

directement la propagation des pathogènes existants.”

L'intérêt de la vaccination

À titre préventif, les vaccins permettent d'empêcher des infections telles que la pneumonie ou la méningite à pneumocoque, et d'ainsi limiter le recours aux antibiotiques. De plus, en prévenant les infections virales, la vaccination diminue le risque de surprescriptions d'antibiotiques encore trop souvent administrés à mauvais escient. Enfin, on sait que l'immunité collective obtenue grâce à la vaccination a pour effet de freiner la transmission des agents pathogènes résistant en limitant leur circulation au sein de la population.

Pour l'Institut européen de vaccinologie Plotkin, si la Belgique veut maximiser l'effet des vaccins dans la lutte contre la RAM, elle doit se concentrer sur plusieurs axes stratégiques. Ainsi, augmenter la couverture vaccinale en atteignant une couverture élevée des vaccins recommandés pour prévenir efficacement la propagation de certains pathogènes résistants, est une de ces priorités.

De même, innover et développer de nouveaux vaccins s'avère nécessaire, tout comme renforcer la surveillance épidémiologique, par la collecte et l'analyse de données au niveau national, de façon à mieux comprendre l'impact des vaccins sur l'évolution de la RAM et ainsi orienter les politiques de santé publique. Sensibiliser le grand public, comme cela se fait depuis un certain temps déjà par le biais de campagnes, est également nécessaire pour contrer l'hésitation vaccinale.

Enfin, renforcer la formation des professionnels de la santé afin d'encourager des pratiques préventives et l'utilisation raisonnée des antibiotiques est aussi une nécessité selon l'EPIV qui demande en outre à ce que de nouvelles études plus approfondies soient financées pour compléter les données lacunaires sur l'impact précis de la RAM.

La Belgique, mauvais élève

“Malgré une diminution progressive de l'usage des antibiotiques entre 2016 et 2024, la Belgique reste l'un des pays européens les plus consommateurs”, rappellent pour leur part les Mutualités libres qui, elles aussi, appellent à des efforts redoublés pour atteindre les objectifs fixés, entre autres, par le plan

d'action national belge AMR One Health et le Centre fédéral d'expertise des soins de santé (KCE). Une analyse menée auprès de 2,3 millions d'affiliés des trois Mutualités libres (Partenamut, Helan et Freie Krankenkasse) montre en effet qu'entre juillet 2016 et juin 2024, la consommation d'antibiotiques a légèrement baissé, atteignant 17,8 doses journalières définies pour 1 000 habitants par jour. “Une baisse contrastée par une consommation repartie à la hausse après la pandémie de Covid-19”, note cependant les Mutualités libres, qui constatent en outre que, entre juillet 2023 et juin 2024, des antibiotiques remboursés ont été délivrés par une officine publique à un tiers de ses affiliés.

Un premier objectif, selon les Mutualités, serait de réduire à 5% du volume total d'antibiotiques l'utilisation des quinolones, qui sont des antibiotiques à large spectre utilisés pour traiter des infections graves. En 2022, on se situait encore à 7%. Un autre objectif serait de parvenir à une diminution globale de 40% de la consommation d'antibiotiques par rapport à 2019. “Après une baisse temporaire pendant la pandémie, la consommation d'antibiotiques est remontée dès 2021, atteignant à nouveau des niveaux similaires à ceux de 2019”, regrettent les Mutualités, qui visent aussi une utilisation modérée des antibiotiques de deuxième ligne, lesquels représentent aujourd'hui encore environ 47% de la consommation totale.

“Un objectif a néanmoins été atteint”, se félicitent les Mutualités libres qui pointent l'utilisation majoritaire (65%) des antibiotiques de la catégorie “Access” de l'OMS. “Ces antibiotiques, efficaces contre des pathogènes courants, ont un potentiel de résistance plus faible. En 2024, 69% des antibiotiques utilisés en Belgique appartiennent à cette catégorie, ce qui dépasse l'objectif initial.”

Selon l'OCDE, la résistance aux antibiotiques provoque chaque année 79 000 décès, avec une infection sur cinq déjà résistante aux antibiotiques dans les pays membres. En Belgique, en 2019, environ une infection sur onze était résistante, affectant en particulier les populations les plus vulnérables comme les personnes âgées et les très jeunes enfants. Des chiffres qui ont de quoi interpeller.

Laurence Dardenne

La pollution du gaz naturel liquéfié sous-estimée de 30%

UE C'est le résultat d'une nouvelle étude de Transport & Environment.

Les Européens en raffolent. Considéré comme une énergie “propre” et “flexible”, le gaz naturel liquéfié (GNL) a la cote sur le Vieux Continent. Pour preuve: en 2023, plus de 120 milliards de mètres cubes ont été acheminés dans l'Union, ce qui en fait le principal importateur mondial. Au sein du marché européen, la Belgique figure même parmi les cinq plus gros consommateurs de GNL.

En juillet 2023, le Conseil de l'UE a d'ailleurs adopté le règlement FuelEU, conçu comme un levier permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre relâchés par le transport maritime. Son objectif? Favoriser l'utilisation de carburants renouvelables afin d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Alors, face au fioul lourd, le GNL serait-il la panacée?

Une nouvelle étude de l'organisme Transport & Environment égratigne ce narratif: le gaz naturel liquéfié importé dans les 27

par les États-Unis, la Russie, le Qatar ou bien l'Algérie, s'avère en fait presque aussi nocif que le carburant qu'il remplace. Explications.

Extraction et transport polluants

Au rayon des aspects positifs, d'abord. Ce liquide incolore rejette moins de CO₂ lors de sa combustion que ses concurrents, comme le pétrole ou le charbon. La liste des avantages environnementaux s'arrête ici. Car en amont, l'extraction de ce gaz fossile, composé de méthane, comporte de multiples dangers pour la planète. “Le méthane possède un potentiel de réchauffement beaucoup plus important que le dioxyde de carbone”, précise Inesa Ulichina, membre de T&E. Ces émissions varient en fonction de l'origine du carburant et de la manière dont il est produit, rappelle également l'étude.

Ainsi, les importations américaines proviennent principalement d'exploitation de gaz de schiste. “Les particules sont extraites dans des couches géologiques. Parfois, il s'agit de vastes réservoirs et l'extraction reste facile. Dans d'autres cas, il

fait procéder par fracturation hydraulique. Cette technique consiste à casser la roche pour accéder aux poches”, explique Francesco Contino, spécialiste des e-fuels et professeur à l'UCLouvain. Cette méthode, gourmande en eau et en produits chimiques, laisse s'échapper d'importantes quantités de méthane dans l'air ambiant tout en contaminant les nappes phréatiques.

Des émissions 30% plus élevées

Une fois récolté, ce gaz doit être liquéfié afin d'être transporté à bord d'immenses embarcations à citernes ovales, appelées méthanières. L'ardoise environnementale s'allonge encore. “Il faut le refroidir à environ moins 160 degrés dans une grande bouteille thermos placée sur un bateau. Avec une température extérieure comprise entre 10 et 15 degrés, une partie risque de s'évaporer”, détaille l'expert. Le bilan carbone évolue donc aussi en fonction de la distance parcourue par les navires.

Dans son étude, Transport & Environment estime que le texte adopté par l'Union européenne en 2023 ne tient pas compte des différences entre les pays et sous-

estime par conséquent l'impact environnemental de ces importations. “Ils utilisent un facteur d'émissions standardisé de 18,5 grammes d'équivalent CO₂ par mégajoule (MJ) d'énergie. Mais notre analyse montre que les émissions du GNL importé en Europe sont en réalité 30% plus élevées, soit 24,4 gCO₂e/MJ. Un seul grand porte-conteneurs émettrait donc 2731 tonnes d'équivalent CO₂ supplémentaires chaque année.”

Une option très attractive

D'ici cinq ans, un navire sur quatre voguera grâce au GNL. Pour l'ONG, il demeure important “de revoir les valeurs inscrites dans le règlement FuelEU”.

“À en croire la législation actuelle, ce combustible semble une option très attractive. Les compagnies vont continuer de commander des moteurs au GNL. Or, le gaz fossile ne sera jamais durable. Il faut trouver de vraies solutions d'avenir”, commente Inesa Ulichina. Sans changement de cap, les objectifs européens de décarbonation maritime risqueraient de boire la tasse.

Nicolas Gobiet

Le gaz naturel liquéfié s'avère presque aussi nocif que le carburant qu'il remplace.