

# Bruxelles filtrera bien les véhicules

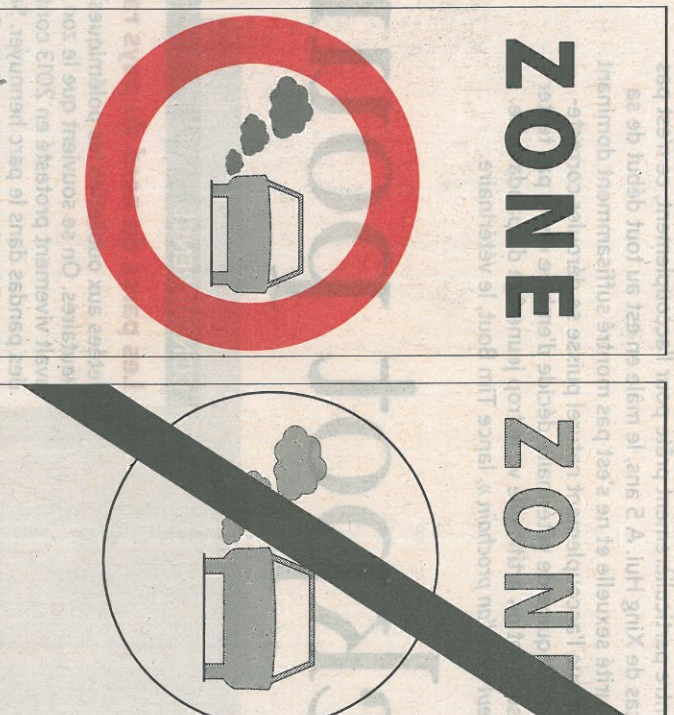
## ENVIRONNEMENT Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018, les diesel d'avant 1997 bannis de la capitale

- Première étape de la zone basses émissions sur tout le territoire bruxellois début 2018.
- Les restrictions se durciront progressivement.
- Objectif: une meilleure qualité de l'air.

Comme nous l'annoncions (*Le Soir* du 02/06), le gouvernement bruxellois a décidé de créer sur tout le territoire de la Région, une zone basses émissions dont seront progressivement bannies les voitures les plus polluantes. La mise en œuvre de cette LEZ (*low emission zone*) débutera début 2018. Bruxelles emboutira le pas à plus de 200 autres villes et régions européennes qui – certaines de très longue date – ont aussi choisi ce moyen de combattre la pollution de l'air. On estime que la pollution est responsable de 11.000 morts prématu-

rées en Belgique dont 2.000 à Bruxelles. En région bruxelloise, le transport routier est responsable de 67 % des émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et de 39 % des émissions de particules fines (PM10).

Le « gouvernement climat » est allé au-delà de la déclaration de politique régionale qui prévoyait la création d'« une zone de basses émissions régionale » uniquement « en cas de prévision de pic et de pic de pollution ». Exit les pics de pollution, la zone sera permanente. Tant sur ce point que dans le calendrier, la proposition initiale de la ministre de



## mode d'emploi Des caméras plutôt que des vignettes pour le contrôle

Tous les détails sur la mise en œuvre de la LEZ bruxelloise ne sont pas encore connus. Une étude d'opérationnalisation doit encore être réalisée. Voici les principaux contours.

**1 Le calendrier** La LEZ (*low emission zone*) débutera le 1<sup>er</sup> janvier 2018 avec l'interdiction des véhicules diesel affichant la norme Euro 1 et inférieure (immatriculés avant 1997). Tous les véhicules à essence, quelle que soit leur norme Euro, resteront autorisés.

Les motorisations diesel Euro 2 et inférieures (immatriculées avant le 2019) seront bannies à partir de 2019, de même que les véhicules à essence de norme Euro 1 et inférieure (immatriculés avant le 1997).

En 2020, la limite passera à Euro 3 et inférieure pour les véhicules diesel (immatriculés avant 2006) et restera à Euro 1 pour les véhicules à essence.

En 2022, les diesel Euro 4 et inférieure (immatriculés avant 2011) seront interdits à Bruxelles, de même que les véhicules à essence Euro 1 et inférieure.

Enfin, en 2025, les diesel Euro 5 (immatriculé avant le 1<sup>er</sup> septembre 2015) et les véhicules à essence Euro 2 (immatriculés avant 2001) ne pourront circuler sur le territoire bruxellois.

**2 Qui est concerné ?** Les voitures à essence et les voitures diesel. Mais aussi les camionnettes, les camions. Les deux-roues motorisés et les « anciens » âgés de plus de 30 ans ne sont pas visés. « Mais on vérifiera si il n'y a pas de fraude à ce niveau-là », assure un ministre. Il y aura des exemptions : véhicules militaires, ambulances, corbillards, convois exceptionnels, etc. Au 1<sup>er</sup> août 2015, il y avait 638.888 voitures immatriculées en région bruxelloise. Selon les projections, en 2020, 9 % d'entre elles devraient être touchées par les restrictions dans la zone de basses émissions. Soit 7 % des diesel et 2,5 % environ des véhi-

panneaux F117 et F118.

**3 Sur quelle zone ?** Tout le territoire de la Région est concerné par l'interdiction de manière permanente. Le début et la fin de la zone basses émissions est marqué par la présence de

caméras à essence. Soit 65.000 véhicules, dit-on au cabinet de la ministre de l'Environnement Céline Fremault (CDH). Sur tout le parc automobile belge, 400.000 voitures seraient interdites de circulation en région bruxelloise en 2020. Mais au rythme où le parc automobile se renouvelle, ces chiffres pourraient rapidement évoluer à la baisse.

panneaux F117 et F118.

**4 Le contrôle ?** L'idée initiale de vignette à apposer sur le pare-brise a été abandonnée au profit de caméras « intelligentes » (ANPR, *automatic number plate recognition*) qui compareraient l'image de la plaque d'immatriculation d'un véhicule avec la base de données de la DIV ou celle des compagnies d'assurances afin de vérifier si le véhicule est en ordre. Selon une première estimation, 35 caméras permettraient de couvrir tout le territoire de la Région. « Mais il y en aura davantage », indique

Rudi Vervoort, le ministre-président de la Région. C'est également le système choisi à Londres, à Amsterdam et à Anvers.

Il est prévu d'utiliser le parc de caméras « intelligentes » de la « plateforme numérique pour les images vidéo bruxelloises », lancée l'année dernière par la secrétaire d'Etat chargée de la Transition numérique, Bianca Debaets (CD&V). Cette plateforme mutualisera d'ici 2018 toutes les caméras de vidéosurveillance de la Région, police, Stib, Bruxelles-Mobilité. Elles sont environ 1.620 aujourd'hui. Les caméras de type ANPR pourront aussi

servir au contrôle du respect de la zone basses émissions. Par ailleurs, les stewards de l'agence régionale de stationnement pourront aussi vérifier la conformité des véhicules en stationnement. Avant que des « scanears » – des voitures équipées de caméras – n'entrent en jeu en scannant les véhicules en mouvement et stationnés.

**5 Quelle sera la sanction ?** Le régime de sanctions n'est pas encore déterminé.

**6 L'impact ?** L'objectif est de diminuer la pollution. Selon

une estimation de Bruxelles Environnement, la réduction des émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) devrait atteindre 28 % en 2020. Les émissions de « black carbon », des particules ultrafines particulièrement nocives, diminueront de 53,5 %.

**7 Mauvais pour les pauvres ?** Le bon sens populaire l'affirme : les ménages les plus pauvres détiendraient les voitures les plus anciennes dont les plus polluantes. En 2011, une étude flamande a établi un lien entre le niveau de revenu et l'âge du véhicule déteu. Sur base de ces chiffres, un peu plus de 18 % des personnes gagnant entre 0 et 1.000 euros par mois détiendraient une auto de norme Euro 2 ou inférieure.

On sait cependant que le taux de motorisation à Bruxelles est plus faible qu'ailleurs : 40 % des Bruxellois ne possèderaient pas de voiture. Ce chiffre va continuer à augmenter. Et il est plus important chez les moins nantis : entre 40 et 50 %, jusqu'à 70 % dans certains quartiers. Les plus défavorisés sont en revanche surtout des piétons et des utilisateurs des transports en commun. Par ailleurs, ils occupent aussi les quartiers les plus pauvres, les plus denses, les plus exposés aux concentrations élevées de polluants. Ce sont eux qui bénéficieraient donc le plus d'une amélioration de la qualité de l'air.

**8 Une mesure anti-voiture ?** Les études réalisées après la création de zones de basses émissions ailleurs en Europe ont montré que l'impact sur le trafic est négligeable, de même que l'impact sur le commerce et les affaires. Contrairement à l'impact sur les émissions et les concentrations de polluants. En revanche, l'établissement d'une LEZ accélère le renouvellement du parc automobile. Les voitures les plus anciennes et les plus polluantes cédant la place à des autos plus « propres ».



Si l'impact sur le trafic devrait être limité, la réduction des particules ultrafines devrait atteindre plus de 50 %. © JAN VAN DE VEL/REPORTERS

### MESURES

#### Un plan climat pour Bruxelles

Le « gouvernement climat » n'a pas parlé aie de la zone de basses émis-

Le plan reprend une série de mesures déjà mises en œuvre, voire exécutées, comme la réforme des primes énergie et

mettant la valorisation des déchets organiques bruxellois qui, aujourd'hui, sont traités à Ypres. Conclusions atten-

### TESTS WALLONS

#### Dépassement généralisé d'émissions polluantes

Dans la foulée du scandale des moteurs truqués par VW, la Région wallonne a mené des tests de pollution sur 38 véhicules