

Une bonne zone de basses émissions est diablement efficace

Le Soir – Michel De Mueleaere – 22/03/21

Extraits. Article complet réservé aux abonnés.

<https://www.lesoir.be/362262/article/2021-03-22/une-bonne-zone-de-basses-emissions-est-diablement-efficace>

Parmi les outils mis en œuvre dans les villes européennes pour réduire la pollution de l'air, la création d'une zone de basses émissions et l'instauration d'une taxe de congestion sont les plus efficaces.

Partout en Europe, les villes cherchent à améliorer la qualité de l'air car celle-ci reste encore problématique. En 2019, 93 % des Belges étaient toujours exposés à des concentrations de particules fines (PM2.5) supérieures aux recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé. De quoi causer [7.400 morts prématurées](#), estime l'[Agence européenne pour l'environnement](#). A ajouter aux 1.200 décès dus à la pollution par le dioxyde d'azote (NO₂), dont 43 % proviennent du trafic routier (et 35 % de l'extérieur de la Région).

Quelles sont les mesures les plus efficaces pour améliorer la qualité de l'air ? C'est la question que s'est posée une équipe du [bureau de consultants néerlandais CE Delft](#). On commence en effet à avoir un grand nombre de retours d'expérience en Europe. Parmi les cinq mesures les plus courantes sur les 28 passées en revue, deux ressortent du lot en termes d'efficacité : la taxe de congestion et l'établissement d'une zone basses émissions avec sortie du diesel. Les villes qui ont mis en œuvre ces mesures ont atteint une réduction de 10 à 20 % des émissions de particules fines et d'oxydes d'azote, relève le rapport réalisé à la demande de l'alliance européenne pour la santé publique (Epha). Les politiques de stationnement (augmenter les prix, diminuer les places disponibles) peuvent aussi être assez efficaces, permettant de réduire la pollution de 5 à 10 %. Faciliter l'autopartage et les déplacements à vélo apporte moins de bénéfices environnementaux mais, pour le vélo, de sérieux avantages de santé. On notera aussi que d'autres mesures sont relativement efficaces comme la réduction de l'espace dévolu à la voiture, les limitations de vitesse et le passage de toute la flotte de bus au « full électrique ».

De l'examen de cinq villes qui ont introduit une taxe de congestion – Londres, Stockholm, Singapour, Göteborg et Milan – l'étude conclut qu'elle a permis de réduire en moyenne les émissions de NO_x de 8 à 12 % et de particules fines de 7 à 17 %. La réduction du trafic routier est quant à elle évaluée à 12 à 20 % selon les villes. Il s'agit souvent une taxe « intelligente » variant en fonction de l'heure du déplacement, voire du niveau de pollution du véhicule, à l'instar de ce que Bruxelles projette avec sa taxe kilométrique Smartmove.

Efficace à condition d'être strict

De nombreuses villes en Europe ont quant à elles opté pour une zone de basses émissions, parfois en combinaison avec une taxe de congestion. [Bruxelles](#), Anvers et Gand figurent parmi celles-ci. L'opportunité de créer de telles zones d'où les véhicules les plus polluants sont progressivement exclus est également à l'étude pour Liège et Charleroi. Efficace pour la qualité de l'air ? Diablement, disent les chercheurs. A Londres, l'instauration d'une « ultra low emission zone » a fait chuter la concentration de NO₂ de 36 % dans les six mois qui ont suivi sa mise en œuvre. A Lisbonne, la zone basse émission a fait diminuer les niveaux de particules fines et de dioxyde d'azote de 23 et 12 % respectivement. [A Bruxelles, on estime](#) que les émissions de NO_X et de PM_{2.5} des voitures en circulation ont baissé de 11 % en 2019 par rapport à 2018. Le prochain bilan sera fait au mois de juin.

Reste que pour être efficace, une zone de basses émissions doit être claire et stricte sur le plan du territoire, des exemptions éventuelles, du niveau de contraintes, etc. insiste l'étude. De ce point de vue, la LEZ bruxelloise pourrait mieux faire, juge Eva Zemmour, coordinatrice de projets à l'association les Chercheurs d'air, partenaire de l'Ehpa. Comme les camions, toutes les motos, y compris les plus polluantes, sont toujours admises sur le territoire de la Région. Le calendrier de la LEZ qui ne court que jusqu'en 2025 est également critiqué. De même que la décision de ne sortir du diesel qu'en 2030 et (peut-être) du thermique en 2035. D'autres grandes villes européennes le feront plus tôt, relève Zemmour. Du côté des autorités régionales, et bien qu'on planche sur le sujet, on indique qu'il est « prématuré » de parler du calendrier post-2025 de la zone basses émissions régionale.