

Qualité de l'air :

Résultats complets du NO₂ par rue pour Ixelles

IXELLES - Mesures NO ₂	µg/m ³ /février	µg/m ³ /an
plaine de jeux Albert II	21,3	18,4
avenue Paul Heger 42	23,4	20,2
abbaye de la Cambre	24,0	20,7
rue Volta 18	24,9	21,5
place Marie-Jose 5	26,9	23,2
avenue Emile De Beco 57	29,2	25,2
place Albert Leemans 18	31,3	27,0
rue du Viaduc 34	32,0	27,7
rue Cans 14	32,1	27,7
rue Sans soucis 131	33,0	28,5
place Brugmann 233	34,2	29,5
rue Keienveld 36	34,4	29,7
Boulevard General Jacques 271	34,9	30,2
avenue Georges Brugmann	35,4	30,6
rue du Septre 78	35,6	30,7
rue de Dublin 19	35,9	31,0
avenue de l'Hippodrome 2	36,8	31,8
rue Gray 154	36,8	31,8
place du Châtelain 10	37,1	32,1
rue Lesbroussart 39	37,6	32,5
chaussée d'Ixelles 136	38,0	32,8
rue Mercelis 19	38,1	32,9
chaussée de Waterloo 566	39,8	34,4
rue Malibran 40	41,4	35,8
chaussée de Waterloo 662	41,9	36,2
chaussée de Bondaal 473	42,7	36,9
avenue de la Couronne 12	44,2	38,2
Boulevard General Jacques 124	44,7	38,6
rue du Bailli 37	45,0	38,9
chaussée de Waterloo 367	45,7	39,4
Boulevard General Jacques 253	47,0	40,6
avenue de la Couronne 106	48,0	41,4
place Luxembourg 7	48,9	42,2
place Eugene Flagey 32	48,9	42,3
avenue de la Couronne 42	51,2	46,8
avenue Louise 115	53,6	46,3

>20
20>25
25>30
30>35
35>40
40>45
45>50
<50

Colonne 1 : localisation du capteur

Colonne 2 : résultat de l'analyse pour le mois de février

Colonne 3 : extrapolation des résultats sur un an



Qualité de l'air :

Eléments d'analyse des résultats pour Ixelles

1. Les mesures ont été effectués entre le 1 février et le 1 mars 2018. Elles ont ensuite été analysées par un laboratoire spécialisé, Gratko International.
2. Qu'est-ce que le **NO₂** ? Le dioxyde d'azote (NO₂) se forme dans l'atmosphère à partir du monoxyde d'azote (NO) qui se dégage essentiellement lors de la combustion de combustibles fossiles, dans la circulation routière, par exemple. Le dioxyde d'azote se transforme dans l'atmosphère en acide nitrique, qui retombe au sol et sur la végétation. Cet acide contribue, en association avec d'autres polluants, à l'acidification des milieux naturels. Les concentrations de NO et de NO₂ augmentent en règle générale dans les villes aux heures de pointe. D'après l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le NO₂ a des effets néfastes sur la santé: une exposition à long terme peut altérer la fonction pulmonaire et augmenter les risques de troubles respiratoires. Le dioxyde d'azote pénètre dans les voies respiratoires profondes, où il fragilise la muqueuse pulmonaire face aux agressions infectieuses, notamment chez les enfants. Aux concentrations rencontrées habituellement le dioxyde d'azote provoque une hyperréactivité bronchique chez les asthmatiques. Le NO₂ a également des effets sur les végétaux : réduction de la croissance, de la production et de la résistance aux pesticides.
3. La différence entre la colonne 2 et 3 s'explique par un calcul effectué par le laboratoire et qui fait une estimation de l'impact sur une année complète prenant en compte une baisse de la circulation automobile durant certains mois de l'année.
4. La norme européenne actuelle préconise de ne pas dépasser la valeur moyenne sur un an de 40 µg/m³. Des études scientifiques sur la santé préconisent de prendre plutôt la référence de 20 µg/m³ en particulier pour les publics les plus fragiles, enfants, personnes souffrant de troubles respiratoires.
5. Si on s'en tient aux recommandations de l'UE, toutes les grandes artères ixelloises dépassent, parfois largement, la norme de 40 µg/m³ même lorsque les résultats sont ramenés sur une base annuelle. Ces artères sont extrêmement fréquentées par les habitants, notamment parce qu'on y retrouve à proximité des écoles, des commerces, des lieux de rencontres (restaurants, places publiques, cafés...), des maisons de repos... Cette situation prouve que **seules des mesures générales et globales de lutte contre les pollutions ne peuvent réellement améliorer l'impact de ces pollutions sur la vie des habitants**. Améliorer la situation dans certains quartiers en reportant par exemple sur d'autres axes la circulation automobile sans la diminuer ne permet aucunement d'avoir un impact global positif.
6. Un seul point d'analyse se trouve en-dessous du seuil de 20 µg/m³ sur une moyenne annuelle. Il s'agit d'un capteur placé dans la cour de l'Abbaye de la Cambre.
7. 13 des 36 lieux étudiés sont au-dessus de la norme de 40 µg/m³ pour le mois analysé. La totalité des lieux est au-dessus des 20 µg/m³



Qualité de l'air :

Nos premières propositions suite à l'analyse des résultats

- A. Prévoir des mesures systématiques et régulières de la qualité de l'air par les autorités communales, en particulier autour des axes et bâtiments les plus sensibles (crèches, écoles, maisons de retraite, hôpitaux, places publiques...);
- B. Rendre publics les résultats en temps réel ;
- C. Sortir du diesel tous les véhicules automobiles du charroi communal pour 2024 et tous les véhicules utilitaires, camions et techniques pour 2030 ;
- D. Favoriser, faciliter et encourager les alternatives à la voiture :
 - Prévoir 100 boxes vélos à l'horizon 2024 (pour 100km de voirie) ;
 - Encourager fiscalement les déplacements en vélo pour les déplacements domicile-lieu de travail
 - Installer des attaches vélos et parkings collectifs sécurisés dédiés aux deux roues électriques ;
 - Augmenter la surface des pistes cyclables partout où c'est possible et les sécuriser par des potelets ;
 - Encourager le « car sharing » (voitures partagées) ;
 - Installer des points de recharges (prises gratuites 230 volt) des deux roues électriques sur bâtiments communaux.
 - Encourager et stimuler les habitants des quartiers, les entreprises, les commerçants à s'inscrire dans ces dynamiques. Relayer et faciliter les initiatives venant du terrain et allant dans ce sens ;
- E. Evaluer les marchés publics du point de vue de leur impact sur la pollution de l'air (le critère d'octroi ne peut pas être le seul prix) ;
- F. Etablir des stratégies spécifiques autour des points les plus sensibles (a fortiori ceux se trouvant à proximité des publics les plus fragiles (crèches, écoles, maisons de retraite, hôpitaux, places publiques...), notamment :
 - Créer des zones super-LEZ (super basse émission) et y viser par priorité un objectif d'une concentration de NO₂ en dessous de 20 Ug/m³ (en moyenne annuelle);
 - « Re-designer » les rues communales (en appliquant le « Road diet ») pour redonner de la place aux piétons et aux cyclistes, en toute sécurité ;
 - Ralentir le trafic routier à 30 ou 20 km/h pour plus de sécurité, a fortiori à proximité des écoles ;

- Instaurer des plans de mobilité pour les déplacements des élèves de et vers l'école incluant des dispositions pour l'amélioration de la qualité de l'air autour de l'école.
- G. Réaliser des audits du charroi communal et des bâtiments communaux (administratifs, écoles, bâtiments sportifs) et systèmes de chauffage qui sont aussi en partie responsables de la pollution de l'air ;
- H. Développement et encourager les plans de déplacement d'entreprises ;
- I. Prévoir des plans de circulation qui prennent en compte la pollution de l'air et décourager toute circulation de transit sur les petits axes habités tout en s'intégrant dans des plans globaux de diminution de la pression automobile afin d'éviter de reporter simplement la circulation sur les grands axes.

S'ajoutent à ces mesures locales toutes les autres mesures qu'on peut prendre à niveau régional et national : e.a. fiscalité automobile, réglementation des publicités des véhicules thermiques, LEZ et mesures plus ambitieuses lors des pollupeak, sortie des bus STIB diesel...



Un dossier réalisé par ECOLO et GROEN Ixelles, avec le support scientifique de Gratko International. Mai 2018.

Christos Doukeridis, Audrey Lhoest, Els Gossé, Bertrand Wert, Lorenzo Glorie, Willem Vervaeke, Gilles Vanden Burre

Contact :
info@ecoloxl.be
groenbrussel.be/elsene