



Part estimée des émissions totales d'oxydes d'azote (NO_x) et de particules (PM) pour les véhicules utilitaires légers circulant à Bruxelles au cours de l'automne 2020, par norme d'émissions et type de carburant. Le cercle central répartit les émissions totales à l'année à laquelle les catégories de véhicules seront assujetties aux restrictions de la LEZ.

CONSTATS PRINCIPAUX

- À partir de janvier 2022, la LEZ de Bruxelles étendra les restrictions d'accès aux véhicules légers diesel Euro 4. Les voitures diesel Euro 4 ne représentaient que 12 % des voitures particulières mesurées par l'étude TRUE. Cependant, on estime qu'elles produisaient 26 % des émissions totales d'oxydes d'azote (NO_x) des voitures particulières et 47 % des émissions totales de particules (PM) à l'échappement. De même, les véhicules diesel Euro 4 représentaient 15 % du parc de VUL mesurés mais produisaient plus de la moitié des émissions totales de PM à l'échappement pour cette catégorie de véhicules. Les résultats de TRUE indiquent que les nouvelles exigences de la LEZ n'affecteront qu'un petit pourcentage du parc mais auront un bénéfice conséquent en termes de réduction des émissions de gaz à l'échappement des véhicules circulant dans la ville, en particulier les émissions de PM.
- Les deux catégories de véhicules légers tenus responsables des émissions les plus élevées de NO_x (les voitures et les VUL diesel Euro 5) auront le droit de circuler à Bruxelles jusqu'en 2025 selon le calendrier de mise en œuvre actuel. Selon les données collectées par TRUE, ces véhicules produisent environ 40 % des émissions totales de NO_x des voitures particulières et presque 50 % des émissions totales des VUL. Interdire plus tôt l'accès de ces véhicules à la LEZ accélérerait les bénéfices de la réduction des émissions, qu'on ne peut atteindre qu'en retirant ces véhicules hautement polluants des rues de la ville.
- Selon le calendrier proposé pour les futures étapes de mise en œuvre de la LEZ de Bruxelles, les voitures

et les VUL diesel Euro 6 qui ne faisaient pas l'objet de tests d'émissions en conditions de conduite réelles (Real-Driving Emissions, RDE), auront le droit de circuler à Bruxelles jusqu'en 2028. Après cette date, les critères seront restreints pour ne permettre l'accès qu'aux véhicules conformes, au minimum, aux normes d'émissions Euro 6d-TEMP ou 6d, selon la catégorie de véhicules. Les émissions élevées de NO_x des VUL Euro 6 pré-RDE mesurées pendant cette étude montrent que cette étape est justifiée. De plus, parce que les émissions réelles de NO_x des voitures et VUL diesel Euro 6 pré-RDE sont bien plus élevées que celles des autres catégories de véhicules particuliers et de VUL qui auront le droit d'entrer dans la LEZ de Bruxelles à partir de 2025, une action anticipée pourrait être envisagée pour ces catégories.

- Au cours de l'automne 2020, les véhicules Euro 6d représentaient une faible part des émissions car ils venaient d'entrer en circulation. Leur nombre dans le parc de véhicules bruxellois et leur part dans les émissions totales devraient progressivement augmenter au moins jusqu'en 2025-2027, date à laquelle la norme Euro 7 devrait remplacer la norme actuelle. En outre, bien que les véhicules 6d présentent les plus faibles niveaux d'émissions réglementées de toutes les normes, des questions subsistent quant au maintien de leurs performances en matière d'émissions au fur et à mesure de leur vieillissement. Le contrôle régulier des émissions réelles de ces véhicules au cours des prochaines années sera essentiel pour assurer un parc propre, d'autant plus qu'ils seront autorisés à circuler dans la LEZ de Bruxelles jusqu'en 2030 dans le cas des véhicules diesel et jusqu'en 2035 pour les véhicules à essence.



La Fondation FIA et le Conseil international pour le transport propre (ICCT) ont créé l'initiative TRUE (Real Urban Emissions). L'initiative TRUE vise à fournir aux villes des données concernant les émissions réelles de leurs flottes de véhicules et à les doter d'informations techniques pouvant être utilisées pour la prise de décisions stratégiques.

Ces travaux ont été réalisés avec le soutien de Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, GOCA Vlaanderen, La Sécurité Automobile, et SPF Mobilité—La Direction pour l'Immatriculation des Véhicules. Cette étude a été financée grâce au soutien généreux de la Fondation FIA, de Bloomberg Philanthropies et de la Fondation européenne pour le climat (ECF).

POUR EN SAVOIR PLUS

Pour les détails et questions relatives au projet de télédétection sur Bruxelles, contactez Yoann Bernard, y.bernard@theicct.org. Pour plus d'informations sur TRUE, visitez www.trueinitiative.org.

Télécharger le papier "Evaluation of real-world vehicle emissions in Brussels" <https://theicct.org/publications/true-brussels-emissions-nov21>