

26. SONDAGE D'OPINION SUR LA POLLUTION DE L'AIR À BRUXELLES

1. Introduction

Dans le cadre de la préparation de la planification régionale pour la protection de la qualité atmosphérique, un sondage d'opinion sur la pollution de l'air à Bruxelles a été mené en juillet 1998. Il vise à connaître l'opinion du public, ses motivations et ses priorités en matière de la qualité de l'air à Bruxelles.

2. Méthodologie et échantillon

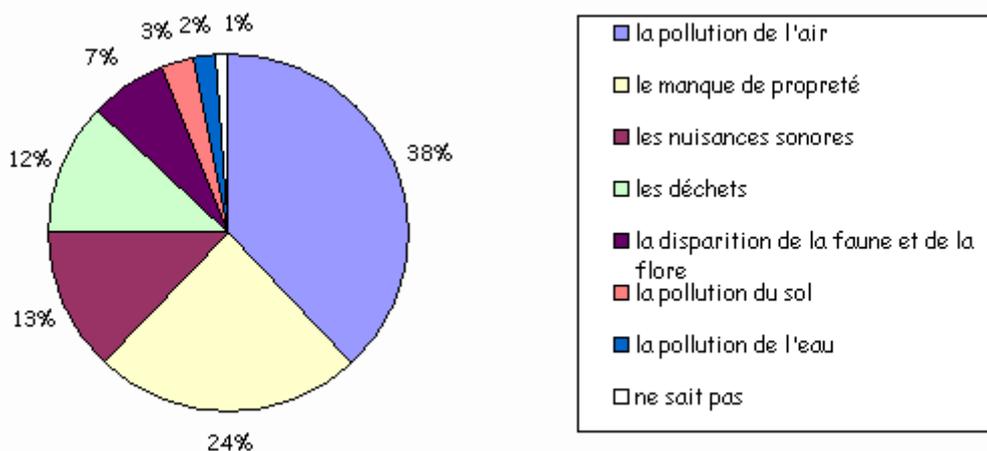
Le sondage a été réalisé en utilisant le système CATI (Computer Assisted Telephone Interviewing), qui permet d'encoder directement les réponses obtenues par téléphone sur base d'un questionnaire préétabli. Le questionnaire utilisé est un questionnaire structuré avec des questions essentiellement fermées (choix des réponses prévues). Ce sondage a été réalisé auprès de 1 300 personnes dont 1 000 habitants à Bruxelles et 300 navetteurs. Ces personnes ont été tirées au sort selon une règle aléatoire.

L'échantillon couvre les différentes classes d'âge de la population à partir de 18 ans et comporte 47 % d'hommes et 53% de femmes. Sur l'échantillon total, 65% des personnes sont actives (54% chez les habitants). Pour une personne sur deux environ, la voiture est le moyen de transport généralement utilisé.

3. Problèmes d'environnement prioritaires

Le sondage est présenté aux personnes comme un sondage d'opinion sur l'environnement à Bruxelles et non sur la qualité de l'air en particulier, afin de ne pas influencer les réponses.

Figure 26.1 : Répartition des réponses à la question : "quel est le problème d'environnement le plus préoccupant à Bruxelles ?".



Plus d'un tiers des personnes interrogées (38%) mentionne la pollution de l'air comme le problème d'environnement le plus préoccupant à Bruxelles. Environ un quart des personnes (24%) citent le manque de propreté, surtout mentionné par les 65 ans et plus et les moins scolarisés, 13% estiment que c'est la nuisance sonore, 12% les déchets, 7% la disparition de la faune et de la flore, 3% la pollution du sol et, 2% la pollution de l'eau.

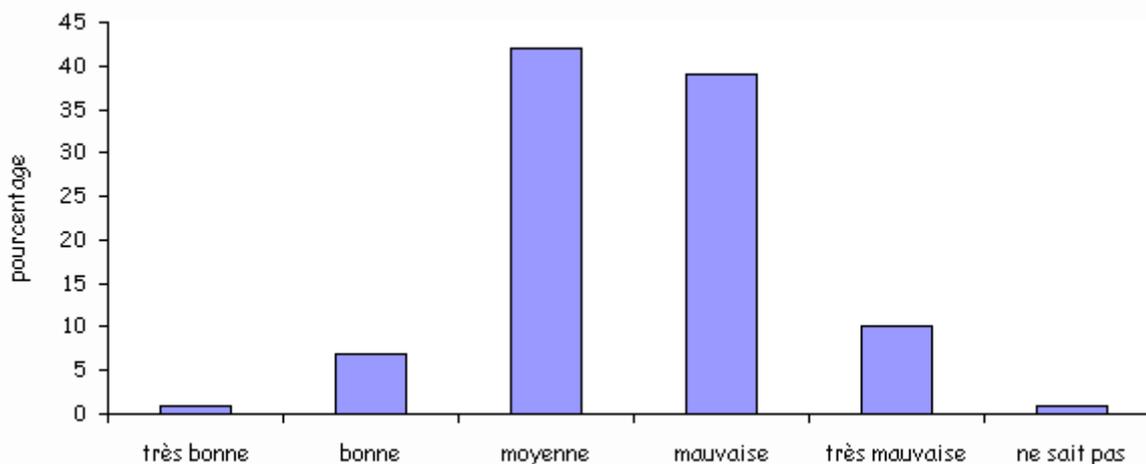
Par comparaison, l'enquête publique relative à la lutte contre le bruit menée début 1999, révélait que la pollution de l'air était également considérée par les personnes comme le problème d'environnement prioritaire (25% des réponses), avant le bruit (24% des réponses). Venaient ensuite les problèmes de propreté publique (22%), de traitement des déchets (14%), de manque d'espaces verts (10%) et enfin de l'eau.

Le problème de la pollution de l'air est donc une préoccupation importante des bruxellois en matière d'environnement. Ceci est confirmé par les réponses à une autre question du sondage mené : 84% des personnes interrogées se disent très ou un peu préoccupées par la qualité de l'air à Bruxelles.

4. Qualité et pollution de l'air

Comme le montre le graphique ci-dessous, la moitié des personnes interrogées (49%°), pense que la qualité de l'air à Bruxelles est (très) mauvaise (surtout pour les femmes et les navetteurs).

Figure 26.2 : Répartition des réponses à la question : "comment caractériser vous la qualité de l'air à Bruxelles"



L'analyse des réponses à la question "à quoi pensez-vous en premier lieu lorsque l'on parle de pollution de l'air ?" indique que c'est en premier lieu à ce que l'on sent (mauvaises odeurs) (28%) et en deuxième et troisième lieu lié aux problèmes de santé à court terme (22%) et à long terme (19%). Viennent ensuite, l'association à ce que l'on voit et en dernière position à ce que l'on ressent.

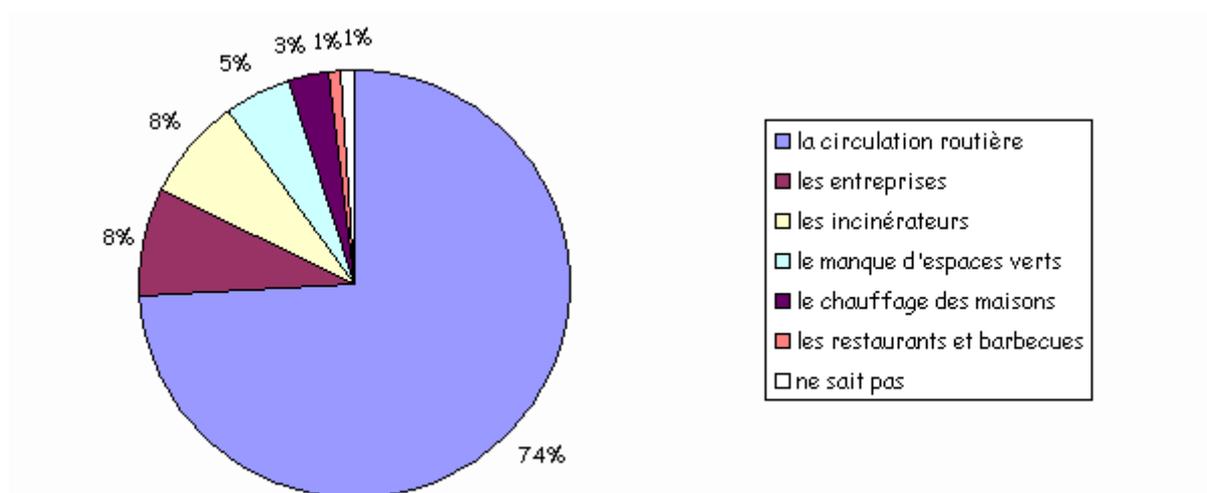
Plus des trois quarts des répondants (80%) estiment qu'ils ne sont pas suffisamment informés sur la qualité de l'air, surtout les jeunes et les navetteurs.

Deux questions posées permettent de comparer le ressenti de la population à la réalité des faits. 79% des personnes interrogées estiment que la qualité de l'air est plus mauvaise en été qu'en hiver. Or en réalité, les niveaux moyens de concentration des polluants, l'ozone et le NH3 mis à part, sont plus élevés l'hiver que l'été. La période hivernale se caractérise en effet par une augmentation des émissions due à la consommation d'énergie, entre autres pour le chauffage domestique et par un plus grand nombre de périodes défavorables à la dispersion des polluants.

Cette contradiction s'explique probablement par le fait que l'ozone est le seul polluant à l'heure actuelle pour lequel une information de la population est obligatoire lorsque les concentrations dans l'air ambiant dépassent un niveau prédéfini (valeur seuil d'information). La population est donc particulièrement sensibilisée à ce polluant, surtout en période estivale, lorsque que les concentrations d'ozone sont élevées et période au cours de laquelle l'enquête a été menée.

Comme le montre le graphique ci-dessous, pour trois quarts des personnes interrogées (75%), c'est la circulation routière qui est la principale cause de la pollution de l'air à Bruxelles. Viennent ensuite, loin derrière, les entreprises ou les incinérateurs : pour 8% des personnes, les entreprises ou les incinérateurs sont la cause principale de la pollution de l'air. Le manque d'espaces verts est la cause principale pour 5% des personnes, le chauffage des maisons pour 3% des personnes et les restaurants et barbecues pour 1% des personnes.

Figure 26.3 : Répartition des réponses à la question : "quelle est la principale cause de la pollution de l'air à Bruxelles ?".



Selon les données relatives à la qualité de l'air en 1997, le transport routier est en effet le responsable principal des émissions de CO (87%), de NH₃ (84%), des HAP (89%), des NO_x (58%), du plomb (69%), du cuivre (64%). Le transport routier est également responsable de l'émission de 48% des NMVOC. Il peut donc être considéré comme le premier secteur responsable de la pollution atmosphérique, comme l'estime une grande partie des personnes interrogées. A noter que 81% des ménages formant l'échantillon possèdent une voiture et 27% deux voitures et plus.

Les procédés industriels dont les incinérateurs de déchets sont pour leur part les principaux responsables des émissions de dioxines (65%), de CH₄ (65%) et de certains métaux lourds : chrome (79%), cadmium (87%) et mercure (94%).

Par contre, les personnes interrogées sous-estiment la contribution non négligeable du chauffage des logements dans la pollution de l'air: 15% des personnes estiment que le chauffage des maisons constitue la troisième cause de la pollution de l'air, après le manque d'espaces verts (21% considèrent que c'est la troisième cause).

Selon les données de 1997, le chauffage des logements est responsable de 53% des émissions de SO_x, de 51% des émissions de CO₂, de 47% de N₂O et de 45% des poussières. 70% des émissions d'arsenic et 47% de sélénium proviennent du chauffage des logements. C'est surtout l'utilisation du charbon qui est la cause principale de ces émissions importantes en soufre et en arsenic et qui contribue également aux émissions de chrome, cuivre, nickel et plomb. Près de 30% du total des émissions de dioxines (tous secteurs confondus) proviennent du bois de chauffage domestique (feux ouverts, poêles à bois...). Le bois de chauffage est également responsable d'émissions d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Le fait que l'enquête ait été menée en été a probablement contribué à la sous-estimation de la pollution de l'air par le chauffage domestique.

A remarquer, l'importance que les personnes donnent au manque d'espaces verts dans la problématique de la pollution de l'air.

5. Attitudes vis-à-vis de mesures à prendre

Les personnes interrogées sont généralement prêtes à appliquer personnellement un certain nombre de règles visant à améliorer la qualité de l'air à Bruxelles. Les mieux acceptées sont :

- Faire tester et régler les gaz d'échappement de leur voiture lors de chaque entretien (81% tout à fait prêt)
- Respecter les limitations de vitesse et adopter une conduite non agressive (73% tout à fait prêt).
- La moitié des personnes sont tout à fait prête à investir dans un chauffage à meilleur rendement et

44% sont tout à fait prête à diminuer la température de leur logement.

- La mesure la moins acceptée est celle de payer le carburant automobile plus cher pour financer la lutte contre la pollution de l'air (seulement 24% tout à fait prêt à respecter cette règle).

Les mesures les plus populaires sont :

- des incitants économiques comme par exemple l'encouragement à l'achat de voitures plus écologiques ou le subventionnement de l'achat de chaudières à haut rendement (90% des personnes d'accord avec ces mesures)
- des investissements publics comme par exemple le développement d'itinéraires et d'infrastructures pour les vélos, le développement de zones piétonnières dans la ville ou l'investissement dans la recherche pour un meilleur contrôle de l'air ambiant (90% des personnes d'accord avec chacune de ces mesures)
- des mesures d'information et de sensibilisation, telle que l'information de la population en permanence sur la qualité de l'air

Les mesures les moins populaires sont les mesures de niveau fiscal, bien qu'encore environ la moitié des personnes est tout de même d'accord avec ces mesures.

En ce qui concerne les mesures juridiques, on constate que les mesures proposées en rapport avec l'accès à la ville en voiture ne sont pas populaires. Par contre les mesures en rapport avec l'habitation en ville sont populaires. Par exemple, l'interdiction de certains solvants dans les peintures (84% de personnes d'accord avec cette mesure) ou une réglementation plus stricte au niveau du stockage de produits polluants dans les garages des habitations (81% d'accord). Ce point soulève la question de la pollution de l'air intérieur, dont la prise de conscience est relativement récente et dont l'analyse et la prise en compte sont actuellement en plein développement.

Sources

1. *Sondage d'opinion sur la pollution de l'air à Bruxelles ; Dimarso ; Août 1998*

Autres fiches à consulter

Carnet Air - données de base pour le plan

- 1. Le modèle DPSIR : pour une approche intégrée de la protection de la qualité de l'air
- 2. Constats
- 25. Distance aux objectifs de qualité et d'émissions
- 40. Directives de la qualité de l'air de l'Organisation Mondiale de la Santé
- 41. Indices de la qualité de l'air à Bruxelles
- 43. Synthèse des émissions atmosphériques en RBC
- 47. Tableau de Bord d'Indicateurs d'environnement pour le développement durable à Bruxelles
- 59. La protection de la qualité de l'air

Auteur(s) de la fiche

Yourassowsky Catherine