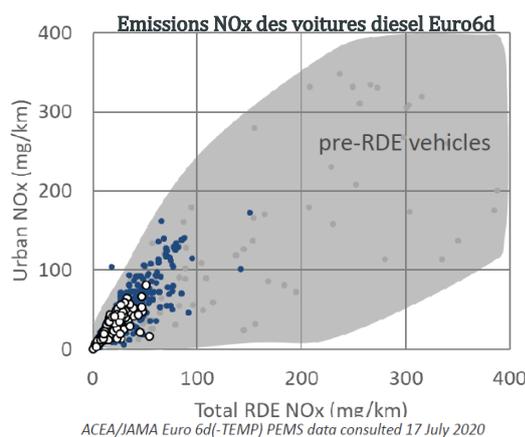


Les discussions politiques sur la Zone de Basse Emission à Bruxelles doivent tenir compte de la réalité technologique : une interdiction des voitures modernes euro6d en 2030 est surtout idéologique

Bruxelles – 4 avril 2024. A l'approche des élections, la discussion sur la Zone de Basse Emission (LEZ) dans la Région de Bruxelles-Capitale divise la majorité et devient un thème électoral. La fédération sectorielle Energia veut rappeler qu'il importe surtout de tenir compte de la réalité technologique qui montre que les voitures respectant les normes d'émission officielles ont leur place dans une LEZ. Energia demande donc une révision du calendrier en tenant compte de la technologie qui doit primer sur l'idéologie. Les nouvelles voitures diesel avec la norme Euro6d respectent les limites officielles de qualité de l'air (particules fines et NOx)¹. **L'accès à la LEZ devrait être uniquement basé sur les normes d'émission réelles et pas exclure a priori des technologies spécifiques (diesel/essence).** Aujourd'hui, les particules fines proviennent principalement du freinage et de l'usure des pneus, et donc aussi des voitures électriques 'plus lourdes', qui ne tombent toutefois pas sous l'interdiction².

Une interdiction esttechnologiquement infondée

Une zone de basses émissions (LEZ) est une mesure pour sortir progressivement les anciennes voitures (Euro4 et 5) en vue d'y améliorer la qualité de l'air. Toutefois, une LEZ ne devrait pas exclure a priori des technologies spécifiques qui respectent les seuils d'émissions atmosphériques. Il faut tenir compte des



innovations technologiques qui montrent que la dernière génération des voitures diesel (depuis la norme Euro6d), testées dans des conditions de conduite réelles, respecte les limites européennes officielles d'émission de particules fines mais aussi d'oxyde d'azote (NOx). La grande majorité de ces véhicules respecte déjà également les seuils de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Sur ce graphique, les points blancs représentent les voitures modernes Euro6d qui respectent les limites européennes (80 mg/km) d'émissions de NOx lors des tests d'émissions en conditions réelles de conduite. **Certains modèles ont déjà des émissions presque indétectables.**

Source: Association for Emissions Control by Catalyst (AEC) 

Une interdiction est inutile

Avec un âge moyen de 10 ans du parc automobile en Belgique³, on peut estimer qu'avec la nouvelle norme Euro6d (depuis 2020), **la grande majorité des voitures diesel respectera les seuils d'émissions** pour la qualité de l'air d'ici 2030. Interdire ces voitures en 2030 est donc contraire au bon sens et à la réalité scientifique. Elles ont une place dans nos rues, aujourd'hui et demain.

Stigmatiser uniquement la voiture est un combat idéologique

Dans les villes, seuls 10 % des particules fines PM_{2,5} provient du pot d'échappement des voitures (avant la norme Euro6d). Stigmatiser la voiture est un combat idéologique sans fondement scientifique alors que c'est précisément dans le domaine des voitures que d'importantes améliorations technologiques ont été réalisées, avec un impact positif sur la qualité de l'air. Aujourd'hui, les particules fines sont principalement générées par l'usure des pneus et le freinage des véhicules, y compris les voitures électriques (plus lourdes). Or, celles-ci ne tombent pas sous l'interdiction !

¹ La majorité également déjà les normes de l'Organisation Mondiale de la Santé

² Irceline

³ Statistiques Febiac 2021

Des dépassements locaux demandent une solution locale

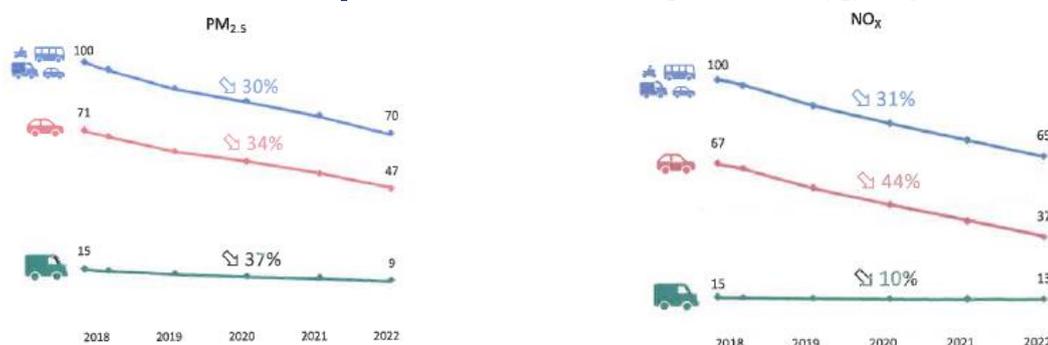
Il peut arriver que quelques stations de mesure enregistrent à certains moments de la journée un dépassement des seuils d'émission (NOx) principalement dans des rues à forte circulation stationnaire. Il convient dans ce cas de prendre des mesures temporaires 'locales' au lieu d'imposer une interdiction généralisée dans toute la ville, ce qui n'a aucun sens et pénalise tous les automobilistes.

Wim De Wulf, Secrétaire-général de Energia : " Nous demandons aux décideurs politiques de reconnaître la réalité technologique des nouvelles voitures qui respectent les normes de qualité d'air et donc de les autoriser dans les zones à basses émissions (LEZ). L'accès à une LEZ ne devrait être basé que sur des critères scientifiques tels que le respect des seuils d'émission officiels. Exclure a priori une technologie spécifique est discriminatoire. Une interdiction générale, à la fois scientifiquement infondée et inutile, risque de laisser de nombreux automobilistes sur le bord de la route. Nous sommes à la disposition des autorités pour partager avec elles les avancées technologiques dans ce domaine ".

Amélioration continue de la qualité d'air ...les chiffres

Région de Bruxelles-Capitale

La Région a enregistré, entre 2018 et 2022, une réduction importante des particules fines PM_{2,5} de 30% (-34 pour les voitures) et du NOx de 31% (-44% pour les voitures). En 2022, **pour la 3ème année de suite, toutes les stations de mesure ont respecté la norme annuelle européenne de 40 µg/m³ pour le NO₂.**



Le Bureau Fédéral du Plan⁴ prévoit que les émissions directes d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines (PM_{2,5}) diminuent entre 2019 et 2040 de respectivement 80 % et 78 % en Belgique, malgré la croissance de la demande de transport.

Pour plus d'info:

Jean-Benoît Schrans

jb.schrans@energiafed.be Tél. 0497/511.575

⁴ Bureau Fédéral du Plan: Publication (avril 2022) Perspectives de la demande de transport à l'horizon 2040