

Posez vos questions au « Soir »

Chers abonnés, nous vous confions les clés de la prochaine opération rédactionnelle.



Posez-nous les questions sur lesquelles vous aimeriez que la rédaction se penche. Seule contrainte : la question doit débiter par « pourquoi ». Pour plus d'infos : www.lesoir.be/pourquoi

Ecoutez les podcasts du « Soir »

Retrouvez le podcast quotidien du *Soir* pour s'informer, décrypter et s'inspirer.



« À propos », c'est l'information comme vous l'entendez, avec des sujets racontés et analysés par les journalistes de la rédaction pour mieux comprendre l'actualité.

BRUXELLES

La part des diesels les plus polluants a chuté de 78 %

La zone de basses émissions londonienne s'élargit ce mardi. A Bruxelles, depuis la création de la LEZ en 2018, la proportion des voitures roulant au diesel sans filtre à particules (Euro 4) est tombée de 14 % du trafic à moins de 3 %.

BENOÎT JULY

Dès ce 29 août, la zone « ultra-basses émissions » de Londres voit son périmètre étendu à de nouveaux quartiers. L'accès à tous les 32 « boroughs » (municipalité) de la capitale anglaise sera soumis à une redevance de 12,5 livres, soit environ 15 euros pour les véhicules ne rencontrant pas les critères de la zone – une voiture sur dix, selon les autorités londoniennes. Pour ceux-ci, Londres subventionne un programme de « prime à la casse » de 110 millions de livres (128 millions d'euros).

Bruxelles dispose aussi de sa zone de basses émissions. A quelques exceptions près, depuis l'automne 2018. Y sont interdites les voitures les plus polluantes, à savoir celles qui répondent aux normes de pollution les plus anciennes (Euro 4 et antérieures pour le diesel, Euro 1 pour l'essence, soit les voitures respectivement immatriculées avant 2011 et 1997).

Les effets de ces mesures ? Il faudra attendre octobre prochain pour prendre connaissance du dernier « monitoring ». En l'attente, celui publié en octobre 2022 fait état d'une véritable chute dans le trafic des voitures roulant au diesel. Non seulement celles répondant à la norme Euro 4, non équipées de filtre à particules, qui sont passées d'une part de 14 % à la mise en place de la LEZ, en 2018, à 3 % au début 2022 (soit une baisse de 78 %), mais plus globalement le parc de voiture diesel lui-même qui est passé d'une part de 62 % à la création de LEZ à moins de 40 % en 2022.

L'air s'améliore

A l'inverse, la part des autres motorisations est logiquement croissante, à savoir l'essence (51 %), les motorisations hybrides (9 %) et 100 % électriques (1 %). Pareils chiffres, qui s'arrêtent donc à l'été 2022, sont certes imputables à la LEZ mais sont aussi en ligne avec l'évolution du parc automobile dans son ensemble, qui voit l'emprise du diesel diminuer d'année en année.

Quant à l'amélioration de la qualité

de l'air, qui est évidemment la finalité poursuivie, elle s'est améliorée dans l'intervalle, le monitoring évoquant notamment une baisse de 21 % des oxydes d'azote (NO_x) en trois ans et de 26 % des particules fines, parmi lesquelles une chute de 59 % du « black carbon » – émis principalement par les diesels des plus anciennes générations. On notera cependant que les normes relatives aux concentrations maximales de NO₂, respectées pour l'ensemble des stations de mesures en 2021, demeurent quatre fois supérieures aux nouvelles recommandations émises par l'OMS (Organisation mondiale de la santé). La marge de progression est donc réelle.

Le monitoring évoque une baisse de 21 % des oxydes d'azote (NO_x) en trois ans et de 26 % des particules fines, parmi lesquelles une chute de 59 % du « black carbon » – émis principalement par les diesels des plus anciennes générations

Et c'est précisément dans cette perspective que s'inscrit la prochaine étape : rien n'étant prévu en 2024, c'est en 2025 que débutera l'interdiction des voitures diesel répondant à la norme Euro 5 (immatriculées avant 2015) et des voitures essence répondant à la norme Euro 2 (immatriculées avant 2001), les motos, les mobylettes et les poids lourds étant également concernés par de nouvelles restrictions. En ligne de mire : le bannissement du diesel en 2030 et de l'essence en 2035.

La sanction en cas de non-respect ne devrait pas changer, à savoir un avertissement pendant les trois mois suivant l'introduction de l'interdiction, et 350 euros d'amende par la suite – pareille sanction ne pouvant cependant être appliquée qu'une fois par trimestre. L'augmentation des restrictions, en 2022, avait été « atténuée » par une augmentation, de 8 à 24 jours par, des possibilités d'y déroger.

WALLONIE

Voitures électriques de recharge

Le vaste travail de cartographie des besoins des 262 communes étant désormais terminé, les appels d'offres vont pouvoir être lancés. Le déploiement des bornes durera deux ans, à partir de l'été 2024.

BENOÎT JULY

Cela aura pris des mois... et le travail n'est pas encore terminé, mais une étape décisive est désormais franchie pour enfin équiper les communes wallonnes de bornes publiques de recharge pour voitures électriques. Combien ? Quelque 2.448 points de recharge au total (sachant qu'une borne peut physiquement en accueillir deux), aucune des 262 communes wallonnes ne devant, en principe, échapper au maillage... sauf Blegny et Ellezelles qui, pour l'instant du moins, n'ont pas choisi de s'inscrire dans le schéma wallon.

Qu'en sera-t-il dans votre commune ? Après avoir contacté les huit agences de développement territorial (ADT, ex-intercommunales) à la manoeuvre, et en collaboration avec Ideta, qui a centralisé le travail à l'échelle régionale pour le gouvernement wallon, *Le Soir* vous propose un module de recherche afin de savoir combien de ces sésames sont prévus dans votre commune : il vous suffit d'introduire votre code postal afin de trouver la réponse à votre question. Chaque commune sait désormais où seront installés ses points de recharge, mais la représentation cartographique du déploiement n'est pas encore accessible en ligne.

Quinze millions de subsides

« Le travail a pu être lancé grâce aux crédits libérés dans le cadre du plan de relance », commente Philippe Henry, ministre wallon (Ecolo) de l'Énergie, du Climat et de la Mobilité. « Deux réseaux doivent être principalement développés grâce au soutien des pouvoirs publics : les quelques dizaines de bornes de recharge rapide, sur les autoroutes et le réseau structurant, qui seront prises en charge par la Sofico

Bornes à Bruxelles : un nouvel appel d'offres en automne

Contrairement à la Wallonie qui se prépare seulement à lancer son premier appel au marché pour équiper son territoire de bornes publiques, Bruxelles va prochainement octroyer sa quatrième concession. Un appel au marché qui devrait porter sur 1.400 points de recharge supplémentaires, qui s'ajouteront aux lots de 880 et 500 prises précédemment octroyés à Pitpoint et TotalEnergies (réseau Charge.Brussels), et à celui de 1.400 prises octroyé à EnergyVision (réseau EnergyDrive). Objectif final : 22.000 points de recharge en 2035 dits « accessibles au public », ce vocable recouvrant non seulement les appareils « publics », installés et exploités par les concessionnaires ayant remporté les appels d'offres, mais aussi les bornes qui, installées par des organismes privés (sur le parking d'une grande surface par exemple), permettent à l'automobiliste de passer d'y recharger son véhicule. A Bruxelles comme en Wallonie, « le critère du prix du kWh délivré au consommateur est prépondérant pour départager les candidats, dès lors qu'ils répondent aux doléances techniques »,

dit-on chez Bruxelles Environnement. « Ce prix est cependant soumis à révision, tous les 6 mois ou à l'échéance annuelle, selon les concessions. » Les utilisateurs des bornes bruxelloises le savent – ou devraient le savoir : les deux réseaux proposent des tarifs sensiblement différents, tout en étant accessibles par le biais de multiples abonnements auprès d'autres opérateurs (« MSP » ou « Mobility Service Provider »). Quant au coût de l'emplacement en tant que tel, il est gratuit pendant la recharge, mais peut grimper à 50 euros si le véhicule occupe la place alors qu'il ne charge plus – encore faut-il que cela soit constaté par un préposé au contrôle du stationnement. « Le prochain appel d'offres obligera l'opérateur à prévoir une tarification progressive, qui incitera l'automobiliste à libérer l'emplacement dès lors que sa recharge est effectuée », poursuit-on chez Bruxelles Environnement où l'on souligne qu'aucun appel d'offres n'incluait de subsides au profit du concessionnaire – étant entendu que les bornes en ville sont supposées être rentables en raison du trafic et de la densité de population. B.J.

KROLL

