



La qualité d'air s'améliore année après année entre autres grâce aux technologies de réduction d'émissions

Janvier 2024 - Selon IRCELINE¹, les concentrations de dioxyde d'azote dans notre pays (à l'intérieur et à l'extérieur des villes) n'ont jamais été aussi basses qu'en 2023 et sont inférieures de 50 % à celles d'il y a 15 ans. La valeur limite européenne officielle de 40 µg/m³ n'a été dépassée nulle part dans les stations de surveillance en 2023. Pour les particules fines PM₁₀, la limite journalière n'a de nouveau été dépassée dans aucun site de mesure en 2023, et pour les PM_{2,5}, les concentrations dans les 4 stations de mesure urbaines (Gand, Anvers, Bruxelles et Charleroi), mais aussi à l'extérieur, n'ont jamais été aussi faibles qu'en 2023.

Wallonie

Le rapport² sur la qualité de l'air en Wallonie montre que les limites d'émissions de particules ont été respectées en 2021 pour la 7^{ème} année consécutive. Ces émissions ont été divisées par 3 depuis 2000. La Wallonie a également réduit ses émissions de NOx de 60 % entre 2005 et 2020. Signalons que ce résultat a été obtenu sans l'existence de zones bases émissions en Wallonie.

Région Bruxelles-Capitale

Entre 2018 et 2022, la Région de Bruxelles-Capitale a enregistré une réduction significative des particules PM_{2,5} de 30% (-34 pour les voitures) et des NOx de 31% (-44% pour les voitures). En 2022, toutes les stations de mesure ont respecté la norme européenne annuelle de 40 µg/m³ pour le NO₂ pour la 3^e année consécutive.

Flandres

Au cours des dernières décennies, la qualité de l'air en Flandre s'est considérablement améliorée. Le dernier rapport de la Vlaamse Milieumaatschappij (chiffres 2021) montre que les émissions atmosphériques flamandes diminuent régulièrement et que la Flandre respecte les objectifs européens en matière d'émissions :

- Les particules PM_{2,5} ont été réduites de moitié en 2021 par rapport à 2000,
- Les oxydes d'azote (NOx) sont inférieurs de près de 60 % aux niveaux de 2000 en 2021.

Le trafic routier émet 92 % de moins de particules PM_{2,5} par le tuyau d'échappement en 2021 qu'en 2000. L'année 2021 a connu une légère augmentation par rapport à l'année Covid 2020, mais a continué à diminuer par rapport aux années précédentes.

Raisons de l'amélioration continue

L'amélioration de la qualité d'air est le résultat de plusieurs mesures complémentaires dont:

1. La nouvelle norme Euro6d imposant des restrictions plus sévères en matière d'émissions de NOx et de particules fines. Le renouvellement progressif de la flotte avec des véhicules Euro 6d continuera à améliorer considérablement la situation. En Europe, les voitures nouvellement immatriculées doivent être testées conformément au cycle de test WLTP³ (banc d'essai), complété désormais par le test RDE⁴ (conduite réelle) sur la route. Le but ? Veiller à ce que les émissions reflètent la réalité.
2. Le progrès technologique permettant de réduire considérablement les émissions, parfois jusqu'à des niveaux indétectables : moteurs plus performants et plus efficaces, introduction de **filtres à**

¹ Chiffres provisoires 2023: https://www.irceline.be/fr/nouvelles/qualite-de-l2019air-bilan-provisoire-2023?set_language=fr

² Réseau de surveillance de la qualité de l'air- Rapport 2021

³ WLTP= Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure

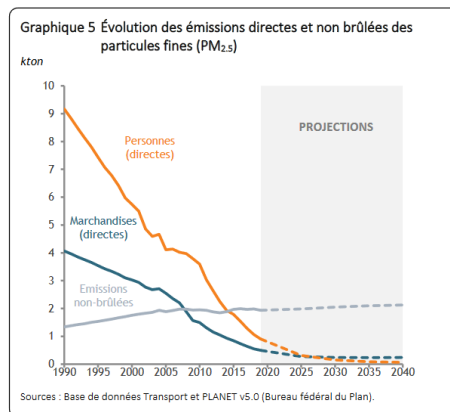
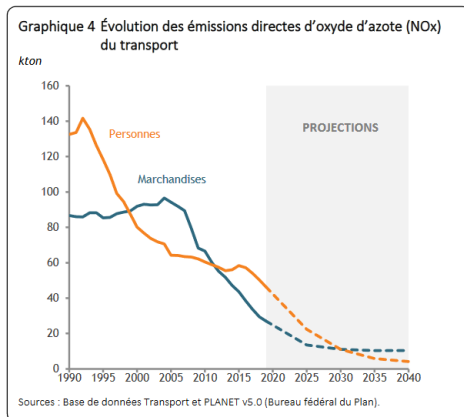
⁴ RDE = Real driving emissions (conditions de conduite sur route)

particules, catalyseurs tels que la technologie de 'réduction catalytique sélective' et utilisation d'Adblue qui convertit le NOx en gaz inoffensifs.

3. L'implémentation dans certaines villes d'une zone basses émissions (LEZ) où les anciennes voitures (diesel) sont progressivement interdites. On constate que la qualité de l'air en Wallonie, y compris dans les zones urbaines, continue de s'améliorer malgré l'absence de zones à basses émissions.

Prévisions du Bureau fédéral du Plan

Le Bureau fédéral du Plan⁵ prévoit que les émissions directes de NOx et de PM_{2,5} diminueront respectivement de 80 % et de 78 % en Belgique entre 2019 et 2040, malgré la croissance de la demande de transport.



Le graphique 5 illustre l'évolution historique et projetée des émissions PM_{2,5} qui ne viennent pas du pot d'échappement (e.a. du freinage). En 2019, ces émissions sont déjà plus élevées que les émissions directes.

Conclusion

La décision de la Région de Bruxelles-Capitale d'interdire les voitures diesel en 2030 et essence en 2035 ne tient pas compte des technologies innovantes ni de la réalité scientifique. Les nouvelles voitures diesel (norme Euro6d) respectent les limites officielles de qualité de l'air (particules fines et NOx) comme le montrent les nouveaux tests obligatoires en conditions de conduite réelle. Il n'y a donc aucune raison scientifique ni objective d'interdire ces voitures dans une LEZ, contrairement aux anciennes voitures diesel qui ne répondent pas aux normes. Une LEZ devrait être neutre sur le plan technologique et son accès ne devrait être basé que sur les normes d'émission et pas exclure a priori les voitures diesel et essence modernes. Avec le renouvellement progressif du parc automobile, de plus en plus de voitures sur nos routes seront conformes à la norme Euro6d et respecteront donc les normes d'émission, de sorte qu'une interdiction pour ces voitures est incompréhensible.

Une interdiction serait discriminatoire parce que les particules fines proviennent désormais principalement du freinage et de l'usure des pneus, et donc aussi et surtout des voitures électriques 'plus lourdes', qui ne tombent toutefois pas sous l'interdiction. En outre, en cas de dépassement local temporaire des seuils d'émissions, il faut des mesures locales temporaires au lieu d'imposer une interdiction généralisée dans toute la ville qui pénalise tous les automobilistes.

La qualité de l'air s'améliore, y compris dans le domaine du transport. Cela est nécessaire pour réduire autant que possible l'impact des émissions atmosphériques sur notre santé. L'amélioration est clairement perceptible, mais il reste encore du travail à faire. L'innovation technologique y contribuera.

info@energiafed.be

⁵ Bureau fédéral du Plan: Publication (avril 2022) Perspectives de la demande de transport à l'horizon 2040