COORDINATION DES ONG
POUR LES DROITS DE L'ENFANT

Rue du Marché aux Poulets 30
B-1000 Bruxelles
T.-F. +32 (0)2 223 75 00
info@lacode.be | www.lacode.be

LES MEMBRES DE LA CODE

AVEC LE SOUTIEN DE

Ces droits de l'enfant qui étouffent : la pollution en question

Analyse – Juillet 2019

Comme le souligne un rapport récent de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), « les données sont sans appel : la pollution de l'air a un impact dévastateur sur la santé des enfants »[1]. Or, plus de 90% des enfants dans le monde vivent dans des environnements où la pollution de l'air est supérieure aux seuils définis par l'OMS et au-delà desquels elle est nuisible pour la santé.

Cela fait plusieurs années déjà que le Comité des droits de l'enfant des Nations Unies (organe chargé de contrôler la bonne application de la Convention relative aux droits de l'enfant dans les États parties) s'inquiète des dangers et des risques qu'entraîne la pollution de l'air sur la santé des enfants, et qu'il exige des États qu'ils prennent des mesures à ce niveau[2].

Dans ses dernières recommandations, appelées Observations finales, adressées à la Belgique le 7 février 2019[3], le Comité des droits de l'enfant se dit très préoccupé par le niveau élevé de pollution de l'air dans notre pays et les impacts négatifs de celle-ci sur le climat et la santé des enfants (augmentation de l'asthme, des maladies respiratoires…). Il recommande d'évaluer l'impact de la pollution de l'air sur la santé des enfants et de mettre en place une stratégie (en débloquant les budgets nécessaires) pour améliorer la situation et diminuer les concentrations maximales d'émissions polluantes, y compris celles qui proviennent des véhicules. Il préconise, par ailleurs, le développement d'un plan national global pour réduire le niveau des émissions de gaz à effet de serre et de garantir dans ce cadre la participation des enfants, et notamment des enfants des groupes vulnérables. Enfin, il recommande de renforcer la sensibilisation des enfants aux questions de santé environnementale et de changement climatique, avec la participation active des écoles.

Les acteur·trice·s des droits de l'enfant se félicitent que la problématique environnementale fasse partie (pour la première fois) des recommandations du Comité à la Belgique, faisant ainsi écho aux mobilisations (notamment via les « marches pour le climat » du jeudi) de dizaines de milliers de jeunes (et moins jeunes), visant à réclamer une politique climatique ambitieuse[4].

C'est dans ce contexte, et après une première analyse générale sur le lien entre droits de l'enfant et environnement, que la Coordination des ONG pour les droits de l'enfant (CODE) a souhaité se pencher sur la question plus spécifique de la pollution de l'air et de son impact sur la santé et les droits de l'enfant, tant à un niveau international qu'en Belgique.

---

[1] OMS (2018), « Pollution de l'air et santé de l'enfant. Prescrire un air sain », www.who.int

[2] Comité des droits de l'enfant des Nations Unies (2013), « Le droit de l'enfant de jouir du meilleur état de santé possible (art. 24) », Observation générale n°15, www.ohchr.org

[3] Les Observations finales officielles en français sont disponibles sur le lien suivant : https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=CRC%2fC%2fBEL%2fCO%2f5-6&Lang=fr. Voyez également CODE (2019) « La Belgique a reçu son bulletin des droits de l'enfant ! », www.lacode.be

[4] Azar, J. (2019), « 35.000 élèves et étudiants sèchent les cours pour le climat », VRT NWS, www.vrt.be ; Reuters (2019), « Belgian students skip school for mass anti-pollution protest », The New York Times, www.nytimes.com ; Coalition Climat (2018), « Claim the Climate : la plus grande marche pour le climat de Belgique », www.klimaatcoalitie.be

Causes de la pollution de l'air

Les causes de la pollution de l'air, ou pollution atmosphérique, sont multiples. Partout dans le monde, elles découlent de l'activité humaine (transports, industries, agriculture, chauffage, incinération de déchets…) mais aussi de phénomènes naturels (incendies, éruptions volcaniques…). La pollution de l'air concerne, par ailleurs, tant l'air extérieur qu'intérieur.

Pollution de l'air extérieur

La pollution extérieure (oxydes - monoxyde et dioxyde - d'azote, particules PM10 et PM2,5, dioxyde de souffre et composés organiques volatiles) se concentre principalement dans les villes, plus particulièrement dans les mégapoles, en raison de l'activité humaine importante qui y règne (transports, production d'énergie, industries…). Or les villes ne cessent de grandir et de se multiplier. D'ici 2050, deux tiers de la population vivra en zone urbaine.[5] Les zones rurales sont, elles, touchées par une autre source de pollution que sont les pesticides utilisés dans l'agriculture.

L'OMS estime que la pollution extérieure a augmenté d'environ 8% ces dix dernières années[6].

Pollution de l'air intérieur

Il est établi que nous passons, en moyenne, plus de 85% de notre temps au sein d'environnements intérieurs. Or l'air respiré à l'intérieur peut s'avérer plus pollué que celui de l'extérieur. Les lieux fermés, notamment lorsqu'ils gardent les fenêtres closes, sont plus susceptibles d'accumuler sur la durée différentes sources de pollution. L'OMS classe d'ailleurs la pollution de l'air intérieure des habitations au 8ème rang des facteurs de risque à l'origine de problèmes de santé.[7]

Au niveau mondial, la pollution intérieure provient principalement de combustibles polluants (charbon, kérosène…) utilisés pour la cuisine, le chauffage et l'éclairage, surtout dans les pays en voie de développement. D'autres sources polluantes existent. Celles-ci sont multiples. Elles vont des composés organiques volatils (COV) générés par les produits domestiques et les matériaux de construction (peintures, solvants, plomb, produits d'entretien, désodorisants…), l'amiante, les pesticides, les polluants biologiques (acariens, bactéries, moisissures…) et la fumée de tabac. Parmi d'autres, cette dernière constitue un facteur de risque majeur pour la santé des enfants.[8]

[5] UNICEF (2016), « Clear the air for children », www.unicef.org
[6] OMS (2016), « Les niveaux de pollution atmosphérique en hausse dans un grand nombre de villes parmi les plus pauvres au monde », Communiqué de presse.
[7] ONE, « L'air de rien, changeons d'air ! », www.one.be
[8] OMS (2018), *op. cit.*

Par ailleurs, les produits d'entretien seraient l'une des sources principales de la pollution de l'air intérieure[9].

Une étude menée en Europe[10] a révélé que 40% des chambres d'enfants testées avaient des seuils repères de pollution largement au-dessus des valeurs fixées internationalement.

Impacts sur les enfants

La santé

« Chaque jour, près de 93% des enfants de moins de 15 ans dans le monde (soit 1,8 milliard d'enfants) respirent un air si pollué que leur santé et leur développement sont gravement mis en danger »[11] alerte l'OMS qui estime qu'en 2016, 600.000 enfants sont décédés de maladies respiratoires dues à la pollution de l'air. Celle-ci serait responsable de près d'un décès sur dix chez les enfants de moins de cinq ans. À l'heure actuelle, un enfant sur sept dans le monde, soit environ 300 millions d'enfants, vivent dans un endroit où la pollution de l'air excède jusqu'à six fois le maximum acceptable fixé par l'OMS.[12]

Selon l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), la mortalité due à la pollution chez les moins de cinq ans pourrait augmenter de plus de 50% d'ici 2050 et la pollution de l'air pourrait devenir la première cause environnementale de mortalité infantile[13].

Outre la survenance de maladies respiratoires (asthme, bronchites, pneumonies…), les substances polluantes peuvent provoquer des cancers, des allergies ou encore des problèmes cardiovasculaires chez les enfants. Elles peuvent, par ailleurs, franchir la barrière protectrice du cerveau et endommager le développement cérébral, notamment chez les nouveau-nés[14], ce qui peut être à l'origine de déficiences cognitives et de problèmes neurologiques à long terme[15]. Plusieurs études[16] ont établi que les particules fines pouvaient franchir la barrière du placenta et contribuer à un développement anormal du fœtus. Les expositions fœtales sont parmi celles qui engendrent le plus de dommages pour l'enfant à naître. Il a été démontré que les enfants exposés à la pollution prénatale étaient davantage sujets à des retards de développement et/ou des problèmes de type hyperactivité et déficit de l'attention. Par ailleurs, une étude récente

[9] AFP (2017), « Les produits d'entretien, "source de pollution" majeure selon 60 millions de consommateurs », RTBF, www.rtbf.be
[10] Women in Europe for a Common Future (2010), « Test your nest », www.wecf.eu
[11] OMS (2018), « Plus de 90% des enfants dans le monde respirent chaque jour un air pollué », Communiqué de presse.
[12] *Ibidem* ; UNICEF (2016), *op. cit*.
[13] OCDE (2016), « The Economic Consequences of Outdoor Air Pollution », www.oecd.org
[14] UNICEF (2016), *op. cit*.
[15] Zhang, X., Chen, X. & Zhang, X. (2018), « The impact of exposure to air pollution on cognitive performance », Proceedings of the National Academy of Sciences.
[16] Voir notamment Künzli, N., Perez, L., Regula Rapp, Swiss Tropical and Public Health Institute, Basel, and University of Basel (2010), « Qualité de l'air et santé », European Respiratory Society, www.ersnet.org

menée à Londres par des chercheurs du King's College[17] établit un lien entre les risques de dépression chez les adolescent·te·s et l'exposition à la pollution atmosphérique durant l'enfance. Les enfants ayant grandi dans un environnement très pollué auraient trois à quatre fois plus de risques de développer un trouble dépressif majeur à l'âge de 18 ans. Une autre étude conduite aux États-Unis a indiqué qu'un cas de diabète sur sept serait lié à la pollution de l'air[18].

Ainsi, la mauvaise qualité de l'air peut constituer l'une des plus grandes menaces pour la santé infantile[19]. Les enfants, et surtout les plus jeunes d'entre eux, sont plus sensibles que les adultes à la pollution étant donné que leur système respiratoire est encore en formation, que leur métabolisme est plus rapide et qu'ils respirent davantage (en termes de vitesse et en comparaison avec leur masse corporelle) que les adultes. De par leur taille, les enfants sont plus rapidement en contact avec des gaz et autres poussières nocives (particules fines, gaz d'échappement…). En outre, leur organisme n'a pas encore parfaitement développé ses mécanismes de détoxification (qui désactivent et éliminent naturellement les déchets toxiques de l'organisme).

Les enfants vulnérables

La pollution de l'air affecte davantage les enfants de groupes vulnérables.

En effet, les enfants malades et porteurs de handicap sont généralement plus sensibles à la pollution de l'air étant donné leurs fragilités existantes. Au niveau mondial, les enfants vivant dans la pauvreté ont, quant à eux, trois fois plus de risques de mourir de la pollution[20] car ils vivent généralement dans des espaces confinés plus pollués (parfois insalubres), souvent sans accès à des systèmes de ventilation, de filtration et d'aération de bonne qualité, et leur santé est globalement moins bonne. Lorsqu'à cela s'ajoute la vie dans un quartier particulièrement pollué, le risque est encore plus grand. Les enfants migrants courent encore plus de risques de vivre dans l'insalubrité (parfois sous tente), avec peu ou sans possibilités d'aération, voire de vivre à la rue, ce qui les confronte à des pollutions d'une autre nature encore. Les enfants en situation de pauvreté et de migration ont, par ailleurs, souvent un accès insuffisant aux soins de santé.

Comme le confirme le directeur général de l'OMS, en règle générale « la pollution de l'air nous menace tous, mais ce sont les personnes les plus pauvres et les plus marginalisées qui portent le poids du fardeau »[21].

---

[17] Mandard, S. (2019), « Grandir dans un air pollué multiplie les risques de dépression », Le Monde, www.lemonde.fr

[18] Bowe, B., Xie Y., Li, T., Yan, Y., Xian, H. & Al-Aly, Z. (2018), « The 2016 global and national burden of diabetes mellitus attributable to PM air pollution », The Lancet Planetary Health, Volume 2, Issue 7.

[19] UNICEF (2016), *op. cit*.

[20] Deguen, S., Petit, C., Delbarre, A., Kihal, W., Padilla, C., Benmarhnia, T., Lapostolle, A., Chauvin, P. & Zmirou-Navier, D. (2015), « Neighbourhood Characteristics and Long-Term Air Pollution Levels Modify the Association between the Short-Term Nitrogen Dioxide Concentrations and All-Cause Mortality in Paris », www.journals.plos.org ; Grimault, V. (2016), « Pollution de l'air : les pauvres en première ligne », Alternatives Economiques, www.alternatives-economiques.fr ; Vivre ensemble (2008), « La pauvreté nuit gravement à la santé, www.vivre-ensemble.be

[21] AFP (2018), « La pollution tue 7 millions de personnes par an, selon l'OMS », Le Soir, www.lesoir.be

Les droits de l'enfant

Bien que les questions environnementales ne fassent pas l'objet d'un droit spécifique dans la Convention relative aux droits de l'enfant, la bonne application de celle-ci est indissociable de l'existence d'un environnement sain[22].

La pollution de l'air porte atteinte à de nombreux droits de l'enfant garantis par la Convention :

- Les maladies et décès provoqués par la pollution de l'air portent gravement atteinte au droit de l'enfant de jouir du meilleur état de santé possible (art. 24) et au droit à la vie, à la survie et au développement (art. 6) ;
- Lorsque l'accès à l'alimentation, au logement ou à une eau et/ou un air pur est compromis par la pollution, cela empêche la bonne application du droit à un niveau de vie suffisant, nécessaire au bon développement physique, mental, spirituel, moral et social de l'enfant (art. 27) ;
- Les enfants issus des catégories les plus vulnérables sont plus susceptibles d'être touchés par les effets néfastes de la pollution, ce qui met à mal le droit à la non-discrimination (art. 2) ;
- Lorsque la pollution empêche l'enfant d'évoluer librement dans son environnement (sortir dehors sans inconfort, pouvoir pratiquer une activité physique…), il est privé de son droit aux loisirs, au jeu, et au repos (art. 31).

Situation en Belgique

État des lieux

En janvier 2018, plusieurs États européens ont été conviés à Bruxelles afin de détailler leur plan d'action d'urgence pour lutter contre la pollution de l'air, suite aux efforts demandés par l'Union Européenne. Certes, la Belgique ne faisait pas partie des « mauvais élèves » convoqués ce jour-là, mais, d'une certaine manière, cela ne saurait tarder. En effet, les valeurs fixées par la législation européenne, notamment en termes de particules PM10 et de dioxyde d'azote (NO2) ne sont pas respectées par l'État belge et les mesures ne sont pas suffisamment représentatives de la qualité de l'air. À Bruxelles par exemple, les concentrations de particules fines sont 60% plus élevées[23] que ce que l'OMS recommande[24].

Fin 2017 déjà, plusieurs journaux belges avaient relayé une lettre ouverte rédigée par plus d'une centaine de médecins belges afin d'alerter les autorités quant à la pollution atmosphérique,

[22] Voyez à ce sujet, CODE (2018), « Droits de l'enfant et environnement : que dit la loi ? ».
[23] Informations en temps réel sur Breath the Life, http://breathelife2030.org
[24] Taux de concentration moyen de particules fines de 20 microg/m

notamment en région bruxelloise[25]. D'après l'Agence européenne pour l'environnement, chaque année, cette seule pollution coûte prématurément la vie à 9.000 personnes en Belgique[26].

La principale cause de la pollution atmosphérique en Belgique est le transport, notamment les voitures (ou véhicules lourds) roulant au diesel : 67% des émissions nocives (NO2) proviennent du transport routier, et 96% d'entre elles des voitures diesel[27]. La Belgique reste l'État de l'OCDE accordant le plus de subventions à l'usage des voitures de société[28] ; et le fréquent octroi de « cartes essence » aux travailleurs encourage l'utilisation (parfois démesurée - seul un tiers des déplacements effectués avec une voiture de société seraient de nature professionnelle[29]) de la voiture plutôt que des transports en commun ou du vélo, même s'il y a eu des améliorations ces dernières années. L'OCDE a d'ailleurs plusieurs fois rappelé la Belgique à l'ordre à ce sujet[30]. Et pourtant, cela n'est plus à répéter : limiter la circulation permet de diminuer la pollution[31]. À Gand, depuis la mise en œuvre du nouveau plan de circulation limitant l'usage de la voiture en centre-ville, l'on compte jusqu'à 30% de dioxyde d'azote en moins dans l'air[32].

Un manque de volonté de la part des différents gouvernements, plaçant la voiture et le transport au-dessus des considérations environnementales, est pointé du doigt par de nombreuses associations. Greenpeace et plusieurs groupes de citoyen·ne·s (Bruxsel'Air[33], le BRAL[34]…) ont d'ailleurs directement attaqué la Wallonie et la Flandre en justice. La première parce qu'aucune station de mesure n'est implantée dans les zones les plus problématique, la deuxième parce qu'il existe un écart reconnu entre les chiffres officiels et la pollution réelle qui n'est pas pris en considération[35]. Quant à la Région bruxelloise, l'ONG Client Earth ainsi que cinq résident·te·s bruxellois ont intenté une action devant le Tribunal de Première Instance de Bruxelles contre le gouvernement bruxellois « pour son incapacité à lutter contre les niveaux de pollution atmosphérique illégaux et nocifs dans la ville »[36]. Le juge bruxellois a interrogé la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) à ce sujet. Celle-ci a confirmé en juin 2019 que les citoyens peuvent contester la manière dont la pollution de l'air est mesurée dans leur ville, ce qui, dans l'attente d'une décision finale du Tribunal de Première Instance de Bruxelles, constitue déjà une première victoire pour les requérant·te·s et crée un précédent important pour les citoyen·ne·s européen·ne·s.

---

[25] Belga (2017), « Pollution de l'air : cri d'alarme des médecins, Smet se réjouit de l'initiative », La Libre, www.lalibre.be
[26] European Environment Agency (2018), « Air quality in Europe – 2018 report », www.eea.europa.eu
[27] BXL Air Propre, Quelques faits, www.bxlairpropre.be
[28] Fleet (2014), « La Belgique, championne de la fiscalité automobile allégée, selon l'OCDE », www.fleet.be
[29] Cordemans, N. (2016), « Ces voitures qui font mal à la société », Groupe Vendredi, www.v-g-v.be
[30] OCDE (2015), « Études économiques de l'OCDE : Belgique », Synthèse, www.oecd.org
[31] OCDE (2014), « Under taxing the benefits of company cars, A driver of social costs »
[32] Boon, K. (2018), « Het circulatieplan wérkt: Luchtkwaliteit in Gent is opmerkelijk verbeterd », VRT NWS, www.vrt.be
[33] Bruxsel'Air, www.bruxselair.org
[34] BRAL, www.bral.brussels/fr
[35] Fraikin, E. (2018), « Pollution de l'air : Greenpeace poursuit en justice la Wallonie et la Flandre », Le Soir, www.lesoir.be
[36] Client Earth (2019), « Droit à un air pur : la plus haute Cour de l'UE soutient les Bruxellois », www.fr.clientearth.org

Si les niveaux de dioxyde d'azote continuent à augmenter en Belgique, les problèmes respiratoires risquent d'aller en augmentant. En effet, d'après les projections des Nations Unies, presque 100% de la population belge vivra en ville d'ici 2050[37]. Par ailleurs, le lien entre santé, économie et pollution de l'air est souvent sous-estimé : ses effets coûteraient plus de 18 milliards d'euros chaque année à la Belgique en soins de santé[38]. Autant d'argent qui pourrait être investi dans la garantie de soins de santé inconditionnels et équitables pour tou·te·s.

Plans d'Actions et mesures

Dans l'espace public

Afin d'atteindre les objectifs que l'Europe s'est fixés pour 2030[39], la Commission européenne a publié en 2016 le « Clean Energy Package » (un paquet législatif) qui vise à guider les politiques climatiques et énergétiques des États-Membres entre 2020 et 2030. C'est dans ce cadre que la Belgique a transmis à la Commission européenne fin 2018 son projet de Plan National Énergie-Climat (PNEC) pour la période 2021-2030. Celui-ci devra être finalisé pour la fin de l'année 2019. Toutefois, dans son état actuel, ce projet ne permet ni de respecter les objectifs de l'Accord de Paris (réduction des émissions de gaz à effet de serre) ni d'opérer une transition juste vers une société bas carbone avant 2050. Une consultation publique a été organisée en juin et juillet 2019 afin que les citoyen·ne·s puissent exprimer leur avis au sujet de ce projet de Plan. Cependant, les questions posées ne permettent en réalité pas aux participant·te·s de donner leur avis sur les mesures politiques nécessaires pour atteindre les objectifs mais bien plutôt sur les comportements individuels, ce qui est regrettable.[40]

Parallèlement, une directive européenne de 2016[41] concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques a fixé des objectifs contraignants de réduction dans chaque État membre des émissions d'oxydes d'azote (NOx), de dioxyde de soufre (SO_2), de composés organiques volatils (COV), d'ammoniac (NH_3) et de particules fines (PM 2.5) pour 2020 et 2030, par rapport à 2005. Celle-ci impose aux États membres d'établir un programme national de lutte contre la pollution de l'air afin de parvenir à ces objectifs. Les trois Régions du pays ont entamé leur propre Plan régional de réduction des polluants atmosphériques, qui devront s'incorporer dans le Programme national.[42]

---

[37] United Nations (2014), Department of Economic and Social Affairs, Population Division « World Urbanization Prospects, the 2014 revision», United Nations, https://esa.un.org

[38] Centre d'étude économiques et sociales de l'environnement de l'ULB, cité par Waem, D., (2015), « Environnement: la pollution de l'air coûte des milliards à la Belgique », RTBF, www.rtbf.be ; voir aussi OCDE (2016), « The Economic Consequences of Outdoor Air Pollution », www.oecd.org

[39] Rappel de ces objectifs : au moins 32% d'énergie de sources renouvelables dans la consommation finale brute en Europe ; au moins 32.5% de diminution de la consommation primaire d'énergie (grâce à une augmentation de l'efficacité énergétique de l'Union) par rapport au scénario PRIMES 2007 ; au moins 40% de diminution des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990.

[40] www.klimaatcoalitie.be

[41] Directive (EU) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE, www.eur-lex.europa.eu

[42] Plan PACE, www.awac.be

Après son Plan Air-Climat-Énergie 2016-2022 qui fixe des objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'énergie et de qualité de l'air, la Wallonie est en train de travailler à l'élaboration d'un Plan Air-Climat-Énergie 2023-2030. Le gouvernement bruxellois a, quant à lui, adopté son Plan Air-Climat-Énergie en 2016, qui est toujours d'actualité. Ces différents Plans contiennent clairement des mesures positives mais ils restent encore insuffisants au regard des directives européennes.

Notons que le gouvernement wallon a adopté récemment un décret visant à lutter contre les polluants atmosphériques et les particules fines liées à la circulation routière. Il prévoit qu'à partir du 1er janvier 2020, les communes wallonnes pourront proposer la mise en place de zones de basses émissions sur leur territoire, que ce soit de manière permanente ou ponctuelle. À partir du 1er janvier 2023, des restrictions seront d'application pour l'ensemble de la Wallonie. À Bruxelles, depuis le 1er janvier 2018, les véhicules diesel les plus anciens sont bannis de la région bruxelloise. Toutefois, même si ces différentes mesures sont à féliciter, cela ne saurait suffire à résoudre définitivement le problème de la pollution de l'air.

Le ministre bruxellois de la mobilité a annoncé en 2017 que 5,2 milliards d'euros seraient investis dans le renforcement du transport public et des voies cyclables, ainsi qu'idéalement dans l'installation de panneaux informatifs de mesure de la qualité de l'air[43]. Les associations saluent ces promesses mais continuent de dénoncer le manque de transparence des informations fournies par les autorités, et leur manque de suivi par des mesures concrètes.

Enfin, l'accord donné par le gouvernement bruxellois à la proposition d'élargissement du Ring[44] est absolument incohérent avec les problèmes actuellement rencontrés et avec l'Accord de Paris[45], ratifié par la Belgique. Les sommes devant être investies dans ce projet pharaonique pourraient tout autant l'être dans des solutions de mobilité alternative, des projets de développement durable ou des campagnes de prévention.

Dans les maisons

La campagne « L'air de rien, changeons d'air » de l'ONE organise un système de prévention des pollutions intérieures. En effet, ces pollutions, contrairement aux pollutions extérieures, dépendent en grande partie des agissements de chacun·e. Elles peuvent notamment être réduites par une aération régulière, un nettoyage naturel, une température correcte dans les pièces de vie (entre 16 et 18°C dans les chambres, entre 18 et 22°C dans les autres pièces) et en limitant fortement les produits chimiques.

[43] Belga (2017), *op.cit*.
[44] Le Vif (2018), « Élargissement du Ring : avis positif sous conditions de Bruxelles selon Ampe, Ecolo/Groen vert de rage », www.levif.be
[45] Pour davantage d'informations sur l'Accord de Paris, voir CODE (2018), « Droits de l'enfant et environnement : que dit la loi ? ».

Dans les établissements scolaires

Dans le cadre d'une étude réalisée auprès de 222 écoles belges (64% en Flandre, 19% en Wallonie et 17% à Bruxelles) dans le cadre de sa campagne « Mon air, mon école »[46], Greenpeace conclut que la qualité de l'air qui y circule n'est bonne que dans 3% d'entre elles ; 61% de ces établissements présentent une inquiétante voire une mauvaise qualité de l'air. Dans la rue située à l'entrée de l'école, 130 établissements enregistrent une qualité de l'air médiocre ou mauvaise, et 5 sont même largement au-delà du seuil légal établit par l'Union européenne (en termes de concentration de dioxyde d'azote). Chaque établissement a reçu ses propres résultats afin de les pousser à agir en conséquence.

De nombreuses entités se mobilisent pour améliorer la situation. Entre autres, l'association de parents d'élèves Filter café filtré[47] recommande, par exemple, de fermer les rues d'entrées dans les écoles aux voitures au moins deux fois par jour, à l'arrivée et à la sortie des enfants. Elle demande aux décideur·euse·s politiques de s'inspirer des pays voisins pour enclencher un changement tangible concernant la mobilité.

Conclusion et recommandations

La violation de la plupart des textes accordant des garanties environnementales est rarement assortie de sanctions[48]. Leur mise en œuvre doit donc se faire dans l'intérêt de tou·te·s, et non pas en vertu d'obligations entrainant des sanctions en cas de manquement.

La Belgique, via ses différents plans d'actions, progresse vis-à-vis des questions de pollution. Cette volonté affichée de combattre la pollution doit être davantage traduite par des moyens budgétaires, des projets concrets et des décisions politiques fortes. Les acteur·trice·s politiques ne doivent pas être les seuls à réagir, leur action ne fonctionnera que si elle intervient conjointement avec celles d'autres secteurs phares, et notamment ceux de l'économie et du transport. En effet, la lutte contre la pollution nécessite une action coordonnée et multisectorielle.

Il est absolument essentiel d'informer correctement les citoyen·ne·s, et surtout les enfants, des enjeux environnementaux et des risques liés à la pollution pour leur permettre d'agir à leur échelle et inciter les autorités à prendre des mesures fortes.

Protéger les enfants de la pollution n'est pas seulement dans leur intérêt supérieur : c'est également dans l'intérêt de toute la société puisqu'une telle protection garantit, à long terme, une réduction des coûts de soins de santé, une plus grande productivité, un environnement plus sécurisant et un développement durable.

---

[46] Greenpeace (2018), « Mon air, mon école : Étude sur la pollution de l'air dans 222 écoles belges », www.greenpeace.org

[47] Filter café filtré, www.xn--filter-caf-filtr-kqbg.be

[48] CODE (2018), *op. cit*.

Afin d'y parvenir, la CODE émet les recommandations suivantes :

1. Prendre toutes les mesures possibles afin d'améliorer la qualité de l'air et de protéger les enfants de la pollution. Pour cela, systématiquement appliquer le principe de précaution[49], notamment lorsque la santé de personnes vulnérables est en jeu ;
2. Mettre en place des moyens budgétaires, des projets concrets et des décisions politiques fortes pour lutter contre les différentes formes de pollution ;
3. Améliorer le réseau de mesure de la pollution de l'air, notamment dans les zones très urbanisées ;
4. Contrôler la qualité de l'air en parallèle d'autres paramètres, comme la santé infantile ;
5. Mesurer en priorité la qualité de l'air dans les zones fréquentées par les personnes les plus vulnérables, dont les enfants, notamment autour des écoles, crèches, hôpitaux et maisons de repos. Sur cette base, revoir l'organisation urbaine de sorte que les principales sources de pollution ne se trouvent pas à proximité de ces lieux ;
6. Réaliser d'importants investissements en matière de mobilité. Accélérer la réduction voire l'interdiction totale des véhicules les plus polluants et rendre accessibles (prix, efficacité, facilité d'usage, réseau…) les alternatives plus environnementales, telles que les transports publics, le co-voiturage et les déplacements à vélo/à pied ;
7. Rendre les transports publics non polluants, par exemple en investissant dans des bus propres (électriques, hydrogènes…) ;
8. Interdire le stationnement devant la porte des établissements scolaires et des crèches ;
9. Proposer aux établissements scolaires de rendre les cours de récréation plus vertes afin de réduire l'impact de la pollution de l'air (aérer, nettoyer, maintenir une température correcte, limiter les produits chimiques...) ;
10. Veiller à ce que tou·te·s les citoyen·ne·s, et notamment les enfants, soient informé·e·s régulièrement, de manière transparente et adaptée à leur âge des mesures de qualité de l'air et des risques liés à la pollution ;
11. Favoriser la participation des enfants quant aux questions d'environnement, et en particulier de pollution de l'air ;
12. Sensibiliser l'ensemble des citoyen·ne·s, et notamment les enfants aux questions environnementales et, s'agissant de la pollution de l'air, dans une perspective à la fois scientifique et ludique (expériences…) ;
13. Former les professionnel·le·s accueillant des enfants aux bons gestes permettant de limiter l'exposition à la pollution de l'air.

Cette analyse de la Coordination des ONG pour les droits de l'enfant (CODE) a été rédigée par Marie de le Court. Elle représente la position de la majorité de ses membres. Pour la citer : Coordination des ONG pour les droits de l'enfant (2019), « Ces droits de l'enfant qui étouffent : la pollution en question », www.lacode.be

[49] Le principe de précaution est un principe philosophique qui a pour but de mettre en place des mesures pour prévenir des risques, lorsque la science et les connaissances techniques ne sont pas à même de fournir des certitudes, principalement dans le domaine de l'environnement et de la santé.