

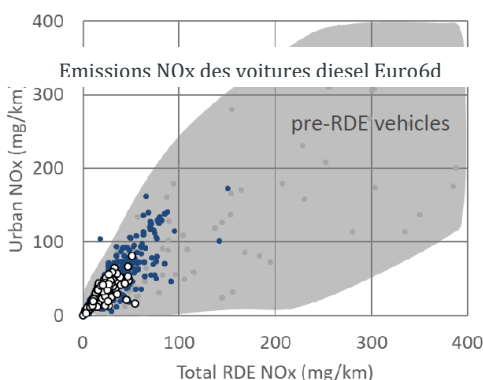
L'interdiction dans la LEZ à Bruxelles en 2030 des voitures diesel modernes (euro6d) respectant les normes d'émission officielles est contraire à la réalité technologique.

*Energia demande de revoir le calendrier de la LEZ en autorisant les voitures Euro6d en 2030*

- € La décision de la Région de Bruxelles-Capitale d'interdire toutes 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 avec la norme Euro6d respectent les limites officielles de qualité de l'air** (particules fines et NOx)<sup>1</sup> comme le démontrent les nouveaux tests obligatoires en conditions de conduite réelle. Il n'y a donc **aucune raison scientifique ni objective** d'interdire ces voitures dans la LEZ en 2030, contrairement aux anciennes voitures diesel (Euro4 et Euro 5) qui ne répondent pas aux normes.
- € **L'accès à une LEZ devrait être uniquement basé sur les normes d'émission officielles** et pas exclure a priori des technologies spécifiques.
- € Avec le renouvellement progressif du parc automobile et tenant compte de la diminution progressive du nombre de voitures, on peut estimer que d'ici 2030 la grande majorité des voitures sur nos routes seront des **Euro6d**<sup>2</sup> et respecteront donc les normes d'émission, de sorte qu'une interdiction pour ces voitures serait incompréhensible.
- € Une interdiction généralisée aura un **impact social et économique néfaste** pour la Région.
- € L'interdiction est **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 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 et l'ensemble de la vie économique et sociale.

### € Une interdiction est contraire à la réalité technologique

Une zone 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



ACEA/JAMA Euro 6d(-TEMP) PEMS data consulted 17 July 2020

spécifiques qui respectent les seuils d'émissions atmosphériques. Il faut tenir compte des innovations technologiques qui montrent que les nouvelles 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 (AECC)

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

2 En 2030 la norme Euro7 entre en vigueur avec des seuils d'émissions encore plus stricts

## € Une interdiction est inutile

Avec un âge moyen d'environ 10 ans du parc automobile en Belgique<sup>3</sup>, on peut estimer qu'avec la nouvelle norme Euro6d (depuis 2020), **pratiquement toutes les voitures diesel sur nos routes auront la norme Euro6d qui respectent les seuils d'émissions** pour la qualité de l'air d'ici 2030. Interdire ces voitures 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<sub>2,5</sub> proviennent du pot d'échappement des voitures (voitures antérieures à 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 !

### Qu'est-ce qui a changé ?

1. En Europe, les voitures nouvellement immatriculées doivent être testées conformément au cycle de test WLTP<sup>4</sup> (banc d'essai), complété désormais par le test RDE<sup>5</sup> (conduite réelle) sur la route. Le but ? Veiller à ce que les émissions reflètent la réalité.
2. La nouvelle norme européenne Euro6d, en vigueur depuis 2020, impose des restrictions d'émission strictes pour le NOx (oxyde d'azote) et les particules fines. Le renouvellement de la flotte des voitures Euro 6d devrait encore améliorer la situation de manière considérable.
3. Le progrès technologique permet de réduire considérablement les émissions, parfois jusqu'à des niveaux indétectables : moteurs plus performants et plus efficaces, introduction de filtres à particules, catalyseurs tels que la technologie de 'réduction catalytique sélective' et utilisation d'Adblue qui convertit le NOx en gaz inoffensifs.

## € Un dépassement local demande une solution locale

Il peut arriver qu'une station de mesure enregistre à certains moments de la journée un dépassement des seuils d'émission (NOx) dans des rues (street canyons) à forte circulation stationnaire. Il convient dans ce cas de prendre des mesures temporaires 'locales' et temporaires (comme avec le SMOG) au lieu d'imposer une interdiction généralisée dans toute la ville, ce qui n'a aucun sens et pénalise tous les automobilistes.

## € Et les émissions de CO<sub>2</sub>?

La décarbonation des voitures va se faire progressivement avec l'électrification, mais les carburants renouvelables, comme les biocarburants avancés et les e-fuels, peuvent également y contribuer. Il existe déjà aujourd'hui un biocarburant avancé (HVO<sup>6</sup>), qui émet jusqu'à 90 % de CO<sub>2</sub> en moins que son équivalent fossile. Ces carburants renouvelables peuvent être déployés dans les voitures actuelles et contribuer immédiatement à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et en utilisant l'infrastructure de distribution existante (stations-service). Nous estimons qu'en 2035, la grande majorité des voitures aura encore un moteur thermique.



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 ".*

Pour plus d'info: [info@energiafed.be](mailto:info@energiafed.be)

[www.energiafed.be](http://www.energiafed.be)

<sup>3</sup> Statistiques Febiac 2022

<sup>4</sup> WLTP= Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure

<sup>5</sup> RDE = Real driving emissions (conditions de conduit réelles)

<sup>6</sup> Hydrotreated Vegetable Oil, diesel XTL

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

### Belgique

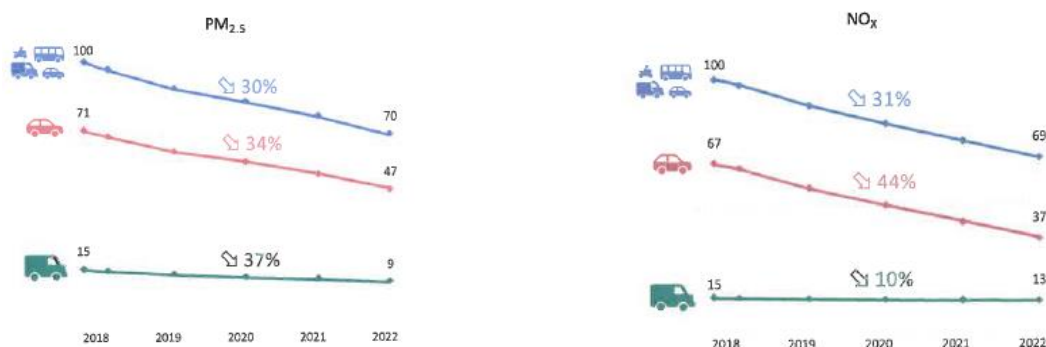
Selon IRCELINE<sup>7</sup>, les concentrations de dioxyde d'azote dans notre pays sont les plus basses jamais enregistrées et ont diminué d'environ 50% par rapport à il y a 15 ans. La valeur limite européenne officielle de 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle n'a été dépassée nulle part dans les stations de mesure en 2023. En ce qui concerne les particules fines PM<sub>10</sub>, la limite journalière n'a de nouveau été dépassée dans aucun site de surveillance en 2023, et pour les PM<sub>2,5</sub>, les concentrations dans les 4 stations urbaines (Gand, Anvers, Bruxelles et Charleroi), mais aussi en dehors de ces villes, n'ont jamais été aussi basses.

### Wallonie

Le Rapport qualité de l'Air<sup>8</sup> indique qu'en 2021 et ceci pour la 7<sup>ème</sup> année consécutive, les valeurs limites pour les particules fines sont respectées. Ces émissions sont en diminution d'un facteur 3 depuis 2000. La Wallonie a aussi réduit ses émissions de NO<sub>x</sub> de 60% entre 2005 et 2020.

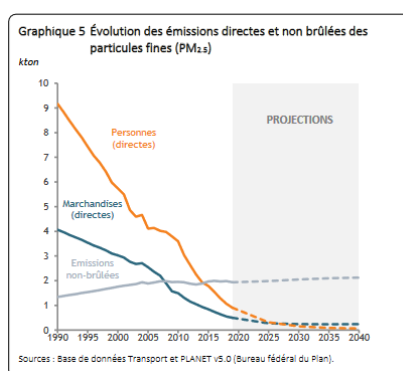
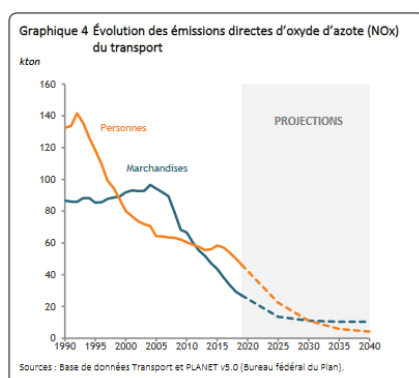
### Région de Bruxelles-Capitale

La Région a enregistré, entre 2018 et 2022, une réduction importante des particules fines PM<sub>2,5</sub> de 30% (-34% pour les voitures) et du NO<sub>x</sub> de 31% (-44% pour les voitures). En 2022, pour la 3<sup>ème</sup> année de suite, toutes les stations de mesure ont respecté la norme annuelle européenne de 40 µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub>.



### Prévisions Bureau Fédéral du Plan

Le Bureau Fédéral du Plan<sup>9</sup> prévoit que les émissions directes d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et de particules fines (PM<sub>2,5</sub>) diminuent entre 2019 et 2040 de respectivement 80 % et 78 % en Belgique, malgré la croissance de la demande de transport.



Le graphique 5 ci-dessus illustre l'évolution historique et projetée des émissions non-brûlées de PM<sub>2,5</sub>. En 2019, ces émissions sont déjà supérieures aux émissions directes du transport.

<sup>7</sup> Chiffres 2023 provisoires: <https://www.irceline.be/fr/nouvelles/qualite-de-l2019air-bilan-provisoire-2023?set language=fr>

<sup>8</sup> Réseau de surveillance de la qualité de l'air - Rapport 2021

<sup>9</sup> Bureau Fédéral du Plan: Publication (avril 2022) Perspectives de la demande de transport à l'horizon 2040