées dans les journaux, magazines et par voie d'affiches publicitaires »)

#### **4. Publicité voitures et CO<sub>2</sub> en Belgique : état de la question**

**Le 28 février 2008**, l'association Friends of the Earth Europe et un citoyen déposaient plainte au tribunal de commerce de Bruxelles concernant la publicité pour une SAAB 9-3 et une SAAB Cabrio. Après plusieurs mois d'instruction, **le 10 décembre 2008**, le juge déclarait la plainte non recevable.

**Le 06 mars 2008**, l'action « affichez le CO<sub>2</sub> » était lancée. Plusieurs acteurs de la société civile invitaient les citoyens belges à déposer plainte auprès du Service Public Fédéral Economie, Direction générale Contrôle et Médiation et au Jury d'éthique publicitaire (JEP) pour toute infraction à l'arrêté royal du 05 septembre 2001.

**Le 10 avril 2008**, deux sénateurs (Madame Freya PIRYN et Monsieur Bart MARTENS) déposaient une proposition de résolution « relative à la publicité et à l'étiquetage concernant la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières ». Cette proposition de résolution rassemblait plusieurs voies d'action concrètes donnant au Gouvernement la possibilité d'améliorer le respect de la Directive 1999/94/CE (notamment à travers une meilleure efficacité des services administratifs) et de renforcer la qualité de l'information donnée aux citoyens sur les documents promotionnels. Ce texte, envoyé en Commission Finances et Affaires économiques le 22 mai 2008, n'a pas été examiné à ce jour.

**Le 22 avril 2008**, face à la mauvaise volonté manifeste de l'administration en charge de la recherche et du constat des infractions, les ONG à l'origine de l'action « Affiches le CO<sub>2</sub> »<sup>8</sup> interpellèrent les Ministres de tutelle. Les courriers demandaient notamment une rencontre avant la mi-mai 2008 afin de débattre du problème. D'autres courriers ont suivi. A cette date, aucune réaction officielle ne nous est parvenue...

**Le 25 juin 2008**, sur base du constat de l'impossibilité de faire utilement et efficacement avancer le dossier au niveau national, plusieurs ONG<sup>9</sup> déposaient plainte auprès de la Commission européenne pour mauvaise application du droit communautaire.

**Le 01 septembre 2008**, La FEBIAC adaptait son « Code en matière de publicité pour les véhicules automobiles ainsi que leurs composants et accessoires » en y insérant un article 5 relatif à l'obligation de mention des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation de carburant.

**En septembre 2008**, la Commission européenne adressait une demande d'information à la Belgique.

**En avril 2009**, sur base de la réponse faite par la Belgique, de l'analyse du code de la FEBIAC (dont la Commission juge qu'il excède la marge d'interprétation dont disposent les Etats membres) et de l'utilisation qu'en faisait le SPF Economie, la Commission européenne a envoyé une mise en demeure à la Belgique.

<sup>8</sup> Bond Beter Leefmilieu, Friends of the Earth Europe, Greenpeace, Inter-Environnement Wallonie

<sup>9</sup> Fédération Inter-Environnement Wallonie, Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen, Greenpeace Belgium, Friends of the Earth Europe, Friends of the Earth Vlaanderen en Brussel

## 5. Les deux propositions de loi sous la loupe

### 5.1. Rappel succinct du contexte

Les émissions de CO<sub>2</sub> d'une voiture sont directement proportionnelles à sa consommation de carburant. Celle-ci augmente lorsque le poids du véhicule, sa vitesse de pointe et ses performances en termes d'accélération augmentent et lorsque des équipements énergivores (air conditionné) lui sont adjoints.

Au niveau européen, on a observé une tendance lourde, ces dernières années, à l'augmentation du poids et des performances (vitesse de pointe et accélération) des véhicules neufs ainsi qu'à la généralisation de l'air conditionné. Les émissions de CO<sub>2</sub>, toutefois, ont légèrement baissé (-16% sur la période 1995-2008) du fait de l'introduction d'améliorations technologiques et de la non prise en compte de l'air conditionné dans les cycles de test.

Les deux seules « raisons » de maintenir la vente de véhicules gros émetteurs de CO<sub>2</sub> (qui sont majoritairement des véhicules mi à haut de gamme) sont d'ordre économique (maintient de l'offre) et sociétal (existence d'une demande) :

- l'industrie automobile réalise les marges bénéficiaires les plus confortables sur les véhicules mi à haut de gamme ;
- ces véhicules sont encore largement perçus comme des indicateurs de « réussite sociale » et sont, de ce fait, l'objet d'une demande spécifique.

### 5.2. Doc 1909/001

Cette proposition vise à modifier l'arrêté royal du 05 septembre 2001 relatif à la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves.

L'approche adoptée pour améliorer la visibilité et la lisibilité des informations visées semble tout à fait pertinente et en phase avec les recommandations du Parlement européen, lequel *« considère que les dispositions législatives exigeant l'apposition de mises en garde sanitaires sur les paquets de cigarettes constituent un bon exemple, et propose qu'un pourcentage minimum de 20 % de l'espace affecté à la promotion de nouvelles voitures dans la publicité, la documentation de commercialisation ou l'affichage dans les salles d'exposition devrait être réservé à des informations relatives à la consommation d'énergie et aux émissions de CO<sub>2</sub> dans un format homologué »*<sup>10</sup>.

Il serait peut-être bon d'envisager quelques améliorations techniques visant à garantir :

---

<sup>10</sup> Résolution du Parlement européen du 24 octobre 2007 sur la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et véhicules commerciaux légers

- que l'espace de 20% ne résulte pas de l'addition de plusieurs espaces de plus petites tailles non adjacents ;
- que le rapport hauteur/largeur soit compris entre deux valeurs (par exemple entre 0,333 et 3) afin de garantir la meilleure lisibilité, notamment de l'échelle de consommation dont il est question à l'article 3 de la proposition de loi.

Notons enfin que la proposition de loi offre une réponse à deux des principales faiblesses de l'article 5 du code de la FEBIAC :

- le critère de lisibilité « aussi visible que la partie principale de l'information » devient, dans le code de la FEBIAC « une taille de caractère correspondant au minimum à la plus petite taille de caractère utilisée pour l'information figurant dans le message publicitaire ». Les caractères utilisés pour les informations sur la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> doivent donc être au moins aussi visibles que la partie la moins visible de l'information principale (les plus petits caractères), ce qui est clairement restrictif ;
- l'article 5 du code de la FEBIAC fixe des valeurs de tailles de caractères en fonction de la taille du support. Or, la Directive 1999/94 impose que les informations sur la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> soient « aussi visibles que la partie principale des informations » - soit un critère de visibilité relatif qui ne peut être rencontré en se limitant à respecter des tailles de caractères minimales.

### 5.3. Doc 1910/001

Cette proposition vise à interdire la publicité pour les voitures les plus polluantes en matière de gaz à effet de serre, c'est-à-dire pour les modèles dont la motorisation la moins polluante présente des émissions de CO<sub>2</sub> supérieures à la moyenne annuelle des émissions des voitures vendues en Belgique.

Le texte offre un double avantage. D'une part, il propose une définition claire de ce que sont les voitures « les plus polluantes » : ce sont celles qui polluent plus que la moyenne. D'autre part, cette définition est évolutive. Sous l'effet des améliorations techniques et des outils d'orientation des comportements d'achat – dont la proposition de loi en question – la moyenne des émissions diminuera d'année en année, et l'interdiction de publicité suivra cette évolution des comportements d'achat, dans une « spirale vertueuse ».

Il semble cependant nécessaire de supprimer la disposition de l'article 3 alinéa 2 selon laquelle il convient d'ajouter 15 gCO<sub>2</sub>/km à la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures essence. En effet, dès lors que l'on calcule la moyenne de manière différenciée pour les deux types de motorisation, les spécificités des motorisations essence (qui émettent plus de CO<sub>2</sub>) sont intégrées et il n'est plus besoin de majorer la moyenne pour en tenir compte.

Il apparaît également nécessaire d'intégrer une disposition relative aux motorisations « alternatives », telles que celles au gaz ou aux mélanges à haute teneur en agrocarburants (E85). Ceci pourrait être obtenu par le biais d'une modification de l'article 3 généralisant à chaque type de motorisation la référence à la moyenne (calculée sur l'année précédente) des émissions de CO<sub>2</sub> produites par les voitures neuves.

## **6. Conclusions**

Les deux propositions de loi déposées par M. Jean Cornil constituent de premières avancées – tout aussi indispensables qu’urgentes – vers une politique de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

Il est utile de rappeler que, tant en Belgique qu’en Europe, les émissions de CO<sub>2</sub> de ce secteur ne cessent de croître et que les concrétisations d’une volonté de les maîtriser sont hélas bien trop rares.

Les secteurs concernés (industrie automobile, publicité, annonceurs) identifient sans aucun doute de nombreuses « bonnes » raisons de s’opposer aux deux projets de lois – ou de tenter de les « vider de leur substance ». Le secteur du tabac, en son temps, a fait de même...

Les signaux d’alarmes émis par les scientifiques ont trop longtemps été négligés. De ce fait, le défi majeur des changements climatiques appelle aujourd’hui des solutions radicales. Les engagements européens sont de réduire les émissions totales de gaz à effet de serre de 20% à l’horizon 2020 – dans onze ans ! – et de 30% en cas d’accord international. La communauté scientifique appelle les gouvernements à faire plus encore : une réduction de 40% est indispensable pour éviter toute perturbation climatique majeure, mettant en jeu des centaines de millions de vie à l’échelle planétaire. De telles réductions ne peuvent être effectuées que par le biais d’une profonde modification de nos modes de production et de consommation. Retarder la mise en œuvre des indispensables mutations aura pour seul effet de rendre celles-ci plus profondes et plus urgentes encore. La politique de l’autruche ne paie jamais...

Il est de la responsabilité des citoyens de poser des choix individuels responsables. De même, il est de la responsabilité du législateur de créer un cadre légal performant pour guider le citoyen dans ses choix. Les deux propositions de loi déposées par M. Jean Cornil (Doc 1909/001 et Doc 1910/001) s’inscrivent clairement dans une telle démarche. La Fédération Inter-Environnement Wallonie appelle les députés membres de la Commission de la Santé publique, de l’Environnement et du Renouveau de la société à adopter ces propositions. Ceci ne constituera toutefois qu’un premier pas dans la bonne direction. Il est indispensable, à moyen terme, de modifier en profondeur notre système de mobilité afin de le rendre réellement durable – et le maintien de la publicité pour les transports les plus polluants (routier et aérien) ne peut se concevoir dans un tel contexte.