


---

## Newsletter n° 2 / Juillet - Octobre 2014

### French Version

---

### 1. Introduction du coordinateur

Chers lecteurs,

Nous vous souhaitons une bonne lecture de la seconde Newsletter de SEFIRA! Depuis la première lettre de janvier 2014, nous avons fait d'importants progrès pour atteindre nos objectifs. En particulier, nous avons établi les bases permettant de piloter une approche fort innovante pour comprendre les comportements et choix individuels. Celle-ci consiste à utiliser les modèles de choix discrets pour analyser les résultats d'expériences de choix.

Les produits 4.1 et 4.2 ont été publiés il y a quelques semaines et ont nécessité des recherches approfondies pour clarifier les complexités liées à l'application de ces modèles dans les études comportementales. Nous sommes certains que leur utilisation ouvrira de nouvelles voies dans la recherche, mais aussi dans les débats à propos de l'acceptabilité des politiques. Nous sommes impatients de partager les premiers résultats avec vous en 2015, lorsque nous évaluerons leur compatibilité avec les modèles d'évaluation intégrée.

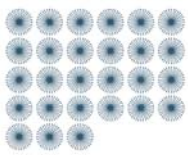
Nous finalisons actuellement l'état de l'art sur les politiques de qualité de l'air européenne, nationales et régionales et le rapport sera disponible dans peu de temps. Les sources d'informations principales sont les analyses de documents, des groupes de discussion et des interviews, menés à Milan, Varsovie, Anvers et Malmö sous la direction de notre partenaire belge. Il émerge de cet exercice la nécessité de développer la conscience de la complexité des défis environnementaux auxquels nous sommes confrontés. A cet égard, nous avons préparé un glossaire interdisciplinaire commun, qui intègre des points de vue multidisciplinaires.

Le conseil d'avis extérieur – mis sur pied récemment –, apporte au projet l'expertise estimée de ; André Zuber de la DG Environnement de la Commission Européenne, Maria Luisa Volta, ingénieure à l'université de Brescia, spécialisée dans la modélisation de la qualité de l'air et possédant une large expérience de gestion de projets européens et Luigi Pellizzoni, sociologue de l'environnement de l'université de Trieste et membre du Comité Exécutif de l'Association Européenne de Sociologie.

De plus, nous avons décidé de présenter une thématique précise dans chacune de nos newsletters. Ce second numéro vous raconte l'histoire de la première réunion nationale des parties intéressées, qui a eu lieu à Anvers le 2 octobre dernier. Des réunions similaires seront organisées par nos partenaires du projet Sefira lors des prochains mois à Milan, Varsovie, Londres et Malmö.

Nous espérons que nos efforts alimenteront les réflexions et les actions pour une meilleure qualité de l'air.

Yuri Kazepov



## 2. L'étude de cas d'Anvers (par Anneleen Kenis et Maarten Loopmans, K.U. Leuven)

### 2.1. Seconde Assemblée Générale et, Anvers (Belgique)

La seconde Assemblée Générale de Sefira a eu lieu à Anvers du 1er au 3 octobre et fut combinée avec la première réunion nationale des parties intéressées. Grâce à cette combinaison, cette réunion fût un évènement majeur en matière de qualité de l'air. Elle a permis des échanges entre des parties intéressées nationales, régionales et locales, ainsi que leur rencontre avec des experts internationaux. Cette réunion s'est terminée par une soirée de conférences publiques à propos de la qualité de l'air et du trafic, auxquelles les chercheurs de Sefira ont largement contribué, ainsi que l'inauguration publique de Sefira en Belgique (figure 1).

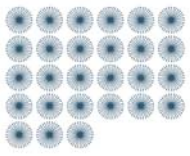
La soirée de conférence a été co-organisée par les mouvements sociaux de base « StRaten-generaal » et « Ademloos » qui les ont intégrées dans leur programme de conférences Horta, devenu le forum public principal de dissémination de la recherche sur la qualité de l'air à Anvers.

Lors de cette 15<sup>ème</sup> conférence Horta, les chercheurs de Sefira ont eu l'occasion de s'adresser à une foule de plus de 300 citoyens et représentants des parties intéressées dans la belle salle Horta d'Anvers. Cet évènement a bien été relayé par les médias régionaux et les sites de réseaux sociaux.

Anvers étant un des quatre cas d'études dans le projet Sefira (avec Milan, Malmö et Varsovie), ces activités ont permis d'entrer en contact avec un large éventail d'acteurs sociaux concernés par la qualité de l'air. Les échanges formels et informels avec ces acteurs ont engendré de nouveaux points de vue, qui seront pris en compte dans la suite du processus de recherche et qui nous permettront une triangulation avec les données issues de l'analyse des documents, des interviews avec les témoins privilégiés et des groupes de discussions avec les citoyens de la ville d'Anvers et de ses alentours.



Figura 1 1. Photos de la réunion avec les parties intéressées et la soirée Horta



## 2.2. Le cas d'Anvers

Les études de cas ont pour but de générer une compréhension approfondie des processus de transcription de la législation et des politiques européennes aux niveaux nationaux, régionaux et locaux et de la façon dont les citoyens se situent par rapport à ces politiques de qualité de l'air. Le cas d'Anvers démontre que l'engagement des citoyens ne se limite pas (et ne part même pas) de changements de comportements individuels, mais aussi, et parfois de façon bien plus importante, se traduit par leur participation active aux développements des politiques qui doivent réaliser les objectifs de la législation européenne aux niveaux nationaux, régionaux et locaux.

Anvers forme un des points chauds de la pollution atmosphérique en Europe (figure 3). Les valeurs quotidiennes limites pour PM10 et les valeurs limites annuelles pour NO2 sont souvent dépassées. Et la présence de PM2.5 est également beaucoup plus élevée que la moyenne européenne. En conséquence, les citoyens anversoïses sont exposés à des problèmes de santé majeurs et à une baisse significative de leur espérance de vie. Ces niveaux élevés de pollution sont dus à la densité de trafic fort élevée dans le centre-ville d'une part, et à la présence du port d'Anvers qui comprend beaucoup d'industries d'autre part, qui génère d'ailleurs aussi du trafic.

La localisation historique de l'infrastructure routière accroît ces effets négatifs de la pollution de l'air sur la santé. Le périphérique anversoïse concentre autant le trafic de transit que local, avec une moyenne de 300.000 voitures par jour. Mais il traverse les quartiers les plus densément peuplés de la ville. Ces densités atteignent plus de 11.000 habitants /km<sup>2</sup> aux alentours du périphérique et plus de 35.000 habitants résident à moins de 1500 m de cette voie (figure 4).; Le débat anversoïse sur (le manque de) politique de l'air a été initié il y a dix ans, lorsque les plans d'extension du périphérique furent rendus publics. Ce débat est extrêmement important pour comprendre les dynamiques de prise de conscience des problèmes de qualité de l'air, tant au niveau des politiques locales et régionales, qu'au niveau des individus. La lutte autour du périphérique a placé la qualité de l'air en haut de l'agenda politique anversoïse, mais aussi en Flandre et en Belgique. Il a favorisé une sensibilité et des connaissances à propos de la qualité de l'air parmi les citoyens belges et a stimulé des mouvements similaires dans les grandes villes voisines de Gand et Bruxelles.; En mai 2000, le gouvernement régional flamand avait décidé d'élargir le périphérique d'Anvers et de construire un troisième passage de l'Escaut, appelé la connexion Oosterweel. En 2005, lorsque les plans furent rendus publics, les gens se sont rendus compte que cette nouvelle liaison serait construite aux abords immédiats de la « petite île », une zone de rénovation urbaine, tout en maintenant les volumes élevés de trafic sur le périphérique existant (figure 5). Les mouvements de base « StRaten-Generaal » et « Ademloos » ont alors proposé des tracés alternatifs (par exemple le modèle Meccano) et/ou d'autres modèles de

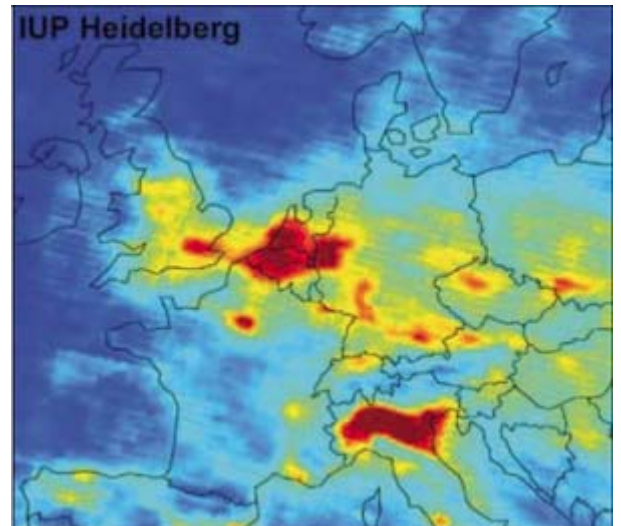
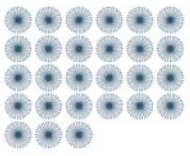


Figure 2: 2. Carte d'Europe avec la situation d'Anvers





mobilité. En ce faisant, ils ont cherché à favoriser la prise de conscience et les connaissances du public. De plus, en impliquant des experts nationaux et internationaux, ils ont introduit de nouveaux arguments dans le débat. Plus particulièrement, la participation d'experts médicaux ont placé les questions de pollution de l'air et des nuisances sonores sur l'agenda politique. En cherchant consciemment à vulgariser les connaissances des scientifiques et des experts, en matière de qualité de l'air et de mobilité, les mouvements de base ont été capables de hisser le débat à un niveau supérieur et ont créé un public bien informé, tant au niveau local que national.; L'histoire de ce processus est riche et complexe, mais un élément est particulièrement important dans le cadre du projet Sefira : dans leurs revendications, les citoyens actifs se réfèrent de plus en plus et utilisent même la législation européenne pour confronter les gouvernements nationaux, régionaux et locaux. En évoquant les normes européennes de qualité de l'air, les décisions des gouvernements régionaux et locaux sont remis en question et des mesures améliorant la qualité de l'air sont revendiquées. Le cas anversois révèle que la transcription des directives européennes aux niveaux politiques inférieurs n'est pas un processus simple et linéaire. La façon dont ces niveaux interagissent est bien plus complexe et intéressante et nécessite une analyse détaillée des dynamiques politiques aux différentes échelles et de leurs interactions.

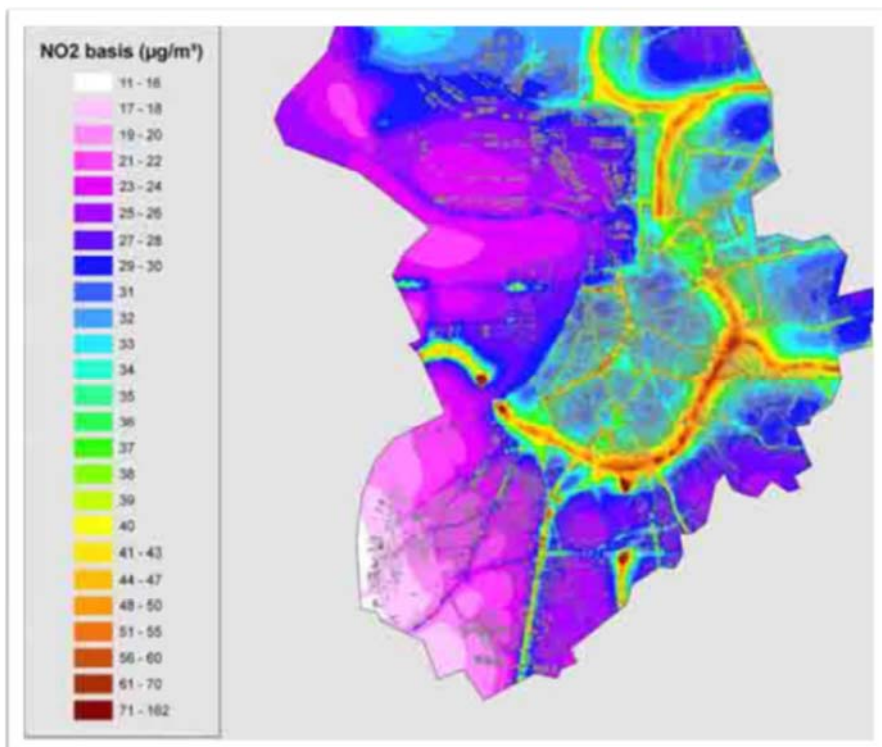


Figura 3 3. Carte montrant l'exposition des citoyens à des taux élevés de pollution de l'air liés aux infrastructures routières anversoises

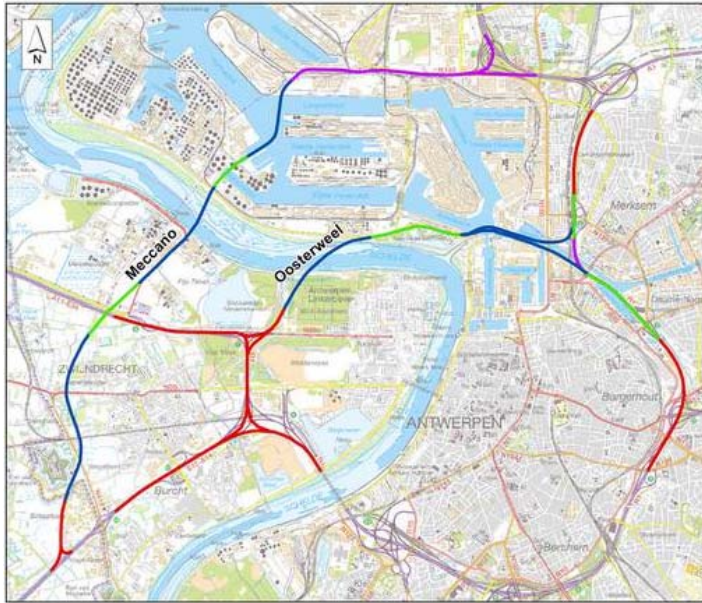
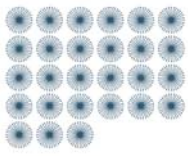


Figura 4 4. Carte de l'infrastructure routière à Anvers, y compris le projet de connexion Oosterweel

### 3. Liens et ressources (spécifiquement pour le cas anversois)

Sur la qualité de l'air à Anvers:

- Actieplan fijn stof en NO<sub>2</sub> in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen (2014 – 2018) <http://www.ine.be/themas/luchtverontreiniging/nieuwactieplanantwerpen-2014-2018-goedgekeurd.pdf>
- EEA (2013). Air Implementation Pilot. Lessons learnt from the implementation of air quality legislation at urban level. Luxembourg, European Environment Agency.
- Stranger, M., Potgieter-Vermaak, S. S., & Van Grieken, R. (2008). Characterization of indoor air quality in primary schools in Antwerp, Belgium. *Indoor air*, 18(6), 454-463.

Sur les débats concernant la qualité de l'air à Anvers:

- <http://forabetterworld.net/projects/clean-air-flanders>;
- <http://www.ademloos.be/>;
- <http://stratengeneraal.wordpress.com/>
- Loopmans, M. (2014). David tegen Lange Wapper. *Agora*, 30 (3), 16-19. Voir aussi [http://www.agora-magazine.nl/wp-content/uploads/2014/06/2014-3\\_Thema\\_Loopmans.pdf](http://www.agora-magazine.nl/wp-content/uploads/2014/06/2014-3_Thema_Loopmans.pdf)
- Claeys, M. (2013). *Stilstand. Het Oosterweeldossier*. Leuven: Van Halewyck.