

De l'air plus pur à Bruxelles? Agiissons donc en faveur de voitures plus propres!

Mis en ligne le 27/02/2019 à 14:24 - [Source](#)

Par Prof ém Ir Jacques Deliège*, président de DRP ASBL ([Droit de Rouler et de Parquer](#))

Les encouragements à rouler au gaz naturel, un carburant peu polluant, sont inexistants dans la capitale de l'Europe. Son utilisation quasi généralisée, couplée à une série de mesures que détaille l'auteur dans cette carte blanche, aurait pourtant de quoi rassurer les opposants aux transports motorisés.



Le 2 décembre 2018, une manifestation rassemblait à Bruxelles environ 70.000 personnes pour réclamer de l'air plus pur.

DRP (Droit de Rouler et de Parquer) s'inscrit parfaitement dans cette démarche pour ce qui est de la mobilité, qui reste, rappelons-le, une source minoritaire de la pollution à Bruxelles.

On sait aussi qu'environ la moitié de la pollution à Bruxelles est importée (40 % à 60 % selon les estimations) par le vent, par exemple de la zone industrielle du port d'Anvers.

Pour le cas de l'oxyde d'azote NOx, la concentration annuelle moyenne est de 30 microgrammes par m³, selon l'organe officiel Céline, donc bien en dessous des 40 fixés par l'UE et les voitures ne contribuent actuellement qu'à 23 % du total en Belgique.

En mai 2016, le Gouvernement de la Région de Bruxelles, notamment la ministre de l'Environnement, a annoncé la fin de parcours pour les voitures d'un certain âge, c'est-à-dire construites sur base de normes environnementales moins sévères. Ainsi, les voitures Diesel immatriculées avant 1997, donc sources de plus de particules fines, sont désormais [interdites à Bruxelles](#) (LEZ).

Cela dit, qu'en est-il aujourd'hui de la pollution atmosphérique pour la part attribuable aux véhicules ?

La contribution du transport à la pollution dans l'atmosphère à Bruxelles était déjà légèrement minoritaire en 2010 et elle n'a fait que baisser.

De nettes améliorations

L'urbanisation observée partout dans le monde depuis des décennies a causé des problèmes de pollution de l'air que nous respirons. Contrairement à un préjugé tenace, la principale cause de pollution en ville provient des foyers domestiques ou des industries « proches » et non pas de la circulation automobile.

La pollution atmosphérique en Europe et en Amérique du Nord (nous ne parlons pas de la Chine !) n'a pas augmenté mais a diminué de moitié depuis les années 1970 (1).

Depuis la norme EURO 1 datant de 1992 jusqu'à la norme en vigueur en 2016 (EURO 6b) les polluants émis par les véhicules à essence ont été divisés par 2 ou 3, et ceux émis par les véhicules diesel ont été divisés par 5 ou 6 et même par 30 pour les particules.

Espérons dans l'honnêteté intellectuelle des anti-voitures pour reconnaître ces améliorations.

De mauvais choix

Bruxelles reste victime de choix négatifs et incohérents, souvent inspirés par l'idéologie.

Au lieu de récompenser les automobilistes qui roulent avec un carburant plus propre comme le gaz naturel, la Région de Bruxelles est restée inerte pour encourager ce carburant.

Pour la Région, une seule station où on peut faire le plein de gaz naturel, à Anderlecht ! Dans les environs immédiats, on relève cinq... stations (St Pieters Leeuw, Grimbergen, Dilbeek, Machelen, Zaventem).

En Belgique, 0,3 % du parc automobile belge utilise ce carburant peu polluant. A qui la faute ?

Dans d'autres pays, dans bien des villes (allez voir tout près, à Dunkerque ou à Boulogne), cela fait des années que des nouveaux bus sont propres car ils roulent au gaz naturel (CNG).

Dans beaucoup de pays, les taxis roulent au gaz ou sont électriques, comme à l'aéroport de Schipol.

À Bruxelles, presque tous les taxis roulent au diesel (pourtant peu recommandable pour les courts trajets urbains avec de fréquentes mises en arrêt). A qui la faute ?

Encourager les mesures positives

Qu'aurait-il fallu faire, depuis 20 ans, pour réduire fortement la pollution de l'air bruxellois ?

Les 5 actions concrètes que DRP propose ici !

1. Renforcer l'offre de transport en commun et surtout l'offre de métro.
2. Construire des parkings de transit en périphérie : en 2018, à peine 1.500 places pour 160.000 navetteurs automobilistes.
3. Encourager par des mesures positives concrètes (fiscales et pratiques) les véhicules au gaz naturel qui émettent 4 fois moins de particules fines que l'essence et 10 fois moins que le Diesel.
4. Encourager par des mesures positives concrètes (fiscales et bornes) les véhicules électriques (seulement 1.266 sur les 500.000 immatriculés à Bruxelles) qui conviennent très bien pour un usage urbain, sans devoir recharger pendant la journée si on roule moins de 80 km par jour !
5. Viser à fluidifier le trafic automobile par une infrastructure suffisante de voiries en rapport avec les besoins pour éviter la congestion qui est une cause majeure de pollution par l'automobile.

La solution pour l'avenir ? Mettre en œuvre le programme en 5 points ci-dessus ! Pour cela, il faut se débarrasser de la vision « anti-voitures », donc « anti-automobilistes » qui a infiltré plus ou moins les partis politiques.

En outre, le lobby anti-voiture est aussi un adversaire de la voiture électrique, simplement « *parce qu'une voiture électrique c'est évidemment une voiture* » (réponse au Parlement bruxellois du Secrétaire d'Etat Groen Bruno De Lille, à l'époque en charge de la Mobilité).

Où sont ces bornes de rechargement électriques dont il faut des centaines, publiques, à travers Bruxelles ?

Agir en tant que citoyens

Les « anti-voitures » restreignent d'autant plus volontiers ces bornes électriques que ces véhicules silencieux et à zéro émission de polluants réduisent à néant les arguments que constituent le bruit et la pollution.

Il n'est pas acceptable qu'au XXI^e siècle, la Belgique, jadis à la pointe technologique et industrielle en transport, soit désormais à la traîne dans le domaine de la mobilité, essentiellement du fait d'orientations politiques fondées sur des préjugés dogmatiques anti-voiture.

Agissons en tant que citoyens pour que nos décideurs se fassent mieux conseiller et adoptent nos cinq propositions ci-avant pour contribuer à promouvoir un air plus pur à Bruxelles.

(1) Source : « *U.S. EPA Air Pollutant Emissions Trends Data* », cité dans *The moral case for fossil fuel*, Alex Epstein, Ed. Penguin

(*) Des éléments de cet article avaient déjà été rassemblés par notre regretté collègue Walter SIMONSON, Ingénieur civil et membre actif de DRP ASBL. Hommage lui soit rendu !