

Pollution : une plainte contre Bruxelles

ENVIRONNEMENT La Région agit trop tard et trop faiblement, accusent cinq plaignants

- Cinq Bruxellois attaquent leur Région.
- Elle n'agit pas suffisamment pour réduire la pollution au dioxyde d'azote.

Cinq Bruxellois déposent plainte ce mercredi devant le tribunal de première instance de Bruxelles, afin d'obtenir que le gouvernement régional prenne vraiment à bras-le-corps la question de la pollution de l'air. Ils visent plus particulièrement les concentrations de NO₂, le dioxyde d'azote. Ce polluant est toxique pour l'appareil respiratoire et principalement émis par les moteurs diesel dans le trafic routier. Les plaignants, soutenus par ClientEarth, une ONG européenne d'avocats spécialisés dans les affaires environnementales, demandent à la justice d'obliger la Région bruxelloise « à établir un plan contre la pollution de l'air conforme aux règles européennes ». D'autres actions sont également menées en Europe, au Royaume-Uni, aux Pays-Bas, en République tchèque et en Allemagne.

Les plaignants rappellent que depuis 2010, la législation européenne fait obligation aux Etats membres d'adopter un plan pour revenir en deçà des niveaux de pollution de l'air. A ce jour, 19 Etats dépassent ces niveaux.



En 2013, le secteur des transports, principalement à cause des moteurs diesel, représentait 68 % des oxydes d'azote. Parmi lesquels le NO₂ est de plus en plus présent. © SYLVAIN PIRAUX.

A Bruxelles, ce plan n'a été adopté qu'en juin 2016. « Non seulement c'est largement en retard, mais c'est aussi insuffisant », plaide l'avocat des plaignants, Ugo Taddei. Les mesures restent « trop générales » et « ne sont pas conformes aux directives européennes sur l'amélioration de la qualité de l'air ambiant ». Idem pour la zone régionale de basses émissions qui devrait être créée à partir du 1^{er} janvier 2017. Là aussi, trop tard et si « c'est un progrès » par rapport aux propositions antérieures, cela reste timide, disent-ils. « L'exclusion des voitures diesel les plus an-

ciennes du territoire bruxellois ne se fera que très progressivement. Par ailleurs, cette zone basses émissions se basera sur les normes Euro qui sont bonnes sur papier, mais dont les récentes affaires de fraude des constructeurs automobiles ont montré qu'elles ne fonctionnent pas ». Certes, il y a d'autres plans, comme Iris 2 dans lequel Bruxelles promet de réduire la pression automobile. Mais « là aussi, peu de mesures concrètes et le gouvernement bruxellois n'a pas une approche systémique du problème de la pollution. Il n'est pas organisé et manque d'une

vue globale ».

La plainte demande au tribunal d'imposer à la Région de présenter un plan avec des mesures détaillées, un calendrier clair et contraignant et une analyse rigoureuse des impacts attendus.

« Le gouvernement bruxellois n'a pas une approche systémique de la pollution » LES PLAIGNANTS

« Avec les mesures prises et annoncées jusqu'à présent, les autorités bruxelloises ont cherché à jouer la montre. Il faut que cela

STATIONS

Mesures incomplètes

Le système bruxellois de mesure de la pollution est défaillant, dit la plainte. « La directive oblige les Etats à mesurer la qualité de l'air là où s'observent les plus fortes concentrations de pollution auxquelles la population serait exposée. » Or, les stations au carrefour Arts-Loi et le long de la rue Belliard – artères très fréquentées – ont été arrêtées en 2008 et 2014. La Région reconnaît que les mesures réalisées par ces deux stations ne sont pas communiquées à la Commission. « Leur implantation n'est pas conforme aux exigences européennes. Mais les mesures sont faites et elles servent aux autorités bruxelloises. »

« Nous demandons par ailleurs à Bruxelles d'établir un réseau de mesures complet et fiable : les citoyens bruxellois ont le droit de connaître la pollution à laquelle ils sont exposés chaque jour », proteste l'avocat.

Utopiques ? Suite à des plaintes similaires, le tribunal administratif de Rhénanie-du-Nord-Westphalie a donné un an à la ville de Düsseldorf, le 13 septembre 2016, pour se doter d'un plan anti-pollution. Idem le 29 juin 2016 : le tribunal administratif de Munich a ordonné l'adoption d'un plan prévoyant notamment des restrictions d'ac-

cès à la ville pour les véhicules diesel. Même chose au Royaume-Uni en avril 2015 : la Cour suprême a ordonné au gouvernement britannique d'adopter de nouveaux plans contre la pollution. « La Cour européenne de Justice a rappelé le droit des citoyens à jouir d'un air pur. Elle a souligné que les tribunaux nationaux ont le devoir d'assurer la mise en œuvre de la directive sur la pollution de l'air. »

En Belgique, les NO₂ seraient responsables de la mort prématurée de 2.300 personnes, près de 4 fois plus que les accidents mortels de la route. Depuis 2005, la Région bruxelloise dépasse le seuil de 40 microgrammes par mètre cube fixé depuis 2010 par la législation européenne. Cela lui a déjà valu une mise en demeure de la Commission européenne, en avril 2014. L'exécutif européen estimait alors que « les mesures prises ou prévues visant à réduire la concentration de NO₂ par le trafic routier ne sont pas suffisamment efficaces ».

La Belgique pourrait se voir imposer une sanction financière par l'Europe. Mais cela prendra du temps : « C'est une crise de santé publique », insiste Taddei. Bruxelles, c'est la capitale européenne où l'on adopte la législation européenne sur la pollution de l'air ! Il n'y a pas de temps à perdre. Le traitement de l'affaire devant le tribunal pourrait prendre jusqu'à 18 mois. ■

MICHEL DE MUELENAERE

L'auto autonome arrivera sur nos routes d'ici à 2021 ou 2022

TRANSPORTS L'assistance électronique va limiter de 90 % les accidents et abaisser les émissions de CO₂ de 60 %

L'accident de roulage figure-t-il peut-être sous peu au Musée de l'automobile, à côté des « ancêtres » de la route. Car la « révolution électronique » qui gagne peu à peu l'habitacle des différentes marques, modifie considérablement le comportement routier du conducteur lambda, cet usager de la route aux facultés parfois défaillantes. Ces avancées technologiques sont désormais résumées sous un substantif co-voiturant avec un qualificatif : la conduite assistée.

Qu'est-ce donc ? Pour qui a acheté un véhicule neuf récemment ou simplement fréquenté les allées du dernier Salon de l'Auto, la conduite assistée se concrétise déjà par cette avan-

cée : la voiture repère la place de parking, jauge l'espace de stationnement et effectue seule le créneau. Le conducteur doit simplement se contenter d'appuyer légèrement sur la pédale d'accélérateur et c'est joué. Sous peu, cet exercice imposé de l'examen du permis de conduire, cauchemar des candidats en licence, pourrait ainsi disparaître.

Mais la conduite assistée prend également d'autres formes. Ainsi il est déjà (technologiquement) possible de laisser le véhicule se piloter seul sur l'autoroute. On fixe la vitesse à ne pas dépasser, la distance minimale de sécurité entre la voiture qui nous précède et la nôtre. Et c'est parti ! L'ordinateur de bord gère le



Le conducteur acceptera-t-il de s'en remettre à un logiciel ? Sans doute, même s'il lui faudra vaincre certaines réticences. © DOMINIQUE DUCHESNES.

reste, détectant l'obstacle et ralentissant si nécessaire, avant de remettre les gaz quand la route est dégagée. Et si le conducteur s'écarte de son couloir de circulation, le détecteur dans le bas des rétroviseurs extérieurs s'en aperçoit, une légère vibration agite le volant et la trajectoire de l'engin est aussitôt rectifiée.

Conducteurs surveillés ?

« Le conducteur est remplacé par un software », explique Al Pijnacker, Directeur Automobile chez Aon Belgique (courtage d'assurances). D'ici 2021 ou 2022, on verra arriver sur le marché les premiers véhicules autonomes. Cette intrusion dans le trafic devrait à terme réduire le nombre d'accidents de la route. « 90 % des accidents de la route sont liés à une erreur humaine », poursuit-il. En Belgique, ce sont 12 milliards d'euros qui sont ainsi perdus. Cette conduite prise en charge abaissera également les émissions de CO₂ de 60 %.

Si les moyens existent, pourquoi attendre aussi longtemps avant de lancer sur la route ces véhicules intelligents ? D'abord, parce que certaines technologies ne sont pas encore rodées. Elles doivent faire leurs « maladies de jeunesse », comme l'ont

démonstré les accidents survenus cet été impliquant des Tesla équipées de l'assistance à la conduite. Ensuite, un immense vide juridique reste à combler, avant que les compagnies d'assurances s'aventurent à couvrir ce type d'engins. « On ne peut toujours pas circuler avec un véhicule autonome », rappelle le directeur d'Aon. Le traité de Vienne de 1968 impose toujours qu'on garde les mains sur le volant. « Le gouvernement fédéral s'apprête à modifier la législation, en autorisant pour les tests la circulation de ce type de voitures. Et qui sera responsable en cas de sinistre ? Le constructeur ? Le concepteur du logiciel ? L'employeur (pour le 1,1 million de voitures de société) ? L'automobiliste ?

Pour trancher l'épineuse question, Aon défend la solution d'une boîte noire embarquée. Une revendication qui ramène à un autre aspect de l'électronique embarquée : le data mining et la collecte d'informations privées à des fins commerciales. Un débat pour l'heure secondaire. Car si la voiture peut devenir autonome, encore faut-il que le conducteur accepte de lui abandonner la maîtrise de son sort. Et là, ce n'est pas encore gagné. ■

PASCAL LORENT

ASSURANCES

Un métier chamboulé

La généralisation de la voiture autonome sur nos routes, prévue pour 2040, évitera 9 accidents sur 10. De quoi faire chuter la prime de responsabilité civile des conducteurs. Et le volume d'activités des compagnies chargées de couvrir ce risque qui, selon Al Pijnacker (directeur Auto d'Aon Belgique), représente 47 % de leurs activités. « Mais cela va aussi ouvrir d'autres opportunités, comme la couverture du "cyber-risk" (les voitures étant équipées de logiciels), l'assurance passager étendue au conducteur ou l'assurance rappel en cas de panne », analyse-t-il.

P.L.T

du **19** septembre au **02** octobre 2016
VISITE AU COEUR DES VENDANGES

Visite du vignoble de Passy-Grigny à bord d'une Ford T (sous réserve de disponibilité, réservation conseillée).

Remise en activité d'un ancien pressoir et dégustation de jus de raisin fraîchement pressé.

Visite du vignoble de Passy-Grigny à bord d'un Hélicoptère (sur réservation, avant le 16 Septembre).

Gravure sur verres ou sur capsules.

10 rue Jean York, 51700 Passy-Grigny
FRANCE - 03 26 52 45 17
www.domcaudron.fr



1 ENTRÉE GRATUITE

sur présentation de ce coupon*
valable pour une personne
date de validité 31/03/17

*(sur réservation uniquement).