

- Selon une étude réalisée sur 130 000 véhicules à Bruxelles, les émissions réelles des voitures diesel sont bien plus élevées que les limites fixées lors des homologations.
- Ce 1^{er} janvier, 90 000 véhicules diesel Euro 4 seront interdits de circuler dans la capitale, dont 35 000 sont immatriculés à Bruxelles.

La moitié des particules fines émises par 12 % du parc auto

Quelque 9 000 décès par an, dont 1 000 en région bruxelloise. C'est ainsi que Louise Duprez, du Bureau européen de l'environnement à Bruxelles, quantifie l'effet de la pollution de l'air sur la santé de la population. Le constat n'est pas neuf. Il a poussé le gouvernement bruxellois, comme d'autres capitales européennes, à s'inscrire dans l'interdiction progressive des véhicules les plus polluants, via la mise en place de LEZ (*low emission zone*). Avec pour conséquence, année après année, l'interdiction d'une vague des véhicules les plus anciens, avant celle pure et simple des véhicules thermiques en 2035.

Les résultats de l'étude Remote Sensing (un partenariat international visant à dépolluer les véhicules et à améliorer la qualité de l'air urbain) ont été communiqués ce lundi. Cette campagne de mesures, d'ampleur inédite, a été menée sur plus de 130 000 véhicules à Bruxelles. L'étude, réalisée en huit endroits entre octobre et décembre 2020 par Bruxelles Environnement, en partenariat avec l'ICCT, tire plusieurs conclusions. Celles-ci confortent, du moins du point de vue sanitaire et environnemental, les décisions parfois impopulaires prises par le gouvernement bruxellois.

1. En 2022, une amélioration de la qualité de l'air

Yoann Bernard, chercheur à l'ICCT, le constate: les véhicules diesel qui continuent de rouler dans Bruxelles sont particulièrement polluants. Alors que les voitures particulières diesel Euro 4 ne représentent que 12 % du parc automobile testé à Bruxelles, elles sont responsables de près de la moitié des émissions de particules fines (PM) (47 %) mais aussi d'un quart des émissions d'oxyde d'azote ((NOx).

Pour rappel, l'interdiction de circuler pour ces véhicules norme Euro 4 sera d'application le 1^{er} janvier 2022. *"Cela devrait se traduire dans les prochains mois sur les instruments de mesure de la pollution, avec une amélioration de la qualité de l'air et, en particulier, des émissions d'oxyde d'azote, principalement dues aux véhicules"*, prévoit Alain Maron (Écolo), ministre bruxellois de la Santé.

2. Pendant encore trois ans, les Diesel Euro 5

Les véhicules diesel Euro 5, qui seront progressivement éliminés d'ici 2025, représentent 20 % du parc de voitures particulières mesuré à Bruxelles. Ils sont responsables de 40 % des émissions d'oxyde d'azote. Leur disparition devrait elle aussi fortement améliorer la qualité de l'air bruxellois.

3. "Les tests d'homologation, c'est n'importe quoi"

Les émissions d'oxyde d'azote des voitures diesel mesurées sont nettement supérieures aux limites imposées à toutes les voitures neuves depuis septembre 2019. Ces groupes comprennent les véhicules normes Euro 4, 5 et 6. En conditions réelles, leurs émissions d'oxyde d'azote se sont révélées trois, quatre et cinq fois supérieures aux limites d'homologation en laboratoire.

"Les tests d'homologation, on le voit, c'est un peu n'importe quoi par rapport aux émissions réelles. Dans la réalité, les voitures polluent beaucoup plus", pointe Alain Maron, qui constate encore que les quartiers les plus densément peuplés, souvent les plus précaires, sont également ceux qui subissent le plus fortement les pollutions. *"La majorité des ménages de ces quartiers ne disposent pas d'une voiture, mais ce sont eux qui en subissent les conséquences."*

4. Les filtres à particules défectueux

L'étude montre, via des mesures au pot d'échappement, que 5 % des véhicules censés être équipés de filtres à particules diesel (FPD) présentent des concentrations de particules trop élevées. Cela indique que le filtre est défectueux ou qu'il a carrément été retiré. Ces véhicules à fortes émissions sont responsables de plus de 90 % des émissions totales de particules (PN) du groupe testé. Une meilleure lutte contre cette problématique qui ne représente qu'un véhicule sur vingt pourrait dès lors avoir des résultats significatifs sur la qualité de l'air. C'est dans cette optique que la ministre bruxelloise de la Mobilité, Elke Van den Brandt (Groen), a annoncé la mise en place d'une détection au contrôle technique des filtres à particules défectueux, dès juillet 2022, avec une limite de gaz d'échappement.

5. Les véhicules thermiques interdits en 2035

L'analyse menée sur 130 000 véhicules permet également de s'intéresser aux performances des voitures plus récentes de la flotte bruxelloise. Résultat ? Si leurs résultats sont meilleurs que les diesels plus anciens, l'étude constate que les émissions *"restent plus élevées que prévu sur la base des limites réglementaires sur la route, ce qui souligne la nécessité d'adopter des règles Euro 7 strictes et de passer rapidement à des véhicules à zéro émission directe"*. *"Il faudra passer par l'exclusion des moteurs thermiques dans la mobilité urbaine. Je confirme qu'en 2036 on interdit les moteurs à explosion à Bruxelles, y compris à la Stib en 2036. L'arrêt est déjà passé en première lecture au gouvernement bruxellois"*, souligne Alain Maron. L'interdiction pour les véhicules légers sera d'application dès 2035.

Adrien de Marneffe

