

Infos septembre 2021

Ces infos gratuites concernent le droit belge, prioritairement le droit de la circulation routière, le droit des assurances et des accidents, ainsi que parfois d'autres sujets. L'avocat veille à la fiabilité des informations fournies, lesquelles ne sauraient toutefois engager sa responsabilité. Le règlement général sur la protection des données en vigueur depuis le 25 mai 2018 s'applique aux données nécessaires à l'envoi de la newsletter. La plus stricte confidentialité s'applique à ces données qui ne seront jamais cédées ni échangées. Si vous souhaitez obtenir des informations quant au traitement de ces données ou les faire rectifier, informez-moi de vos demandes auxquelles je répondrai immédiatement. Si vous souhaitez vous désinscrire et faire supprimer les données vous concernant, il vous suffit d'envoyer un courriel à l'adresse suivante :

51 km/h au lieu de 50 : doit-on payer une amende pour 1 km/h de dépassement ?

Une correction est toujours appliquée par rapport à la vitesse enregistrée par le radar : si le radar a enregistré 57 km/h, cela devient, après correction, 51 km/h. Dans ce cas, même si le dépassement est minime, le Parquet a le droit de vous réclamer une amende car il y a excès de vitesse dès le premier kilomètre/heure dépassant la vitesse permise. Exemple récent : 53,00€ d'amende pour 51 km/h (au lieu de 50) à Zaventem !

Les voitures diesel et essence prohibées à Bruxelles respectivement en 2030 et 2035

D'autres villes européennes s'inscrivent dans cette tendance avec parfois une sévérité plus grande, notamment à Paris où les moteurs diesel seront interdits en 2024 et les moteurs à essence en 2030.

En outre, la Commission européenne a, en juillet, dévoilé un « plan climat » visant à atteindre la neutralité carbone en 2050. Selon ce projet, la vente des véhicules à moteur thermique (hybride, essence ou diesel) sera interdite après 2035. D'autres pays, états ou régions partagent de tels objectifs et ont annoncé des mesures similaires (Royaume-Uni, Norvège, Californie, Québec ou Japon).

Cette transition impose de relever de nombreux défis dont, notamment :

- Toutes les questions relatives aux diverses pollutions engendrées par la fabrication et le recyclage des batteries ;
- La question de l'autonomie des véhicules électriques, celle-ci étant liée au poids des batteries (300 kg en moyenne pouvant aller jusqu'à 600 kg pour certains modèles « haut de gamme»). Pour augmenter l'autonomie, il faudrait augmenter le poids des batteries (certaines sources parlent de batteries de 1.200 kg pour avoir la même autonomie qu'un véhicule thermique !).
- Le placement de bornes de recharge en nombre suffisant et la réduction du temps nécessaire pour recharger les batteries ;
- La problématique de l'approvisionnement en électricité de notre pays qui fait craindre des pénuries et une flambée des prix ;
- La question de la pollution engendrée par la production d'électricité dans le contexte de fin programmée du nucléaire : Selon les statistiques 2020 fournies par Elia (gestionnaire du réseau de transport d'électricité), même si la part de l'éolien et du solaire a augmenté de 5% en un an et s'élève désormais à 19%, la plus grande partie de notre électricité provient encore de centrales nucléaires (39%) et de centrales au gaz (31%).

Jean-Pol Nijs

Avocat

Spécialisé en droit de la circulation routière

Infractions – Accidents - Assurances - Indemnisation de tous les dommages

jpn.avocat@skynet.be www.droitdesaccidents.be