

EVALUATION DE LA ZONE DE BASSES ÉMISSIONS Rapport 2024





99,3%

Au troisième trimestre 2025, **99,3%** des véhicules étaient **conformes** aux critères d'accès de la LEZ

[En savoir plus](#)



69% 23% 8%

Au troisième trimestre 2025, le parc de voitures était composé à **69% d'essences**, **23% de diesel**, **8% d'électriques**

[En savoir plus](#)



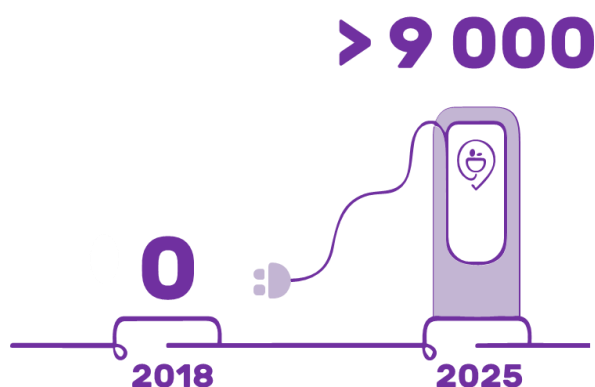
Le changement du parc a permis de réduire les émissions d'**oxydes d'azote** (NO_x) de **55%** entre 2018 et fin 2024

[En savoir plus](#)



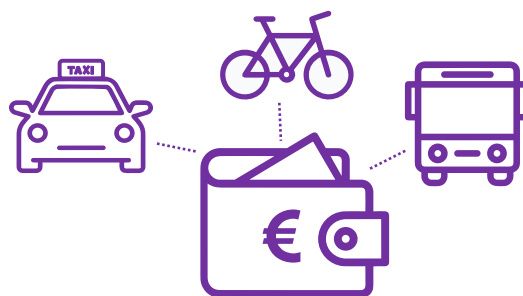
Le changement du parc a permis de réduire la **concentration de NO₂** d'environ **45%** aux abords des axes les plus fréquentées par le trafic entre 2018 et 2024

[En savoir plus](#)



Au 1^{er} octobre 2025, la Région comptait **9 500 points de recharges** accessibles au public

[En savoir plus](#)



1 402 primes Bruxell'Air ont été octroyées aux Bruxellois en 2024

[En savoir plus](#)

Table des matières

Résumé.....	2
Effets de la LEZ sur le parc de véhicules	4
1. Les données issues des caméras ANPR	4
2. Impact de la LEZ sur la composition du parc de véhicules en circulation	6
2.1. Critères d'accès à la LEZ	6
2.2. Calendrier de la zone de basses émissions	6
2.3. Véhicules concernés	8
2.4. Evolution des motorisations.....	14
2.5. Dérogations.....	16
2.6. Pass d'une journée.....	17
2.7. Véhicules immatriculés à l'étranger.....	18
Effets de la LEZ sur les émissions et la qualité de l'air	19
1. Emissions.....	19
1.1. Méthodologie	19
1.2. Résultats.....	19
2. Qualité de l'air	21
2.1. Modélisation de l'impact de la LEZ sur les concentrations de NO2	21
2.2. Mesures de la qualité de l'air	22
2.3. Concentrations de black carbon (BC)	24
Mesures d'accompagnement.....	26
1. Communication.....	26
2. Mobility coach	26
3. Prime Bruxell'Air pour les particuliers	26
4. Prime LEZ pour les entreprises	27
5. Electrify : le déploiement de bornes de recharge.....	28

Résumé

La pollution de l'air entraîne des conséquences néfastes importantes sur la santé des Bruxellois. L'exposition aux polluants, en particulier aux particules fines (PM) et au dioxyde d'azote (NO₂), est responsable de décès prématurés, de maladies (maladies respiratoires et cardio-vasculaires, asthme, etc.) et de coûts économiques importants pour la société (médicaments, hospitalisations, absentéisme au travail, etc.)¹.

Selon les derniers chiffres de la Cellule Interrégionale de l'Environnement (CELINE), la pollution de l'air provoquait en 2024 plus de 4 000 décès prématurés par an en Belgique : 4 102 liés à l'exposition aux particules fines (PM_{2.5}), 1 264 à l'exposition au dioxyde d'azote (NO₂) et 2 570 à l'exposition à l'ozone (O₃). En Région de Bruxelles-Capitale (RBC), on estime que l'exposition aux PM_{2.5}, au NO₂ et à l'ozone (O₃) a causé respectivement 298, 144 et 175 décès prématurés pendant l'année 2024². Le transport routier est le principal émetteur des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et le deuxième contributeur des émissions de particules fines en RBC. C'est la raison pour laquelle en 2018, la Zone de basses émissions ou Low Emission Zone (LEZ) a été mise en place sur tout le territoire de la RBC. Celle-ci vise à interdire progressivement la circulation des véhicules (voitures, camionnettes et bus) les plus polluants.

Bruxelles Environnement publie chaque année un rapport d'évaluation de la LEZ³.

En ce qui concerne le parc en circulation, ce rapport 2024 met en évidence les éléments suivants :

- **La LEZ est bien respectée** : le taux de conformité aux critères d'accès à la LEZ s'élevait à **99,3%** des véhicules uniques en circulation en 2024 et au début de 2025.
- **La part des véhicules en circulation concernés par le jalon 2025 a bien diminué jusqu'au mois d'août 2024**, lorsque le report du jalon a été annoncé. La part des véhicules concernés par le jalon 2025 a ensuite stagné en raison du report. Elle était de 7% des véhicules uniques en circulation au début de 2025 (toutes catégories confondues). Suite à la suspension du report par la Cour constitutionnelle le 11 septembre 2025, ce taux devrait à nouveau diminuer d'ici fin 2025 et tout au long de l'année 2026.
- **Le changement de motorisation du diesel vers l'essence s'est ralenti en 2024, alors que la part des voitures électriques augmente rapidement**. Ainsi, au troisième trimestre 2025, le parc de voitures était à environ 69% de voitures essence, 23% des voitures diesel et 8% des voitures (full) électriques.
- Notons que si **l'électrification de la flotte de voitures est très forte pour les voitures de société** (27% des immatriculations en Belgique), elle reste **encore marginale pour les voitures des particuliers** (1,2%).

Le bilan 2024 démontre une fois de plus que la LEZ est un outil efficace pour réduire les émissions de polluants et améliorer la qualité de l'air, même si des efforts restent à faire :

¹ VITO, 2021: https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/RAPP_VITO_Health_Impact_Thermic_Ban_FR.pdf

² Impact sanitaire de la qualité de l'air en Belgique en 2024, IRCÉLINE.
https://www.irceline.be/fr/documentation/publications/rapports-scientifiques?set_language=fr

Attention au risque de double comptage : on ne peut pas additionner les chiffres attribués à différents polluants car un décès peut être lié à l'exposition à plusieurs polluants. Si on additionne les décès attribués au dioxyde d'azote et ceux attribués aux particules fines, par exemple, on risquerait de compter deux fois la même personne qui est décédée à cause de l'effet combiné de ces deux polluants.

³ Les rapports des années 2018 à 2023 sont disponibles sur le site www.lez.brussels.

- **Entre 2018 et fin 2024, la modification du parc a permis une réduction des émissions du transport routier de 55 % pour les oxydes d'azote (NO_x), de 33 % pour les particules fines (PM_{2.5}) et de 62 % pour le black carbon, et ce, en considérant un kilométrage constant.**
- Ces réductions confirment la trajectoire qui était prévue au démarrage de la LEZ, à savoir une réduction d'environ 66% des émissions de NO_x du transport routier entre 2015 et 2025, contre une réduction de seulement 46,5% pour la même période, dans un scénario sans LEZ⁴.
- Selon les modélisations, cette baisse d'émissions obtenue grâce à la modification de la composition du parc, a permis de **réduire d'environ 45% les concentrations de NO₂ sur les axes de trafic les plus fréquentés entre 2018 et 2024**. Ces résultats concordent avec les observations provenant du réseau de mesure aux stations les plus exposées au trafic.
- La réduction des concentrations de NO₂ dans l'air à Bruxelles ainsi été 10% plus importante que dans des villes wallonnes et flamandes sans LEZ entre 2017 et 2022, selon une étude des Mutualités Libres⁵.
- En 2024, si toutes les stations de mesure respectaient la limite annuelle européenne actuelle de 40 µg/m³ pour le NO₂, **seules 7 des 13 stations étaient conformes à la nouvelle limite de 20 µg/m³ fixée par la Directive européenne. Cela souligne la nécessité de poursuivre les efforts pour atteindre les objectifs régionaux et améliorer la qualité de l'air au bénéfice de la santé publique.**

Le report du jalon 2025 décidé par le Parlement, puis sa suspension par la Cour constitutionnelle, illustrent la difficulté de concilier deux impératifs : d'une part, la mise en œuvre de mesures destinées à protéger la santé, en particulier celle des populations les plus vulnérables, et d'autre part, la nécessité d'accompagner certains publics pour atténuer les impacts socio-économiques de ces mêmes mesures.

Les prochaines étapes de la LEZ et toutes les mesures d'accompagnement sont disponibles sur le site www.lez.brussels.

Note au lecteur :

Le 11 septembre 2025, la Cour constitutionnelle a suspendu l'ordonnance qui reportait l'entrée en vigueur du jalon de la zone de basses émissions (LEZ) à Bruxelles du 1^{er} janvier 2025 au 1^{er} janvier 2027. Au moment de la rédaction de ce rapport, le report de deux ans n'était plus d'application. La Cour doit se prononcer dans un délai de trois mois sur l'annulation définitive ou non de l'ordonnance⁶.

⁴ Effets attendus de la Zone de Basses Emissions sur le parc automobile et la qualité de l'air en Région bruxelloise, Bruxelles Environnement, 2018

<https://www.lez.brussels/medias/lez-note-fr-vdef.pdf?context=bWFzdGVyfGRvY3VtZW50c3w4NjgwMzQ5fGFwcGxpY2F0aW9uL3BkZnxkb2N1bWVudHMvaDI5L2hjYi84ODAxNjI2NzUxMDA2LnBkZnwwNTBjZTE5YTI4NWUyNjIzYzZmNTgxZDE4YWU5NjQ0Mjg4MmQ0MDY2ZWUwYjA2Zjk1YmZjMDQ0ZTAyODFIZTFj>

⁵ <https://www.mloz.be/fr/documentation/zone-basses-emissions-ameliore-qualite-de-lair>

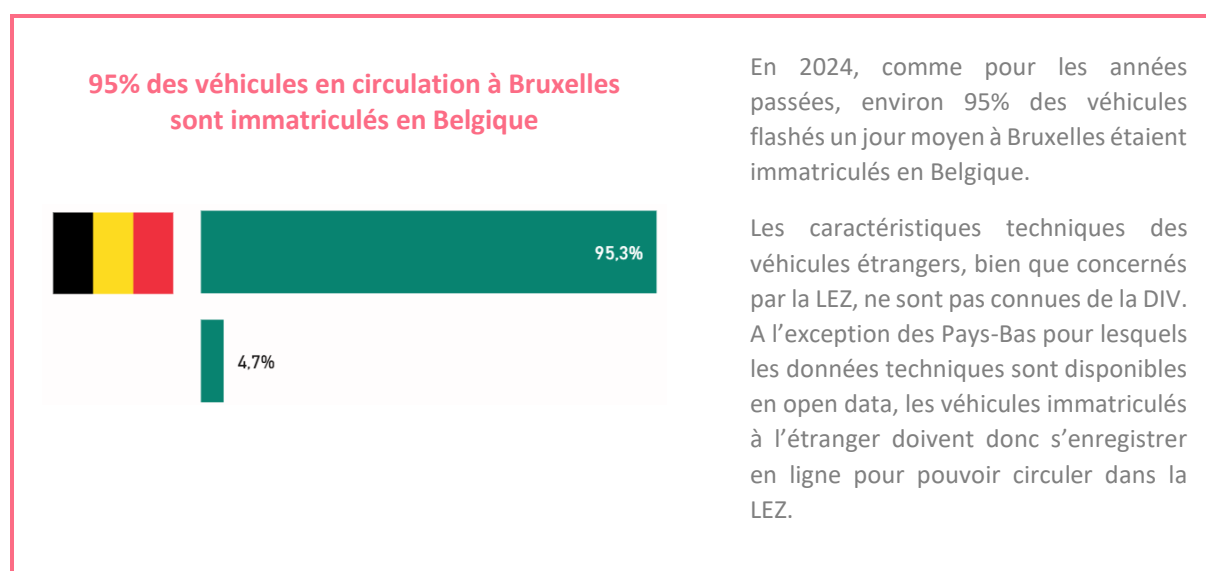
⁶ <https://fr.const-court.be/public/f/2025/2025-115f-info.pdf>

Effets de la LEZ sur le parc de véhicules

1. Les données issues des caméras ANPR

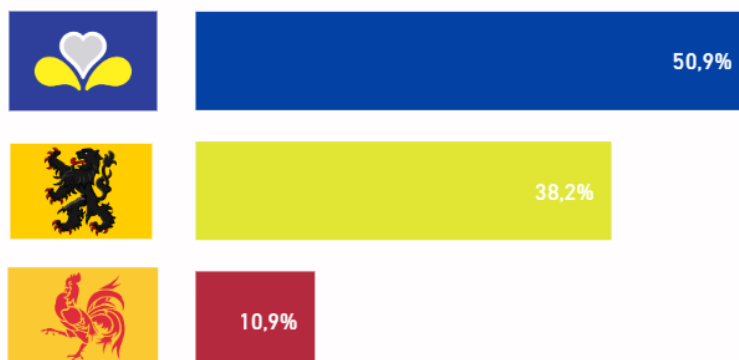
La LEZ est contrôlée grâce à un réseau d'environ 300 caméras de reconnaissance de plaques (ANPR) qui permet d'identifier l'ensemble des véhicules qui circulent dans la LEZ. Les numéros des plaques d'immatriculation des véhicules flashés sont envoyés quotidiennement à Bruxelles Fiscalité, qui vérifie, sur base des données de la DIV (Direction pour l'Immatriculation des Véhicules), les caractéristiques techniques des véhicules (catégorie, carburant, norme Euro,...). Pour établir ce rapport d'évaluation, ces données sont ensuite anonymisées et les numéros de plaques sont cryptés avant d'être transmis à Bruxelles Environnement.

Fin 2024, le réseau de caméras a été progressivement renouvelé, tout comme la plateforme informatique de traitement de ces données. À la suite du basculement vers la nouvelle technologie, des problèmes de lecture des données ont réduit le nombre total de véhicules flashés à partir de novembre 2024. Cela n'influence pas les données relatives sur la composition du parc qui sont présentées dans ce rapport.



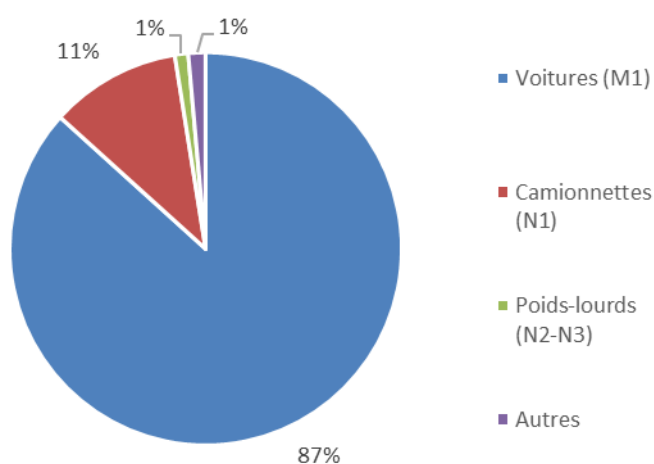
Parmi les véhicules immatriculés en Belgique circulant un jour moyen dans la LEZ, environ la moitié (51%) sont immatriculés à Bruxelles, 38% en Flandre et 11% en Wallonie. En ce qui concerne les catégories, 87% des véhicules en circulation captés par les caméras sont des voitures (classe M1), 11% sont des camionnettes (catégorie N1) et 1% sont des poids-lourds (N2 et N3). Les bus et autocars (catégorie M2 et M3), deux-roues, tricycles et quadricycles (catégorie L) représentent moins d'un pourcent du parc.

En 2024, la moitié des véhicules qui circulent à Bruxelles un jour moyen sont immatriculés à Bruxelles



- En moyenne 360 000 véhicules uniques circulent chaque jour dans la LEZ (toutes catégories confondues)⁷.
- Les jeudis et vendredis sont les jours les plus fréquentés, tandis que le dimanche est le jour où il y a le moins de circulation.

Les voitures et les camionnettes constituent l'essentiel des véhicules qui circulent à Bruxelles en 2024



⁷ 364 468 véhicules uniques en moyenne chaque jour en 2022, et 358 315 en 2023. Les données absolues issues des flashes de 2024 ne sont pas représentatives du parc en circulation en raison des problèmes techniques de lecture des données suite au renouvellement du réseau de caméras et de la plateforme informatique qui ont causé une baisse du nombre de véhicules flashés à partir de novembre 2024.

2. Impact de la LEZ sur la composition du parc de véhicules en circulation

2.1. Critères d'accès à la LEZ

L'accès à la LEZ dépend de la catégorie du véhicule, de son carburant et de sa norme Euro. Toutes les informations pratiques pour vérifier si un véhicule est concerné se trouvent sur le site www.lez.brussels.

Arrêt de la Cour constitutionnelle et réintroduction du jalon 2025

En octobre 2024, le Parlement bruxellois avait décidé de reporter de deux ans l'interdiction de circuler qui devait entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2025. Le jalon 2025 avait donc été remplacé par un nouveau jalon en 2027, laissant deux années supplémentaires aux personnes concernées pour se conformer à l'interdiction. Ce report a été attaqué en justice et, le 11 septembre 2025, la Cour constitutionnelle a rendu un arrêt suspendant immédiatement ce report de deux ans en faisant valoir que le report était de nature à causer un préjudice irréparable à l'une des parties requérantes - un enfant souffrant d'asthme chronique et d'allergies, que le report entraînait un recul significatif de la protection du droit à la santé et un environnement sain inscrit dans la Constitution et que ce recul n'était pas raisonnablement justifié.

En réaction à l'arrêt de la Cour, le gouvernement a décidé que les contrôles pour les véhicules concernés reprendraient de manière progressive : envoi d'un avertissement aux automobilistes qui circulent dans la LEZ en infraction à partir de janvier 2026, puis envoi d'une amende trois mois après la première infraction. Le gouvernement a communiqué que les personnes qui pourront démontrer l'achat d'un véhicule neuf conforme (avec un bon de commande d'au plus tard le 31/12/2025) seront dispensées d'amende. Les administrations en charge de la LEZ s'attendent de leur côté à lancer le plus vite possible une campagne d'information nationale pour informer les personnes concernées.

Au moment de la rédaction de ce rapport, le report de deux ans n'était donc plus d'application et la Cour devait se prononcer dans un délai de trois mois sur l'annulation définitive ou non de l'ordonnance⁸.

2.2. Calendrier de la zone de basses émissions

En 2022, le calendrier de la LEZ a été établi jusqu'en 2036 pour toutes les catégories de véhicules afin de donner une vue claire sur la manière dont la sortie progressive du thermique s'opérera.









- **Pour les voitures et les camionnettes légères**, l'interdiction des moteurs diesel est prévue en 2030, et des moteurs essence, LPG et CNG en 2035. Avec le nouveau jalon 2025, ces véhicules doivent être Euro 6 minimum pour ceux qui roulent au diesel, et Euro 3 minimum pour les véhicules essence.
- **Pour les plus grosses camionnettes (catégorie N1 classe II et III) et les mini-bus**, la sortie du thermique (essence et diesel) aura lieu en 2035, avec une progressivité dans les restrictions au fil des années. Avec le jalon 2025, les véhicules diesel doivent être Euro 6 minimum ; en 2028, Euro 6d-TEMP et en 2030 Euro 6d/6e.
- **Les poids-lourds** sont désormais concernés par la LEZ et doivent avoir au minimum une norme Euro VI pour pouvoir circuler dans la Région depuis la réintroduction du jalon 2025. A l'exception

⁸ <https://fr.const-court.be/public/f/2025/2025-115f-info.pdf>

des bus urbains qui devront être électriques d'ici 2036, il n'a pas encore été fixé de date de fin du diesel pour les autocars ni les poids-lourds.

- **Les deux-roues motorisés, tricycles, quadricycles et autres « voitures sans permis » ou « véhicules intermédiaires » (catégorie L)** doivent eux aussi respecter certains critères d'accès en fonction de leur norme Euro, de leur carburant et du modèle de leur véhicule. Les véhicules diesel ne peuvent plus circuler. Pour les essences, il convient de consulter le calendrier de la LEZ car des jalons distincts sont établis en fonction du type de véhicule de la catégorie L.

Calendrier de la Zone de basses émissions

		Carburant	2025	2028	2030	2035	2036
	Voiture (M1) Camionnette (N1, Classe I)	Diesel/hybride	≥ Euro 6	≥ Euro 6d	⊘	⊘	⊘
		Essence/hybride/ CNG/LPG	≥ Euro 3	≥ Euro 4	≥ Euro 6d	⊘	⊘
	Minibus (M2) Camionnette (N1, Classe II, III)	Diesel/hybride	≥ Euro 6	≥ Euro 6d- TEMP	≥ Euro 6d	⊘	⊘
		Essence/hybride/ CNG/LPG	≥ Euro 3	≥ Euro 4	≥ Euro 6d	⊘	⊘
	Bus (M3, Classe I, II, A)	Diesel/hybride	≥ Euro VI	≥ Euro VI	≥ Euro VI	≥ Euro VI	⊘
		Essence/hybride/ CNG/LPG	≥ Euro III	≥ Euro IV	≥ Euro VI	≥ Euro VI	⊘
	Autocar (M3, Classe III, B)	Diesel/hybride	≥ Euro VI	≥ Euro VI	≥ Euro VI	≥ Euro VI	≥ Euro VI
		Essence/hybride/ CNG/LPG	≥ Euro III	≥ Euro IV	≥ Euro VI	≥ Euro VI	≥ Euro VI
	Mobylette (L1-L2)	Diesel/hybride	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
		Essence/hybride/ CNG/LPG	Tous	≥ Euro 5	⊘	⊘	⊘
	Moto (L3-L5)	Diesel/hybride	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
		Essence/hybride/ CNG/LPG	≥ Euro 3	≥ Euro 4	≥ Euro 5	⊘	⊘
	Quadricycles (L6-L7)	Diesel/hybride	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
		Essence/hybride/ CNG/LPG	Tous	≥ Euro 4	≥ Euro 5	⊘	⊘
	Poids-lourd (N2-N3)	Diesel/hybride	≥ Euro VI	≥ Euro VI	≥ Euro VI	≥ Euro VI*	≥ Euro VI*
		Essence/hybride/ CNG/LPG	≥ Euro III	≥ Euro IV	≥ Euro VI	≥ Euro VI*	≥ Euro VI*

* Uniquement pour N2 dont la masse de référence est supérieure à 2.610 kg et pour les N3

Jalons de la LEZ : âge des voitures (M1) au moment de l'interdiction

	2025		2028		2030		2035	
	Norme	Age	Norme	Age	Norme	Age	Norme	Age
Diesel	Euro 5	> 9 ½	Euro 6, 6dtemp	> 8 ½ > 8	Euro 6d Euro 6e	> 6 ½ > 2	⊘	⊘
Essence	Euro 2	> 25	Euro 3	> 23	Euro 4, Euro 5, Euro 6, 6dtemp	> 20 > 14 ½ > 10 ½ > 10	Euro 6d Euro 6e	> 11 ½ > 7

2.3. Véhicules concernés

2.3.1. Jalons passés

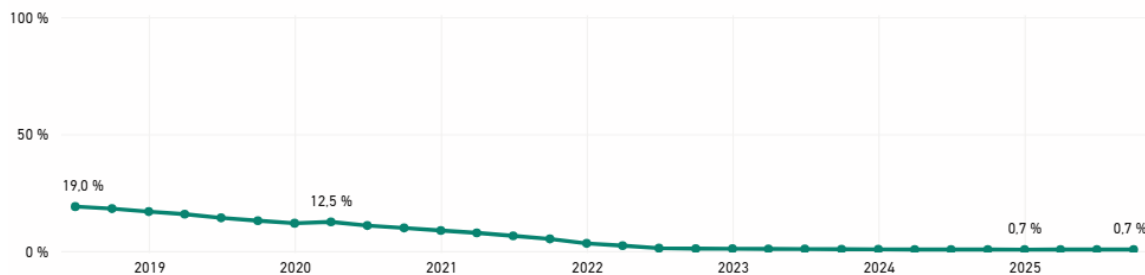
Les critères d'accès à la LEZ continuent à être bien respectés : 99,3% des véhicules uniques en circulation par trimestre étaient conformes aux restrictions imposées par la LEZ en 2024 et au début de l'année 2025. On observe de légères différences entre les catégories : le taux de conformité était de 99,3% pour les voitures, 98,8% pour les camionnettes et 98,9% pour les bus et mini-bus.

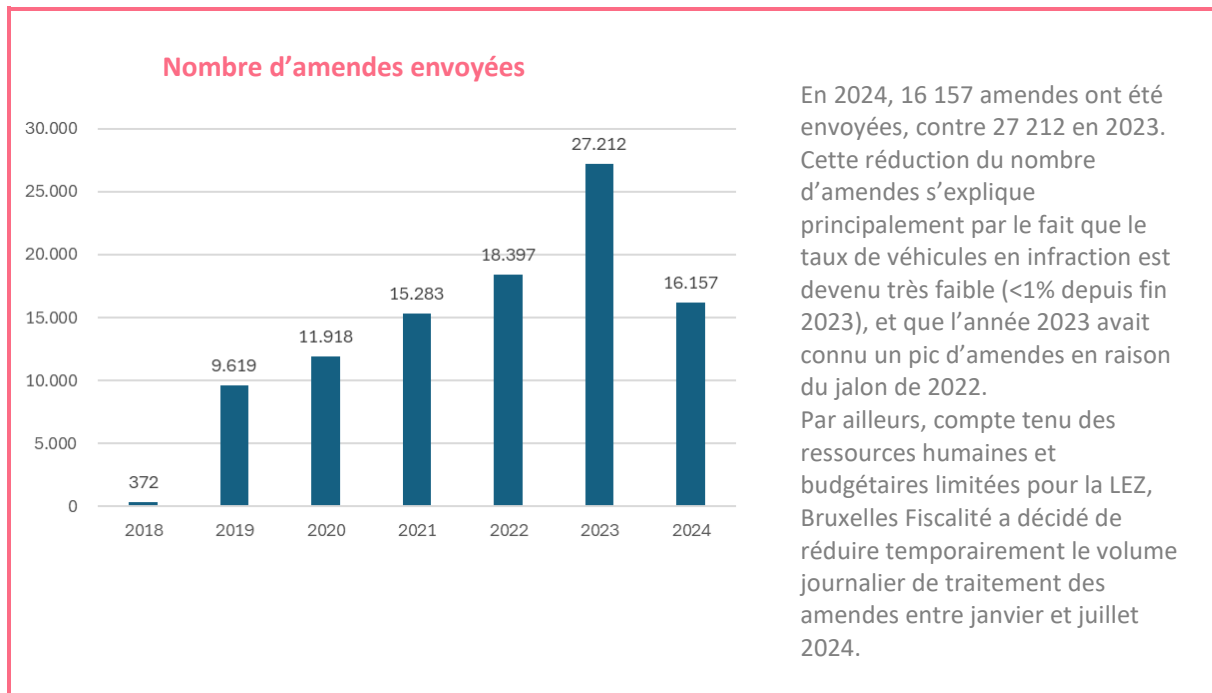


Remarque : ce taux n'inclut pas les véhicules circulant avec un pass d'une journée ou une dérogation, ce qui veut dire que le taux de conformité est en réalité encore plus haut.

Le graphique ci-dessous montre que la part des véhicules ciblés par les jalons 2018-2022 a fortement chuté : de près de 21% du parc au début de la LEZ (2018) à 0,7% début 2025. Parmi ces jalons, c'est le jalon 2022 qui a été jusqu'ici le plus impactant en termes de nombre de véhicules concernés. En effet, les véhicules diesel de norme Euro 4, visés par le jalon LEZ 2022, représentaient près de 15% de la flotte de véhicules circulant à Bruxelles au début de la LEZ. Ils ne représentaient plus que 0,4% du parc en 2024 (0,3% pour les voitures et 0,8% pour les camionnettes). Le dispositif LEZ est donc très efficace pour agir sur le parc qui circule en RBC.

La proportion de véhicules (M1, N1, M2, M3) ne répondant pas aux jalons 2018-2022 a fortement chuté





2.3.2. Jalon 2025

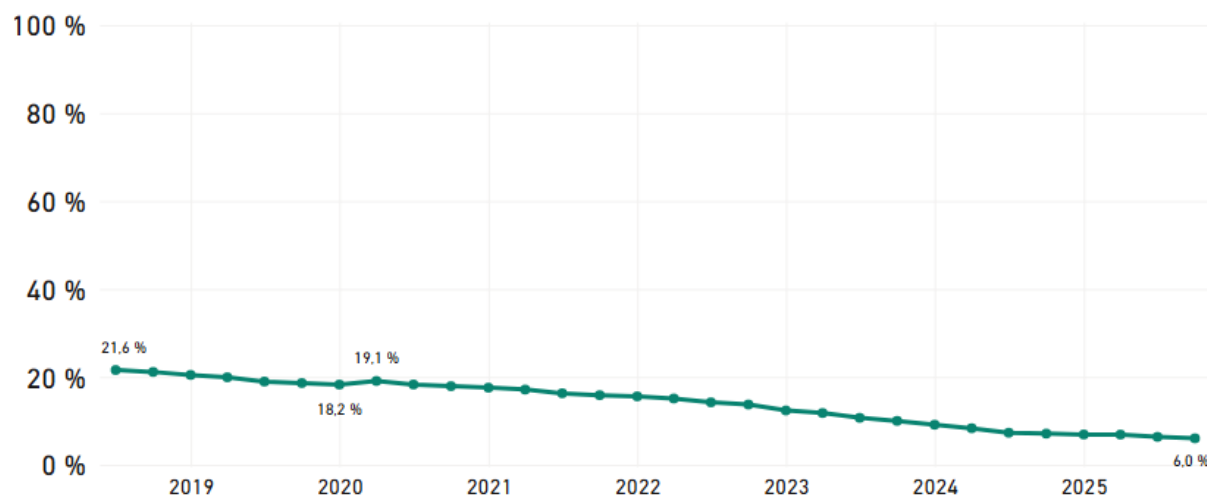
Le 11 septembre 2025, la Cour constitutionnelle a suspendu l'ordonnance du Parlement bruxellois reportant de deux ans l'application de la LEZ, réintroduisant ainsi le jalon 2025. Les véhicules concernés par ce nouveau jalon sont :

- Les voitures (M1), camionnettes (N1) et mini(bus) (M2, M3) diesel Euro 5 et essence Euro 2 ;
- Les poids-lourds (N2, N3) diesel Euro 5 et essence Euro 2 et inférieur ;
- Les mobylettes et scooters (L1, L2) et les quadricycles légers (L6, L7) diesel ;
- Les motos (L3, L4 et L5) diesel et essence Euro 2 et inférieur.

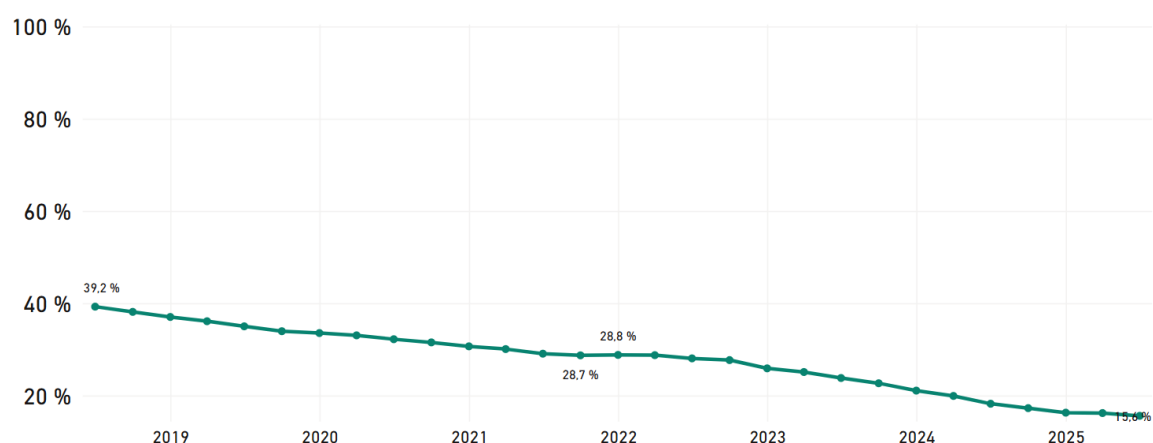
Au troisième trimestre 2025 :

- Environ 6% des voitures (M1) en circulation étaient concernées par le jalon 2025, contre 9% un an plus tôt. Il s'agit presque uniquement de voitures diesel Euro 5, le nombre de voitures essence Euro 2 en circulation étant de seulement 1%.
- Environ 16% des camionnettes (N1) étaient concernées, contre 21% un an plus tôt.
- Environ 4% des (mini-)bus étaient concernés. Depuis 2025, toute la flotte des bus de la STIB répond au minimum à la norme Euro 6.
- Environ 12% des poids-lourds (N2-N3) étaient concernés, contre 17% un an plus tôt.
- Pour les catégories L, environ 3 % des motos (L3, L4, L5) ne respectaient pas le jalon, alors que les mobylettes, quadricycles et cyclomoteurs étaient quasi tous conformes.

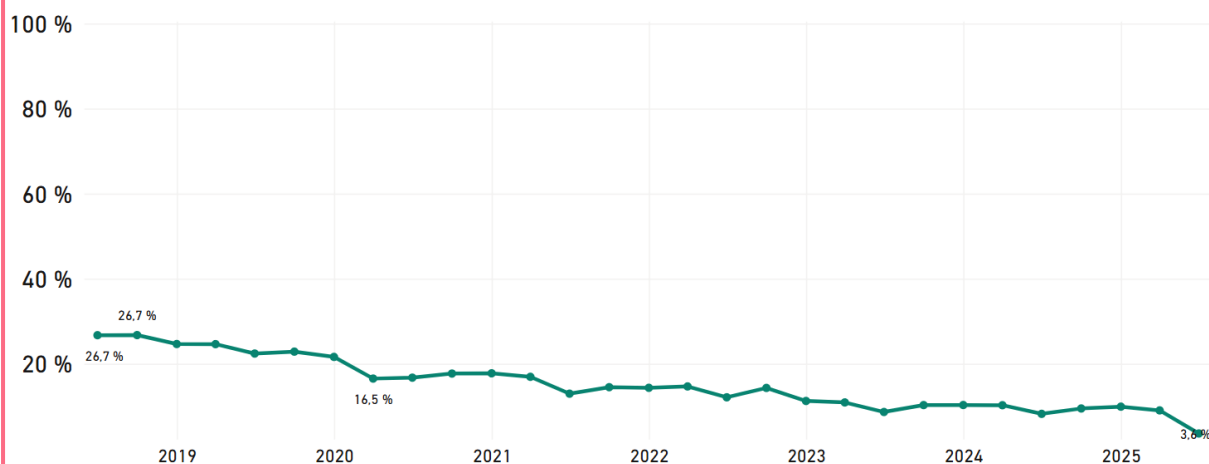
Au troisième trimestre 2025, environ 6% des voitures étaient concernées par le jalon 2025

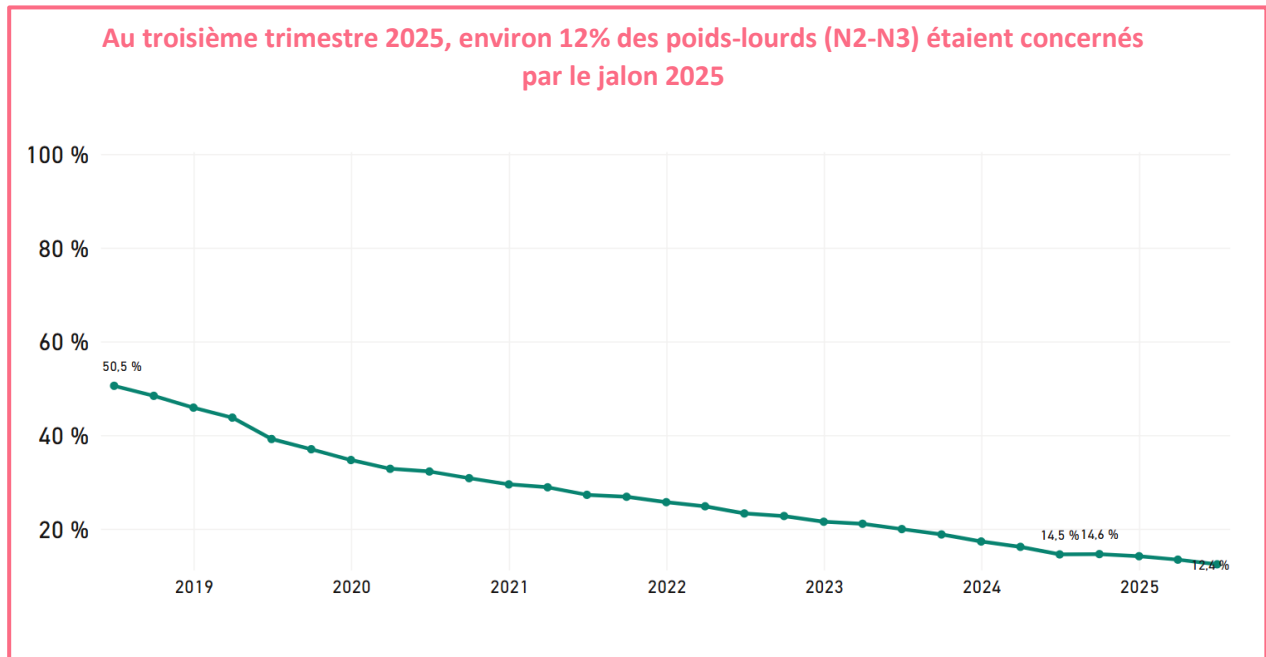


Au troisième trimestre 2025, environ 16% des camionnettes étaient concernées par le jalon 2025



La part des bus et mini-bus concernés par le jalon 2025 diminue fortement en 2025





2.3.3. Impact du report voté par le Parlement bruxellois

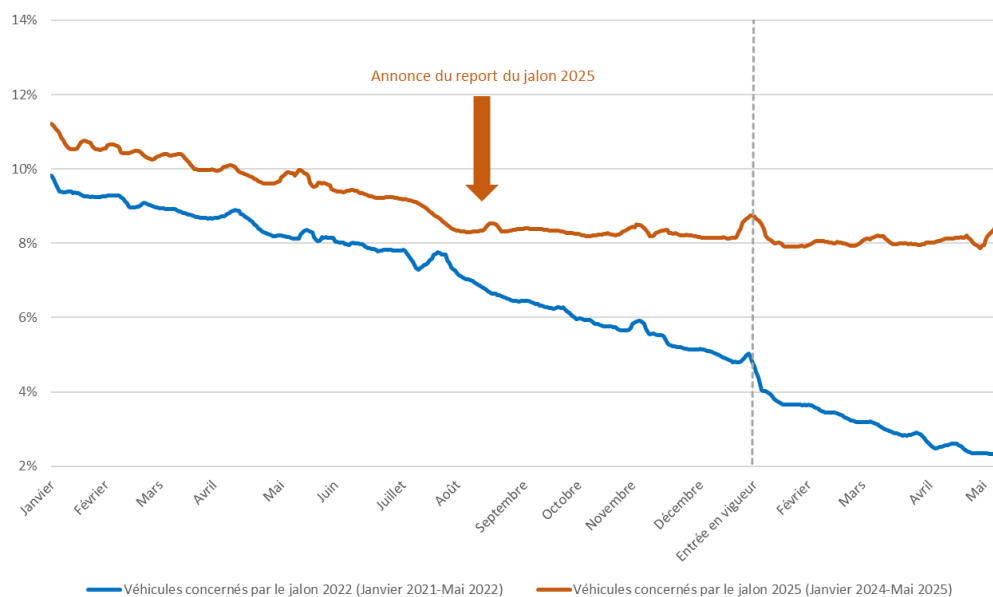
En octobre 2024, le Parlement bruxellois a voté le report du jalon 2025 (suspendu depuis lors par la Cour constitutionnelle). Les données caméra mettent en évidence un effet très net de cette décision sur le parc en circulation. En effet, la diminution des véhicules concernés par le jalon 2025 s'est nettement tassée dès l'annonce du report, au moins d'août 2024. Cette tendance contraste avec celle des jalons précédents, pour lesquels une baisse nette du taux de véhicules interdits était constatée à l'approche de l'échéance et plusieurs mois après. Le graphique ci-dessous met en évidence cette différence entre la période 2021-2022 (jalon 2022) et la période 2024-2025 (jalon 2025) :

- Le taux de véhicules impactés par le jalon 2022 était passé de 10% en janvier 2021 à 2% en mai 2022.
- Le taux de véhicules impactés par le jalon 2025 est passé de 11% en janvier 2024 à seulement 9% en mai 2025. On constate donc que, dès l'annonce du report du jalon, la réduction a été nettement moins forte, alors que les tendances étaient similaires avant cette annonce.

Cela illustre l'effet tangible de la LEZ sur le parc roulant et le fait que les ajustements réglementaires influencent directement la présence de véhicules polluants dans le parc qui circule à Bruxelles.

Notons que les données de la DIV ne révèlent aucune hausse anormale des immatriculations de véhicules diesel Euro 5 ou essence Euro 2 d'occasion. Les véhicules en circulation seraient donc ceux dont les propriétaires ont choisi de prolonger la durée d'usage, plutôt que des véhicules achetés en réaction au report.

Dès l'annonce du report du jalon 2025, le taux de véhicules concernés n'a plus diminué, contrairement à ce qui était observé lors du jalon 2022

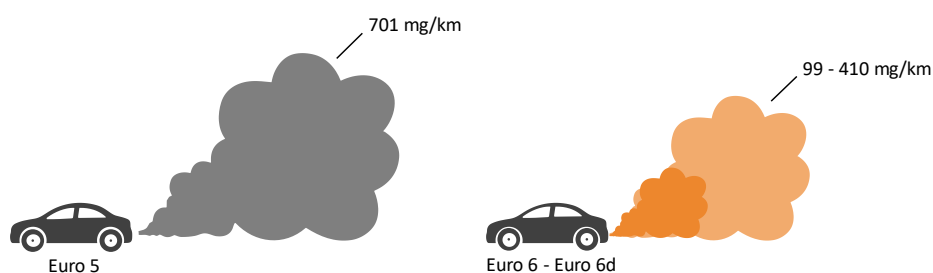


Avec l'application du jalon 2025, on s'attend à ce que :

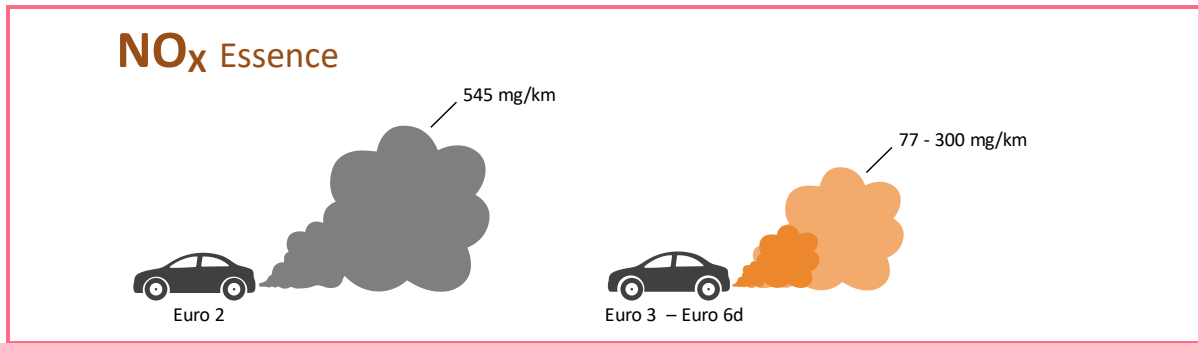
- Les émissions de NO_x soient réduites d'environ 40% aussi bien pour les voitures diesel qu'essence ;

Les émissions de NO_x des voitures M1 se réduisent d'au moins 40% avec l'application du jalon 2025⁹*

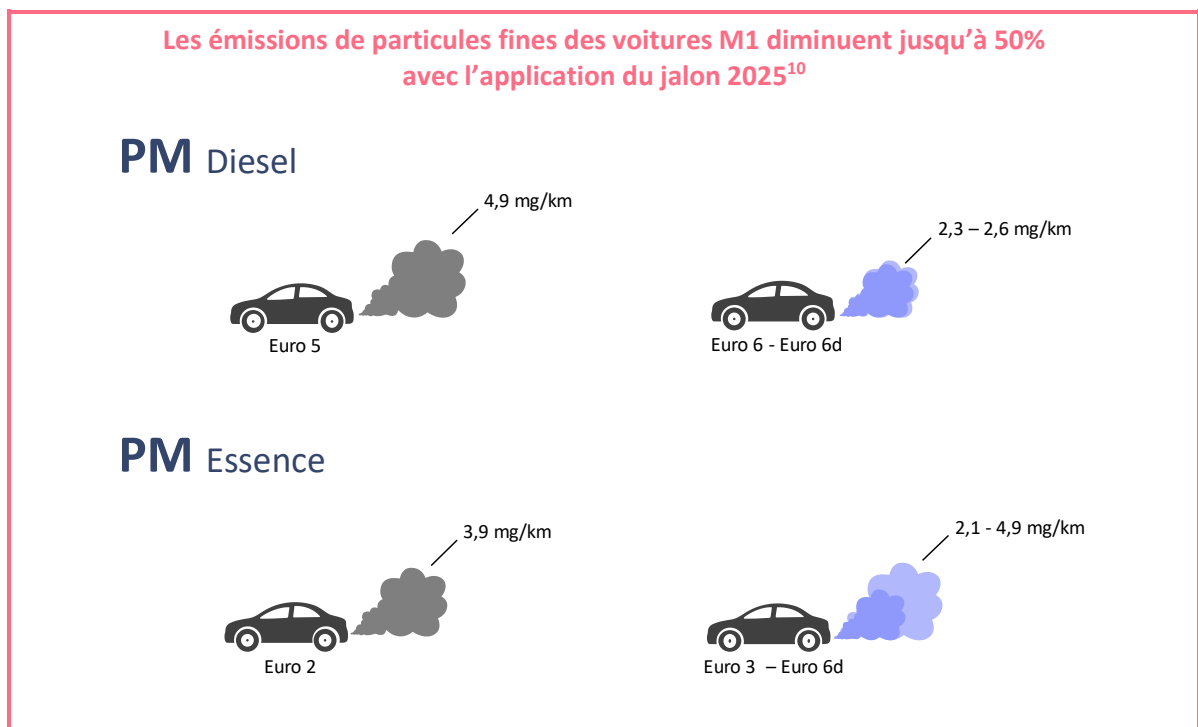
NO_x Diesel



⁹ Source: "Tailpipe NOX and PM emissions (g/km) from all passenger cars measured by remote sensing in European cities and regions (Brussels, Flanders, Krakow, London, Paris, Warsaw, Zurich) between 2017 and 2021." The Real Urban Emission database.



- Les émissions de particules diminuent presque de moitié pour les voitures diesel. Pour les voitures essence, qui émettent beaucoup moins de particules que les voitures diesel, il y aura peu de différence.



2.3.4. Jalons 2028, 2030, 2035

Au troisième trimestre 2025 :

- Environ 79% des véhicules en circulation étaient déjà en conformité avec les jalons 2028 et antérieurs, et 21% non conformes;
- 40,5% des véhicules étaient en conformité avec le jalon 2030 et antérieurs, et 59,5% non conformes.
- Environ 23% des véhicules étaient déjà en conformité avec le jalon 2035 et antérieurs, et 77% non conformes.

¹⁰ Source: "Tailpipe NO_x and PM emissions (g/km) from all passenger cars measured by remote sensing in European cities and regions (Brussels, Flanders, Krakow, London, Paris, Warsaw, Zurich) between 2017 and 2021." The Real Urban Emission database.

Notons que ces chiffres ne reflètent pas le nombre de véhicules qui seront effectivement concernés au moment des interdictions, puisque la composition du parc va encore fortement évoluer dans les dix années à venir. Ils indiquent toutefois qu'il subsiste un écart important entre la situation actuelle et les prochains jalons, et qu'il sera essentiel de suivre de près cette évolution.

2.4. Evolution des motorisations

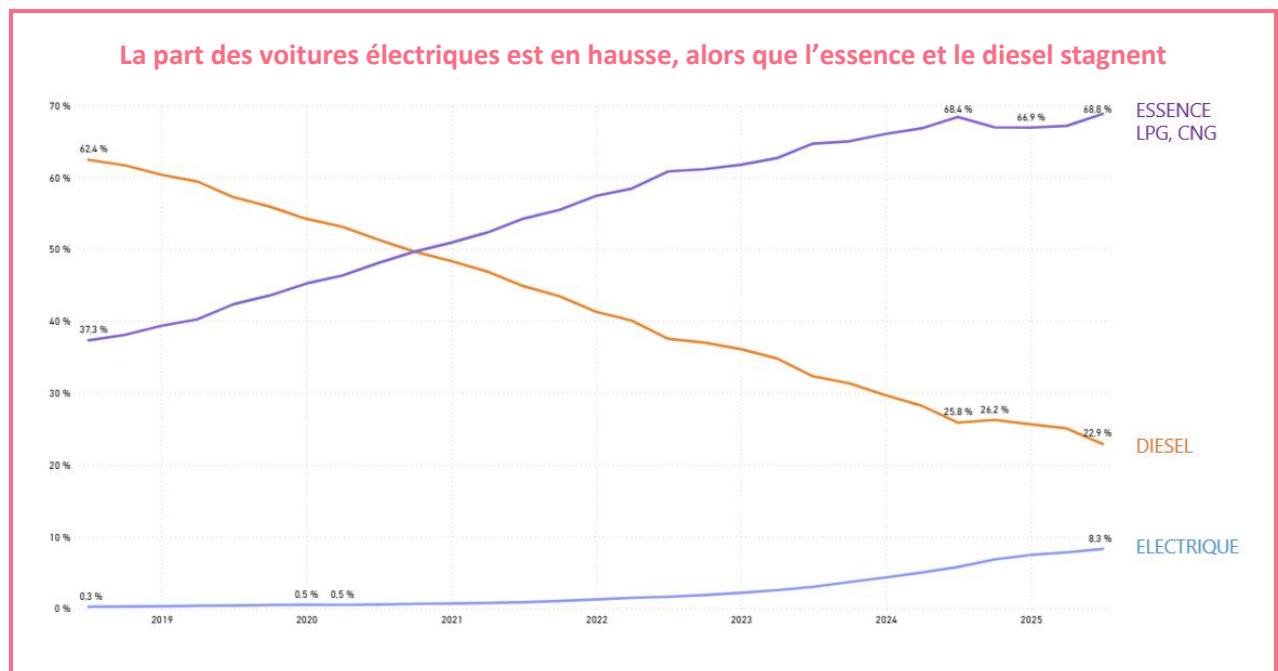
2.4.1. Voitures (M1)

Depuis le début de la LEZ, on observe une évolution de la motorisation des voitures allant du diesel vers l'essence et l'électrique.

Dans le graphique ci-dessous, les véhicules hybrides sont repris dans la catégorie diesel ou essence, selon le carburant de leur moteur thermique. En effet, dans le cadre de la LEZ, ces véhicules suivent le calendrier en fonction de leur moteur thermique.

Une série d'observations peuvent être dégagées :

- La part des voitures diesel a fortement chuté depuis l'instauration de la LEZ en 2018 (environ 62% à 23%), mais cette chute s'est tassée mi-2024, possiblement en raison du report voté par le Parlement en 2024.
- La part des voitures essence a fortement progressé depuis 2018 (environ 37% à 69%), mais leur part n'a plus augmenté depuis mi-2024. Cela peut s'expliquer par l'augmentation relative de la part des véhicules électriques et l'impact du report voté par le Parlement.
- Quant à la part des voitures entièrement électriques, elle a atteint 8% début 2025, mais sa croissance semble quelque peu ralentir depuis la fin de l'année 2024.



Notons qu'il existe une différence notable entre l'évolution de la motorisation des voitures de leasing et l'évolution de la motorisation des voitures des particuliers. Si les données issues des caméras ANPR relatives aux voitures *en circulation* ne nous permettent pas encore de différencier ces deux sous-catégories, les données annuelles relatives aux voitures immatriculées auprès de la DIV permettent de constater que, au 31 décembre 2024¹¹ :

- 27% du parc de voitures de leasing immatriculées en Belgique étaient électriques (24% immatriculées en RBC)¹² ;
- 1,2% du parc de voitures de particuliers immatriculées en Belgique étaient électriques (0,7% immatriculées en RBC)¹³ ;

La part des voitures électriques chez les particuliers reste donc encore faible. Les raisons invoquées sont le prix d'achat élevé, malgré un coût total d'usage (TCO) qui peut être avantageux, le manque de modèles abordables en dehors du haut de gamme et le peu de véhicules disponibles sur le marché de seconde main.

En revanche, les véhicules de leasing électriques sont de plus en plus nombreux. Cela est principalement dû au fait que la législation fédérale relative aux voitures de société rend l'acquisition et l'usage de voitures électriques fiscalement avantageux.

La Région bruxelloise stimule quant à elle l'usage des véhicules électriques à travers le déploiement de bornes de recharge (cf. electrify.brussels) et en organisant progressivement la sortie des voitures thermiques (voir calendrier LEZ plus haut).

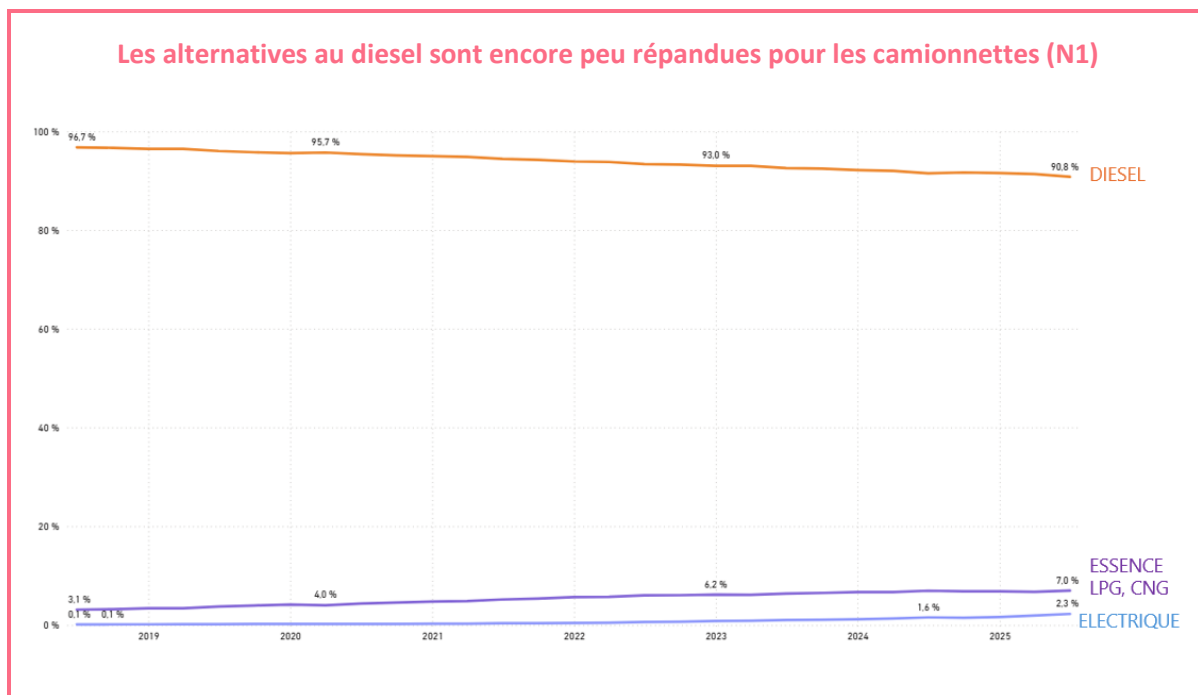
2.4.2. Camionnettes (N1)

En ce qui concerne les camionnettes, la part du diesel reste largement dominante (environ 91%), alors que les camionnettes essence ou CNG/LPG ne représentent qu'environ 7% du parc. Les camionnettes électriques arrivent sur le marché et représentaient un peu plus de 2% du parc en circulation début 2025.

¹¹ Ecoscore, 2025, <https://ecoscore.be/pivot>

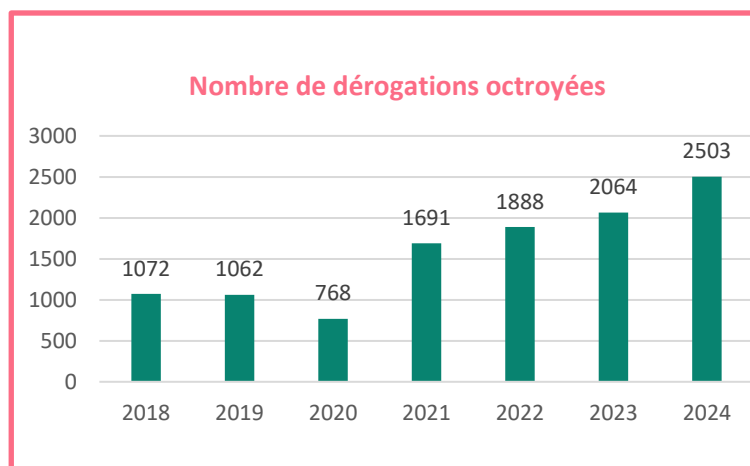
¹² Si l'on s'intéresse aux nouvelles immatriculations en 2024, ce taux est de 45% pour la Belgique et 37% pour la RBC.

¹³ Si l'on s'intéresse aux nouvelles immatriculations en 2024, le taux est de 10% pour la Belgique et 5,6% pour la RBC.



2.5. Dérogations

La législation prévoit un certain nombre de dérogations à l'interdiction de circuler. Ces dérogations sont octroyées automatiquement si elles portent sur une catégorie identifiée par la DIV (auto-caravanes, véhicules oldtimers de plus de 30 ans,...) ou sur demande du propriétaire (par exemple pour les véhicules adaptés au transport de personnes en situation de handicap).



- En 2024, 2503 dérogations ont été octroyées¹⁴.
- Le nombre de véhicules non conforme à la LEZ bénéficiant d'une dérogation est relativement faible : il s'agit d'environ 0.1% du trafic¹⁵.

¹⁴ Il s'agit ici des dérogations octroyées par Bruxelles Fiscalité, c'est à dire les dérogations devant faire l'objet d'une demande (dérogations non automatiques).

¹⁵ Environ 500 véhicules par jour sur les 364.000 qui circulaient dans la LEZ chaque jour en 2022 (dernières données disponibles).

Depuis 2025, trois nouvelles dérogations existent :

1. Pour les titulaires d'une carte de stationnement pour personnes porteuses de handicap : désormais la dérogation peut également être demandée sans bénéficier de l'intervention majorée dans les soins de santé.
2. Pour les parents d'un enfant en situation d'handicap, avec carte de stationnement et qui est domicilié chez un des deux parents : la dérogation peut désormais être demandée par les deux parents.
3. Pour les aidants proches avec droits sociaux.

La dérogation destinée aux titulaires d'une carte de stationnement pour une personne en situation de handicap avait fait l'objet de 924 demandes, dont 821 acceptées et 15 refusées au 1^{er} juillet 2025. Celle destinée aux aidants proches avait fait l'objet de 28 demandes, dont 12 acceptées et 1 refusée à cette même date¹⁶.

Avec le jalon 2025, de nouvelles dérogations s'appliquent pour les véhicules suivants :

- Les poids-lourds disposant d'une autorisation valide de transport exceptionnel.
- Les grues mobiles.
- Les véhicules utilisés pour le transport scolaire / transport collectif de personnes avec un handicap, et immatriculés pour la première fois avant le 31 décembre 2025.

2.6. Pass d'une journée

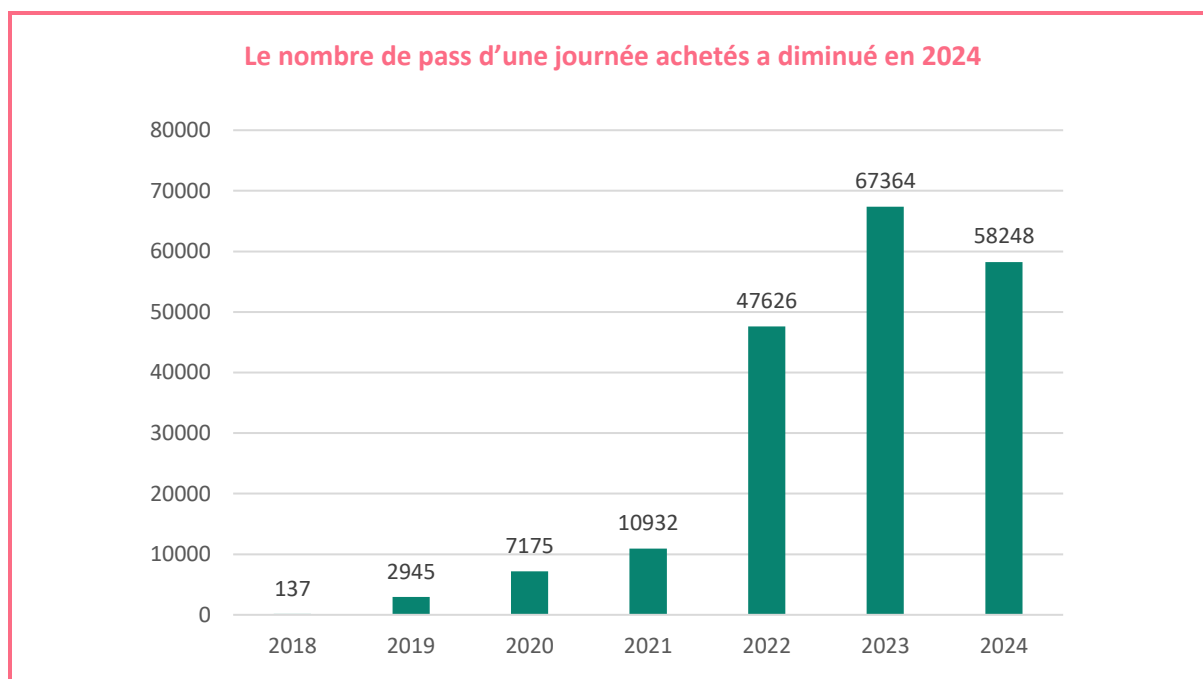
La législation prévoit qu'un véhicule ne répondant pas aux critères d'accès peut circuler dans la LEZ moyennant l'achat d'un pass d'une journée d'un montant de 35 €. Le nombre maximal de pass d'une journée autorisé est de 24 par an.

Cette mesure d'accompagnement apporte une certaine souplesse pour répondre à des besoins ponctuels de mobilité.

- En 2024, 58 248 pass ont été achetés, pour 27 763 véhicules uniques (contre, 67 364 pass achetés pour 32 158 véhicules uniques en 2023).
- Entre le début de la LEZ et fin 2024, 194 427 pass avaient été achetés.

En 2024, on observe pour la première fois une baisse du nombre de pass achetés, après une hausse continue entre 2018 et 2023. Cette réduction va de pair avec la réduction du taux de véhicules concernés par l'interdiction et donc nécessitant un pass pour circuler (<1% depuis fin 2023).

¹⁶ Le delta entre demande et acceptés/refusés correspond aux demandes en cours de traitement/en attente de document.



2.7. Véhicules immatriculés à l'étranger

Grâce aux données des caméras ANPR, il est possible de déterminer le pays d'immatriculation d'un véhicule en circulation. On connaît donc la part et l'origine des véhicules immatriculés à l'étranger en circulation dans la LEZ, même si on ne connaît pas leurs caractéristiques techniques, contrairement aux véhicules immatriculés en Belgique. C'est pour cette raison que la législation prévoit que les voitures, camionnettes, (mini-)bus et autocars immatriculés à l'étranger doivent s'enregistrer avant de circuler dans la LEZ, à l'exception des véhicules immatriculés aux Pays-Bas car les données techniques des immatriculations néerlandaises sont disponibles en open data.

En 2024, 226 959 nouveaux véhicules étrangers s'étaient enregistrés pour la LEZ¹⁷. Au total, depuis le début de la LEZ, la grande majorité des enregistrements concernent des véhicules immatriculés en France ou en Allemagne.

La Région bruxelloise continue de plaider en faveur d'un cadre législatif européen qui permettrait aux autorités d'accéder aux informations techniques des véhicules provenant de pays tiers pour contrôler le respect des LEZ. Ce cadre permettrait de lever l'obligation d'enregistrement, comme c'est déjà le cas pour les véhicules provenant des Pays-Bas. La Région est impliquée dans plusieurs initiatives œuvrant en ce sens¹⁸. En 2021, le gouvernement a mandaté Bruxelles Mobilité de mettre en place une équipe mobile, en collaboration avec Bruxelles Fiscalité, afin de contrôler les véhicules immatriculés à l'étranger qui circulent dans la LEZ. Ce projet est actuellement en pause, faute de ressources suffisantes.

¹⁷ On ne sait pas quelle est la part de ces véhicules qui ont effectivement circulé dans la LEZ. En effet, les données statistiques des caméras en lien avec les enregistrements ne sont plus disponibles depuis mi-2023 pour des raisons techniques. Le rétablissement de ces données nécessite de nouveaux développements.

¹⁸ En 2024, L'Union européenne a révisé la Directive concernant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière. La nouvelle Directive permet l'échange de données pour les restrictions d'accès clairement et visiblement délimitées et ayant pour finalité la sécurité routière. Les zones piétonnes, zones scolaires et les pistes cyclables sont clairement visées, tandis que les zones de basses émissions sont exclues, contrairement à ce que souhaitaient certains Etats membres comme la Belgique. Une clause de révision prévoit une réévaluation du champ d'application de la Directive dans les 3 ans suivant sa transposition.

Effets de la LEZ sur les émissions et la qualité de l'air

1. Emissions

1.1. Méthodologie

Pour calculer les émissions du transport routier en RBC, Bruxelles Environnement utilise un modèle d'émissions prenant en compte trois facteurs :

- La composition du parc de véhicules telle que capturée par les caméras ANPR, et enrichies avec les caractéristiques techniques associées aux véhicules (carburant, norme Euro, catégorie) qui proviennent de la DIV.
- Les facteurs d'émissions (g/km) associés à chaque sous-catégorie de véhicules, et qui varient en fonction du carburant, de la norme Euro, etc.
- La distance annuelle moyenne parcourue de chaque type de véhicule (km).

Le modèle fournit ainsi des émissions de polluants pour une période donnée, ce qui permet de calculer les émissions de polluants d'année en année, telles que présentées dans le graphique plus bas.

Les émissions du transport en RBC

En 2023, le transport routier était la première source d'émission d'oxydes d'azote (NO_x) à Bruxelles, à hauteur de 41% des émissions totales¹. Il était également la deuxième source d'émissions de particules fines (PM_{2.5}), en contribuant à près d'un quart (22%) des émissions. Enfin, il participait à près d'un tiers des émissions de black carbon (BC) (26%) de la Région.

Le transport routier est aussi la deuxième plus grande source d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de la Région, avec environ 25 % du total des émissions en 2023. Au sein des émissions du transport routier, ce sont les voitures qui contribuent le plus aux émissions, suivies des camionnettes, poids-lourds, bus et deux-roues motorisés.

La composition du parc lors de la semaine 25 de 2018 (fin juin) sert de base à la comparaison et représente la situation pré-LEZ (avant l'envoi des premières amendes). Par la suite, pour chaque année, la semaine 40 (début octobre) est sélectionnée comme semaine de référence. Cette semaine est choisie en raison de sa représentativité, se situant en dehors des périodes de vacances scolaires et n'étant pas influencée par d'autres événements susceptibles de perturber la mobilité à Bruxelles.

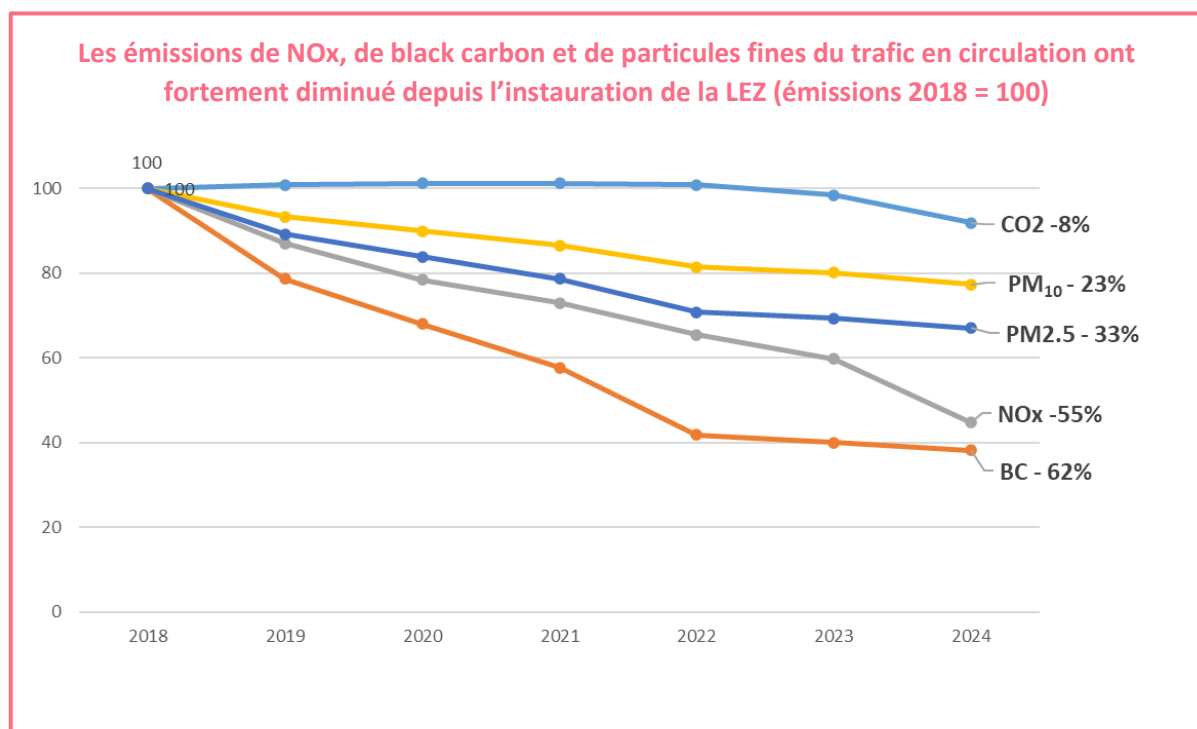
Dans ce calcul, la composition du parc capturée par les caméras ANPR est la seule variable : les facteurs d'émissions appliqués à chaque type de véhicule demeurent constants, ainsi que la distance totale parcourue par l'ensemble de la flotte. Cette distance totale est ensuite répartie parmi les différents types de véhicules en fonction de la distance moyenne annuelle parcourue par ces derniers.

1.2. Résultats

A kilomètres parcourus constants, on constate, entre les semaines type de 2018 et 2025 :

- **Une réduction de 55% des émissions de les NO_x.** Cette réduction forte s'explique en grande partie par la réduction de la part des voitures diesel dans le parc, au profit de l'essence, et, dans une moindre mesure et plus récemment, au profit de l'électrique. Cette tendance devrait s'intensifier avec l'interdiction des diesel Euro 5 et Euro 6 a/b/c, particulièrement émetteurs de NO_x, puis de l'interdiction de l'ensemble des véhicules diesel à l'horizon 2035/2036. Notons que la diminution est plus importante pour les voitures (-67%) que pour les camionnettes (-42%), ces dernières étant restées très majoritairement diesel jusqu'à présent.

- **Une réduction de 62 % des émissions de black carbon, de 23 % pour les PM₁₀ et 33 % pour les PM_{2,5}.** La forte diminution des émissions de black carbon est également la conséquence d'un recul des véhicules diesel. Cette réduction est très nette autour de 2022, année d'interdiction de la dernière génération de véhicules diesel à ne pas être automatiquement équipés d'un filtre à particules (Euro 4). Les PM₁₀ et PM_{2,5} sont quant à eux moins liés spécifiquement à la motorisation diesel et sont également causés par des émissions « non-exhaust » telles que l'abrasion des freins et des pneus qui sont causées par l'ensemble des véhicules. C'est pourquoi leur réduction est plus faible que pour le black carbon et les NO_x.
- **Une réduction de 8% des émissions directes de CO₂.** La réduction des émissions directes de CO₂ est un phénomène plus récent, porté essentiellement par la montée en puissance des véhicules électriques dans le parc de voitures, en particulier les voitures de leasing. Cette réduction est de 11% pour les voitures (catégorie de loin la plus émettrice) et de seulement 0,15% pour les camionnettes. On s'attend à ce que cette réduction s'accroisse avec la sortie progressive des moteurs thermiques d'ici 2035/2036.



Ces réductions sont cohérentes avec les projections qui avaient été réalisées par Bruxelles Environnement au démarrage de la LEZ, à savoir une réduction d'environ 66% des émissions de NO_x du transport routier entre 2015 et 2025 (contre une réduction de seulement 46,5% pour la même période, dans un scénario sans LEZ), et une réduction de 86% des émissions de BC sur la même période (contre 63% dans un scénario sans LEZ)¹⁹.

Enfin, on estime que la LEZ a un impact sur le report modal en Région bruxelloise, mais que celui-ci est difficilement quantifiable. L'interdiction d'un véhicule et les mesures d'accompagnement mises en

¹⁹ Effets attendus de la Zone de Basses Emissions sur le parc automobile et la qualité de l'air en Région bruxelloise, Bruxelles Environnement, 2018.

place par la Région (prime Bruxell'air notamment) incitent en effet à repenser les habitudes professionnelles et personnelles de mobilité, ce qui a aussi un impact positif sur la réduction des émissions du transport.

2. Qualité de l'air

2.1. Modélisation de l'impact de la LEZ sur les concentrations de NO₂

2.1.1. Méthodologie

La simulation de la dispersion et des concentrations moyennes en NO₂ sur la région (semaine 40 années 2018 à 2024) a été réalisée sur base de l'évolution des émissions (voir section précédente) et de la topologie du réseau de voiries de la Région. Avant de simuler chacune de ces situations, les performances du modèle ont été testées sur l'année de référence (2023), afin de s'assurer d'une adéquation satisfaisante entre les données simulées et les données mesurées.

La seule chose qui change d'une simulation à l'autre est l'estimation des émissions de NO_x variant en fonction de la composition du parc automobile. On isole de cette manière l'effet des changements de composition du parc sur la spatialisation de la concentration en NO₂.

Les oxydes d'azote (NO_x)

Ce sont des composés chimiques formés d'oxygène et d'azote. Dans l'air, le monoxyde d'azote (NO) est moins toxique que le dioxyde d'azote (NO₂), mais il peut rapidement se transformer en ce dernier. Le NO₂ est dangereux pour les voies respiratoires, surtout pour les personnes asthmatiques et atteintes de maladies pulmonaires chroniques, exposées à des concentrations élevées sur le long terme.

En outre, le NO₂ est un précurseur de l'ozone et des particules fines. Les principales sources d'émissions de NO_x sont le chauffage des bâtiments et le transport routier.

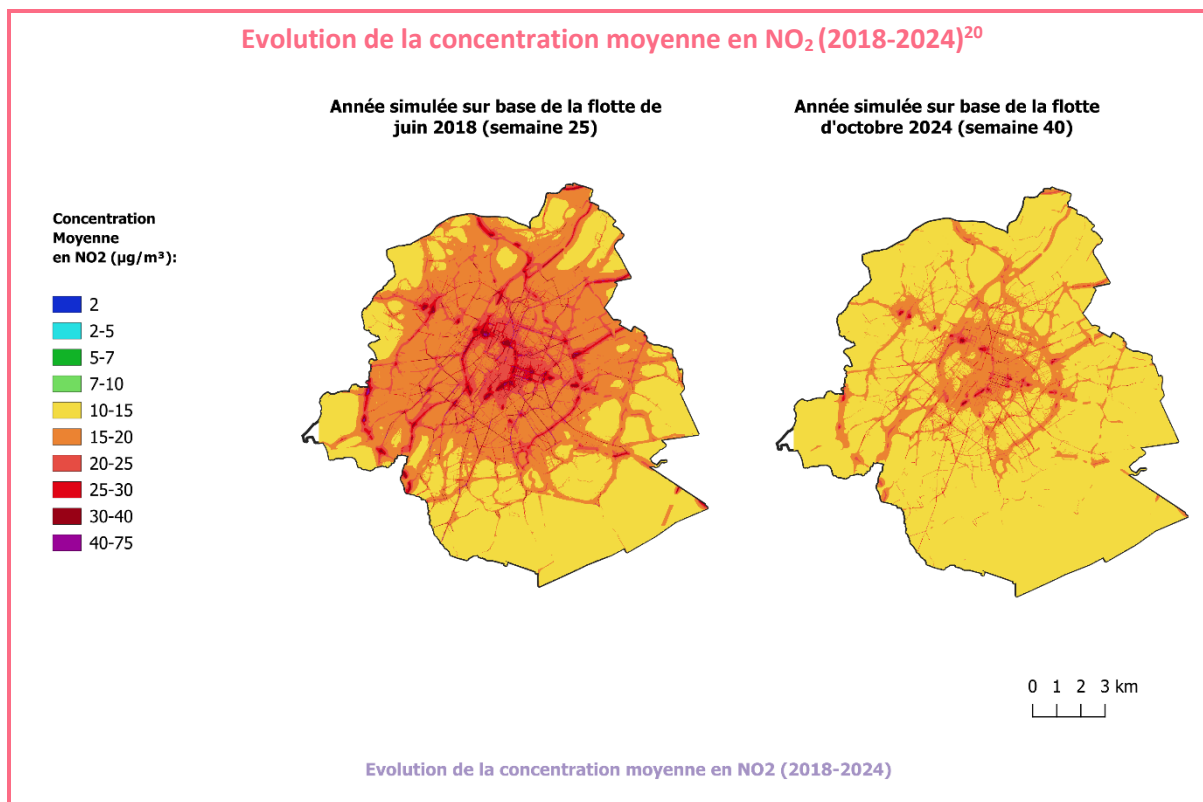
2.1.2. Résultats

La modélisation de la qualité de l'air permet d'isoler et donc d'évaluer l'impact de l'évolution du parc automobile – lié à la LEZ – sur les concentrations de polluants respirés dans la capitale.

Cet exercice de modélisation, réalisé sur base du modèle SIRANE dans le cadre d'un projet de l'Université Catholique de Louvain financé par Bloomberg Philanthropies, met en évidence que l'évolution de la composition du parc en circulation a un impact significatif sur la qualité de l'air dans la capitale.

Ainsi, dans les zones les plus touchées par la pollution de l'air (les axes les plus fréquentés comme le ring, les entrées de ville, la petite et la grande ceinture ou les rues de la Loi et Belliard), l'évolution du parc automobile a permis une **diminution des concentrations de NO₂ comprise entre 10 et 66% entre juin 2018 et octobre 2024** – pourcentage qui varie selon les endroits de la Région. Un endroit représentatif des concentrations autour des grands axes de circulation de la Région est **le carrefour Belliard-Arts-Loi, où l'on constate une réduction des concentrations en NO₂ d'environ 45%**.

A noter que pour cet exercice, nous avons comparé uniquement l'impact de la modification du parc en circulation entre 2018 et 2024 sur la qualité de l'air, à mobilité constante (les kilomètres parcourus sont identiques chaque année) et à météo et pollution de fond similaire. L'impact d'autres mesures de mobilité n'est donc pas pris en compte.



Avec l'entrée en vigueur des prochains jalons de la LEZ, l'évolution attendue du parc automobile devrait permettre de fortement accentuer cet impact positif, notamment grâce à l'interdiction des véhicules diesel Euro 5 et Euro 6, dont les émissions de NO_x sont particulièrement élevées.

2.2. Mesures de la qualité de l'air

2.2.1. Concentrations de dioxyde d'azote (NO₂)

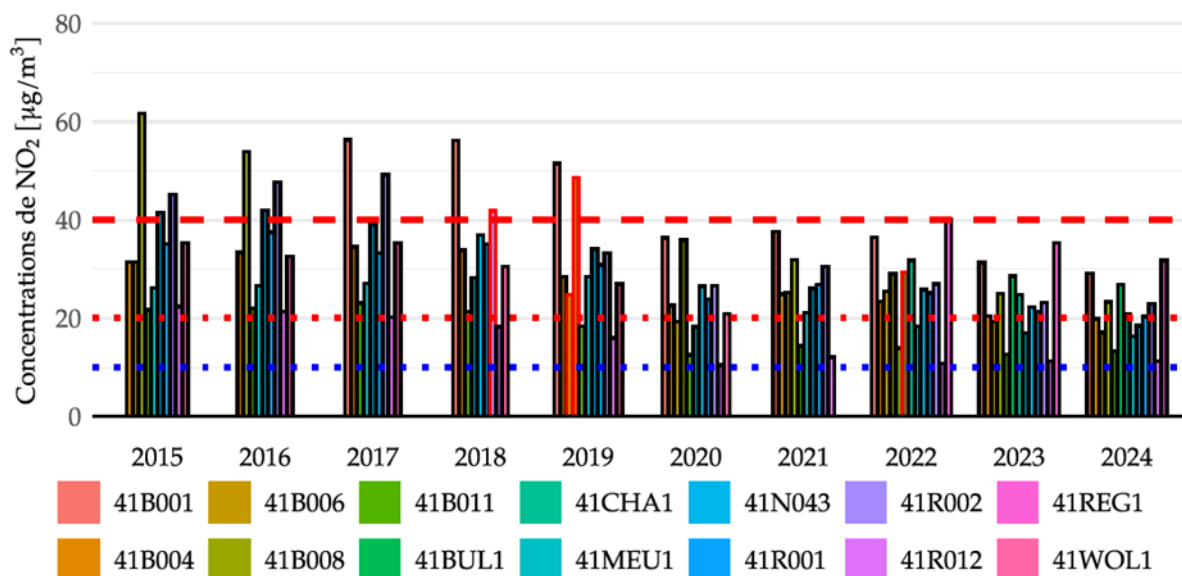
En 2024, les concentrations de NO₂ ont continué à diminuer. Elles ont diminué d'environ 6% en moyenne par rapport à 2023. Ainsi, pour la cinquième année consécutive, toutes les stations de mesure ont affiché un respect de la norme annuelle européenne de 40 µg/m³ issue de la directive 2008/50/CE (indiquée par la ligne en traits rouges sur le graphique ci-dessous).

Le graphique ci-dessous indique les concentrations moyennes annuelles de NO₂ de toutes les stations pour la RBC sur les dix dernières années (µg/m³). La ligne en traits rouges indique la valeur limite annuelle européenne de 40 µg/m³. La ligne pointillée rouge indique la valeur limite européenne pour 2030 de 20 µg/m³. La valeur annuelle recommandée par l'OMS de 10 µg/m³ est indiquées par la ligne pointillée bleue.

A la station Arts-lois, les concentrations moyennes annuelles NO₂ sont passées de 56µg/m³ en 2018 à 29µg/m³ en 2024, soit une réduction d'environ 46%. Ces résultats rejoignent les résultats de la modélisation sur l'effet de la LEZ sur les concentrations aux endroits les plus exposés au trafic.

²⁰ Source : Modèle SIRANE dans le cadre d'un projet de l'Université Catholique de Louvain financé par Bloomberg Philanthropies (2025)

Concentrations moyennes annuelles de NO₂ de toutes les stations pour la RBC, 2015-2024 (µg/m³)



Ce tableau donne la correspondance des codes des stations :

41B001	Arts-Loi	41MEU1	Neder-Over-Heembeek
41B004	Sainte-Catherine	41N043	Haren
41B005	Eastman	41R001	Molenbeek-Saint-Jean
41B006	Parlement UE	41R002	Ixelles
41B008	Rue Belliard	41R012	Uccle
41B011	Berchem-Sainte-Agathe	41WOL1	Woluwe-Saint-Lambert
41CHA1	Ganshoren	41REG1	Boulevard du Régent
41BUL1	Ecole Charles Buls		

Bien que ces résultats soient encourageants, il reste encore des efforts à faire pour protéger la santé de la population pour les raisons suivantes :

- La nouvelle Directive européenne qualité de l'air²¹ impose désormais une limite annuelle de 20 µg/m³, à atteindre d'ici 2030. En 2024, seules 7 stations de mesure sur 13 respectaient cette nouvelle norme (ligne pointillée rouge).
- Le réseau de mesure secondaire pour le NO₂²² montre que la valeur limite annuelle actuelle de 40 µg/m³ n'est pas encore atteint sur l'ensemble du territoire. En effet, entre juin 2023 et juillet 2024, certains sites à trafic dense dépassent encore très localement cette valeur limite. C'est le cas notamment pour les points de mesure situés avenue de la Toison d'Or jouxtant la

²¹ Directive 2024/2881 - <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-88-2024-INIT/en/pdf>

²² Pour assurer une surveillance encore plus étroite de la qualité de l'air, la Région a mis en place en 2023 un nouveau réseau secondaire de mesure pour le NO₂ en collaboration avec l'association BRAL. Ce réseau est constitué de 29 points de mesure choisis à 24 endroits parmi les plus exposés aux émissions du trafic. Les mesures de NO₂ sont effectuées à l'aide de tubes passifs : il s'agit d'un dispositif de mesures facile à installer et offrant une précision satisfaisante à l'échelle annuelle. Plus d'informations : <https://bral.brussels/fr/artikel/resultats-officiels-dexpair-il-faut-etre-plus-ambitieux-pour-ameliorer-la-qualite-de-lair>

Petite Ceinture, la Porte de Flandre et la rue Piers. Dans ces sites, les concentrations de NO₂ devront être divisées au moins par 2 d'ici 2030 pour respecter la future limite de 20 µg/m³. Tous les autres sites du réseau secondaire présentent des concentrations annuelles supérieures à 20 µg/m³, ce qui souligne l'ampleur des efforts à fournir pour respecter la nouvelle Directive.

- La valeur de 10 µg/m³ recommandée par l'Organisation mondiale de la santé (ligne pointillée bleue) n'est respecté dans aucune des 13 stations de mesure.

2.3. Concentrations de black carbon (BC)

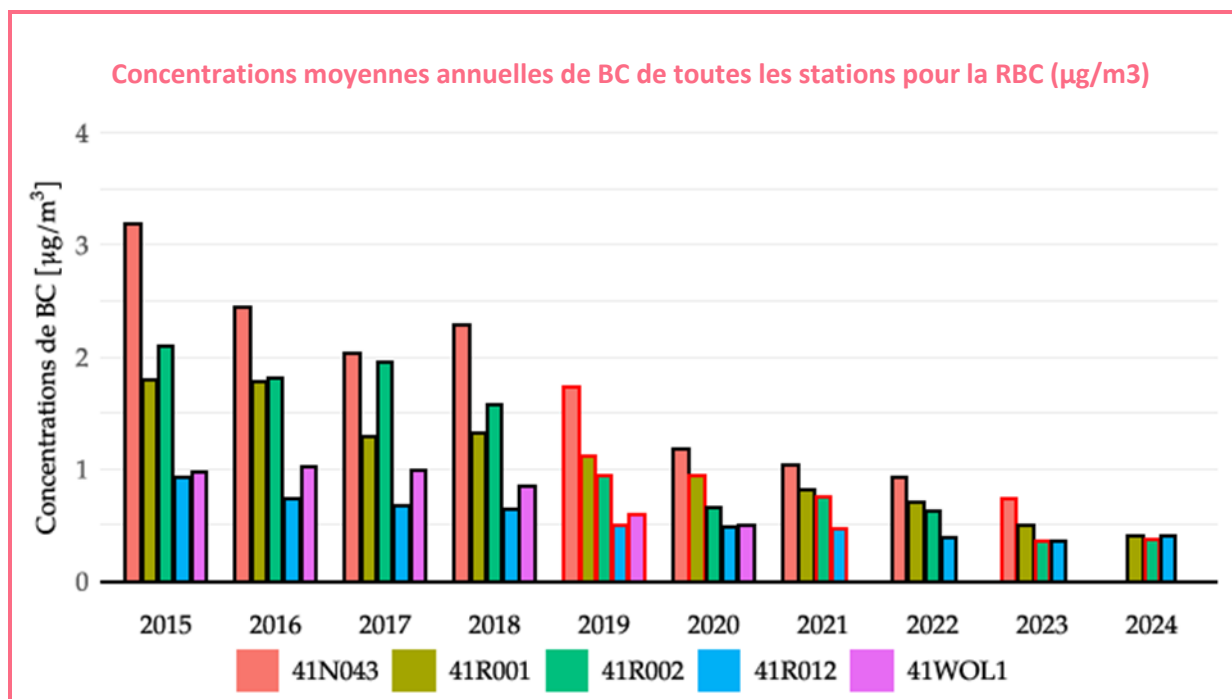
Depuis 2020, les concentrations moyennes annuelles de black carbon sont basses (de l'ordre de 1 µg/m³ ou moins). Ceci s'explique notamment par le fait que le black carbon est principalement émis par les véhicules diesel sans filtre à particules et que ceux-ci ont très fortement diminué, en particulier en raison de l'interdiction des diesel Euro 4 dans la LEZ en 2022.

Plus d'informations dans rapport annuel sur la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale²³.

Le black carbon

Il est composé de particules fines de carbone résultant principalement de processus de combustion tels que les moteurs de véhicules et les systèmes de chauffage.

Ces particules ont des diamètres allant de 10 nm à 500 nm et peuvent pénétrer profondément dans les poumons et le sang en raison de leur petite taille. Elles sont associées à des risques pour la santé, notamment le cancer, les maladies cardiovasculaires et d'autres problèmes respiratoires.



²³ https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/RAP_2024_AirQualityAnnualReport_fr.pdf

Impact des LEZ sur la santé et les inégalités environnementales

L'impact de la LEZ bruxelloise sur la qualité de l'air, la santé et des facteurs socio-économiques a fait l'objet d'une étude des Mutualités Libres en collaboration avec la KU Leuven, HEAL (Health and Environment Alliance), CELINE (Cellule Interrégionale de l'Environnement), l'Université de Hasselt et le VITO²⁴. L'étude compare l'effet des LEZ à Bruxelles et Anvers par rapport à la situation dans 17 autres villes belges sans LEZ²⁵.

L'étude conclut que :

- Les habitants d'Anvers et de Bruxelles ont connu une diminution plus importante de la pollution de l'air (BC, NO₂, PM_{2.5}) par rapport aux villes sans LEZ entre 2017 et 2022 : la concentration de NO₂ à Bruxelles a baissé de 37 %, soit environ 10% de plus que dans les villes sans LEZ, en Wallonie et en Flandre.
- A Bruxelles, c'est dans les quartiers les plus pauvres que les personnes sont les plus exposées. C'est aussi dans ces quartiers que la réduction des polluants a été la plus élevée²⁶.
- La LEZ agit également sur la qualité de l'air aux abords de Bruxelles, jusqu'à 5 km²⁷.
- Sur une période de 4 à 5 ans, l'étude n'a pas détecté de différences statistiquement significatives dans l'évolution des indicateurs de santé des habitants. La seule exception concerne la consommation de médicaments antidiabétiques, pour laquelle l'augmentation avant-après la LEZ a été moins forte à Bruxelles comparée aux autres villes.
- Ces premiers éléments probants montrent que les LEZ constituent un instrument clé pour lutter contre la pollution atmosphérique au cœur des villes et qu'elles peuvent être particulièrement bénéfiques pour les personnes vivant dans des zones socioéconomiquement défavorisées.

²⁴ <https://www.mloz.be/fr/documentation/zone-basses-emissions-ameliore-qualite-de-lair>

²⁵ L'étude explique qu'il est trop tôt pour faire le même constat pour Gand, la LEZ étant plus récente.

²⁶ À Bruxelles, entre 2017 et 2022, on constate une diminution de 11,75 µg/m³ pour le dioxyde d'azote dans les quartiers les plus défavorisés, contre 0,54 µg/m³ et 9,6 µg/m³ dans les quartiers les plus prospères.

²⁷ Les mesures au-delà de la ville, jusqu'à 5 km, ont montré une diminution de 40 % du dioxyde d'azote et même de 50 % de suie entre 2017 et 2022, une baisse plus forte qu'aux abords des villes sans LEZ en Wallonie et en Flandre.

Mesures d'accompagnement

1. Communication

Afin de faire connaître la LEZ, ses mesures d'accompagnement et son impact, Bruxelles Environnement a notamment mené les actions de communication suivantes en 2024:

- En juin, organisation du « Low Emission Day » en présence des parties prenantes de la Zone de basses émissions (associations, entreprises, pouvoirs publics) afin de préparer la transition vers le futur jalon de la LEZ, prévu alors pour le 1er janvier 2025.
- Envoi de courriers aux parties prenantes concernées par l'entrée en vigueur de nouvelles dérogations au 1er janvier 2025, afin de les informer.

Une campagne de communication grand public et des mailings ciblés vers les secteurs concernés étaient initialement prévus pour septembre-décembre 2024. Ces actions ont été reportées suite au vote du Parlement bruxellois concernant le report du jalon 2025.

Impact de la suspension du report par la Cour constitutionnelle

Suite à l'arrêt de la Cour constitutionnelle le 11 septembre 2025, Bruxelles Environnement a dû rapidement communiquer sur les implications de la suspension du report pour les citoyens, à savoir les modalités de mise en œuvre du contrôle des véhicules concernés par le jalon 2025. Le site web de la LEZ a été immédiatement adapté et les mises à jour des outils (simulateur et formulaires) sont en cours de développement afin que les automobilistes concernés puissent réaliser les démarches nécessaires (demande de dérogation, achat de pass journalier, etc.) d'ici la fin de l'année 2025. Une campagne nationale de communication sera lancée en décembre 2025.

Affiches, spots radios et web seront ainsi mobilisés. Les call center de Bruxelles Environnement, Bruxelles Fiscalité et Irisline sont également disponibles pour répondre aux questions des automobilistes concernés.

2. Mobility coach

Le service du Mobility coach de Bruxelles Environnement offre gratuitement des conseils en mobilité aux personnes concernées par la LEZ et aide les citoyens dans leurs démarches pour bénéficier de la prime Bruxell'air, en apportant une aide pour l'introduction de la demande et/ou en conseillant le demandeur pour le choix des services de mobilité à commander avec la prime.

- En 2024, plus de 800 personnes ont fait appel au Mobility coach (par mail, visioconférences, rendez-vous physiques et téléphone).

3. Prime Bruxell'Air pour les particuliers

La [prime Bruxell'Air](#) encourage les automobilistes bruxellois à renoncer à leur voiture au profit de modes de déplacement plus durables. Sous forme d'un budget mobilité, la prime donne accès à diverses options de mobilité : budget vélo, vélos partagés, voitures partagées, taxi, transport en commun, etc. Elle varie en fonction des revenus du ménage du demandeur ou de la présence d'une personne en situation de handicap.

- En 2024, 1 402 primes Bruxell’Air ont été octroyées, ce qui était légèrement plus élevé que le nombre de primes octroyées en 2023.

Consultez le [rapport d’analyse](#) pour plus d’informations.

4. Prime LEZ pour les entreprises

Depuis le début de la LEZ, Bruxelles Economie et Emploi offre une « prime LEZ » aux micro- et petites entreprises bruxelloises contraintes de remplacer leurs véhicules utilitaires légers du fait de la LEZ. La prime a été réformée à plusieurs reprises afin d’être mieux adaptée aux besoins des entreprises bruxelloises (en 2021 et en 2024). Cette prime a été remplacée depuis fin mars 2024 par deux nouvelles primes pour la mobilité basses émissions.

Dans le cadre de l’ancienne « prime LEZ », en 2024, 7 primes ont été octroyées, pour un montant total de 102 200 € (sur un total de 10 primes demandées).

Depuis 2024, Bruxelles Economie et Emploi offre désormais deux types de primes pour la mobilité basses émissions²⁸ :

- La prime Vélo-cargo ou remorque, qui peut couvrir jusqu’à 70% des achats de vélo-cargo ou de remorque-vélo, et ce jusqu’à 4 000€ pour un vélo-cargo et 2 000€ pour une remorque. Celle-ci vient prendre le relais et pérenniser l’ancienne prime Cairgo Bike.
- La prime Utilitaire électrique, qui permet d’aider au remplacement ou au retrofit d’un véhicule concerné par la LEZ par un utilitaire électrique en couvrant 40% des investissements et avec un montant maximum de l’aide jusqu’à 16 000€ par utilitaire électrique (y compris l’installation d’une borne de recharge).

En 2024, 28 primes pour la mobilité basses émissions ont été octroyées, pour un montant total de 122 400 € (sur un total de 71 primes demandées). Parmi ces primes, 2 portaient sur le remplacement d’un utilitaire par un utilitaire électrique, 1 concernait l’acquisition d’un véhicule utilitaire électrique et d’une borne de recharge, 26 concernaient l’acquisition d’un vélo-cargo ou d’une remorque vélo.

La prime pour l’achat d’un utilitaire électrique ou d’une borne reste donc à ce jour peu utilisée. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette situation :

- Le coût d’acquisition élevé des véhicules électriques, malgré un coût total de possession (TCO) avantageux sur le long terme. Pour de nombreuses petites entreprises, le montant à avancer au moment de l’achat constitue un obstacle important en raison de contraintes de trésorerie, d’autant plus que le véhicule doit être payé avant le versement de la prime.
- Des réticences dans certains secteurs professionnels, comme la construction, où l’électrique est encore perçu comme inadapté aux contraintes du terrain et contraignant en matière de recharge (à domicile et sur les chantiers).
- Une méconnaissance possible de l’existence de la prime, qui pourrait être réduite par une communication plus ciblée auprès des publics concernés.
- Des démarches administratives perçues comme complexes, qui peuvent décourager certaines entreprises.

²⁸ <https://economie-emploi.brussels/primes-mobilite-basses-emissions>

<https://economie-werk.brussels/premies-mobiliteit-lage-uitstoot>

5. Electrify : le déploiement de bornes de recharge

En parallèle à la mise en œuvre de la Zone de basses émissions, la Région déploie des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et ce dans le cadre de la vision stratégique [Electrify.brussels](https://www.electrify.brussels).

- Mi-2025, la Région comptait environ 3 500 points de recharge publics pour véhicules électriques en voirie, déployés dans le cadre des concessions. Ainsi, la plupart des ménages bruxellois disposent d'une borne à moins de 150 mètres de leur domicile.
- En comptant aussi les bornes semi-publiques (sur terrain privé mais accessibles au public) ce nombre monte à plus de 9 000 points de recharge.

Résultats de l'enquête d'Ombuds Bruxelles

En juillet 2025, Ombuds Bruxelles publiait les résultats de son enquête visant à évaluer si la mise en œuvre de la LEZ était conforme une approche inclusive, notamment en ce qui concerne les ménages vulnérables²⁹. Ombuds Bruxelles émet 14 recommandations, entre autres :

- Autoriser l'achat du pass journalier par d'autres moyens que le web (ex. : en physique).
- Permettre le remboursement ou l'échange d'un pass non utilisé.
- Envoyer un rappel gratuit avant d'appliquer la majoration automatique de l'amende de 20 %.
- Accuser réception des recours, avec un numéro de dossier et un contact dédié.
- Communiquer les options de facilités de paiement dès le premier courrier et octroyer automatiquement un plan de paiement en 4 mensualités sur simple demande.
- Mettre en place un régime spécial pour les personnes en difficulté financière, basé sur une évaluation réaliste de leur capacité de paiement (référence budgétaire, médiation de dettes).
- Concrétiser le contrôle mobile pour les véhicules immatriculés à l'étranger.

²⁹ <https://www.ombuds.brussels/fr/publications/la-zone-de-basses-%C3%A9missions-lez-en-r%C3%A9gion-bruxelloise>



Rédaction et coordination : L. Duprez (Bruxelles Environnement)

Editeurs responsables : B. Dewulf & B. Willocx, Avenue du Port 86C/3000 - 1000 Bruxelles