

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 mai 2004

PROPOSITION DE LOI

modifiant certaines lois relatives à
la circulation routière, en ce qui concerne
le régulateur de vitesse (*cruise control*)

PROPOSITION DE LOI

complétant le Code de la route
en vue d'interdire l'utilisation
du régulateur de vitesse de croisière

PROPOSITION DE RÉOLUTION

relative à l'interdiction des régulateurs de
vitesse classiques

PROPOSITION DE RÉOLUTION

relative à l'utilisation de limiteurs
intelligents de vitesse par des personnes
censées donner l'exemple

PROPOSITION DE RÉOLUTION

relative à la généralisation d'un système
d'adaptation intelligente de la vitesse

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Valérie DE BUE**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 mei 2004

WETSVOORSTEL

tot wijziging van sommige wetten inzake
wegverkeer, wat de cruise-control betreft
(*cruise control*)

WETSVOORSTEL

tot aanvulling van de wegcode met
het verbod een kruissnelheidsregelaar
(*cruise control*) te gebruiken

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende het verbod op klassieke
cruise control systemen

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende het gebruik van intelligente
snelheidsbegrenzers door personen met een
maatschappelijke voorbeeldfunctie

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de veralgemeende invoering van
een Intelligent SnelheidsAanpassingssysteem

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Valérie DE BUE**

**Composition de la commission à la date du dépôt du rapport /
Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag:
Président/Voorzitter : Francis Van den Eynde**

A. — Membres titulaires/Vaste leden :

VLD Guido De Padt, Ludo Van Campenhout, Hilde Vautmans
PS Alisson De Clercq, Camille Dieu, Karine Lalieux.
MR François Bellot, Valérie De Bue, Richard Fournaux.
sp.a-spirit Philippe De Coene, Daan Schalck, Els Van Weert.
CD&V Jos Ansoms, Inge Vervotte
Vlaams Blok Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde
cdH Louis Smal

B. — Membres suppléants/Plaatsvervangers :

Willy Cortois, Georges Lenssen, Martine Taelman, Bart Tommelein
Jean-Marc Delizée, Eric Massin, Alain Mathot, André Perpète
Pierrette Cahay-André, Philippe Collard, Jacqueline Gallant,
Martine Payfa
Stijn Bex, Anne-Marie Baeke, Hans Bonte, N.
Roel Deseyn, Yves Leterme, Servais Verherstraeten
Guy D'haeseleer, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck
Joseph Arens, Melchior Wathelet

C.— Membre sans voix délibérative/ Niet-stemgerechtigd lid :

ECOLO Gérard Gobert, Marie Nagy

cdH	: Centre démocrate Humaniste		
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams		
ECOLO	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales		
FN	: Front National		
MR	: Mouvement Réformateur		
N-VA	: Nieuw - Vlaamse Alliantie		
PS	: Parti socialiste		
sp.a - spirit	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.		
VLAAMS BLOK	: Vlaams Blok		
VLD	: Vlaamse Liberalen en Democraten		

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 51 0000/000 :	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 51 0000/000 :	Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA :	Questions et Réponses écrites	QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN :	Séance plénière	PLEN :	Plenum
COM :	Réunion de commission	COM :	Commissievergadering

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants Commandes : Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail : publications@laChambre.be	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers Bestellingen : Natieplein 2 1008 Brussel Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail : publicaties@deKamer.be
---	---

Documents précédents :

Doc 51 **0138/ (S.E. 2003) :**

001 : Proposition de loi de M. Ansoms.
002 : Amendements.

Doc 51 **0176/ (S.E. 2003) :**

001 : Proposition de loi de MM. Schalck et De Coene.

Doc 51 **229/ (2003/2004) :**

001 : Proposition de résolution de M. Lenssen.
002 et 003 : Amendements.

Doc 51 **0365/ (2003/2004) :**

001 : Proposition de résolution de MM. Schalck, et De Coene.
002 : Amendement.

Doc 51 **0758/ (2003/2004) :**

001 : Proposition de résolution de M. De Padt.
002 à 004 : Amendements.

Voorgaande documenten :

Doc 51 **0138/ (B.Z. 2003) :**

001 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.
002 : Amendementen.

Doc 51 **0176/ (B.Z. 2003) :**

001 : Wetsvoorstel van de heren Schalck, en De Coene.

Doc 51 **229/ (2003/2004) :**

001 : Voorstel van resolutie van de heer Lenssen.
002 en 003 : Amendementen.

Doc 51 **0365/ (2003/2004) :**

001 : Voorstel van resolutie van de heren Schalck en De Coene.
002 : Amendement.

Doc 51 **0758/ (2003/2004) :**

001 : Voorstel van resolutie van de heer De Padt.
002 tot 004 : Amendementen.

SOMMAIRE

1.	Ordre des travaux	6
2.	Réunion du 4 février 2004	7
2.1	Exposé introductif des auteurs des propositions de loi et de résolution relatives au régulateur de vitesse	7
2.1.1	Proposition de loi modifiant certaines lois relatives à la circulation routière, en ce qui concerne le régulateur de vitesse (<i>cruise control</i>) (DOC 51 0138/001)	7
2.1.2	Proposition de loi complétant le Code de la route en vue d'interdire l'utilisation du régulateur de vitesse de croisière (DOC 51 0176/001)	9
2.1.3	Proposition de résolution relative à l'interdiction des régulateurs de vitesse classiques (DOC 51 0229/001)	11
2.2	Discussion	11
3.	Réunion du 5 mars 2004	12
3.1	Exposés d'experts sur le régulateur de vitesse	12
3.1.1	Exposé de M. Nicolas Lemaire (IBSR)	12
3.1.2	Exposé de M. Michel Martens (FEBIAC)	13
3.1.3	Exposé de M. Philippe Jacquyns (Volvo Trucks)	13
3.1.4	Exposé de M. Philippe Degraef (FEBETRA)	13
3.1.5	Exposé de M. Lode Verkinderen (SAV)	14
3.2	Questions et observations des membres	15
3.3	Réponses des experts	17
4.	Réunion du 12 mars 2004	20
4.1	Exposés d'experts sur le système ISA	20
4.1.1	Exposé de M. Jean-Manuel Page (IBSR)	20
4.1.2	Exposé de M. Johan De Mol (RUG)	21
4.1.3	Exposé de M. Johan Verlaak (VITO)	22
4.2	Questions et observations des membres	24
4.3	Réponses des experts	25
5.	Réunion du 17 mars 2004	28
5.1	Point de vue du ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale, M. Bert Anciaux, sur le régulateur de vitesse	28

INHOUD

1.	Orde van de werkzaamheden	6
2.	Vergadering van 4 februari 2004	7
2.1	Inleidende uiteenzetting van de indieners van de voorstellen van wet en resolutie over <i>cruise control</i>	7
2.1.1	Wetsvoorstel tot wijziging van sommige wetten inzake wegverkeer, wat de <i>cruise-control</i> betreft (<i>cruise control</i>) (DOC 51 0138/001)	7
2.1.2	Wetsvoorstel tot aanvulling van de wegcode met het verbod een kruissnelheidsregelaar (<i>cruise control</i>) te gebruiken (DOC 51 0176/001)	9
2.1.3	Voorstel van resolutie betreffende het verbod op klassieke <i>cruise control</i> systemen (DOC 51 0229/001)	11
2.2	Bespreking	11
3.	Vergadering van 5 maart 2004	12
3.1	Uiteenzettingen van deskundigen over <i>cruise control</i>	12
3.1.1	Uiteenzetting van de heer Nicolas Lemaire (BIVV)	12
3.1.2	Uiteenzetting van de heer Michel Martens (FEBIAC)	13
3.1.3	Uiteenzetting van de heer Philippe Jacquyns (Volvo Trucks)	13
3.1.4	Uiteenzetting van de heer Philippe Degraef (FEBETRA)	13
3.1.5	Uiteenzetting van de heer Lode Verkinderen (SAV)	14
3.2	Vragen en opmerkingen van de leden	15
3.3	Antwoorden van de deskundigen	17
4.	Vergadering van 12 maart 2004	20
4.1	Uiteenzettingen van deskundigen over ISA	20
4.1.1	Uiteenzetting van de heer Jean-Manuel Page (BIVV)	20
4.1.2	Uiteenzetting van de heer Johan De Mol (RUG)	21
4.1.3	Uiteenzetting van de heer Johan Verlaak (VITO)	22
4.2	Vragen en opmerkingen van de leden	24
4.3	Antwoorden van de deskundigen	25
5.	Vergadering van 17 maart 2004	28
5.1	Standpunt van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie, de heer Bert Anciaux over <i>cruise control</i>	28

5.2	Point de vue du ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale, M. Bert Anciaux, sur le système ISA	29	5.2	Standpunt van de minister van Mobiliteit en SocialeEconomie, de heer Bert Anciaux over ISA	29
5.3	Questions et observations des membres	29	5.3	Vragen en opmerkingen van de leden	29
5.4	Discussion sur le régulateur de vitesse	30	5.4	Bespreking over <i>cruise control</i>	30
6.	Réunion du 31 mars 2004	33	6.	Vergadering van 31 maart 2004	33
6.1	Exposé introductif des auteurs des propositions de loi et de résolution sur le système ISA	33	6.1	Inleidende uiteenzetting van de indieners van de voorstellen van wet en resolutie over ISA	33
6.2	Discussion générale	34	6.2	Algemene bespreking	34
6.3	Discussion des articles de la proposition de résolution relative à l'utilisation de limiteurs intelligents de vitesse par des personnes censées donner l'exemple (DOC 51 0365/001)	35	6.3	Artikelsgewijze bespreking van het voorstel van resolutie betreffende het gebruik van intelligente snelheidsbegrenzers door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie (DOC 51 0365/001)	35
6.4	Discussion des articles de la proposition de résolution relative à la généralisation d'un système d'adaptation intelligente de la vitesse (DOC 51 0758/001)	35	6.4	Artikelsgewijze bespreking van het voorstel van resolutie betreffende de veralgemeende invoering van een Intelligent SnelheidsAanpassingssysteem (DOC 51 0758/001)	35
7.	Réunion du 21 avril 2004	35	7.	Vergadering van 21 april 2004	35
7.1	Discussion des articles des propositions de loi et des propositions de résolution relatives au régulateurs de vitesse	35	7.1	Artikelsgewijze bespreking van wetsvoorstellen en voorstellen van resolutie over <i>cruise control</i>	35
7.2	Discussion des articles des propositions de loi et de résolution relatives au système ISA	36	7.2	Artikelsgewijze bespreking van voorstellen van resolutie over <i>cruise control</i>	36
7.3	Votes sur les propositions relatives au régulateur de vitesse de croisière	37	7.3	Stemmingen over voorstellen inzake <i>cruise control</i>	37
7.4	Votes sur les propositions relatives à l'ISA	37	7.4	Stemmingen over voorstellen inzake ISA	37
Annexes		39	Bijlagen		39

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ces propositions de loi et ces propositions de résolution au cours de ses réunions du 4 février, des 5, 12, 17 et 31 mars et du ... avril 2004.

1. Ordre des travaux

1.1. Procédure d'association

Le 22 octobre 2003, la proposition de loi de M. Jos Ansoms modifiant certaines lois relatives à la circulation routière, en ce qui concerne le régulateur de vitesse (*cruise control*) (DOC 51 0138/001) et la proposition de loi de MM. Daan Schalck, Philippe De Coene et *Koen T'Sijen* (parlementaire qui, dans l'intervalle a remis sa démission) complétant le Code de la route en vue d'interdire l'utilisation du régulateur de vitesse de croisière (DOC 51 0176/001) ont, conformément à l'article 97 du Règlement de la Chambre, été transmises pour avis aux gouvernements régionaux. Il s'agit en effet, en l'occurrence, d'une matière visée à l'article 6, § 4, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Si elles étaient votées, ces propositions de lois deviendraient un projet de «règles de police générale et de réglementation relative aux communications et aux transports» et auraient pour conséquence que la procédure d'association devrait être engagée.

Le 30 janvier 2004, le gouvernement flamand a formulé l'avis suivant :

«Le gouvernement flamand :

1. demande au gouvernement fédéral de réglementer l'installation et l'utilisation des régulateurs de vitesse dans les camions ;
2. est partisan, vu les développements technologiques actuels, de l'utilisation exclusive par les camions du régulateur de vitesse adaptatif ou intelligent sur les autoroutes belges. Il faut en effet interdire l'utilisation, en Belgique, par les camions du régulateur de vitesse classique, non intelligent ;
3. propose au gouvernement fédéral de ranger les infractions relatives à l'utilisation du régulateur de vitesse parmi les infractions graves de deuxième catégorie et demande au gouvernement fédéral de mener une politique de répression stricte, dans le souci de la sécurité routière ;
4. propose que l'on crée un site Internet au niveau fédéral, et que l'on en fasse la promotion au niveau euro-

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze wetsvoorstellen en voorstellen van resolutie besproken op haar vergaderingen van 4 februari, 5, 12, 17 en 31 maart en ... april 2004.

1. Orde van de werkzaamheden

1.1. Betrokkenheidsprocedure

Op 22 oktober 2003 werden het wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot wijziging van sommige wetten inzake wegverkeer, wat de cruise-control betreft (*cruise control*) (Doc 51 0138/001) en het wetsvoorstel van de heren Daan Schalck, Philippe De Coene en Koen T'Sijen (inmiddels ontslagnemend parlementslid) tot aanvulling van de wegcode met het verbod een kruissnelheidsregelaar (*cruise control*) te gebruiken (Doc 0176/001) conform artikel 97 van het kamerreglement voor advies naar de gewestregeringen gestuurd. Het betreft hier immers een aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 6, § 4, 3° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. De wetsvoorstellen zouden, indien gestemd, een ontwerp inhouden van «regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer» en hebben tot gevolg dat de betrokkenheidsprocedure moet worden opgestart.

Op 30 januari 2004 brengt de Vlaamse regering volgend advies uit :

«De Vlaamse regering :

1. verzoekt de federale regering om de installatie en het gebruik van cruise-control bij vrachtwagens te reglementeren ;
2. is, gelet op de huidige technologische ontwikkelingen, voorstander van het exclusieve gebruik van de zogenaamde intelligente of geavanceerde cruise-control voor vrachtwagens op de Belgische autosnelwegen : het gebruik van de klassieke, niet-intelligente cruise-control voor vrachtwagens, dient in België verboden te worden ;
3. stelt de federale regeringen voor om overtredingen op het gebruik van cruise-control te categoriseren als een zware overtreding van de tweede categorie en verzoekt de federale regering een strikte handhavingspolitik te voeren, gelet op de verkeersveiligheid ;
4. stelt voor dat op federaal niveau een web-site wordt ontwikkeld, en in Europa wordt gepromoot, die in

péen, afin de préciser, dans différentes langues, la réglementation routière belge. Ainsi, les chauffeurs étrangers seront informés de la réglementation routière belge ; recommande également de mettre sur pied une campagne d'information destinée à la population belge ;

5. charge le ministre-président du gouvernement flamand de communiquer la présente décision au premier ministre fédéral et au ministre fédéral de la Mobilité et de l'Économie sociale.».

Les autres gouvernements régionaux n'ont pas fait valoir d'observations.

1.2. Décision de joindre les diverses propositions et d'organiser des auditions

Le 4 février 2004, la commission désigne votre rapporteur et décide, à l'unanimité, d'examiner ensemble les deux propositions de loi et la proposition de résolution inscrites séparément à l'ordre du jour, étant donné qu'elles ont le même objet : l'interdiction du régulateur de vitesse de croisière (*cruise control*). La commission décide également à l'unanimité d'organiser des auditions sur les possibilités techniques des futurs systèmes de régulation de vitesse de croisière afin de déterminer si ceux-ci sont à même de pallier les inconvénients des systèmes actuels – qui justifieraient leur interdiction sur le territoire belge.

Enfin, la commission décide de joindre aux trois propositions à l'examen précitées la proposition de résolution relative à l'utilisation de limiteurs intelligents de vitesse par des personnes censées donner l'exemple, de MM. Daan Schalk et Philippe De Coene (DOC 51 0365/001), et la proposition de résolution relative à la généralisation d'un système d'adaptation intelligente de la vitesse, de M. Guido De Padt (DOC 51 0758/001), à la condition, pour cette dernière proposition, qu'elle soit prise en considération.

Les auditions porteront également sur cet aspect de la problématique.

Les auteurs des trois propositions inscrites à l'ordre du jour – MM. Jos Ansoms, Daan Schalk et Georges Lenssen – font, en présence du ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale, un exposé introductif concernant leurs propositions respectives.

2. Réunion du 4 février 2004

2.1. Exposé introductif des auteurs des propositions de loi et résolution relatives au régulateur de vitesse

2.1.1. Proposition de loi modifiant certaines lois relatives à la circulation routière, en ce qui concerne le régulateur de vitesse (*cruise control*) (DOC 51 138/001)

verschillende talen, de Belgische verkeersreglementering verduidelijkt : op deze manier worden ook buitenlandse chauffeurs in kennis gesteld van de Belgische verkeersreglementering ; een voorlichtingscampagne naar de Belgische bevolking toe, is eveneens aangewezen ;

5. gelast de minister-president van de Vlaamse regering de federale eerste minister en de federale minister van Mobiliteit en Sociale Economie van deze beslissing in kennis te stellen.».

Van de overige gewestregeringen werden geen opmerkingen ontvangen.

1.2. Samenvoeging van de diverse voorstellen en beslissing tot het houden van hoorzittingen

Op 4 februari 2004, beslist de commissie, benevens de aanstelling van uw rapporteur, eenparig de bespreking van de twee wetsvoorstellen en het voorstel van resolutie, apart geagendeerd, een te maken omdat ze hetzelfde voorwerp hebben : het verbod van de kruissnelheidsregelaar (*cruise control*). De commissie beslist eveneens eenparig hoorzittingen te houden over de technische mogelijkheden van toekomstige systemen van kruissnelheidsregeling om uit te maken of ze de huidige nadelen – die een verbod van het gebruik op Belgisch grondgebied zouden verrechtvaardigen – kunnen wegwerken.

Ten slotte beslist de commissie het Voorstel van resolutie betreffende het gebruik van intelligente snelheidsbegrenzers door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie (Daan Schalck, Philippe De Coene), (DOC 51 365/001), en het Voorstel van resolutie betreffende de veralgemeende invoering van een Intelligent Snelheids-Aanpassingssysteem (Guido De Padt) (DOC 51 758/001, dit laatste op voorwaarde dat het in overweging wordt genomen) bij de voornoemde, ter bespreking voorliggende drie voorstellen te voegen.

De hoorzittingen zullen ook over dit aspect van de problematiek gaan.

De indieners van de drie geagendeerde voorstellen – de heren Jos Ansoms, Daan Schalck en Georges Lenssen – geven in aanwezigheid van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie een inleidende uiteenzetting over hun respectieve voorstellen.

2. Vergadering van 4 februari 2004

2.1 Inleidende uiteenzetting van de indieners van de voorstellen van wet en resolutie over *cruise control*

2.1.1 Wetsvoorstel tot wijziging van sommige wetten inzake wegverkeer, wat de *cruise-control* betreft (*cruise control*) (DOC 51 0138/001)

M. Jos Ansoms (CD&V) considère que l'insécurité routière constitue la principale cause des accidents de circulation. C'est ainsi que les collisions en chaîne impliquant des camions sont surtout dues à un manque d'attention de la part du conducteur. Étant donné que les systèmes classiques de régulation de la vitesse ont pour effet de diminuer l'attention et d'accroître ainsi le risque d'accidents, l'intervenant est favorable à une répression de ceux-ci.

L'intervenant reconnaît néanmoins que la régulation de la vitesse de croisière présente aussi des avantages. Le conducteur doit ainsi fournir moins d'efforts pendant la conduite, son confort de conduite est accru et l'émission de gaz d'échappement est moindre. Le revers de la médaille est notamment que le conducteur est implicitement incité à faire d'autres choses pendant la conduite. La situation en Flandre empêche en outre une utilisation efficace du régulateur de vitesse. Nos autoroutes comptent en effet trop de bretelles d'accès et de sortie et la circulation y est trop dense.

Quelle attitude les autorités belges doivent-elles adopter dans le dossier du régulateur de vitesse ? Interdire son utilisation de façon généralisée n'est pas une bonne solution : il est difficile d'imposer le respect d'une telle interdiction et il n'est, en outre, pas souhaitable d'interdire également les formes intelligentes de cruise control susceptibles d'accroître la sécurité routière. L'interdiction d'utiliser un GSM au volant sans dispositif « mains libres » montre qu'il n'est pas efficient d'insérer une interdiction dans le code de la route : beaucoup de conducteurs enfreignent cette interdiction et le contrôle est minimal.

L'intervenant est plutôt partisan d'une solution consistant à interdire l'installation de régulateurs de vitesse classiques, non intelligents, pour les véhicules immatriculés en Belgique. Dès lors que la réglementation des équipements facultatifs des camions n'est pas encore une compétence européenne, la Belgique peut promulguer une réglementation nationale en la matière, comme cela a déjà été le cas, dans le passé, dans d'autres dossiers (l'interdiction des détecteurs de radar et des équipements destinés à augmenter la puissance des moteurs, l'obligation d'équiper les camions d'un rétroviseur anti-angle mort).

Concrètement, le parlement doit créer un cadre légal habilitant le Roi à réglementer les équipements facultatifs des véhicules. Le gouvernement pourra ensuite établir, dans des arrêtés d'exécution, une distinction entre les systèmes classiques de cruise control (dont l'installation serait interdite) et les formes plus intelligentes (qui doivent être autorisées et même encouragées). Cette

De heer Jos Ansoms (CD&V) stelt dat onveilig gedrag de belangrijkste oorzaak is van verkeersongevallen. Zo ontstaan kop-staartbotsingen waarbij vrachtwagens betrokken zijn vooral door een gebrek aan aandacht van de bestuurder. Omdat klassieke systemen van cruise control tot een verminderde waakzaamheid leiden en daardoor het risico op ongevallen doen toenemen, is de spreker voorstander van een beteugeling ervan.

De spreker erkent dat kruissnelheidsregeling ook voordelen oplevert: de bestuurder moet tijdens het rijden minder inspanningen leveren, zijn rijcomfort is groter en er is een lagere uitstoot. De keerzijde van de medaille is onder meer dat de chauffeur er impliciet toe wordt aanzet om zich tijdens de rit met andere activiteiten in te laten. De situatie in Vlaanderen maakt efficiënt gebruik van cruise control bovendien onmogelijk: onze snelwegen hebben te veel op- en afritten en het verkeer is er te druk.

Op welke manier kan de Belgische overheid cruise control best aanpakken? De invoering van een algemeen verbod op het gebruik ervan is geen goede oplossing: de naleving van een dergelijk verbod kan moeilijk afgedwongen worden en het is bovendien ronduit onwenselijk dat intelligente vormen van cruise control, die de verkeersveiligheid kunnen verhogen, eveneens verboden worden. Het verbod op niet-handenvrij gsm-gebruik in de wagen toont aan dat de opnemings van een verbod in het verkeersreglement niet efficiënt is: veel bestuurders lappen het verbod aan hun laars en de controle is minimaal.

De spreker is er veeleer voorstander van dat de overheid de installatie van klassieke, niet-intelligente kruissnelheidsregeling verbiedt voor in België ingeschreven voertuigen. Omdat de regulering van facultatieve uitrustingen van vrachtwagens vooralsnog geen Europese bevoegdheid is, kan België wel degelijk een nationale regelgeving uitvaardigen, zoals in het verleden al gebeurd is met andere dossiers (het verbod op radarverkliekers en opdrijfkits voor motoren, de verplichte uitrusting van vrachtwagens met een dode-hoekspiegel).

In concreto dient het parlement een wettelijk kader te creëren, dat de Koning machtigt om regels uit te vaardigen over de facultatieve uitrustingen van voertuigen. De regering kan vervolgens in uitvoeringsbesluiten een onderscheid maken tussen klassieke systemen van cruise control (waarvan de installatie verboden wordt) en meer intelligente vormen (die wel toelaatbaar zijn en

procédure permet également de fixer les conditions d'installation des autres équipements; il paraît ainsi utile de réglementer les installations stéréo, qui peuvent en effet induire à une conduite dangereuse.

En ce qui concerne les véhicules qui ne sont pas immatriculés en Belgique, c'est cependant toujours l'interdiction de l'utilisation qui s'indique. Étant donné que les autorités belges ne peuvent interdire l'installation de régulateurs de vitesse sur les véhicules étrangers et que l'égalité de traitement de tous les conducteurs de camions doit être garantie, ce groupe estime que l'interdiction de l'utilisation du système sur les routes belges est la méthode la plus appropriée; un nouveau signal devra indiquer cette interdiction.

Le conducteur qui enfreint l'interdiction doit être sévèrement sanctionné: il convient que, dans le cadre de la nouvelle qualification des infractions en matière de roulage, le non-respect de la nouvelle norme constitue une infraction grave de second degré. Dans le même temps, la Belgique doit tendre vers une interdiction européenne, l'intervenant ayant cependant conscience du fait que cela ne pourra se réaliser qu'à long terme.

2.1.2 Proposition de loi complétant le Code de la route en vue d'interdire l'utilisation du régulateur de vitesse de croisière (DOC 51 0176/001)

M. Daan Schalck (sp.a-spirit) fait observer qu'il est urgent de se pencher sur le problème des accidents impliquant des camions, et ce, pour diverses raisons:

- alors que le nombre d'accidents provoqués par des voitures particulières diminue, celui des accidents impliquant des camions est en augmentation;

- l'insécurité routière sur les autoroutes s'accroît, surtout en raison des nombreux accidents impliquant des camions. Sur les autres routes, la situation est totalement différente, puisque, sur les routes régionales et locales, le nombre de victimes diminue;

- une analyse des accidents impliquant des camions ayant percuté une file de véhicules montre qu'il n'y a souvent pas de traces de freinage, ce qui indique l'utilisation du régulateur de vitesse.

Les risques liés à l'utilisation des régulateurs de vitesse de croisière sont clairs:

- le conducteur est moins attentif;
- il se livre souvent à d'autres activités;

zelfs aanmoediging verdienen). Deze werkwijze maakt het ook mogelijk om de voorwaarden voor de installatie van andere uitrustingen vast te leggen; zo lijkt het nuttig dat regels uitgevaardigd worden voor geluidsinstallaties, die onveilig verkeersgedrag immers kunnen bevorderen.

Een gebruiksverbod blijft wel de aangewezen methode voor voertuigen die niet in België werden ingeschreven. Aangezien de Belgische overheid de installatie van systemen van cruise control in buitenlandse voertuigen niet kan verbieden en aangezien een gelijke behandeling van alle vrachtwagenbestuurders moet verzekerd worden, is een gebruiksverbod op de Belgische wegen voor deze groep de meest aangewezen methode; een nieuw verkeersbord zal dit moeten duidelijk maken.

Wie het verbod overtreedt, moet zwaar aangepakt worden: binnen de nieuwe categorisering van verkeersmisdrijven dient de niet-naleving van de nieuwe norm een zware overtreding van de tweede graad te worden. België dient tegelijkertijd een Europees verbod na te streven, al beseft de spreker dat dit maar op langere termijn zal kunnen verwezenlijkt worden.

2.1.2 Wetsvoorstel tot aanvulling van de wegcode met het verbod een kruissnelheidsregelaar (cruise control) te gebruiken (DOC 51 0176/001)

De heer Daan Schalck (sp.a-spirit) stelt dat de problematiek van ongevallen met vrachtwagens om verschillende redenen dringend moet worden aangepakt:

- Terwijl het aantal ongevallen veroorzaakt door personenwagens daalt, neemt dat voor vrachtwagens in betrokken zijn toe;

- De verkeersonveiligheid op de autosnelwegen neemt toe, vooral door de talrijke ongevallen met vrachtwagens. Op de andere wegen is de situatie totaal verschillend: op de gewestelijke en lokale wegen neemt het aantal slachtoffers af;

- Uit analyse van ongevallen met vrachtwagens die op een file inreden, blijkt dat vaak geen remsporen worden gevonden, wat wijst op het gebruik van cruise control.

De risico's van kruissnelheidsregelaars zijn duidelijk:

- De bestuurder is minder aandachtig;
- Hij beoefent vaker andere activiteiten;

– l'utilisation du régulateur de vitesse fait qu'un camion qui dépasse un autre camion roule à une vitesse à peine supérieure à celle de ce camion et empêche ainsi les voitures particulières de le dépasser ;

– les conducteurs fatigués ont tendance à rouler plus lentement ; le régulateur de vitesse empêche cette adaptation spontanée du comportement.

La densité du réseau routier, l'intensité du trafic, ainsi que les nombreux travaux routiers empêchent une utilisation sûre et utile d'un régulateur de vitesse de croisière en Belgique.

Est-il préférable que les pouvoirs publics optent pour une interdiction d'installer un régulateur de vitesse ou pour une interdiction de l'utiliser sur le territoire belge ?

L'intervenant donne la préférence à une interdiction d'emploi parce que les chauffeurs de camions belges doivent avoir la possibilité d'utiliser cette technologie à l'étranger si les circonstances permettent d'utiliser celle-ci en toute sécurité (en particulier, grâce à de larges autoroutes et à des sorties peu nombreuses). L'intervenant estime en outre qu'une réglementation des équipements facultatifs ne constitue pas la meilleure méthode parce que le régulateur de vitesse fait de plus en plus souvent partie de l'équipement de base d'un camion et échapperait ainsi à cette réglementation.

Un règlement européen ou une directive européenne (qui devrait d'ailleurs également se limiter à définir les conditions d'emploi du régulateur de vitesse) est souhaitable, mais elle n'est pas le seul moyen permettant d'enregistrer des progrès dans ce dossier.

Diverses organisations du secteur de la mobilité (Institut belge pour la sécurité routière, Touring, fédérations d'organisations de transporteurs, ...) et la Communauté flamande sont favorables à une interdiction du régulateur de vitesse. Seule la Febiac (Fédération belge de l'industrie de l'automobile et du cycle) est opposée à une interdiction parce qu'il ne serait pas prouvé que celle-ci aurait pour effet d'accroître la sécurité routière.

L'intervenant envisage, au contraire, la problématique du point de vue du principe de précaution et souhaite renverser la charge de la preuve : dès lors qu'il n'a pas été démontré que l'utilisation du régulateur de vitesse renforce la sécurité routière, la décision des pouvoirs publics d'en interdire l'utilisation est judicieuse. Les constructeurs ont la responsabilité de renforcer la sécurité routière et doivent présenter des preuves concluantes des avantages du régulateur de vitesse (ainsi que d'autres équipements). Il estime que certains équipements devraient être autorisés à titre d'essai et qu'il convient de décider, à l'issue de la période d'évaluation, s'il s'indique de généraliser l'autorisation.

– Een vrachtwagen die een andere vrachtwagen inhaalt, rijdt door de kruissnelheidsregelaar nauwelijks sneller dan de andere vrachtwagen en verhindert daardoor dat personenwagens hem kunnen inhalen ;

– Vermoeide bestuurders hebben de neiging om trager te gaan rijden ; cruise control verhindert dat deze spontane aanpassing van het gedrag plaatsgrijpt.

Het dichte wegennet, het drukke verkeer en de talrijke wegenwerken maken een veilig en nuttig gebruik van een kruissnelheidsregelaar in België onmogelijk.

Kiest de overheid best voor een installatieverbod of voor een verbod op het gebruik van cruise control op het Belgische grondgebied ?

De spreker geeft de voorkeur aan een gebruiksverbod omdat bestuurders van Belgische vrachtwagens de kans moeten hebben om in het buitenland gebruik te maken van deze technologie indien de omstandigheden een veilig gebruik mogelijk maken (in het bijzonder door brede autosnelwegen en weinig afritten). Daarnaast is de regulering van facultatieve uitrustingen volgens de spreker niet de beste methode omdat cruise control steeds vaker tot de basisuitrusting van een vrachtwagen behoort en daardoor aan die regelgeving zou kunnen ontsnappen.

Een Europese verordening of richtlijn (die zich overigens ook zou moeten beperken tot een omschrijving van de voorwaarden voor het gebruik van cruise control) is wenselijk, maar is niet de enige weg om vooruitgang te boeken in het voorliggende dossier.

Diverse organisaties uit de mobiliteitssector (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Touring, federaties van transportorganisaties, ...) en het Vlaams Gewest zijn een verbod op cruise control genegen. Enkel Febiac (Belgische Federatie van de Automobielen- en Tweewielerindustrie) kant zich tegen een verbod omdat niet zou bewezen zijn dat de verkeersveiligheid erdoor toeneemt.

De spreker benadert de problematiek daarentegen vanuit het voorzorgsprincipe en wil de bewijslast omkeren : omdat niet bewezen is dat de verkeersveiligheid door cruise control toeneemt, doet de overheid er goed aan een gebruiksverbod in te stellen. De constructeurs hebben de verantwoordelijkheid om aan verkeersveiligheid te werken en moeten met sluitende bewijzen van de voordelen van cruise control (en andere uitrustingen) komen aandragen. Sommige uitrustingen kunnen zijns inziens op proef toegelaten worden ; na een evaluatieperiode moet vervolgens beslist worden of er een algemene toelating komt.

Dès lors que des variantes intelligentes du régulateur de vitesse peuvent avoir une incidence positive sur la sécurité routière, les constructeurs doivent avoir la possibilité de continuer à développer de tels systèmes. Au demeurant, l'intervenant estime qu'il n'a pas été démontré que tous les régulateurs intelligents de vitesse renforçaient la sécurité : l'étude réalisée aux Pays-Bas montre qu'en utilisant ces systèmes, le conducteur était également moins vigilant.

L'intervenant conclut que le législateur doit aujourd'hui décider de faire un pas important vers la répression du régulateur de vitesse. Le choix de la méthode peut faire l'objet d'un autre débat au sein de la commission.

2.1.3 Proposition de résolution relative à l'interdiction des régulateurs de vitesse classiques (DOC 51 0229/001)

M. Georges Lenssen (VLD) estime que les trois propositions à l'examen poursuivent le même objectif : il faut mettre un terme à l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des camions. Il espère que la commission parviendra à un accord sur un texte commun. Bien qu'il ait, quant à lui, opté pour une proposition de résolution, il ne voit pas d'objection à l'adoption d'une proposition de loi.

Le développement rapide de technologies intelligentes améliorant le confort de conduite et la sécurité est une chose positive, qui ne peut être entravée par une régulation excessive. C'est ainsi que les équipements qui réduisent automatiquement la vitesse d'un véhicule à l'approche d'un autre véhicule, permettent de faire baisser le nombre d'accidents et d'en atténuer la gravité. L'interdiction ne peut donc viser que les régulateurs de vitesse classiques ; quant aux systèmes intelligents, ils méritent d'être soutenus par l'autorité, notamment sur le plan fiscal.

L'intervenant propose que l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) soit chargé d'une analyse statistique des causes d'accident. Cette analyse devra ensuite révéler dans quelle mesure les régulateurs de vitesse classiques ont une incidence sur la survenance de certains accidents. L'intervenant souhaite par ailleurs que le législateur s'entretienne avec toutes les organisations concernées sur la problématique des accidents.

2.2 Discussion

Mme Camille Dieu (PS) ne souhaite pas s'exprimer, pour le moment, sur l'opportunité d'une interdiction du régulateur de vitesse.

Omdat intelligente varianten van cruise control positief kunnen zijn voor de verkeersveiligheid, moeten constructeurs dergelijke systemen verder kunnen uitbouwen. Het komt de regering toe om vast te leggen welke systemen mogen gebruikt worden. Dat elke intelligente snelheidsregelaar de veiligheid verhoogt, acht de spreker overigens niet bewezen : Nederlands onderzoek toont aan dat ook bij deze systemen de waakzaamheid van de bestuurder afneemt.

De spreker besluit dat de wetgever thans moet beslissen om een belangrijke stap te zetten in de beteugeling van cruise control. De te kiezen methode kan het voorwerp uitmaken van verder debat in de commissie.

2.1.3. Voorstel van resolutie betreffende het verbod op klassieke cruise control systemen (DOC 51 0229/001)

De heer Georges Lenssen (VLD) is van oordeel dat de drie voorstellen dezelfde doelstelling hebben : de stijging van het aantal ongevallen met vrachtwagens moet een halt worden toegeroepen. Hij hoopt dat overeenstemming kan gevonden worden over een gezamenlijke tekst. Zelf heeft hij geopteerd voor een voorstel van resolutie, maar hij is niet gekant tegen de aanneming van een wetsvoorstel.

De snelle ontwikkeling van intelligente technologieën die het rijcomfort en de veiligheid vergroten, is positief en mag niet belemmerd worden door overdreven regulering. Zo kunnen uitrustingen die de snelheid van een wagen automatisch doen afnemen bij nadering van een ander voertuig het aantal ongevallen en de ernst ervan doen afnemen. Een verbod mag dus enkel gericht zijn op de klassieke systemen van cruise control; de intelligente systemen verdienen daarentegen ondersteuning vanwege de overheid, onder meer op fiscaal vlak.

De spreker stelt voor dat het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) belast wordt met een statistisch onderzoek naar de oorzaken van ongevallen. Uit dit onderzoek moet vervolgens blijken in welke mate klassieke systemen van cruise control een rol spelen bij het ontstaan van sommige ongevallen. Tevens wil de spreker dat de wetgever met alle betrokken organisaties een discussie voert over de ongevallenproblematiek.

2.2 Bespreking

Mevrouw Camille Dieu (PS) wenst zich momenteel nog niet uit te spreken over de wenselijkheid van een verbod op cruise control.

M. Jan Mortelmans (Vlaams Blok) ne prendra position que lorsque tous les organismes concernés auront été entendus.

Mme Alisson De Clercq (PS) estime que l'insécurité routière est principalement due au comportement humain. Il convient dès lors de responsabiliser les conducteurs. Ils doivent également avoir la possibilité de se former de manière appropriée.

Mme Valérie De Bue (MR), rapporteuse, renvoie à une étude en cours sur les causes des accidents de la route impliquant des camions, étude qui ne sera achevée que fin 2004.

3. Réunion du 5 mars 2004

3.1 Exposés d'experts sur le régulateur de vitesse

3.1.1. Exposé de M. Nicolas Lemaire (IBSR)

M. Nicolas Lemaire, de l'Institut belge de la sécurité routière, se réfère au point de vue écrit de l'IBSR (annexe, p. 7-11). Il convient de distinguer deux systèmes : le régulateur de vitesse classique, qui est réglé sur une vitesse constante et qui peut être désactivé par une simple pression sur la pédale de frein, et le système plus avancé (ACC : *advanced cruise control*), qui actionne le frein ou réduit la puissance du moteur, mais surtout qui tient compte, grâce à des capteurs, du ralentissement du véhicule qui précède. Aucune étude n'a été réalisée sur les camions. Le régulateur de vitesse accroît le confort de conduite du chauffeur, mais on constate également que grâce à l'utilisation du système intelligent, le conducteur est moins fatigué, qu'il roule à une vitesse inférieure, qu'il freine moins et qu'il consomme moins de carburant. Le régulateur de vitesse intelligent (ACC) n'est cependant pas un système anticollision. Il n'agit que sur 25 % de la capacité de freinage et ne fonctionne que dans une certaine plage de vitesse. Lorsque le véhicule roule à moins de 30 kilomètres à l'heure, le système est désactivé. Il n'est pas non plus conseillé d'utiliser ce système lorsque le trafic est dense (parce qu'il faut freiner souvent et que le système doit être réenclenché à chaque fois), en cas de précipitations (parce que les capteurs sont moins efficaces dans ces conditions) et dans les virages serrés (parce que le système ne peut pas détecter les véhicules qui précèdent). En outre, il ne détecte pas tous les obstacles et l'on pense plus particulièrement ici aux usagers vulnérables que sont les piétons, les cyclistes et les plus petits véhicules.

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Blok) zal pas een standpunt innemen nadat alle betrokken organisaties zijn gehoord.

Mevrouw Alisson De Clercq (PS) is van oordeel dat menselijk gedrag de belangrijkste oorzaak van verkeersonveiligheid is. Bestuurders moeten daarom verantwoordelijk worden gesteld. Zij moeten ook de kans krijgen om gepaste vorming te ontvangen.

Mevrouw Valérie De Bue (MR), uw rapporteur, verwijst naar een lopende studie over de oorzaken van verkeersongevallen met vrachtwagens, die pas eind 2004 zal afgerond zijn.

3. Vergadering van 5 maart 2004

3.1 Uiteenzettingen van deskundigen over cruise control

3.1.1 Uiteenzetting van de heer Nicolas Lemaire (BIVV)

De heer Nicolas Lemaire van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid verwijst naar het schriftelijk standpunt van het BIVV (bijlage, pp. 7-11). Twee systemen moeten worden onderscheiden : de klassieke kruissnelheidsregelaar, die op een constante snelheid wordt ingesteld en met een eenvoudige druk op de rempedaal kan worden uitgeschakeld, en het meer geavanceerde systeem (ACC : *advanced cruise control*), dat de rem bekrachtigt of het vermogen van de motor vermindert, maar vooral via sensoren rekening houdt met de vertraging van een voorligger. Er zijn geen studies uitgevoerd op vrachtwagens. De kruissnelheidsregelaar verhoogt het rijcomfort van de bestuurder, maar ook wordt bij het meer geavanceerde systeem geconstateerd dat de vermoeidheid van de bestuurder daalt, dat hij een lagere snelheid aanhoudt, minder remt en minder brandstof verbruikt. De ACC – de geavanceerde kruissnelheidsregelaar – is evenwel geen anti-botssysteem. Het grijpt maar in op 25 % van de remcapaciteit en is maar bruikbaar binnen een bepaald snelheidsbereik. Wanneer het voertuig trager rijdt dan 30 kilometer per uur wordt het systeem uitgeschakeld. Het is ook niet raadzaam het systeem te gebruiken bij druk verkeer (omdat vaak geredemd moet worden en het systeem steeds weer opnieuw moet worden opgestart), bij neerslag (omdat de sensoren dan minder doeltreffend zijn) en in scherpe bochten (omdat het systeem de voorliggers dan niet kan detecteren). Bovendien worden niet alle hindernissen – waar dan voornamelijk de zwakke weggebruikers, voetgangers, fietsers en kleinere voertuigen, mee worden bedoeld – gedetecteerd.

L'orateur est favorable à une réglementation, tant en ce qui concerne les exigences auxquelles le système doit répondre qu'en ce qui concerne la responsabilité. Une interdiction n'est pas utile en l'absence d'étude d'incidence sur la sécurité routière.

3.1.2. Exposé de M. Michel Martens (FEBIAC)

M. Michel Martens, de la Fédération belge de l'industrie de l'automobile et du cycle (FEBIAC) (dont le point de vue est joint en annexe, pp. 1-6) estime qu'une interdiction d'installer le régulateur de vitesse aurait des conséquences graves. Un tiers des marques a en effet commercialisé le régulateur de vitesse classique ou ACC. L'utilisation du régulateur de vitesse n'est toutefois recommandée que sur les autoroutes. Il n'est pas exclu que si le chauffeur s'assoupit, les conséquences d'une collision soient plus graves en cas d'utilisation du régulateur de vitesse. Une interdiction pourrait toutefois avoir un effet contraire en matière de sécurité routière, étant donné que le régulateur de vitesse permet à un chauffeur de camion de consacrer davantage d'attention à la circulation.

3.1.3. Exposé de M. Philippe Jacqmyns (Volvo Trucks)

M. Philippe Jacqmyns, de Volvo-Trucks, un constructeur qui installe un régulateur de vitesse dans les camions qu'il commercialise indique que, depuis 1992, deux tiers des camions Volvo de plus de 16 tonnes sont équipés d'un régulateur de vitesse. L'ACC est disponible en option. Il nécessite des ordinateurs de bord et des dispositifs de mesure adaptés, une manette de commande plus élaborée et un radar doppler (qui peut parer à l'effet masquant des conditions atmosphériques).

L'orateur donne plusieurs exemples de situations de circulation dans lesquelles le régulateur de vitesse actif peut réagir de manière appropriée : le dépassement, le ralentissement d'un véhicule qui précède, un véhicule qui se rabat (qui ne peut être détecté au préalable), etc. Le système adaptatif peut gérer l'ensemble de ces situations, à condition, toutefois, que la vitesse soit réglée à 80 kilomètres par heure. Si la vitesse est fixée à 90 kilomètres par heure, le système n'a pas toujours le temps de parer à certaines situations.

3.1.4 Exposé de M. Philippe Degraef (FEBETRA)

M. Philippe Degraef, directeur de la fédération belge des transporteurs Febetra (le point de vue circonstancié de cet organisme figure en annexe, pp. 12-14 ...), dé-

De spreker pleit voor een reglementering, zowel qua eisen waaraan het systeem moet voldoen als qua aansprakelijkheid. Een verbod is bij gebrek aan onderzoek naar de impact op de verkeersveiligheid niet nuttig.

3.1.2 Uiteenzetting van de heer Michel Martens (FEBIAC)

De heer Michel Martens van de Belgische federatie van automobiel- en rijwielconstructeurs FEBIAC (waarvan het standpunt als bijlage gaat, pp. 1-6) stelt dat een verbod op het installeren van cruise control verregaande gevolgen zou hebben. Een derde van de merken heeft immers klassieke cruise control of ACC op de markt gebracht. Het gebruik van cruise control is evenwel slechts aanbevolen op autosnelwegen. Het is niet uitgesloten dat wanneer de bestuurder indommelt de impact van een botsing bij gebruik van cruise control groter is. Een verbod zou evenwel een averechts effect kunnen hebben inzake verkeersveiligheid, vermits de kruissnelheidsregelaar de bestuurder van een vrachtwagen in staat stelt meer aandacht te hebben voor het verkeer.

3.1.3. Uiteenzetting van de heer Philippe Jacqmyns (Volvo Trucks)

De heer Philippe Jacqmyns van Volvo-Trucks, een constructeur die cruise control installeert in de vrachtwagens die hij op de markt brengt, deelt mee dat vanaf 1992 op alle vrachtwagens van meer dan 16 ton twee derden van de Volvo's over cruise control beschikken. ACC is beschikbaar als optie. ACC vereist aangepaste boordcomputers en meters, een meer ontwikkelde stuurhendel en een doppler-radar (die het versluierend effect van de weersomstandigheden kan omzeilen).

De spreker geeft een demonstratie van verschillende verkeerssituaties waar de ACC gepast op kan reageren : inhalen, een vertragende voorligger, een invoegend voertuig (dat voorafgaandelijk niet kan worden getedetected), het geavanceerde systeem kan het allemaal de baas. Voorwaarde is echter wel dat de snelheid op 80 kilometer per uur wordt ingesteld. Wanneer de snelheid 90 kilometer per uur bedraagt kunnen probleemsituaties niet altijd tijdig worden ondervangen.

3.1.4. Uiteenzetting van de heer Philippe Degraef (FEBETRA)

De heer Philippe Degraef, directeur van de Belgische transportfederatie Febetra (het uitvoerig standpunt van deze organisatie gaat als bijlage, pp. 12-14), stelt dat de

clare que ce n'est pas en prenant des mesures isolées que l'on atteindra l'objectif du gouvernement de diminuer de moitié le nombre de victimes de la route d'ici à 2010. L'infrastructure routière laisse beaucoup à désirer et présente encore trop de «points noirs». On a beaucoup trop économisé sur l'entretien du réseau routier. L'insécurité routière reste essentiellement due aux erreurs humaines : manque de vigilance, erreurs d'appréciation, vitesse exagérée, alcool au volant, etc. L'on ne dispose pas de statistiques suffisantes pour pouvoir répondre à la question de savoir si le régulateur de vitesse n'est pas en partie à l'origine des graves accidents qui se sont produits sur la E-17, où des travaux étaient en cours et où les bandes de circulation avaient été fortement rétrécies. Dans son rapport, le Comité d'accompagnement des États généraux de la sécurité routière plaide toutefois en faveur d'une analyse rationnelle des accidents, pour pouvoir en faire un instrument politique. De nombreuses mesures de sécurité routière sont prises «au jugé», sans avoir été examinées en profondeur. La récente interdiction de dépasser en cas de pluie, imposée aux camions, en est une illustration.

Si une étude scientifique montrait que le régulateur de vitesse met sérieusement en péril la sécurité routière, la Febetra plaiderait énergiquement pour que l'on en interdise l'installation, mais alors à l'échelon européen.

L'intervenant conclut par la remarque suivante : en Belgique, la sécurité routière semble subordonnée à la législation linguistique. Dans les Alpes françaises, les signaux «utilisez votre frein moteur» sont traduits dans cinq ou six langues. En Belgique, pays de transit s'il en est, il est manifestement impossible, aux termes de la législation linguistique en vigueur, de prendre de pareilles mesures. Des milliers d'usagers se trouvent ainsi confrontés, à des endroits dangereux, à des messages qu'ils ne comprennent pas. Cette situation n'est pas de nature à améliorer la sécurité routière.

3.1.5. Exposé de M. Lode Verkinderen (SAV)

M. Lode Verkinderen, représentant d'une fédération de transport, comptant des membres flamands et bruxellois, préconise, à l'instar de l'orateur précédent, la réalisation d'une étude scientifique sur les causes des accidents de la route. La création d'un institut d'accidentologie ne serait certainement pas un luxe. Les États généraux de la sécurité routière l'ont déjà préconisée. Toutefois, deux années se sont écoulées depuis, sans qu'aucun progrès n'ait été réalisé en la matière. La signalisation unilingue, défectueuse ou non crédible (comme, par

doelstelling van de regering om voor 2010 het aantal dodelijke slachtoffers met de helft te verminderen niet via geïsoleerde maatregelen gehaald zal worden. De wegeninfrastructuur laat veel te wensen over en kent nog tal van zogeheten 'zwarte punten'. Er is teveel bespaard op het onderhoud van het weggennet. De verkeersonveiligheid is nog altijd voornamelijk het gevolg van menselijke fouten : gebrek aan waakzaamheid, inschattingsfouten, overdreven snelheid, dronkenschap aan het stuur, en dies meer. Er bestaan onvoldoende statistische gegevens om uitsluitsel te kunnen geven op de vraag of cruise control de zware ongevallen op de E-17, waar wegenwerken aan de gang waren en de rijstroken danig werden verengd, in de hand heeft gewerkt. Het begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid pleitte in zijn verslag nochtans voor een rationele analyse van ongevallen om hiervan een beleidsinstrument te kunnen maken. Vele maatregelen worden met de natte vinger genomen zeggend ten behoeve van de verkeersveiligheid zonder dat dit evenwel terdege is onderzocht. Een recent voorbeeld hiervan is het inhaalverbod voor vrachtwagens bij regenweer.

Indien uit een wetenschappelijke studie zou blijken dat de cruise control de verkeersveiligheid ernstig in het gedrang brengt, zal Febetra de grootste pleitbezorger zijn van een verbod op installatie, maar dan wel op Europees niveau.

De spreker besluit met de volgende kanttekening : In België lijkt de verkeersveiligheid ondergeschikt te zijn aan de taalwetgeving. In de Franse Alpen vindt men borden «Gebruik uw motorrem» in vijf of zes talen. In België, toch een transitland, kan dit blijkbaar krachtens de vigerende taalwetgeving niet. Zodoende worden duizenden weggebruikers op gevaarlijke plaatsen geconfronteerd met boodschappen die ze niet een begrijpen. Dit is niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid.

3.1.5. Uiteenzetting van de heer Lode Verkinderen (SAV)

De heer Lode Verkinderen, vertegenwoordiger van een transportfederatie die Vlaamse en Brusselse leden telt, pleit zoals vorige spreker voor een wetenschappelijke studie over de oorzaken van ongevallen. Een instituut voor accidentologie zou allermindst een luxe zijn. De Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid pleitten hier reeds voor. Nochtans zijn er intussen twee jaar verstreken zonder dat hierin enige voortgang is gemaakt. De eentalige, gebrekkige of ongeloofwaardige bewegwijzering (bijvoorbeeld een 'File'-bord dat 's nachts

exemple, un panneau «File» qui reste allumé la nuit) est très dangereuse. Le problème que pose le régulateur de vitesse est qu'en cas de freinage à l'aide du moteur, le conducteur qui suit n'est pas informé du ralentissement. Il est hors de question d'interdire l'installation du régulateur de vitesse. Le régulateur de vitesse a tout à fait sa place sur les autoroutes désertes de France. Comment pourrait-on par ailleurs imposer cette interdiction d'installation aux camions immatriculés à l'étranger ? Il est en outre impossible de contrôler une interdiction de l'utilisation du régulateur de vitesse, ni au moment même de l'utilisation ni par après. En revanche, l'orateur souhaite que l'utilisation du régulateur de vitesse soit déconseillée à certains endroits et dans certaines circonstances. Les régions devraient cependant investir dans la signalisation électronique, certainement à proximité de travaux de voirie.

3.2. Questions et observations des membres

M. Jos Ansoms (CD&V) estime que M. Jacqmyns ne tient pas suffisamment compte, dans son analyse, des failles du comportement humain : le temps supplémentaire dont dispose le conducteur d'un véhicule équipé d'un régulateur de vitesse pour être attentif à la circulation est souvent consacré à d'autres tâches (téléphoner, manger, ...).

L'intervenant demande à M. Jacqmyns d'expliquer pourquoi l'utilisation de systèmes intelligents de régulation de vitesse est ou peut être «dramatique» à une vitesse de 90 km/h.

*
* *

Mme Alisson De Clercq (PS) estime qu'il convient de tenir davantage compte, lors de la conception de régulateurs de vitesse, des usagers de la route faibles.

L'intervenante demande ensuite en quoi consiste la formation des chauffeurs de camions.

*
* *

M. Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK) constate que l'on ne dispose pour l'instant d'aucune preuve scientifique justifiant l'interdiction des régulateurs de vitesse. Quelles sont dès lors les raisons pour lesquelles le Comité d'accompagnement des États Généraux de la sécurité routière a préconisé une telle interdiction ?

Pour quels équipements les pouvoirs publics néerlandais accordent-ils une prime ? Cette dernière s'applique-t-elle à tous les systèmes de *cruise control* (ouverts, semi-ouverts, fermés) ou seul un véritable limiteur de

blijft oplichten) zorgen voor veel gevaar. Het probleem van de cruise control bestaat erin dat bij remmen met de motor de achterligger niet op de hoogte wordt gesteld van de vertraging. Een verbod op de installatie van cruise control is allerm minst aangewezen. Op verlaten Franse autosnelwegen is cruise control volledig op zijn plaats. Hoe zou men het installatieverbod ten andere aan vrachtwagens kunnen opleggen die in den vreemde zijn ingeschreven ? Een verbod op het gebruik van cruise control is dan weer niet controleerbaar, achteraf noch op het ogenblik zelf. Wel is de spreker gewonnen voor het ont-raden van het gebruik van cruise control op bepaalde plaatsen en in bepaalde omstandigheden. De gewesten zouden evenwel moeten investeren in elektronische bewegwijzering, zeker bij wegwerkzaamheden.

3.2 Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Jos Ansoms (CD&V) is van oordeel dat in de analyse van de heer Jacqmyns onvoldoende rekening wordt gehouden met de zwakke punten in het menselijke gedrag : de bijkomende tijd waarover de bestuurder van een voertuig met cruise control beschikt om aandacht te geven aan het verkeer, zal hij vaak aanwenden voor andere handelingen (bellen, eten,...).

Kan de heer Jacqmyns uitleggen waarom gebruik van intelligente systemen van cruise control bij een snelheid van 90 kilometer per uur 'dramatisch' is of kan zijn ?

*
* *

Mevrouw Alisson De Clercq (PS) is van mening dat bij de ontwikkeling van kruissnelheidsregelaars meer rekening moet worden gehouden met zwakke weggebruikers.

De spreekster wenst verder te vernemen wat de vorming van vrachtwagenchauffeurs inhoudt.

*
* *

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Blok) stelt vast dat vooralsnog geen wetenschappelijke bewijzen voorhanden zijn die een verbod op kruissnelheidsregelaars rechtvaardigen. Om welke reden heeft het begeleidingscomité van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid dan gepleit voor dergelijk verbod ?

Voor welke uitrustingen kent de Nederlandse overheid een premie toe ? Geldt deze laatste voor alle systemen van cruise control (open, half open, gesloten) of verleent enkel een echte snelheidsbegrenzer aanspraak

vitesse ouvre-t-il le droit à la prime ? Est-il exact que la prime est octroyée uniquement pour l'équipement de véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes ?

*
* *

M. Daan Schalck (sp.a-spirit) estime que les systèmes de *cruise control* qui sont actuellement utilisés ne sont pas suffisamment performants pour garantir, dans des conditions normales, une utilisation utile et sûre. Si un conducteur de camion veut maintenir une vitesse de 90 kilomètres par heure, il ne peut plus utiliser le régulateur de la vitesse de croisière s'il pleut ou s'il veut changer de bande de circulation.

L'argument selon lequel le *cruise control* laisse plus le loisir au conducteur d'être attentif à la circulation ne convainc pas l'intervenant : les régulateurs de vitesse sans *cruise control*, qui permettent de limiter mécaniquement la vitesse à, par exemple, 90 kilomètres par heure, présentent les mêmes avantages. Lorsque le conducteur utilise un limiteur de vitesse de ce type, il doit, certes, encore appuyer sur l'accélérateur, mais il ne doit plus s'inquiéter d'un éventuel dépassement de la vitesse maximale, ce qui lui permet également d'être plus attentif à la circulation. D'un point de vue écologique aussi, un simple limiteur de vitesse est préférable.

Il ressort d'études réalisées aux Pays-Bas que si, dans un premier temps, les conducteurs sont surpris par les signaux sonores émis par les systèmes ISA, par la suite ils n'y prêtent plus attention et adoptent dès lors une conduite dangereuse.

L'évolution de la formation à la conduite des conducteurs de camions ne suit pas les innovations technologiques : alors que de plus en plus de véhicules sont pourvus d'équipements électroniques complexes, la formation adéquate fait souvent défaut, ces équipements étant alors mal utilisés. Les constructeurs de camions prévoient-ils des possibilités de formation ? Tous les conducteurs participent-ils, le cas échéant, à cette formation ?

L'intervenant attire l'attention sur la réponse donnée à une question posée par l'ancienne députée européenne Kathleen Van Brempt, dont il ressort que, d'une part, la Commission européenne n'est pas favorable à une interdiction générale des régulateurs de vitesse de croisière, mais que, d'autre part, elle n'exclut pas que certains États optent pour une interdiction sur leur territoire.

*
* *

op de premie ? Klopt het dat de premie enkel toegekend wordt voor de uitrusting van voertuigen die niet zwaarder zijn dan 3,5 ton ?

*
* *

De heer Daan Schalck (sp.a-spirit) is de mening toegedaan dat de systemen van *cruise control* die thans gebruikt worden onvoldoende performant zijn om in normale situaties een nuttig en veilig gebruik te garanderen : indien een vrachtwagenbestuurder een snelheid van 90 kilometer per uur wil aanhouden, als het regent of als de bestuurder van rijstrook wil veranderen, kan de kruissnelheidsregelaar immers niet meer gebruikt worden.

Het argument dat *cruise control* de bestuurder meer tijd geeft om op het verkeer te letten, overtuigt de spreker niet : snelheidsregelaars zonder *cruise control*, waarbij de snelheid op mechanische wijze beperkt wordt tot bijvoorbeeld 90 kilometer per uur, hebben dezelfde voordelen. Wanneer de bestuurder gebruik maakt van dergelijke snelheidsbegrenzer, moet hij wel nog het gaspedaal indrukken, maar hij hoeft niet meer op te passen voor een eventuele overschrijding van de maximumsnelheid, waardoor hij ook meer aandacht kan geven aan de verkeerssituatie. Ook in ecologisch opzicht verdient een eenvoudige snelheidsbegrenzer de voorkeur.

Onderzoek in Nederland wijst uit dat bestuurders in eerste instantie schrikken van de geluidssignalen die worden uitgezonden door ISA-systemen, maar dat ze er later geen aandacht meer aan geven en daardoor onveilig rijgedrag gaan vertonen.

De evolutie van de rijopleiding van vrachtwagenbestuurders spoort niet met de technologische vernieuwingen : terwijl steeds meer voertuigen over complexe elektronische uitrustingen beschikken, blijft een adequate vorming veelal achterwege, wat tot een verkeerd gebruik aanleiding geeft. Zorgen de constructeurs van vrachtwagens voor vormingsmogelijkheden ? Nemen alle bestuurders in voorkomend geval aan deze opleiding deel ?

De spreker wijst op het antwoord op een vraag van gewezen Europees parlamentslid Kathleen Van Brempt, waaruit blijkt dat de Europese Commissie enerzijds geen algemeen verbod op kruissnelheidsregelaars wil, maar anderzijds niet uitsluit dat sommige lidstaten kiezen voor een verbod op hun grondgebied.

*
* *

Mme Valérie De Bue (MR), votre rapporteuse, demande pour quelle raison les positions de la SAV et de la fédération des autocaristes sont opposées. Elle demande également si certains pays interdisent les régulateurs de vitesse.

*
* *

M. Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK) estime que les causes d'accidents doivent faire l'objet d'un examen plus approfondi, à l'aide de méthodes scientifiquement éprouvées. Il est en effet convaincu que certaines causes d'accidents sont encore inconnues à l'heure actuelle. L'enquête sur les accidents pourrait-elle être une nouvelle mission de l'IBSR, après extension du cadre de son personnel, ou serait-il préférable de créer un institut autonome ?

L'intervenant estime que la circulation routière menée en Belgique est touchée par le syndrome du politiquement correct. C'est ainsi que des cyclistes et des piétons imprudents ne font pas l'objet de sanctions suffisamment sévères parce qu'ils sont considérés comme des «usagers vulnérables».

3.3. Réponses des experts

M. Philippe Jacqmyns (Volvo Trucks) reconnaît que le nombre de situations dans lesquelles une adaptation automatique de la vitesse est possible s'amenuise nettement lorsque la vitesse est de 90 km/h : dans ce cas, la puissance de freinage automatique, qui est limitée par une norme ISO, est en effet insuffisante. À une vitesse élevée, le conducteur doit donc toujours actionner lui-même la pédale de frein ou effectuer une autre opération afin d'éviter des situations dangereuses, ce qui réduit incontestablement l'attention qu'il prête à la circulation.

L'orateur souligne que tous les constructeurs n'ont pas atteint le même stade de développement des nouvelles technologies, notamment en ce qui concerne les formes avancées de *cruise control*. Leur commercialisation (adaptation intelligente de la vitesse par des systèmes de balises ou par liaison satellite) est tout à fait exclue à court terme.

L'organisation de la formation portant sur les équipements techniques des camions peut indubitablement être encore améliorée :

– Beaucoup de constructeurs considèrent la formation uniquement comme une charge, qu'il faut comprimer autant que possible. Un changement de mentalité s'impose dans ce domaine ;

Mevrouw Valérie De Bue (MR), uw rapporteur, vraagt een verklaring voor het feit dat de standpunten van SAV en de federatie van autocarbedrijven tegengesteld zijn. Ze wenst ook te vernemen of er landen zijn waar een verbod op kruissnelheidsregelaars van kracht is.

*
* *

De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) is van oordeel dat de oorzaken van ongevallen grondiger en op wetenschappelijk verantwoorde wijze moeten onderzocht worden ; hij is er immers van overtuigd dat sommige oorzaken van ongevallen vandaag nog niet gekend zijn. Kan ongevallenonderzoek na uitbreiding van het personeelskader een nieuwe opdracht van het BIVV worden of verdient de oprichting van een autonoom instituut de voorkeur ?

De spreker meent dat het verkeersbeleid in België ziek is in het bedje van de politieke correctheid ; zo worden roekeloze fietsers en voetgangers onvoldoende hard aangepakt omdat ze als 'zwakke weggebruikers' worden aangemerkt.

3.3. Antwoorden van de deskundigen

De heer Philippe Jacqmyns (Volvo Trucks) erkent dat het aantal situaties waarin automatische snelheidsaanpassing mogelijk is in belangrijke mate afneemt bij een snelheid van 90 kilometer per uur : de automatische remkracht, die beperkt wordt door een ISO-norm, is dan immers onvoldoende sterk. Aan hoge snelheid moet de bestuurder dus nog steeds zelf de rempedaal induwen of een andere handeling stellen om onveilige situaties te vermijden, wat ongetwijfeld ten nadele gaat van zijn aandacht voor het verkeer.

De spreker wijst erop dat niet alle constructeurs even ver gevorderd zijn in de ontwikkeling van nieuwe technologieën, zoals geavanceerde vormen van *cruise control*. Commercialisering hiervan (intelligente snelheidsaanpassing met bakensystemen of satellietsturing) is op korte termijn helemaal uitgesloten.

De organisatie van de vorming over de technische uitrustingen van vrachtwagens is ongetwijfeld nog voor verbetering vatbaar :

– Veel constructeurs beschouwen vorming louter als een kostenpost, die zoveel mogelijk moet gedrukt worden. Op dit vlak is een mentaliteitswijziging noodzakelijk ;

– Dès lors qu'un même camion est conduit par plusieurs chauffeurs, tous les utilisateurs n'assistent pas à la livraison du véhicule. Dispenser une formation particulière à des dizaines de chauffeurs ne peut, selon lui, être considéré comme une mission incombant au constructeur.

Il admet que le régulateur de vitesse ne peut être utilisé en toutes circonstances : le *cruise control* n'est utile que lorsque le trafic est fluide, tout particulièrement sur les autoroutes et les voies rapides. Le système se désactive d'ailleurs automatiquement en cas de trafic dense. En outre, avec les systèmes intelligents le freinage automatique ne fonctionne pas lorsque le *cruise control* est désactivé, même si le conducteur reçoit encore un signal d'avertissement.

*
* *

M. Lode Verkinderen (SAV) confirme que l'utilisation de systèmes de régulateurs de vitesse perfectionnés n'est généralement pas utile à une vitesse supérieure à 89 kilomètres à l'heure, bien que cela dépende également des circonstances.

L'intervenant souligne que le transport de marchandises par camion peut être organisé de deux manières :

– Si une entreprise transporte des marchandises pour son propre compte, le chauffeur du camion doit uniquement posséder le permis de conduire requis ;

– Si une entreprise transporte des marchandises pour le compte de tiers, le chauffeur bénéficie d'une formation plus poussée, notamment en ce qui concerne la sécurité. Une directive européenne, qui devra être transposée dans la législation nationale d'ici quelques années, rend d'ailleurs la formation permanente obligatoire.

Certains constructeurs donnent la possibilité aux acheteurs potentiels de tester un véhicule durant une semaine ; cette pratique devrait être plus généralisée.

Avant qu'ils puissent envisager d'interdire le régulateur de vitesse, les pouvoirs publics devraient faire réaliser une étude approfondie et objective. L'une des conclusions les plus nettes des États généraux de la sécurité routière était en effet que l'on ne disposait pas de suffisamment de statistiques (fiables) en matière de sécurité routière. Si le législateur instaurait une interdiction sans avoir un tant soit peu de certitude quant à l'influence de cette mesure sur le nombre d'accidents, cela témoignerait d'une mauvaise administration.

– Omdat een vrachtwagen door meerdere chauffeurs bestuurd wordt, is niet elke gebruiker aanwezig bij de levering van het voertuig. De verstrekking van een afzonderlijke opleiding aan tientallen bestuurders kan zijns inziens niet tot de opdracht van de constructeur gerekend worden.

Hij erkent dat een kruissnelheidsregelaar niet in alle omstandigheden kan gebruikt worden : *cruise control* is enkel nuttig bij vlot verkeer, in het bijzonder op autosnelwegen en autowegen. Het systeem schakelt zich trouwens zelf uit bij druk verkeer. Bovendien functioneert het automatisch remsysteem bij geavanceerde systemen niet wanneer de *cruise control* af staat, al krijgt de bestuurder wel nog een waarschuwingssignaal.

*
* *

De heer Lode Verkinderen (SAV) bevestigt dat gebruik van geavanceerde systemen van *cruise control* meestal niet zinvol is bij een snelheid die hoger ligt dan 89 kilometer per uur, al hangt dit ook af van de omstandigheden.

De spreker wijst op het feit dat vervoer van goederen per vrachtwagen op twee manieren kan georganiseerd worden :

– Indien een bedrijf goederen voor eigen rekening vervoert, moet de bestuurder van de vrachtwagen enkel beschikken over het vereiste rijbewijs ;

– Indien een bedrijf goederen voor rekening van derden vervoert, krijgt de bestuurder een meer doorgedreven opleiding, onder meer over veiligheid. Een Europese richtlijn, die binnen enkele jaren in de nationale rechtsstelsels moet opgenomen zijn, maakt permanente vorming overigens verplicht.

Sommige constructeurs geven kandidaat-kopers de kans om een voertuig gedurende een week te testen ; deze praktijk zou meer algemene toepassing moeten krijgen.

Vooraleer de overheid een verbod op *cruise control* kan overwegen, moet zij een grondig en objectief onderzoek laten uitvoeren. Eén van de duidelijkste conclusies van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid was immers dat over verkeersveiligheid onvoldoende (betrouwbaar) statistisch materiaal voorhanden is. Het zou van onbehoorlijk bestuur getuigen indien de wetgever een verbod afkondigt zonder dat hij enigermate zekerheid heeft over de invloed van deze maatregel op het aantal ongevallen.

Il se pourrait que l'opposition existant entre les conceptions prévalant au sein du secteur du transport à propos de la problématique à l'examen ne soit qu'apparente : les points de vue portaient peut-être sur différentes variantes de régulateurs de vitesse. Les acteurs concernés sont probablement davantage favorables aux systèmes avancés qu'aux variantes ordinaires. Il y a également lieu de souligner que tous les constructeurs ne disposent pas d'une gamme complète d'équipements technologiques, les entreprises de transport n'étant dès lors pas ou moins au fait des évolutions technologiques récentes. Toutes les entreprises de transport sont en revanche convaincues de l'utilité de poursuivre les recherches sur les améliorations technologiques.

La Belgique est le seul pays au monde à envisager d'interdire l'utilisation de régulateurs de vitesse. D'autres pays, tels que les Pays-Bas, encouragent au contraire l'installation de tels systèmes.

L'orateur estime également que notre politique de circulation routière se caractérise par une approche politiquement correcte inopérante.

*
* *

M. Michel Martens (Febiac) fait observer que les constructeurs automobiles travaillent sur la mise au point de systèmes capables d'identifier des objets, et plus particulièrement des cyclistes et des piétons. Ces recherches n'ont pas encore débouché sur des résultats tangibles.

Les pouvoirs publics néerlandais encouragent l'installation de régulateurs de la vitesse de croisière pour des raisons écologiques, dans la mesure où ces dispositifs réduisent considérablement les émissions de gaz d'échappement. L'intervenant pense que la prime s'applique à tous les véhicules, mais n'exclut pas que la législation ait été adaptée sur ce point. D'ailleurs, le *cruise control* fait généralement partie, à l'heure actuelle, de l'équipement standard des poids lourds.

*
* *

M. Philippe Degraef (Febetra) admet qu'à l'heure actuelle, la formation à l'utilisation du *cruise control* est rare. D'une manière générale, le secteur du transport accorde trop peu d'attention à la formation; on se félicitera dès lors qu'une directive européenne oblige bientôt les entreprises à organiser une meilleure formation.

L'intervenant plaide pour la création d'un institut d'accidentologie, qui aurait pour unique mission d'analyser les accidents. Cet organe devrait être en mesure de vérifier s'il existe un lien de cause à effet entre la régulation de la vitesse de croisière et certains accidents.

Misschien zijn de opvattingen in de transportsector over de voorliggende problematiek maar schijnbaar tegengesteld : de standpunten betroffen mogelijkerwijs verschillende varianten van kruissnelheidsregelaars. Geavanceerde systemen dragen wellicht vaker dan de gewone varianten de goedkeuring van de betrokken actoren weg. Er dient ook te worden gewezen op het feit dat niet alle constructeurs over een volledig gamma van technologische uitrustingen beschikken, waardoor recente technologische evoluties vaak niet of minder bekend zijn bij de transportbedrijven. Alle vervoerbedrijven zijn er ongetwijfeld wel van overtuigd dat verder onderzoek naar technologische verbeteringen zinvol is.

België is het enige land ter wereld waar een verbod op het gebruik van cruise control overwogen wordt. Andere landen, zoals Nederland, stimuleren daarentegen de installatie van dergelijke systemen.

De spreker onderschrijft de stelling dat ons verkeersbeleid gekenmerkt wordt door een onwerkzame politieke correctheid.

*
* *

De heer Michel Martens (Febiac) stelt dat autoconstructeurs werken aan systemen die voorwerpen, in het bijzonder fietsers en voetgangers, kunnen identificeren. Dit onderzoek heeft nog geen tastbare resultaten opgeleverd.

De Nederlandse overheid moedigt de installatie van kruissnelheidsregelaars aan om ecologische redenen : de uitstoot vermindert er in aanzienlijke mate door. De spreker denkt dat de premie geldt voor alle voertuigen, maar sluit niet uit dat de wetgeving op dit punt werd aangepast. Overigens behoort cruise control vandaag meestal tot de standaarduitrusting van zware vrachtwagens.

*
* *

De heer Philippe Degraef (Febetra) geeft toe dat momenteel nauwelijks opleiding over het gebruik van cruise control verstrekt wordt. De transportsector hecht in het algemeen te weinig belang aan opleiding ; het is daarom positief dat een Europese richtlijn de bedrijven zal verplichten om meer vorming te organiseren.

De spreker pleit voor de oprichting van een instituut voor accidentologie, dat als enige opdracht zou hebben de oorzaken van ongevallen te onderzoeken. Deze instantie moet in staat zijn om na te gaan of er een causaal verband is tussen kruissnelheidsregeling en sommige ongevallen.

*
* *

M. Johan Van Vooren (IBSR) précise que la question des régulateurs de la vitesse de croisière a été incluse dans l'avis du comité d'accompagnement des Etats généraux de la sécurité routière pour indiquer qu'une discussion objective et ouverte est souhaitable. Les Etats généraux ne sont pas parvenus à un consensus sur ce point; en revanche, il a fait l'objet d'une unanimité au sein du comité d'accompagnement. Le point a également obtenu l'assentiment de l'administrateur délégué de l'IBSR; celui-ci n'agissait cependant pas, en l'occurrence, en qualité de représentant de l'IBSR, ce dernier affichant encore actuellement une certaine réticence.

L'orateur estime que même en Belgique, où le trafic est dense, les conditions de circulation sont variables : l'utilisation du *cruise control* peut se justifier à certains moments et sur certaines voies. Il peut toutefois marquer son accord sur une interdiction temporaire et locale à titre expérimental, après quoi il faudra examiner si cette interdiction a une incidence sur le nombre d'accidents.

L'IBSR est partisan de longue date d'une étude plus systématique des accidents. Il ne souhaite pas se prononcer sur la question de savoir si cette mission pourrait être confiée à l'IBSR même.

4. Réunion du 12 mars 2004

4.1 Exposés d'experts sur l'ISA (système d'adaptation intelligente de la vitesse)

4.1.1 Exposé de M. Jean-Manuel Page (IBSR)

L'orateur définit l'ISA comme un ensemble de systèmes qui incitent ou contraignent un conducteur à respecter les limitations de vitesse en vigueur. En fonction de son caractère contraignant ou non, le système est dit ouvert, semi-ouvert ou fermé.

L'homologation simultanée du véhicule et du système ISA ne peut avoir lieu que si le système ISA est installé par le constructeur avant la première mise en circulation ; une installation ultérieure peut être problématique du fait de l'interaction avec d'autres dispositifs électroniques et du manque de compatibilité avec le véhicule.

Un système ISA doit localiser correctement un véhicule, connaître la limitation de vitesse en vigueur et transmettre l'information recueillie au chauffeur.

Les avantages présumés du système ISA sont-ils réels ?

*
* *

De heer Johan Van Vooren (BIVV) verduidelijkt dat het vraagstuk van de kruissnelheidsregelaars in het advies van het begeleidingscomité van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid werd opgenomen om aan te geven dat een objectieve en open discussie wenselijk is. De Staten-Generaal hebben over dit punt geen overeenstemming bereikt ; in de schoot van het begeleidingscomité bestond er wel consensus over. Het punt kreeg ook de instemming van de afgevaardigde bestuurder van het BIVV ; hij trad daarbij echter niet op als vertegenwoordiger van het BIVV, dat vooralsnog een meer terughoudend standpunt verdedigt.

De spreker is van oordeel dat zelfs in België, een land met druk verkeer, de verkeerssituatie variabel is : gebruik maken van cruise control kan op sommige tijdstippen en wegen verantwoord zijn. Hij kan zijn goedkeuring wel geven aan een tijdelijk en lokaal verbod bij wijze van experiment, waarna onderzocht dient te worden of er invloed is op het aantal ongevallen.

Het BIVV is sinds lang voorstander van meer systematisch ongevalsonderzoek. Over de vraag of dit een opdracht voor het BIVV zelf kan zijn, wenst hij zich niet uit te spreken.

4. Vergadering van 12 maart 2004

4.1 Uiteenzettingen van deskundigen over ISA

4.1.1. Uiteenzetting van de heer Jean-Manuel Page (BIVV)

De spreker omschrijft ISA als een geheel van systemen die een bestuurder ertoe aanzetten of dwingen om zich aan de geldende snelheidsbeperkingen te houden. Het al dan niet dwingende karakter van het systeem bepaalt of het open, half open of gesloten wordt genoemd.

Enkel indien het ISA-systeem vóór de eerste ingebruikneming door de constructeur wordt geïnstalleerd, kunnen de homologatie van het voertuig en het ISA-systeem gelijktijdig gebeuren ; installatie achteraf kan problematisch zijn door interactie met andere elektronica en door een gebrek aan compatibiliteit met het voertuig.

Een ISA-systeem moet een voertuig correct lokaliseren, de geldende snelheidsbeperking kennen en de gevonden informatie overbrengen naar de bestuurder.

Zijn de veronderstelde voordelen van ISA reëel ?

– Il ressort d'études réalisées à l'étranger que 30 % des accidents de la circulation sont partiellement dus à une vitesse exagérée ou inadaptée. On ne peut toutefois en tirer automatiquement la conclusion que le système ISA entraîne directement une baisse sensible du nombre d'accidents : cela ne ressort pas pour l'instant des statistiques ;

– Sur le plan écologique, le système ISA engendre une très faible baisse des rejets de substances nocives.

Les automobilistes qui roulent beaucoup n'acceptent souvent pas l'ISA fermé – le véritable limiteur de vitesse. Les variantes ouvertes sont par contre bien acceptées.

La responsabilité juridique des conducteurs en matière de respect du code de la route n'est pas compromise par le système ISA.

L'orateur conclut en ces termes :

– À terme, on peut escompter un effet positif du système ISA sur la circulation routière ;

– Une généralisation du système ISA n'est pas envisageable pour le moment : les équipements techniques doivent être préalablement perfectionnés.

– L'installation d'un système ISA ouvert par le constructeur (donc avant que le véhicule soit mis en circulation) est préférable pour différentes raisons : le prix est inférieur, la fiabilité est plus grande et la grande majorité des conducteurs n'y est pas opposée ;

– Au cours d'une phase ultérieure, après un changement de mentalité, on pourra passer à une variante semi-ouverte et ensuite à une variante fermée ;

– l'IBSR est partisan d'expériences ponctuelles avec le système ISA.

4.1.2. Exposé de M. Johan de Mol (RUG)

Les deux principales causes des accidents de la route sont l'alcool et la vitesse. Fondamentalement, les voitures sont beaucoup trop puissantes, ce qui nécessite une politique de répression stricte. Des études montrent que le nombre de victimes de la route pourrait diminuer de 59 % si chaque chauffeur conduisait d'une manière adaptée. La Grande-Bretagne, les Pays-Bas et la Suède sont des pays à la pointe dans ce domaine : la sécurité routière y est bien meilleure qu'en Belgique.

– Uit buitenlands onderzoek blijkt dat 30 % van de verkeersongevallen mede veroorzaakt worden door overdreven of onaangepaste snelheid. Hieruit kan echter niet rechtstreeks de conclusie worden getrokken dat ISA rechtstreeks tot een aanzienlijke vermindering van het aantal ongevallen leidt : dit blijkt vooralsnog niet uit statistisch materiaal ;

– Op ecologisch vlak zorgt ISA voor een zeer lichte afname van de uitstoot van schadelijke stoffen.

Bestuurders die vaak met de wagen rijden, aanvaarden gesloten ISA - echte snelheidsbegrenzers - vaak niet. Open varianten kunnen wel rekenen op instemming.

De juridische aansprakelijkheid van bestuurders voor de naleving van verkeersregels komt door ISA niet in het gedrang.

De spreker besluit als volgt :

– Op termijn kan een positief effect van ISA op de verkeerssituatie verwacht worden ;

– Een veralgemening van ISA is vooralsnog niet aan de orde : eerst moeten de technische uitrustingen verder verbeterd worden ;

– De installatie van een open ISA-variant door de constructeur (dus voor het voertuig in het verkeer wordt gebracht) verdient om verschillende redenen de voorkeur : de prijs is lager, de betrouwbaarheid groter en de grote meerderheid van de chauffeurs heeft er geen bezwaar tegen ;

– In een latere fase, na een mentaliteitswijziging, kan overgestapt worden op een half open en vervolgens op een gesloten variant ;

– Het BIVV is voorstander van punctuele experimenten met ISA.

4.1.2. Uiteenzetting van de heer Johan de Mol (RUG)

De twee belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen zijn alcohol en snelheid. Ten gronde is het vermogen van wagens veel te groot, wat een streng handhavingsbeleid noodzakelijk maakt. Onderzoek wijst uit dat het aantal verkeersdoden met 59 % kan dalen indien elke chauffeur op een aangepaste manier zou rijden. Groot-Brittannië, Nederland en Zweden zijn op dit vlak speerpuntlanden : de verkeersveiligheid is er veel beter dan in België.

Quels sont les avantages du système ISA ?

- il diminue les émissions de CO₂ en assurant une vitesse plus homogène ;
- il accroît la sécurité routière ;
- il augmente le confort du conducteur.

Le fait qu'une large majorité des participants à l'expérience, menée à Gand, d'un système ISA semi-ouvert veut continuer à utiliser cette technologie, prouve que l'ISA ne limite pas la liberté du chauffeur mais au contraire le renforce. 87 % des gens sont favorables à un système ouvert, qui signale au conducteur qu'il enfreint la vitesse autorisée. La plupart des gens ne sont d'ailleurs pas opposés aux limitations de vitesse, même si, jusqu'ici, leur comportement ne correspond pas toujours à leur attitude de base positive.

Quelles sont les recommandations concrètes découlant de l'enquête gantoise ?

- Si les personnes qui, par leur fonction, assument un rôle emblématique, en particulier les politiques, souhaitaient utiliser le système ISA dans le cadre d'une phase expérimentale, la population sera plus facilement convaincue ;
- Bruxelles a besoin d'un projet ISA, étant donné que cela permettrait à d'imminentes personnalités de toute l'Union européenne de prendre connaissance des possibilités offertes par cette technologie ;
- Les entreprises de taxis sont demandeurs de l'ISA, parce que leurs clients seront moins rapidement enclins à éprouver un sentiment d'insécurité. Les véhicules des auto-écoles peuvent également être équipés d'un système ISA ;
- Les jeunes qui sont disposés à opter pour l'ISA et qui utilisent effectivement le système doivent pouvoir bénéficier d'une réduction de leur prime d'assurance.

4.1.3. M. Johan Verlaak (VITO)

L'orateur entend se focaliser, dans le cadre de son exposé, sur les aspects techniques de l'ISA.

Un système ISA comprend trois aspects : la connaissance des limitations de vitesse en vigueur, la localisation du véhicule et l'avertissement du conducteur qui dépasse la vitesse autorisée. Sous l'angle technique, on distingue trois types de système ISA : les appareils autonomes (les trois aspects sont intégrés au véhicule), les systèmes fonctionnant au moyen de balises (dans ce cas, il n'y pas de localisation interne, mais réception de l'information émise par un émetteur placé le long de la route) et les systèmes centralisés (l'information relative aux limitations de vitesse en vigueur se trouve dans une centrale de la circulation, qui couvre l'ensemble du réseau routier).

Welke zijn de voordelen van ISA ?

- De CO₂-uitstoot vermindert door de homogenere snelheid ;
- De verkeersveiligheid gaat erop vooruit ;
- Het comfort van de bestuurder wordt groter.

Het feit dat een ruime meerderheid van de deelnemers aan het experiment met een half open ISA-systeem in Gent blijvend willen gebruikmaken van de technologie, bewijst dat ISA de chauffeur niet in zijn vrijheid beperkt, maar hem juist ondersteunt. 87 % van de bevolking blijkt gewonnen te zijn voor een open systeem, dat de chauffeur wijst op de overschrijding van de toegelaten snelheid. De meeste mensen zijn overigens niet gekant tegen snelheidsbeperkingen, al strookt hun gedrag vooralsnog niet altijd met hun positieve basishouding.

Welke concrete aanbevelingen vloeien uit het Gentse onderzoek voort ?

- Indien mensen met een voorbeeldfunctie, in het bijzonder politici, in een experimentele fase ISA willen gebruiken, zal de bevolking gemakkelijker overtuigd worden ;
- Brussel heeft een ISA-project nodig, omdat invloedrijke mensen uit de hele Europese Unie zo kennis kunnen maken met de mogelijkheden van deze technologie ;
- Taxibedrijven zijn vragende partij voor ISA omdat hun klanten zich zo minder snel onveilig zullen voelen. Ook voertuigen van autorijscholen kunnen met ISA worden uitgerust ;
- Jongeren die bereid zijn te kiezen voor ISA en het systeem ook daadwerkelijk gebruiken, moeten een korting op hun verzekeringspremie kunnen krijgen.

4.1.3. De heer Johan Verlaak (VITO)

De spreker wil in zijn tussenkomst de nadruk leggen op de technische aspecten van ISA.

Een ISA-systeem omvat drie aspecten : kennis van de geldende snelheidsbeperkingen, plaatsbepaling van het voertuig en terugkoppeling naar een bestuurder die de toegestane snelheid overschrijdt. Vanuit technisch opzicht zijn er drie types van ISA-systemen : autonome toestellen (de drie aspecten bevinden zich in het voertuig), systemen met bakens (hierbij is er geen interne plaatsbepaling, maar ontvangst van informatie die door een zender langs de weg wordt uitgezonden) en gecentraliseerde systemen (de informatie over de geldende snelheidsbeperkingen bevindt zich in een verkeerscentrale, die het volledige wegennet bestrijkt).

Pour pouvoir réellement généraliser le système d'adaptation intelligente de la vitesse, il y a lieu de surmonter divers obstacles d'ordre technique :

- l'infrastructure doit être adaptée ; plus particulièrement, des décisions s'imposent quant au protocole de communication et à la largeur de bande ;
- comment peut-on garantir au mieux la démultiplication de l'information auprès du conducteur ?
- L'uniformisation au niveau européen est nécessaire ;
- comment peut-on maintenir à jour la banque de données relatives au réseau routier ?

D'autres obstacles doivent également être franchis : des problèmes d'ordres légal et organisationnel se posent ; il faut renforcer l'adhésion de la société au système ISA.

L'étude réalisée par la ville et l'université de Gand a livré nombre de données, qui feront l'objet d'une analyse approfondie. Les autorités flamandes étudient activement les systèmes ISA centralisés. En Suède, en Grande-Bretagne et en France, des études portant sur le système ISA ont été et sont réalisées. En outre, on mène encore des expériences au sein de l'Europe, dans le cadre des projets Prosper (grande étude sur le système ISA en Europe), Stardust (simulation d'étude) et Speed Alert (groupe de travail où sont principalement représentés les différents groupes d'intérêts).

Les constructeurs automobiles ne sont pas pleinement satisfaits du système ISA, surtout de la variante fermée du système. Toutefois, quelques constructeurs offrent déjà le système ISA en option.

Le système ISA a un impact positif en termes de sécurité routière et d'environnement ; la valeur numérique de cette efficacité dépend du type de route et du type de système ISA (ouvert, fermé et semi-ouvert). À cet égard, il convient toutefois de souligner que nombre de résultats de ces études se fondent uniquement sur des simulations.

L'orateur tire les conclusions suivantes :

- le système ISA n'est pas encore fin prêt à être commercialisé ;
- la collaboration des constructeurs est indispensable ;
- des accords relatifs au système ISA doivent être conclus au niveau européen ;
- il convient d'orchestrer un grand projet de recherche visant à décrire précisément les impacts du système ISA sur la sécurité routière et l'environnement.

Voor ISA daadwerkelijk kan veralgemeend worden, moeten verschillende technische obstakels worden overwonnen :

- De infrastructuur moet aangepast worden ; meer in het bijzonder dringen zich beslissingen op over het communicatieprotocol en de bandbreedte ;
- Hoe kan de terugkoppeling van de informatie naar de bestuurder het best worden verzekerd ?
- Standaardisering op Europees niveau is noodzakelijk ;
- Hoe kan de gegevensbank over het wegennet actueel gehouden worden ?

Andere obstakels moeten eveneens aangepakt worden : er zijn wettelijke en organisatorische problemen, het maatschappelijk draagvlak voor ISA moet groter worden.

Het onderzoek van de stad Gent en de RUG heeft veel gegevens opgeleverd, die het voorwerp zullen zijn van een grondige analyse. De Vlaamse overheid is actief in het onderzoek naar gecentraliseerde ISA-systemen. In Zweden, Groot-Brittannië en Frankrijk werd en wordt onderzoek gevoerd naar ISA. Verder wordt binnen Europa nog geëxperimenteerd in de projecten Prosper (een breed onderzoek over ISA in Europa), Stardust (simulatie van onderzoek) en Speed Alert (een werkgroep waar voornamelijk de diverse belangengroepen in vertegenwoordigd zijn).

De autofabrikanten zijn niet onverdeeld gelukkig met ISA, vooral niet als het om gesloten systemen gaat. Nochtans bieden enkele constructeurs ISA reeds als optie aan.

ISA heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en het leefmilieu ; de getalwaarde van die effectiviteit hangt af van het wegtype en van het ISA-type (open, gesloten, half open). Hierbij moet wel de kanttekening worden gemaakt dat veel onderzoeksresultaten louter op simulaties steunen.

De spreker trekt volgende besluiten:

- ISA is nog niet rijp voor de markt.
- De medewerking van de constructeurs is onontbeerlijk.
- Over ISA dienen op Europees niveau afspraken te worden gemaakt.
- Een groot onderzoeksproject dient de effecten op de verkeersveiligheid en het leefmilieu nauwgezet te omschrijven.

Le système ISA doit permettre d'élargir la fonctionnalité du véhicule : s'il améliore le confort du conducteur, celui-ci sera disposé à en payer le prix.

4.2. Questions et observations des membres

M. Guido De Padt (VLD) remercie les intervenants pour l'exposé enrichissant qu'ils ont donné à propos du système des limiteurs de vitesse intelligents. Deux points lui posent néanmoins question ; d'une part, l'intervenant s'interroge sur l'évaluation des résultats potentiels du système ISA ; certains ont dit qu'il ne fallait pas s'attendre à une diminution spectaculaire du nombre des accidents de la route ; à l'opposé, M. Demol montre un très grand enthousiasme, et ce à l'affiche des résultats récoltés en Grande-Bretagne. Il serait sans doute opportun de mener une enquête scientifique sur les conséquences du système ISA afin d'obtenir une information non équivoque. D'autre part, M. De Padt demande également si les intervenants ont une idée du coût de la mise en place du système dans un véhicule.

*
* *

M. Daan Schalck (*sp.a-spirit*) se pose des questions sur le coût du système tant pour son installation dans les voitures que pour la configuration des cartes. Quel serait le prix de ces installations à l'échelle de la Belgique ? L'intervenant remarque que le système ISA qui a été exposé présuppose le recours à des cartes. Il existe cependant un certain nombre de projets d'essai au niveau européen où des balises sont utilisées. Quel type de système serait préférable du point de vue de la transmission rapide des informations aux véhicules ? L'intervenant évoque également comme type d'informations : les travaux routiers, le temps, l'affluence sur les routes et la gestion des embouteillages. Ne serait-il pas opportun de pouvoir transmettre aussi ce genre d'informations aux véhicules ? Quelles sont les possibilités techniques pour gérer tout cela ? L'intervenant se concentre ensuite sur l'attitude des conducteurs de véhicules en possession d'un système ISA ouvert. N'est-il pas à craindre qu'après une certaine répétition, le conducteur ne prête plus attention aux signaux émis par le véhicule ? Que disent les enquêtes à ce propos ? Quelle est la position de la Commission européenne ? Plus important est le porte-drapeau qui utilise le système ISA, plus de chance il y a qu'à terme, le système soit installé de façon standard sur tous les véhicules. Une fois standardisé, le système deviendra d'ailleurs nettement moins onéreux. L'idée de faire intervenir la police d'assurance semble également intéressante. Est-il techniquement possible, en cas d'accident, de savoir si le système ISA ou le cruise control étaient branchés ?

ISA moet deel zijn van een bredere functionaliteit van het voertuig : als het comfort van de chauffeur erdoor verhoogt, zal hij bereid zijn om ervoor te betalen.

4.2. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Guido De Padt (VLD) dankt de sprekers voor hun verrijkende uiteenzetting over de intelligente snelheidsbegrenzers.

Er zijn echter twee punten die voor hem vragen oproepen. In verband met de evaluatie van de potentiële resultaten van het ISA-systeem moet men volgens sommigen geen spectaculaire daling van het aantal verkeersongevallen verwachten; de heer Demol is daarentegen zeer enthousiast, als gevolg van de resultaten in Groot-Brittannië. Het zou wellicht opportuun zijn een wetenschappelijk onderzoek uit te voeren naar de gevolgen van het ISA-systeem teneinde over eenduidige informatie te beschikken. Voorts vraagt de heer De Padt de sprekers hoeveel de plaatsing van het systeem in een voertuig ongeveer kost.

*
* *

De heer Daan Schalck (*sp.a-spirit*) heeft vragen over de kosten van het systeem, zowel voor de plaatsing ervan in de voertuigen als wat de configuratie van de kaarten betreft. Hoeveel zou dat systeem kosten als het in heel België wordt geïnstalleerd? De spreker merkt op dat het voorgestelde ISA-systeem het gebruik van kaarten vereist. Er bestaan op Europees niveau echter een aantal proefprojecten waarbij bakens worden gebruikt. Welk systeem zou de voorkeur verdienen voor de snelle verzending van de informatie naar de voertuigen? De spreker verwijst ook naar de volgende soorten van informatie: wegenwerken, weersomstandigheden, verkeersdruk en beheer van de verkeersopstoppen. Zou het niet opportuun zijn ook dat soort van informatie naar de voertuigen te kunnen sturen? Wat zijn de technische mogelijkheden om dat allemaal te beheren?

Vervolgens gaat de spreker in op de houding van de bestuurders van voertuigen die uitgerust zijn met een open ISA-systeem. Moet niet worden gevreesd dat de bestuurder na een bepaalde herhaling geen aandacht meer besteedt aan de signalen die het voertuig uitzendt? Wat stellen de onderzoeken daarover? Wat is het standpunt van de Europese Commissie ter zake? Hoe meer bestuurders met een voorbeeldfunctie het ISA-systeem gebruiken, hoe meer kans er bestaat dat het systeem standaard in alle voertuigen wordt geplaatst. Het systeem zal trouwens veel minder duur zijn als het gestandaardiseerd zal zijn. De idee om de verzekering bij het geheel te betrekken lijkt ook interessant. Is het technisch mogelijk om bij een ongeval te weten of het ISA-systeem of de cruise control ingeschakeld was?

Enfin : quel timing les invités jugent-ils raisonnable et réaliste pour l'instauration du système tant d'un point de vue technique que législatif ?

*
* *

Mme Valérie De Bue (MR) soulève la question des assurances. Elle indique que M. Demol prône une adaptation de la police d'assurance en fonction de l'équipement du véhicule avec le système. Elle demande s'il a déjà eu des contacts avec des compagnies d'assurances et quelle en avait été la teneur.

*
* *

M. Francis Van Den Eynde (VB) fait remarquer que si les jeunes placent le système ISA dans leur voiture, ils diminuent leur risque d'accident et, par conséquent, leur prime devrait également diminuer. Toutefois, le principe d'égalité conduit l'orateur à dire qu'il faudrait que tous les chauffeurs voient leur prime diminuer lors du placement d'un limiteur de vitesse dans leur véhicule. L'intervenant s'interroge ensuite sur l'expérience menée à Gand. Une grande partie de la ville est assez compacte, il y a beaucoup de ponts et les accès sont, à plusieurs endroits, réservés aux piétons. Dans ce type d'endroit, l'interlocuteur indique qu'il est difficile de commettre des excès de vitesse. Il y a, en revanche, des parties de la ville telles le ring où l'excès de vitesse est plus probable. Dès lors, il serait intéressant de connaître quel type de parcours ont utilisé les personnes lors des tests.

4.3. Réponses des experts

M. Van Vooren (IBSR) confirme qu'en ce qui concerne l'efficacité du système ISA, différents chiffres provenant de différentes enquêtes ont été donnés. Ceci vient, entre autre, du fait que les expériences sont souvent menées sur de très petits échantillons. L'IBSR a fait un rapport basé sur tous les rapports disponibles actuellement et ses conclusions sont positives quant à l'efficacité du système ISA. L'expert indique que le coût de l'intégration du système au véhicule baissera considérablement après standardisation. En cas d'installation d'origine, le coût ne devrait pas dépasser quelques milliers d'euros. Il ne croit pas à la gratuité du système, comme le prétendent certains constructeurs de véhicules. En ce qui concerne la mise en place de l'infrastructure, l'intervenant fait remarquer que, tant les coûts des cartes que ceux de la communication des informations au véhicule, seront très élevés pour la société. L'on ne dispose cependant pas encore de chiffres concrets.

Tot slot: welk tijdpad achten de sprekers redelijk en realistisch voor de invoering van het systeem, zowel uit een technisch als uit een wetgevend oogpunt?

*
* *

Mevrouw Valérie De Bue (MR) brengt de kwestie van de verzekeringen te berde. Ze stipt aan dat de heer Demol een aanpassing van de verzekeringspolis voorstaat als het voertuig met dat systeem uitgerust is. Ze vraagt of hij reeds contact heeft gehad met verzekeringsmaatschappijen en wat daarbij ter sprake is gekomen.

*
* *

De heer Francis Van den Eynde (VB) attendeert erop dat jongeren die het ISA-systeem in hun voertuig plaatsen hun ongevalrisico doen verminderen en dat bijgevolg ook hun premie zou moeten worden verlaagd. Het gelijkheidsprincipe brengt de spreker er echter toe te stellen dat aan alle chauffeurs die hun voertuig van een snelheidsbegrenzer voorzien een premieverlaging zou moeten worden toegekend. De spreker heeft vervolgens vragen over het experiment in Gent. Een groot gedeelte van de stad is vrij dicht bebouwd, er zijn veel bruggen en verschillende wegen zijn voor voetgangers voorbehouden. De spreker geeft aan dat het op dergelijke plaatsen moeilijk is snelheidsovertredingen te begaan. Er zijn echter gedeeltes van de stad, zoals de ringweg, waar snelheidsovertredingen waarschijnlijker zijn. Het zou derhalve interessant zijn te weten welk soort van parcours de personen tijdens de tests hebben gevolgd.

4.3 Antwoorden van de deskundigen

De heer Van Vooren (BIVV) bevestigt dat in verband met de doeltreffendheid van het ISA-systeem diverse cijfers werden verstrekt die afkomstig zijn van verschillende onderzoeken. Dat is onder meer te wijten aan het feit dat de proeven vaak met een zeer beperkt aantal voertuigen worden uitgevoerd. Het BIVV heeft een verslag opgesteld op grond van alle thans beschikbare verslagen. De conclusie is dat het ISA-systeem doeltreffend is. De deskundige geeft aan dat de kosten voor de plaatsing van het systeem in het voertuig aanzienlijk zullen dalen als het systeem gestandaardiseerd zal zijn. Als het systeem standaard in het voertuig wordt geplaatst, zou de kostprijs niet meer dan enkele duizenden euro bedragen. Hij gelooft niet dat het systeem gratis zal zijn, zoals bepaalde autoconstructeurs beweren. De spreker merkt in verband met de infrastructuur op dat zowel de kosten voor de kaarten als die voor de verzending van de informatie naar de voertuigen voor de samenleving heel duur zullen uitvallen. Men beschikt echter nog niet over concrete cijfers.

M. Van Vooren ajoute que l'harmonisation et la standardisation sont absolument nécessaires pour éviter une dépense inutile d'argent. Dans le cas contraire, les systèmes des différents pays ne seront pas compatibles. Il faut que le système ISA puisse communiquer avec les infrastructures existantes d'autres villes et d'autres pays.

En ce qui concerne la police d'assurance, il est possible de contrôler si le système ISA est branché ou non lors de l'utilisation du véhicule.

Répondant à la question du timing adéquat, M. Van Vooren considère que beaucoup dépendra du comportement du chauffeur 'porte-drapeau'. Toutefois, les facteurs influençant le plus le timing restent les problèmes techniques (les cartes, l'adaptation du véhicule, les systèmes de communication et l'harmonisation des législations). L'IBSR considère qu'une mise en application complète du système ne pourra se faire avant 2015, par ailleurs date très optimiste.

*
* *

M. Page (IBSR) précise que les accidents de la route se produisent pour de multiples raisons et dans de multiples circonstances. Il convient donc d'isoler les accidents dus à la vitesse. Se limitant au cas où une voiture roule à une vitesse normale, il indique qu'une enquête a fait apparaître que, lorsque la vitesse augmente en moyenne d'1%, il y a une augmentation des accidents potentiels avec blessés de 3% et de 8% pour les accidents mortels.

*
* *

En ce qui concerne le coût du système, M. Demol indique qu'à Gand, l'installation du système ISA s'est élevée à 5000 euros. Néanmoins, lorsqu'on interroge les constructeurs sur le prix de l'installation du système sur un nouveau véhicule, ceux-ci disent zéro franc, et ce parce que tous les équipements utiles au système se trouvent déjà sur la voiture (le frein, le système de navigation et un ordinateur de bord). Toutefois, il reste pour les autorités un important travail qui consiste en la mise au point et l'actualisation des cartes. En ce qui concerne l'utilisation alternative d'un système de balises, l'expert pense que ce type de système est très onéreux à partir du moment où il faut les infrastructures adéquates. Aussi, si actuellement le GPS est encore un assez mauvais système car il utilise le GPS américain, assez imprécis, l'intervenant souligne qu'il va y avoir une accélération avec le système Galileo. Quand ce système sera opérationnel, ils seront alors en possession d'un matériel adéquat pour travailler avec les cartes. L'intervenant indique que, pendant une période transitoire, les voitures rece-

De heer Van Vooren voegt eraan toe dat harmonisatie en standaardisatie absoluut noodzakelijk zijn om onnodige uitgaven te voorkomen. Zoniet zullen de systemen van de verschillende landen niet compatibel zijn. Het ISA-systeem moet kunnen communiceren met de bestaande infrastructuur in andere steden en landen.

Wat de verzekeringspolis betreft, er kan worden nagegaan of het ISA-systeem al dan niet ingeschakeld is als het voertuig wordt gebruikt.

De heer Van Vooren antwoordt in verband met het aangegeven tijdspad dat veel zal afhangen van het gedrag van de bestuurder met een voorbeeldfunctie. De technische problemen (de kaarten, de aanpassing van het voertuig, de communicatiesystemen en de stroomlijning van de wetgevingen) zijn echter de factoren die het meest het tijdspad beïnvloeden. Volgens het BIVV zal het systeem niet vóór 2015 volledig kunnen worden toegepast, en die datum is dan nog zeer optimistisch.

*
* *

De heer Page (BIVV) preciseert dat verkeersongevallen om tal van redenen en in tal van omstandigheden voorvallen. De ongelukken die te wijten zijn aan de snelheid moeten dus afzonderlijk worden beschouwd. Hij beperkt zich tot het geval van een voertuig dat tegen een normale snelheid rijdt en stipt aan dat uit een enquête naar voren is gekomen dat als de snelheid met gemiddeld 1% toeneemt, het risico van ongevallen met gewonden stijgt met 3% en die met doden met 8%.

*
* *

Wat de kostprijs van het systeem betreft, rekent de heer Demol voor dat in Gent de plaatsing van het ISA-systeem 5000 euro heeft gekost. Als men aan de constructeurs vraagt hoeveel de plaatsing van het systeem in een nieuw voertuig kost, antwoorden die echter nul euro omdat het voertuig reeds voorzien is van alle uitrustingen die nuttig zijn voor het systeem (de rem, het navigatiesysteem en een boordcomputer). Voor de overheid is er echter nog een aanzienlijk werk, onder meer de uitwerking en de bijwerking van de kaarten. De spreker vindt dat de alternatieve oplossing, te weten het gebruik van een systeem met bakens zeer duur is aangezien aangepaste infrastructuur vereist is. Het GPS-systeem is thans weliswaar nog een vrij slecht systeem omdat gebruik wordt gemaakt van de Amerikaanse GPS, die vrij onnauwkeurig is, maar de spreker wijst erop dat er een verbetering zal komen met het Galileo-systeem. Eens dat systeem zal werken, beschikt men over aangepast materiaal om de kaarten te gebruiken. De spreker attendeert erop dat de voertuigen tijdens een

vront les informations via un ordinateur central. Par la suite, dans une dernière phase, qui nécessite une très bonne gestion de la circulation routière, chaque fois qu'il y aura une file ou des travaux sur la route, ces informations seront également transmises aux véhicules. L'expert traite enfin la question du type de conduite des personnes disposant du système ISA. L'ensemble des données recueillies à ce jour doit encore être analysé. Différents constats pourront être faits à partir de deux formes d'analyse. La première, plus subjective, où l'on interroge les gens avant les essais et après. L'autre, plus concrète, où on enregistre, d'une part, les vitesses du conducteur dans certains lieux et, d'autre part, l'utilisation ou non par le conducteur du système ISA.

L'orateur fait remarquer qu'il est également possible d'instaurer un détecteur d'accident, une sorte de «boîte noire» qui enregistre les dernières phases précédant l'accident.

Pour ce qui a trait à une éventuelle harmonisation européenne, l'orateur fait référence aux propos des autorités suédoises. Celles-ci disent qu'à partir de 2005, des conventions doivent être signées avec les constructeurs automobiles. A partir de 2008, une directive européenne devrait régler la question.

M. Demol insiste également sur l'importance de renforcer le rôle des portes-drapeau. Le marché les suivra. Aussi, il pense que les constructeurs doivent se concentrer sur le développement des parties de l'équipement à installer dans le véhicule. Ils ont les connaissances et l'information nécessaires.

Au niveau des assurances, *M. Demol* déclare qu'en cas d'accident, la plus grande difficulté est de conclure des contrats avec la plus grande sécurité pour les deux parties. L'intervenant pense néanmoins que cela est possible car il a eu des contacts personnels avec des compagnies d'assurances. Celles-ci sont très enthousiastes, mais se demandent seulement qui va payer l'addition. L'orateur rappelle néanmoins que le système ISA évite certains accidents. Aussi, pour les jeunes, auxquels sont appliquées des primes d'assurances très élevées, le système ISA s'avérera sans doute très efficace. Il permet en effet de garder un contrôle sur la plupart des facteurs d'accidents.

A l'expérience du système ISA à Gand seules des personnes appartenant à l'université ont pris part. L'analyse des résultats doit encore être opérée. Néanmoins, une tendance à accélérer et à dépasser les limitations sur le ring a été constatée. Si un plus grand nombre de véhicules était équipé pareillement du système ISA, le conducteur en serait réduit à limiter sa vitesse en con-

overgangsperiode de informatie via een centrale computer zullen krijgen. Nadien, in een laatste fase, die een zeer goed beheer van het wegverkeer vereist, zal ook de informatie over elke file of alle wegwerkzaamheden naar de voertuigen worden overgezonden. Tot slot heeft de deskundige over het rijgedrag van de personen die met het ISA-systeem werken. Alle thans ingewonnen gegevens moeten nog worden geanalyseerd. Verschillende vaststellingen zijn mogelijk op grond van twee vormen van analyse: een eerste, vrij subjectieve, waarbij aan de mensen vragen worden gesteld vóór en na de tests, en een tweede, meer concrete, waarbij de snelheden van de bestuurder op bepaalde wegen worden geregistreerd en tegelijk wordt nagegaan of hij het ISA-systeem al dan niet gebruikt.

De spreker merkt op dat het ook mogelijk is een ongevallendetector de plaatsen, een soort van «zwarte doos», die registreert wat net vóór het ongeval gebeurt.

Wat een eventuele Europese harmonisatie betreft, wijst de spreker erop dat de Zweedse overheid heeft aangegeven dat vanaf 2005 overeenkomsten moeten worden gesloten met de autoconstructeurs. De kwestie zou vanaf 2008 moeten worden geregeld door een Europese richtlijn.

De heer Demol legt er ook de nadruk op dat er meer aandacht moet gaan naar het belang van de bestuurders met een voorbeeldfunctie moet worden versterkt. De markt zal volgen. Hij vindt ook dat de constructeurs zich moeten toespitsen op de ontwikkeling van de onderdelen van de uitrusting die in het voertuig moet worden geplaatst. Ze hebben de nodige kennis en informatie.

De heer Demol geeft in verband met de ongevallenverzekeringen aan dat de grootste moeilijkheid erin bestaat voor de beide partijen zo veilig mogelijke contracten te sluiten. Dat is volgens de spreker toch mogelijk want hij heeft persoonlijke contacten gehad met verzekeringsmaatschappijen. Ze zijn zeer enthousiast maar vragen zich wel af wie de rekening zal betalen. De spreker herinnert er toch aan dat het ISA-systeem bepaalde ongevallen voorkomt. Zo zal het ISA-systeem wellicht zeer doeltreffend zijn voor de jongeren, die zeer hoge verzekeringspremies betalen. Het biedt immers de mogelijkheid de meeste ongevallenfactoren onder controle te houden.

Alleen personeel van de universiteit heeft deelgenomen aan de proef met het ISA-systeem in Gent. De resultaten moeten nog worden onderzocht. Toch is vastgesteld dat er een neiging is om sneller te rijden en de beperkingen te overschrijden op de ringweg. De bestuurder zou zijn snelheid moeten verminderen, mochten meer voertuigen met het ISA-systeem uitgerust zijn.

séquence. Dans le même sens, le fait de recevoir moins d'amendes, d'avoir davantage de temps pour regarder le paysage ou d'être plus attentif à la présence de piétons sont autant d'incitants non négligeables pour l'utilisateur potentiel du système.

5. Réunion du 17 mars 2004

5.1. Point de vue de M. Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale, sur le régulateur de vitesse

Le ministre constate que si toutes les personnes auditionnées s'opposent à l'interdiction d'installation du régulateur de vitesse, c'est, d'une part, parce qu'il n'a pas encore pu être établi scientifiquement que l'utilisation du régulateur de vitesse était liée à certains types d'accidents, et, d'autre part, parce que cette interdiction pourrait nuire au marché intérieur de l'Union européenne.

L'intervenant se rallie aux objections précitées mais est en revanche favorable à la poursuite du développement de régulateurs de vitesse sophistiqués (ACC [Adaptive Cruise Control]) qui, à l'heure actuelle, ne sont toutefois pas encore au point sur le plan technique :

- le système ACC ne fonctionne pas ou fonctionne mal lorsque la circulation est dense, en ville, par temps de pluie et dans les virages ;
- le système précité ne perçoit pas correctement les véhicules à l'arrêt et les « objets » qui se trouvent le long de la chaussée (piétons, cyclistes).

De plus, les conducteurs ne semblent pas toujours réagir correctement aux signaux ACC : ils n'en tiennent pas compte ou s'en inquiètent exagérément ; ils ont tendance à être moins attentifs aux piétons ; ils développent un faux sentiment de sécurité.

Il convient aujourd'hui de prévoir la possibilité d'interdire l'utilisation du régulateur de vitesse lorsqu'elle peut s'avérer dangereuse (dans les bouchons, par temps de pluie, lorsque la circulation est dense, en cas de travaux). Le ministre proposera dès lors au gouvernement de prévoir un nouveau panneau de signalisation qui permettra - après une décision du gestionnaire de la voirie - d'interdire l'utilisation du régulateur de vitesse au niveau local. Pour continuer à assurer la sécurité des usagers, surtout à proximité des tronçons en travaux, il convient également de clarifier la signalisation le long des routes belges et de rendre celle-ci plus adéquate.

Minder geldboetes krijgen, meer tijd hebben om het landschap te bekijken of meer aandacht kunnen besteden aan de aanwezigheid van voetgangers zijn tevens niet te verwaarlozen stimulansen voor de potentiële gebruiker van het systeem.

5. Vergadering van 17 maart 2004

5.1. Standpunt van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie, de heer Bert Anciaux over cruise control

De minister stelt vast dat alle sprekers op de hoorzitting zich kanten tegen een verbod op de installatie van systemen van cruise control (CC), enerzijds omdat voornamelijk geen wetenschappelijk verband kon aangetoond worden tussen cruise control en bepaalde ongevallen, anderzijds omdat de interne markt van de Europese Unie erdoor geschaad zou kunnen worden.

De spreker sluit zich bij deze bezwaren aan, maar is wel voorstander van de verdere ontwikkeling van adaptieve vormen van cruise control (ACC), die momenteel echter technologisch nog niet op punt staan :

- ACC werkt niet of slecht bij druk verkeer, stadsverkeer, regenweer en in bochten.
- Stilstaande voertuigen en 'voorwerpen' naast de rijbaan (voetgangers, fietsers) worden niet correct waargenomen.

Bovendien blijken bestuurders niet altijd correct te reageren op ACC-signalen : ze negeren de signalen of schrikken er juist te hard van, ze zijn geneigd om minder rekening te houden met voetgangers, ze ontwikkelen een vals gevoel van veiligheid.

Vandaag dient de mogelijkheid te worden gecreëerd om het gebruik van cruise control te verbieden in situaties die als gevaarlijk kunnen worden bestempeld (files, regenweer, druk verkeer, plaatsen waar wegwerkzaamheden aan de gang zijn). De minister zal daarom aan de regering voorstellen om een nieuw verkeersbord in te voeren, dat - na een beslissing van de wegbeheerder - lokaal het gebruik van cruise control kan verbieden. Opdat vooral in de buurt van wegwerkzaamheden de veiligheid zou gevrijwaard worden, moet ook werk gemaakt worden van duidelijkere en meer adequate signalisatie langs onze wegen.

5.2. Point de vue de M. Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale, sur l'ISA

Le système d'adaptation intelligente de la vitesse (ISA) sera à l'avenir un moyen important d'améliorer de manière structurelle la sécurité sur nos routes. L'exemple suédois montre que l'ISA est un instrument puissant, qui peut faire baisser d'un tiers le nombre de victimes d'accidents de la route. Le ministre se réjouit dès lors que la majorité des Belges soit favorable à (des formes ouvertes de) l'ISA, ainsi qu'il ressort d'une enquête du *Centrum voor Duurzame Ontwikkeling* (Centre pour le développement durable) et de l'Institut belge de la sécurité routière (IBSR). L'ISA n'est d'ailleurs pas bénéfique uniquement pour la sécurité routière : il permet de réduire les émissions de substances nocives ainsi que les embouteillages.

Pour que l'ISA puisse être un succès, quelques obstacles doivent être surmontés : d'une part, il faut que les autorités soient capables d'actualiser en permanence l'information relative aux limitations de vitesse en vigueur sur nos routes, et, d'autre part, il faut que le prix des systèmes diminue.

Pour assurer la visibilité et la popularité de l'ISA, le ministre entend lancer un projet dans la Région de Bruxelles-Capitale, où de nombreuses personnes influentes (qui travaillent notamment pour l'Union européenne) pourront de cette manière se familiariser avec les avantages de l'ISA. Le projet sera en premier lieu axé sur des personnes occupant une fonction emblématique et il sera mis en oeuvre de manière phasée :

- Dans une première phase, le parc automobile des cabinets ministériels sera équipé de l'ISA ;
- Dans une deuxième phase, ce sera au tour des parlements ;
- Ensuite, des accords seront conclus avec des entreprises, en particulier les compagnies d'assurance (qui pourraient proposer une police ISA à un tarif avantageux).

Le ministre conclut que l'approche proactive décrite ci-dessus répond le mieux aux desiderata formulés dans les résolutions à l'examen. Il souligne également que l'autorité fédérale n'est pas la seule à avoir pour mission de promouvoir l'ISA ; les régions ont également une importante responsabilité en la matière.

5.3. Questions et observations des membres

M. Jos Ansoms (CD&V) constate que le ministre souhaite instaurer une nouvelle incrimination pour les conducteurs qui enfreignent l'interdiction locale d'utiliser le régulateur de vitesse, interdiction qui sera annoncée par un nouveau panneau. Dans quel délai le ministre entend-il mettre cette mesure en oeuvre ? Quelle est la

5.2 Standpunt van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie, de heer Bert Anciaux over ISA

Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA) wordt in de toekomst een belangrijk middel om de veiligheid op onze wegen structureel te verbeteren. Het Zweedse voorbeeld toont aan dat ISA een krachtig instrument is, dat het aantal verkeersslachtoffers met een derde kan doen afnemen. De spreker verheugt er zich dan ook over dat uit onderzoek van het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling van Gent en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) blijkt dat de meerderheid van de Belgen positief staat tegenover (open vormen van) ISA. ISA komt overigens niet enkel ten goede van de verkeersveiligheid : de uitstoot van schadelijke stoffen vermindert erdoor en de files worden korter.

Vooraleer ISA een succes kan worden, moeten enkele obstakels overwonnen worden : enerzijds moet de overheid in staat zijn om de informatie over de snelheidsbeperkingen op onze wegen permanent te actualiseren, anderzijds moet de prijs van de systemen afnemen.

Om ISA zichtbaar en populair te maken, wil de minister een project opstarten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar veel invloedrijke personen (die onder meer voor de Europese Unie werken) op die manier kunnen kennismaken met de voordelen van ISA. Het project zal in eerste instantie gericht zijn op personen met een voorbeeldfunctie en zal gefaseerd worden doorgevoerd:

- In de eerste fase wordt het wagenpark van de ministeriële beleidscellen met ISA uitgerust.
- In de tweede fase komen de parlementen aan bod.
- Vervolgens zullen afspraken gemaakt worden met bedrijven, in het bijzonder verzekeringsmaatschappijen (die een ISA-polis aan een lager tarief op de markt zouden kunnen brengen).

De minister besluit dat de bovenvermelde proactieve aanpak het best tegemoet komt aan de desiderata van de voorstellen van resolutie die ter bespreking voorliggen. Hij wijst er tevens op dat niet alleen de federale overheid de bevordering van ISA als opdracht heeft, de gewesten hebben eveneens een belangrijke verantwoordelijkheid.

5.3 Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Jos Ansoms (CD&V) stelt vast dat de minister een nieuwe strafbaarstelling wil invoeren voor overtreders van een lokaal verbod op het gebruik van cruise control, dat door een nieuw verkeersbord zal aangekondigd worden. Op welke termijn wil de minister hier werk van maken ? Hoe verloopt de invoering van een nieuw

procédure prévue pour l'introduction d'un nouveau signal et combien de temps la procédure obligatoire prendra-t-elle ?

Un délai minimum de deux ans s'écoulera avant que le nouveau signal ne soit effectif : au cours de la précédente législature, ce sont en effet la lourdeur et la longueur de la procédure qui ont amené la ministre des Transports, Isabelle Durant, à renoncer à son intention d'introduire un panneau obligatoire indiquant une vitesse maximale aux abords des écoles. Il n'existe du reste aucune garantie de succès : si l'un des États parties à la Convention de Genève (ratifiée par tous les États membres de l'Union européenne, mais aussi par le Canada) s'y oppose, le panneau ne sera pas introduit. Tout porte à croire que les grands pays, qui ont souvent de longues autoroutes comptant peu de sorties, seront opposés au nouveau signal. L'annonce d'un nouveau signal relève dès lors davantage de la communication politique que d'une préoccupation de sécurité routière.

Dans quelle catégorie d'infractions la nouvelle incrimination sera-t-elle classée ? Il risque d'être plus compliqué d'introduire un nouveau signal dans le code de la route (arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière) que d'insérer une nouvelle disposition dans la réglementation relative à l'équipement technique des véhicules (qui ne permet pas actuellement de réglementer les équipements facultatifs), ainsi que vise à le faire la proposition de loi modifiant certaines lois relatives à la circulation routière, en ce qui concerne le régulateur de vitesse (cruise control), déposée par l'intervenant (DOC 51 0138/001).

M. Melchior Wathelet (cdH) demande de quels moyens de contrôle le gouvernement dispose pour imposer le respect du nouveau panneau de signalisation.

5.4. Discussion sur le régulateur de vitesse

M. Jos Ansoms (CD&V) résume les enseignements qu'il a tirés des auditions :

1) Le *cruise control* (CC) présente plusieurs avantages : il réduit les émissions et accroît le confort du conducteur. Ce confort accru peut avoir des effets bénéfiques sur la sécurité routière : le conducteur est moins fatigué et est plus attentif à la circulation routière ;

2) L'intervenant déplore que la Febiac refuse de reconnaître l'impact négatif que peut avoir le régulateur de vitesse du fait du comportement imparfait des gens : les conducteurs qui ne doivent pas appuyer sur la pédale de gaz sont tentés de faire autre chose (manger, téléphoner,...) ;

verkeersbord en hoeveel tijd zal de verplichte procedure in beslag nemen ?

Ervaringen in het verleden wijzen uit dat minimum twee jaar zullen verlopen voor het nieuwe verkeersbord een feit kan zijn : zo stapte verkeersminister Durant in de vorige legislatuur omwille van de logge en langdurige procedure af van haar voornemen om een dwingend bord met vermelding van de maximumsnelheid in schoolomgevingen in te voeren. Sucruise controles is trouwens niet gewaarborgd : als één Staat die partij is bij de Conventie van Genève (alle EU-lidstaten hebben de conventie geratificeerd, maar ook Canada is partij) zich verzet, kan het bord er niet komen. Het laat zich aanzien dat grote landen, die vaak beschikken over lange autosnelwegen met weinig afritten, tegen het nieuwe verkeersbord gekant zullen zijn. De aankondiging van een nieuw verkeersbord heeft dan ook meer te maken met politieke communicatie dan met bezorgdheid voor de verkeersveiligheid.

Bij welke categorie van overtredingen zal de nieuwe strafbaarstelling ingedeeld worden ? De opname van een nieuw verkeersbord in het verkeersreglement (koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer) dreigt moeilijker te worden dan de opname van een bepaling in de regelgeving over de technische uitrusting van voertuigen (waarin facultatieve uitrustingen thans niet kunnen worden geregeld), zoals voorgesteld in het wetsvoorstel van de spreker tot wijziging van sommige wetten inzake wegverkeer, wat de cruise-control betreft (DOC 51 0138/001).

De heer Melchior Wathelet (cdH) vraagt over welke controlemiddelen de regering beschikt om de naleving van het nieuwe verkeersbord af te dwingen.

5.4 Bespreking over cruise control

De heer Jos Ansoms (CD&V) vat samen wat hij uit de hoorzittingen heeft geleerd :

1) Cruise control heeft enkele voordelen : de uitstoot vermindert en het comfort van de bestuurder wordt groter. Een comfortverhoging kan overigens positieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid : de bestuurder is minder vermoeid en brengt meer aandacht op voor de verkeerssituatie.

2) De spreker betreurt dat FEBIAC niet wil erkennen dat cruise control een negatieve impact kan hebben op de verkeersveiligheid omdat mensen zich op onvolkomen wijze gedragen : bestuurders die het gaspedaal niet hoeven in te drukken, zijn geneigd om andere handelingen te stellen (eten, telefoneren,...).

3) Le représentant des constructeurs automobiles admet que les systèmes disponibles sur le marché présentent des lacunes : ainsi le *cruise control* ne fonctionne-t-il pas bien au-dessus de 80 kilomètres par heure, alors que les camions roulent la plupart du temps à la vitesse de 90 kilomètres par heure.

4) Il n'est pratiquement pas possible de contrôler le respect d'une interdiction d'utiliser le *cruise control*.

L'intervenant conclut qu'il ne faut pas inscrire de nouvelles dispositions dans le code de la route mais qu'il faut prendre des mesures en ce qui concerne l'équipement technique des véhicules. Plus particulièrement, il convient d'interdire l'installation du régulateur de vitesse classique, mais on peut promouvoir le régulateur de vitesse intelligent ; les modalités peuvent être déterminées par arrêté royal. À plus long terme, il conviendrait d'envisager l'installation obligatoire du meilleur système de régulateur de vitesse intelligent.

L'intervenant défend la thèse selon laquelle les autorités belges peuvent prendre elles-mêmes la décision d'interdire l'installation d'un certain type de *cruise control* : une simple procédure de notification auprès de la Commission européenne suffit pour ce faire. L'impossibilité, pour la Belgique, de prendre des mesures à l'égard des voitures particulières n'est pas un obstacle : équiper tous les camions d'un tel système permettra déjà d'accroître sensiblement la sécurité sur les routes belges. L'exemple de la Belgique pourrait en outre convaincre les autres États membres de l'Union européenne de l'opportunité d'une réglementation au niveau européen.

Le fait que l'on ne dispose pas encore d'un système ISA fiable et performant ne doit pas retenir le parlement de créer à présent une base légale pouvant être complétée ultérieurement, en temps opportun, par arrêté royal.

L'intervenant annonce qu'il mettra, par le biais d'amendements, sa proposition de loi (DOC 51 0138/001) en conformité avec le principe que les arrêtés royaux ne sont pas modifiés par des lois. Les dispositions figurant à cet effet dans la proposition de loi n'ont été reprises que pour enrichir la discussion.

M. Daan Schalck (sp.a-spirit) tire les conclusions suivantes des auditions :

- il est préférable d'utiliser le régulateur de vitesse sur les grandes distances et à vitesse élevée ;
- certains accidents sont notamment causés par l'utilisation du régulateur de vitesse ;
- les possibilités offertes par les systèmes ISA disponibles actuellement sur le marché demeurent limitées :

3) De vertegenwoordiger van de autoconstructeurs geeft toe dat de systemen die thans op de markt zijn gebreken vertonen : zo functioneert cruise control niet goed boven 80 kilometer per uur, terwijl vrachtwagens meestal aan een snelheid van 90 kilometer per uur rijden.

4) Er is nauwelijks controle mogelijk op de naleving van een verbod op het gebruik van cruise control.

De conclusie van de spreker luidt dat geen nieuwe bepalingen moeten opgenomen worden in het verkeersreglement, maar dat maatregelen moeten genomen worden op het vlak van de technische uitrusting van voertuigen. Meer bepaald dient de installatie van klassieke cruise control te worden verboden, terwijl geavanceerde cruise control kan aangemoedigd worden. De nadere regels kunnen bij koninklijk besluit worden vastgelegd. Op langere termijn verdient de verplichte installatie van het beste systeem van intelligente cruise control overweging.

De spreker verdedigt de stelling dat de Belgische overheid zelf kan beslissen om voor vrachtwagens een verbod op de installatie van een bepaald type van cruise control af te kondigen : een eenvoudige aanmeldingsprocedure bij de Europese Commissie volstaat. Dat België geen maatregelen kan treffen voor personenwagens, vormt geen bezwaar : als alle vrachtwagens uitgerust worden met een degelijk systeem, zal de toename van de veiligheid op de Belgische wegen reeds aanzienlijk zijn. Het voorbeeld van België zou de andere EU-lidstaten bovendien kunnen overtuigen van de wenselijkheid van reglementering op Europees niveau.

Dat vandaag nog geen betrouwbare en performante ISA voorhanden is, hoeft niet te beletten dat het Parlement nu reeds een wettelijke basis creëert, die later, op een meer geschikt ogenblik door een koninklijk besluit kan worden ingevuld.

De spreker kondigt aan dat hij zijn wetsvoorstel (DOC 51 0138/001) door amendering in overeenstemming zal brengen met het principe dat koninklijke besluiten niet door wetten worden gewijzigd. De bepalingen in het voorstel die daartoe strekken, werden enkel opgenomen om de discussie te verrijken.

De heer Daan Schalck (sp.a-spirit) trekt de volgende besluiten uit de hoorzittingen :

- Cruise control wordt best gebruikt voor verplaatsingen over grote afstand met hoge snelheid.
- Sommige ongevallen worden mede veroorzaakt door het gebruik van cruise control.
- De mogelijkheden van de cruise control-systemen die thans op de markt zijn, blijven beperkt : ze kunnen

ils ne peuvent pas être utilisés à une vitesse constante de 90 kilomètres par heure ;

– la comparaison avec la Suède n'est pas pertinente : la circulation est beaucoup plus dense en Belgique, ce qui complique toute utilisation performante d'un système ISA.

L'intervenant ne souscrit pas à l'argument selon lequel l'utilisation du régulateur de vitesse ne peut pas être limitée tant qu'un lien de cause à effet avec les accidents n'a pas été scientifiquement établi. Il défend au contraire le principe de précaution : tant qu'il n'est pas prouvé que le régulateur de vitesse améliore la sécurité routière, des limitations peuvent être imposées dans des situations présentant un danger.

Le législateur doit opter pour la meilleure solution technique pour réglementer le régulateur de vitesse. L'adoption de nouvelles règles relatives aux équipements techniques n'est pas la bonne méthode : elle est en effet trop rigide et discriminatoire (étant donné que l'installation d'un régulateur de vitesse ne peut être interdite aux conducteurs étrangers). Une mesure d'une telle sévérité ne bénéficie en outre pas d'un soutien sociétal et sa mise en œuvre prendrait trop de temps, dès lors que tous les États membres de l'Union européenne devraient préalablement marquer leur accord. L'introduction d'un nouveau signal prendra également du temps, mais il y a plus de chances que l'initiative soit couronnée de succès.

L'intervenant met en exergue la politique néerlandaise, qui encourage l'utilisation du régulateur de vitesse et l'imposera même peut-être à l'avenir ; si l'installation est interdite en Belgique, les chauffeurs belges ne pourront donc peut-être plus respecter la réglementation néerlandaise à l'avenir. Le risque est dès lors réel que, conformément à la compétence qui lui est conférée par la réglementation européenne, le gouvernement néerlandais empêche l'instauration de l'interdiction en Belgique ; en revanche, une interdiction locale d'utilisation sur certaines routes belges ne soulèvera probablement pas de protestations.

L'intervenant conclut que la responsabilité de décréter ou non une interdiction locale d'utilisation doit être conférée au gestionnaire de la voirie, qui est le mieux placé pour apprécier la situation de la circulation ; à cette fin, il s'impose d'introduire un nouveau signal. En pratique, en Belgique l'interdiction ne pourrait être appliquée que sur les autoroutes et les voies rapides. Une interdiction générale d'utilisation n'est pas opportune : théoriquement, cette méthode est efficace, mais, dans la pratique, il sera difficile d'informer les conducteurs étrangers d'une telle disposition du code de la route.

*
* *

niet gebruikt worden bij een (courante) snelheid van 90 kilometer per uur.

– De vergelijking met Zweden snijdt geen hout : in België is het verkeer veel drukker, wat een nuttig gebruik van cruise control bemoeilijkt.

De spreker gaat niet akkoord met de stelling dat het gebruik van cruise control niet mag beperkt worden zolang geen causaal verband met ongevallen op wetenschappelijke wijze werd aangetoond. Hij verdedigt integendeel het voorzorgsprincipe : zolang niet bewezen is dat cruise control de verkeersveiligheid bevordert, mogen beperkingen opgelegd worden in situaties die gevaar zouden kunnen opleveren.

De wetgever moet de technisch beste oplossing kiezen voor de regulering van cruise control. De aanneming van nieuwe regels met betrekking tot de technische uitrusting is niet de goede methode : ze is immers te rigide en discriminatoir (doordat aan buitenlandse bestuurders geen verbod kan opgelegd worden om cruise control te installeren). Er is bovendien geen maatschappelijk draagvlak voor dergelijke strenge maatregel en de implementatie ervan zou teveel tijd in beslag nemen, vooral omdat alle lidstaten van de Europese Unie voorafgaandelijk hun goedkeuring moeten geven. De invoering van een nieuw verkeersbord zal eveneens tijd vergen, maar de kans op sucruise controles is groter.

De spreker wijst op het Nederlandse beleid, dat het gebruik van cruise control aanmoedigt en in de toekomst misschien verplicht zal stellen. indien er in België een installatieverbod komt, zullen Belgische chauffeurs in de toekomst de Nederlandse regelgeving niet meer kunnen naleven. Het is dan ook niet denkbeeldig dat de Nederlandse regering – conform haar bevoegdheid volgens de regelgeving van de Europese Unie – verhindert dat het verbod er in België komt. daarentegen zal een lokaal gebruiksverbod op sommige Belgische wegen vermoedelijk niet op protest stuiten.

De spreker besluit dat de wegbeheerder, die de verkeerssituatie het best kan inschatten, de verantwoordelijkheid moet krijgen om al dan niet een lokaal gebruiksverbod af te kondigen. om dit mogelijk te maken is een nieuw verkeersbord nodig. In de praktijk komen in België enkel autosnelwegen en autowegen in aanmerking voor een verbod. Een algemeen gebruiksverbod krijgt zijn instemming niet : theoretisch is deze methode sluitend, maar in de praktijk zal het moeilijk zijn om buitenlandse bestuurders op de hoogte te brengen van dergelijke bepaling in het verkeersreglement.

*
* *

M. Guido De Padt (VLD) énumère ce qu'il y a, selon lui, lieu de retenir des auditions :

- Le matériel statistique disponible en Belgique est limité, notamment du fait de l'absence d'instance disposant des moyens nécessaires pour mener une étude approfondie ;

- Jusqu'à présent, on n'a pas encore établi scientifiquement de lien de cause à effet entre le régulateur de vitesse et certains accidents ;

- Le législateur doit se garder de se fonder sur quelques exemples de conduite inadmissible au volant pour décréter une interdiction générale ;

- La Belgique doit s'abstenir de prendre des décisions qui s'opposent à la politique des autres États de l'Union européenne. La proposition de loi de M. Ansoms (DOC 51 0138/001) est plus particulièrement un exemple de mesure unilatérale inopportune, pouvant inciter les transporteurs belges à acheter et à immatriculer leur parc de véhicules à l'étranger.

L'intervenant estime que l'amélioration de la sécurité routière constitue la première priorité. L'introduction d'une interdiction locale d'utilisation du régulateur de vitesse paraît être la méthode appropriée à cet effet, encore que le contrôle du respect de l'interdiction puisse poser problème. Une interdiction plus générale ne pourrait se concevoir que s'il ressortait d'une étude scientifique fiable qu'il existe un lien de cause à effet entre l'utilisation du régulateur de vitesse et certains accidents.

6. Réunion du 31 mars 2004

6.1 Exposé introductif des auteurs des propositions de résolution relatives à l'ISA

M. Daan Schalck (SPA-SPIRIT) a retenu des auditions que l'ISA pourra améliorer la sécurité routière mais qu'une généralisation ne trouvera probablement son utilité que dans un futur lointain (en 2011, voire 2015). Les pouvoirs publics peuvent toutefois déjà prendre des mesures qui permettent de progresser sur le plan technologique et de préparer les mentalités à l'ISA. Le projet mené à Gand a été un succès, comme le prouve notamment le souhait de la plupart des participants de conserver l'ISA au terme du projet.

Pour étendre encore l'assise sociétale de l'ISA, la proposition de l'intervenant vise à ce que des personnes censées donner l'exemple (en l'occurrence des responsables des autorités fédérales) fassent équiper leurs véhicules de l'ISA et utilisent effectivement ce système.

De heer Guido De Padt (VLD) somt op wat zijns inziens de verworvenheden van de hoorzittingen zijn :

- Het statistisch materiaal dat in België voorhanden is, is beperkt, mede door de afwezigheid van een instantie die over de middelen beschikt om op grondige wijze onderzoek te voeren.

- Een causaal verband tussen cruise control en bepaalde types van ongevallen werd vooralsnog niet op wetenschappelijke wijze aangetoond.

- De wetgever moet er zich voor hoeden dat hij enkele voorbeelden van onaanvaardbaar rijgedrag aangrijpt om een algemeen verbod op te leggen.

- België dient zich te onthouden van beslissingen die tegen het beleid van de andere EU-landen indruisen. Vooral het wetsvoorstel van de heer Ansoms (DOC 51 0138/001) is een voorbeeld van een onwenselijke unilaterale maatregel, die Belgische transport-ondernemers ertoe kan aanzetten hun wagenpark in andere landen te kopen en in te schrijven.

De absolute prioriteit is voor de spreker de verbetering van de verkeersveiligheid. De invoering van een lokaal verbod op het gebruik van cruise control lijkt daartoe de aangewezen methode, al kan de handhaving van het verbod problematisch zijn. Een meer algemene verbodsbepaling is maar aanvaardbaar indien betrouwbare wetenschappelijk onderzoek een causaal verband zou aantonen tussen gebruik van cruise control en ongevallen.

6. Vergadering van 31 maart 2004

6.1 Inleidende uiteenzetting van de indieners van de voorstellen van resolutie over ISA

De heer Daan Schalck (SPA-SPIRIT) heeft uit de hoorzittingen geleerd dat ISA de verkeersveiligheid zal kunnen verbeteren, maar dat een veralgemeende nuttige toepassing pas in de verre toekomst (2011 of zelfs 2015) kan verwacht worden. De overheid kan nu wel al maatregelen treffen die de technologische vooruitgang mogelijk maken en die de geesten van de mensen rijp maken voor ISA. Het project in Gent heeft succes gehad, wat onder meer bewezen wordt door het feit dat de meeste deelnemers na afloop van het project ISA wensden te behouden.

Om het maatschappelijk draagvlak voor ISA verder te vergroten, strekt zijn voorstel ertoe dat mensen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie (in casu verantwoordelijken van de federale overheid) ISA laten installeren in hun wagen en er ook daadwerkelijk ge-

Il est surtout important qu'un projet pilote soit lancé à Bruxelles, où travaillent de nombreuses personnes exerçant des fonctions dirigeantes.

M. Guido De Padt (VLD) est convaincu de l'incidence positive de l'ISA sur la sécurité routière. Sa proposition a une portée plus étendue que celle de MM. Schalck et De Coene : elle comporte une recommandation visant à généraliser l'introduction d'une variante ouverte de l'ISA. Le fait que les participants au projet pilote de Gand souhaitent conserver le système ISA qu'ils ont utilisé dans le cadre de l'expérience, indique qu'une généralisation de l'ISA ne sera pas perçue comme une mesure contraignante.

L'intervenant est actuellement opposé à l'utilisation obligatoire de la variante fermée de l'ISA (un véritable limiteur de vitesse), notamment pour des raisons de sécurité routière : il n'est pas exclu qu'une limitation stricte de la vitesse ait pour conséquence que, dans une situation imminente de danger, un chauffeur ne soit plus en mesure d'effectuer les manœuvres qui s'imposent. Ce point spécifique nécessite des recherches scientifiques complémentaires.

6.2. Discussion générale

Mme Valérie De Bue (MR) se rallie à la proposition visant à lancer des projets pilote concernant l'ISA. Le gouvernement a-t-il déjà pris des décisions définitives en la matière ? L'intervenante estime par ailleurs qu'il est nécessaire de faire des recherches scientifiques complémentaires.

M. Jan Mortelmans (Vlaams Blok) estime qu'à l'avenir l'ISA constituera un facteur important d'amélioration de la sécurité routière. Il se félicite que des personnes censées donner l'exemple utilisent l'ISA, pourvu que, d'une manière générale, ces personnes soient disposées à donner le bon exemple en matière de sécurité routière. Aujourd'hui, de nombreux responsables politiques ignorent les règles de la circulation.

L'intervenant espère que les compétences en matière de sécurité routière seront encore transférées aux régions au cours de l'actuelle législature.

Les autorités doivent s'atteler à la sécurité routière à tous les niveaux. Un important rattrapage doit plus particulièrement être opéré sur le plan de l'infrastructure. Il convient également d'encourager la recherche scientifique sur ce thème.

bruik van maken. Het is vooral belangrijk dat een proefproject van start gaat in Brussel, waar veel leidinggevende personen werken.

De heer Guido De Padt (VLD) is ervan overtuigd dat ISA de verkeersveiligheid zal ten goede komen. Zijn voorstel gaat verder dan het voorstel van de heren Schalck en De Coene : het bevat een aanbeveling betreffende de veralgemeende invoering van een open variant van ISA. Dat de deelnemers aan het project in Gent het ISA-systeem dat zij in het kader van het proefproject hebben gebruikt, willen behouden, geeft aan dat een veralgemening van ISA niet als een dwangmaatregel zal worden aanvoeld.

De spreker kant zich op dit moment tegen de verplichting van de gesloten ISA-variant (een echte snelheidsbegrenzer), onder meer omwille van de verkeersveiligheid : het is niet uitgesloten dat een strikte snelheidsbeperking er in acute gevaarsituaties toe leidt dat een chauffeur niet meer in staat is om de meest adequate handelingen te stellen. Dit vraagstuk vergt verder wetenschappelijk onderzoek.

6. 2 Algemene bespreking

Mevrouw Valérie De Bue (MR) onderschrijft het voorstel om modelprojecten rond ISA op te starten. Werden hieromtrent reeds definitieve beslissingen genomen door de regering ? Verder is de spreekster van oordeel dat bijkomend wetenschappelijk onderzoek nodig is.

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Blok) denkt dat ISA in de toekomst een belangrijke factor in de verbetering van de verkeersveiligheid wordt. Hij oordeelt positief over het feit dat personen met een voorbeeldfunctie ISA zullen gebruiken, op voorwaarde dat deze personen in het algemeen bereid zijn om het goede voorbeeld te geven met betrekking tot verkeersveiligheid. Vandaag lappen vele gezagsdragers de verkeersregels aan hun laars.

De spreker drukt de hoop uit dat nog tijdens deze legislatuur de bevoegdheid van verkeersveiligheid wordt overgeheveld naar de gewesten.

De overheid moet op alle vlakken werken aan verkeersveiligheid. In het bijzonder is een belangrijke inhaalbeweging nodig op het vlak van de infrastructuur. Ook moet wetenschappelijk onderzoek over het thema nog meer gestimuleerd worden.

6.3. Discussion des articles de la proposition de résolution relative à l'utilisation de limiteurs intelligents de vitesse par des personnes censées donner l'exemple (DOC 51 0365/001)

MM. Francis Van den Eynde et Jan Mortelmans présentent un amendement (n° 1 - DOC 51 0365/002) tendant à adapter le considérant B de la résolution.

M. Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) déclare qu'il souhaite que le lien entre la vitesse excessive et les accidents de la route soit d'abord établi scientifiquement. Afin de faire provisoirement preuve d'une certaine prudence sur ce point, il propose de formuler le deuxième considérant de la résolution comme suit: « Considérant que l'on est en droit de supposer que la vitesse excessive est la principale cause des accidents de la route ».

6.4. Discussion des articles de la proposition de résolution relative à la généralisation d'un système d'adaptation intelligente de la vitesse (DOC 51 0758/001)

MM. Francis Van den Eynde et Jan Mortelmans présentent un amendement (n° 1 - DOC 51 0758/002) tendant à adapter le considérant B de la résolution.

M. Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) déclare que cet amendement a le même contenu et la même justification que l'amendement DOC 51 0365/002.

7. Réunion du 21 avril 2004

7.1. Discussion des articles des propositions de loi et des propositions de résolution relatives au régulateur de vitesse.

Eu égard aux mesures annoncées par le gouvernement, *M. Daan Schalck (sp.a-spirit)* demande que sa proposition de loi (DOC 51 0176/001) ne soit pas mise aux voix. Elle devient dès lors sans objet.

M. Georges Lenssen (VLD) annonce le retrait du premier point du dispositif de sa proposition de résolution (DOC 51 0229/001) en raison des mesures annoncées par le gouvernement, lesquelles permettront de prononcer une interdiction locale de l'emploi du régulateur de vitesse. Il demande toutefois l'adoption des deux autres points, qui tendent, d'une part, à encourager fiscalement l'installation de régulateurs automatiques de distance et, d'autre part, à ouvrir une enquête sur les causes des accidents de la circulation impliquant des camions.

6.3 Artikelsgewijze bespreking van het voorstel van resolutie betreffende het gebruik van intelligente snelheidsbegrenzers door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie (DOC 51 0365/001)

De heren Francis Van den Eynde en Jan Mortelmans dienen amendement nr. 1 in (DOC 51 0365/002), dat ertoe strekt punt B van de aanhef van de resolutie aan te passen.

De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) verklaart dat hij wenst dat eerst op wetenschappelijke wijze het verband tussen overdreven snelheid en verkeersongevallen wordt vastgelegd. Om voorlopig enige voorzichtigheid omtrent dit punt aan de dag te leggen, stelt hij voor dat de tweede considerans van de aanhef zou worden «gelet op het feit dat mag verondersteld worden dat snelheid de belangrijkste oorzaak is van verkeersongevallen».

6.4 Artikelsgewijze bespreking van het voorstel van resolutie betreffende de veralgemeende invoering van een intelligent snelheidsaanpassingssysteem (DOC 51 0758/001)

De heren Francis Van den Eynde en Jan Mortelmans dienen amendement nr. 1 in (DOC 51 0758/002), dat ertoe strekt punt B van de aanhef van de resolutie aan te passen.

De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Blok) verklaart dat het amendement dezelfde inhoud en verantwoording heeft als het amendement DOC 51 0365/002.

7. Vergadering van 21 april 2004

7.1 Artikelsgewijze bespreking over wetsvoorstellen en voorstellen van resolutie over cruise control

Wegens de door de regering aangekondigde maatregelen vraagt *de heer Daan Schalck (sp.a-spirit)* dat zijn wetsvoorstel (DOC 51 0176/001) niet ter stemming wordt voorgelegd. Het komt bijgevolg te vervallen.

De heer Georges Lenssen (VLD) verklaart het eerste punt van het beschikkende gedeelte van zijn voorstel van resolutie (DOC 51 0229/001) in te trekken vanwege de door de regering aangekondigde maatregelen, die de instelling van een lokaal verbod op het gebruik van cruise control zullen mogelijk maken. Hij vraagt wel om de aanneming van de beide andere punten, die enerzijds strekken tot de fiscale begunstiging van de installatie van automatische afstandsregelaars en anderzijds tot het verrichten van onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn.

M. Daan Schalck (sp.a-spirit) déclare que le troisième point de la proposition de résolution de M. Lenssen rencontre son approbation. Il maintient cependant l'amendement n° 2 (DOC 51 0229/002) qui tend à supprimer le point deux : il estime que le contribuable ne doit pas assumer financièrement l'installation de coûteux systèmes de sécurité.

M. Jan Mortelmans (Vlaams Blok) estime que seul l'intitulé de la proposition de résolution ne correspond plus au contenu de la proposition si l'amendement n° 2 est adopté. Il présente dès lors un sous-amendement n° 3 (DOC 51 0229/003), lequel ne sera proposé au vote que si l'amendement n° 2 est adopté. Ce sous-amendement tend à modifier l'intitulé de la proposition de la façon suivante : « Proposition de résolution relative à l'ouverture d'une enquête sur les causes des accidents de la circulation ».

M. Jos Ansoms (CD&V) estime que le parlement doit s'attaquer avec vigueur à certains types d'accidents causés, notamment, par l'utilisation du régulateur de vitesse. Il déplore que les propositions de loi n°s 176 et 229 aient été vidées de leur substance et n'accorde aucune confiance aux mesures annoncées par le ministre de la Mobilité :

- Il ne sera pas possible d'instaurer rapidement un nouveau signal routier interdisant localement l'utilisation du régulateur de vitesse.
- Le ministre n'est pas disposé à préciser dans quelle catégorie cette nouvelle infraction sera inscrite.
- Il sera difficile d'obtenir que cette interdiction soit respectée.

L'intervenant maintient dès lors sa propre proposition de loi (DOC 51 0138/001) dont les articles 3 et 4 (relatifs à une compétence du Roi) doivent cependant être supprimés par suite de l'adoption de ses amendements n°s 1 et 2. Si sa proposition est adoptée, le ministre pourra ultérieurement édicter des règles concernant des équipements facultatifs.

7.2 Discussion des articles des propositions de loi et de résolution relatives au système ISA

M. Daan Schalck (sp.a-spirit) souligne que les deux propositions de résolution (DOC 51 365/001 et 758/001), qu'il approuve, procèdent d'optiques différentes.

L'amendement n° 2 (DOC 51 0758/003) de Mme Camille Dieu et M. De Padt tend à remplacer le point F de la proposition de résolution relative à la généralisation

De heer Daan Schalck (sp.a-spirit) verklaart dat het derde punt van het voorstel van resolutie van de heer Lenssen zijn goedkeuring wegdraagt. Hij handhaaft wel amendement nr. 2 (DOC 51 0229/002) op het voorstel met betrekking tot de schrapping van punt twee : zijns inziens moet de belastingbetaler niet opdraaien voor de installatie van dure veiligheidssystemen.

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Blok) is van mening dat alleen het opschrift van het voorstel van resolutie niet meer met de inhoud van het voorstel overeenstemt indien amendement nr. 2 zou worden aangenomen. Hij dient daarom subamendement nr. 3 in (DOC 51 0229/003), dat slechts ter stemming komt in geval van aanneming van amendement nr. 2. Het subamendement strekt ertoe het voorstel het volgende opschrift te geven : « Voorstel van resolutie betreffende het onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen ».

De heer Jos Ansoms (CD&V) is van oordeel dat het parlement een krachtig halt moet toeroepen aan sommige types van ongevallen, die mede veroorzaakt worden door het gebruik van cruise control. Hij betreurt de uitholling van de voorstellen 176 en 229 en heeft geen vertrouwen in de door de minister van Mobiliteit aangekondigde maatregelen :

- De invoering van een nieuw verkeersbord voor een lokaal verbod op cruise control kan niet op korte termijn gerealiseerd worden.
- De minister wil geen duidelijkheid creëren over de categorie waarin de nieuwe overtreding zal ondergebracht worden.
- De naleving van het verbod zal moeilijk kunnen afgedwongen worden.

Om deze redenen handhaaft de spreker zijn eigen voorstel (DOC 51 0138/001), waarvan door aanneming van zijn amendementen 1 en 2 wel de artikelen 3 en 4 (die een bevoegdheid van de Koning betreffen) dienen te worden weggelaten. Als zijn voorstel het haalt, beschikt de minister over de mogelijkheid om later regels uit te vaardigen voor facultatieve uitrustingen.

7.2 Artikelsgewijze bespreking over wetsvoorstellen en voorstellen van resolutie over ISA

De heer Daan Schalck (sp.a-spirit) wijst op de verschillende invalshoek van de twee voorstellen van resolutie (DOC 51 365/001 en 758/001), die allebei zijn goedkeuring wegdragen.

Amendement nr. 2 (DOC 0758/003) van mevrouw Camille Dieu en de heer De Padt strekt tot de vervanging van considerans F in het voorstel van resolutie be-

d'un système d'adaptation intelligente de la vitesse (DOC 51 0758/001).

M. Guido De Padt (VLD) précise que l'amendement renvoie à l'enquête réalisée en 2001 par l'IBSR, enquête dont il ressort qu'un grand nombre de Belges sont favorables au système ISA.

M. Jos Ansoms et consorts présentent un amendement (n° 3, DOC 51 0758/003).

M. Jos Ansoms (CD&V) précise qu'il s'indique non seulement d'examiner les variantes ouverte et semi-ouverte du système ISA, mais également d'examiner plus en profondeur l'incidence de la variante fermée du régulateur de vitesse de croisière sur la sécurité routière ainsi que l'assise sociétale dont elle bénéficie.

7.3 Votes sur les propositions relatives au régulateur de vitesse de croisière

L'article 1^{er} de la proposition de loi modifiant certaines lois relatives à la circulation routière, en ce qui concerne le régulateur de vitesse (*cruise control*) (DOC 51 0138/001) est rejeté par 8 voix contre 4. Par conséquent, la proposition de loi est rejetée.

La proposition de loi complétant le Code de la route en vue d'interdire l'utilisation du régulateur de vitesse de croisière (*cruise control*) (DOC 51 0176/001) n'est pas soumise au vote et devient, par conséquent, sans objet.

L'auteur principal de la proposition de résolution relative à l'interdiction des régulateurs de vitesse classiques ne soumet au vote que les points 2 et 3 du dispositif.

L'amendement n° 1 est adopté par 6 voix contre 3 et 4 abstentions. Par conséquent, le point 2 du dispositif est supprimé.

Le point 3 est adopté, ainsi que l'amendement de M. Jan Mortelmans tendant à remplacer l'intitulé par l'intitulé suivant : « Proposition de résolution relative à l'ouverture d'une enquête sur les causes des accidents de la circulation ».

La proposition de résolution, telle qu'elle a été modifiée, est adoptée à l'unanimité.

7.4. Votes sur les propositions relatives à l'ISA

L'amendement n° 1 au considérant B de la proposition de résolution relative à l'utilisation de limiteurs intelligents de vitesse par des personnes censées donner l'exemple (DOC 51 0365/001) est rejeté par 11 voix contre 2.

treffende de veralgemeende invoering van een Intelligent Snelheidsaanpassingssysteem (DOC 51 0758/001).

De heer Guido De Padt (VLD) verduidelijkt dat het amendement verwijst naar de door het BIVV in 2001 verrichte enquête, waaruit blijkt dat veel Belgen voorstander zijn van het ISA-systeem.

Amendement nr. 3 (DOC 51 0758/003) wordt ingediend door de heer Ansoms c.s..

De heer Jos Ansoms (CD&V) verduidelijkt dat hij wenst dat niet enkel de open en half-open variant van ISA aan bod komt. De impact op de verkeersveiligheid van en het maatschappelijk draagvlak voor de gesloten variant van cruise control moeten ook verder onderzocht worden.

7.3 Stemmingen over de voorstellen inzake cruise control

Artikel 1 van het wetsvoorstel tot wijziging van sommige wetten inzake wegverkeer, wat de cruise-control betreft (*cruise control*) (DOC 51 0138/001) wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen. Bijgevolg is het wetsvoorstel verworpen.

Het wetsvoorstel tot aanvulling van de wegcode met het verbod een kruissnelheidsregelaar (*cruise control*) te gebruiken (DOC 51 0176/001) wordt niet ter stemming voorlegd en komt bijgevolg te vervallen.

De hoofdindieners van het voorstel van resolutie betreffende het verbod op klassieke cruise control systemen (DOC 51 229/001) legt alleen punten 2 en 3 van het beschikkend gedeelte ter stemming voor.

Amendement nr 1 wordt aangenomen met 6 tegen 3 stemmen en 4 onthoudingen. Bijgevolg wordt punt 2 van het beschikkend gedeelte weggelaten.

Punt 3 wordt eenparig aangenomen alsook het amendement van de heer Jan Mortelmans dat strekt tot de wijziging van de titel : « Voorstel van resolutie betreffende het onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen ».

Het voorstel van resolutie wordt, aldus gewijzigd, eenparig aangenomen.

7.4 Stemmingen over de voorstellen inzake ISA

Amendement nr 1 op considerans B van het voorstel van resolutie betreffende het gebruik van intelligente snelheidsbegrenzers door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie (DOC 51 0365/001) wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

*
* *

La proposition de résolution est adoptée, sans modification, par 12 voix et une abstention.

*
* *

L'amendement n° 1 au considérant B de la proposition de résolution relative à la généralisation d'un système d'adaptation intelligente de la vitesse (DOC 51 0758/001) est rejeté par 11 voix contre 2.

L'amendement n° 2 au considérant F est adopté à l'unanimité.

L'amendement n° 3 au dispositif est adopté par 12 voix et une abstention.

*
* *

La proposition de résolution, telle qu'elle a été modifiée, est adoptée par 11 voix et une abstention.

La rapporteuse,

Valérie DE BUE

Le président,

Francis VAN DEN EYNDE

*
* *

Het voorstel van resolutie wordt ongewijzigd aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Amendement nr 1 op considerans B van het voorstel van resolutie betreffende de veralgemeende invoering van een Intelligent SnelheidsAanpassingssysteem (DOC 51 0758/001) wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

Amendement nr 2 op considerans F wordt eenparig aangenomen.

Amendement nr 3 op het beschikkend gedeelte wordt aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Het voorstel van resolutie wordt, aldus gewijzigd, aangenomen met 11 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

Valérie DE BUE

De voorzitter,

Francis VAN DEN EYNDE

ANNEXES

SOMMAIRE

Positions des organisations professionnelles

I.	Concernant le régulateur de vitesse de croisière .	
I.1.	FEBIAC (novembre 2003) .	40
I.2.	IBSR (février 2004) .	45
I.3.	FEBETRA .	50
I.4.	SAV .	53
I.5.	TOURING .	59
I.6.	ASSURALIA (mars 2004) .	60
I.7.	FBBA (mars 2004) .	61
II.	Concernant le limiteur intelligent de vitesse .	
II.1.	IBSR (février 2004) .	64
II.2.	VAB .	69
II.3.	SAV .	72
II.4.	TOURING .	75
II.5.	FEBIAC .	79

BIJLAGEN

INHOUD

Standpunten van de beroepsorganisaties

I.	Over <i>cruise control</i> .	
I.2.	FEBIAC (november 2003) .	40
I.2.	IBSR (februari 2004) .	45
I.3.	FEBETRA .	50
I.4.	SAV .	53
I.5.	TOURING .	59
I.6.	ASSURALIA (maart 2004) .	60
I.7.	FBBA (maart 2004) .	61
II.	Over ISA .	
II.1.	IBSR (februari 2004) .	64
II.2.	VAB .	69
II.3.	SAV .	72
II.4.	TOURING .	75
II.5.	FEBIAC .	79

I. 1. FEBIAC (Novembre 2003)

INTERDICTION DU CRUISE CONTROL DANS LES CAMIONS : SENS ET NON-SENS

Suite à diverses collisions en chaîne avec des camions sur certaines autoroutes, plusieurs parlementaires ont à plusieurs reprises demandé ces derniers mois que l'on interdise l'utilisation ou l'installation du Cruise Control (CC) dans les camions. Cette technologie contribuerait en effet à la survenance et/ou à la gravité de tels accidents.

Pour interdire l'**utilisation du CC** sur le territoire belge, le code de la route doit être adapté de manière à ce que les chauffeurs qui entrent en Belgique soient informés de leur obligation de couper leur CC. Il faudrait pour cela prévoir à chaque passage frontalier un panneau de signalisation spécial repris dans le code de la route, placé judicieusement et compréhensible pour tout le monde.

Dans le cas de la proposition Ansoms, il est même question d'interdire l'**installation du Cruise Control** dans toutes les catégories de véhicules (proposition de loi doc 51 0138/001, 31 juillet 2003).

Arguments des partisans d'une interdiction du CC

L'utilisation du CC engendre une conduite trop passive. L'attention et la vitesse de réaction se relâchent et le réflexe de freiner devient plus lent. Il devient encore plus facile aux chauffeurs de poser les pieds sur le tableau de bord. En outre, de précieuses minutes se perdent lors de la désactivation du CC.

Les chauffeurs perdent le contrôle actif de leur vitesse, ce qui donne souvent lieu à des réactions tardives à l'approche de trafic ralenti et à l'arrêt. C'est souvent ainsi que des camions emboutissent des files, avec toutes les conséquences désastreuses qui en résultent. L'absence de traces de freinage sur le lieu de l'accident renforce le soupçon que le CC était activé, prétendent les partisans.

Réaction et point de vue de FEBIAC

La relation entre CC et accidents n'est pas prouvée

A notre connaissance, il n'existe à l'heure actuelle aucune étude établissant un lien entre le CC dans les camions et les collisions en chaîne, pas plus que des études prouvant que le CC a permis d'éviter des accidents. Le CC a en effet pour fonction de restreindre les écarts de vitesse entre les camions, ce qui précisément bénéficie à la sécurité routière. Prétendre que désacti-

I. 1. FEBIAC (november 2003)

ZIN EN ONZIN VAN EEN CRUISE CONTROL-VERBOD IN VRACHTWAGENS

Naar aanleiding van diverse kop-staart aanrijdingen met vrachtwagens op enkele autosnelwegen, hebben verschillende parlementairen de voorbije maanden gepleit voor een gebruiks- of installatieverbod van de Cruise Control (CC) in vrachtwagens. Vermoed wordt dat de technologie bijdraagt tot het ontstaan en/of de ernst van dergelijke ongevallen.

Om het **CC-gebruik** op Belgisch grondgebied te verbieden, dient de wegcode zodanig aangepast, dat chauffeurs die België binnenrijden, moeten geïnformeerd worden dat ze hun CC moeten uitschakelen. Daartoe zou aan elke grensovergang een speciaal ontworpen en in de wegcode opgenomen verkeersbord moeten worden aangemaakt, oordeelkundig geplaatst en door iedereen begrepen.

In het geval van het voorstel Ansoms is er zelfs sprake van een verbod op de **installatie van de cruise control** in alle voertuigcategorieën (wetsvoorstel doc 51 0138/001, 31 juli 2003).

Argumenten van de voorstanders van een CC-verbod

CC-gebruik leidt tot een te passief rijgedrag. De aandacht en reactiesnelheid verslappen en de remreflex wordt trager. Het wordt nog makkelijker voor chauffeurs om de voeten op het dashboard te plaatsen. Bovendien gaan kostbare seconden verloren bij het uitschakelen van de CC.

Chauffeurs verliezen actieve controle op hun snelheid, hetgeen vaak aanleiding geeft tot laattijdige reacties bij het naderen van vertraagd en stilstaand verkeer. Dit is een belangrijke oorzaak van het inrijden van vrachtwagens op files, met alle desastreuze gevolgen van dien. De afwezigheid van remsporen op de ongevallocatie versterkt het vermoeden dat de CC geactiveerd was, aldus de voorstanders.

Reactie en standpunt van FEBIAC

Verband CC en ongevallen niet aangetoond

Ons zijn momenteel geen studies bekend die een verband leggen tussen de CC op vrachtwagens en kop-staart aanrijdingen, dan wel of de CC ongevallen heeft kunnen vermijden. De CC zorgt er immers voor dat de snelheidsverschillen tussen vrachtwagens worden beperkt, wat de verkeersveiligheid juist ten goede komt. Dat kostbare seconden verloren gaan bij het uitschake-

ver le CC fait perdre de précieuses secondes est totalement faux : une seule pression sur la pédale de frein suffit à couper le CC.

Le fait que le CC activé permette de poser également la jambe droite sur le tableau de bord n'est pas tant imputable à la présence du CC qu'au comportement de conduite irresponsable du chauffeur. Il faut plus qu'une interdiction du CC pour ramener cette minorité de cowboys à de meilleurs sentiments. Il suffit d'ailleurs de prendre place derrière le volant d'un camion pour se rendre compte qu'une telle manière de s'asseoir est peu confortable.

Une utilisation normale du CC n'allongera certainement pas le temps de réaction, bien au contraire. Un chauffeur professionnel et expérimenté garde le pied droit à proximité de la pédale de frein, de manière à pouvoir réagir rapidement en cas de danger, et même plus rapidement que s'il enfonce avec son pied la pédale de gaz.

Beaucoup de questions n'ont à ce jour pas encore trouvé réponse :

- Pourquoi de tels accidents se produisent-ils presque toujours aux mêmes endroits, en l'occurrence à hauteur de travaux routiers? La signalisation y était-elle logique et claire, y compris pour des chauffeurs étrangers?

- Le CC des véhicules était-il réellement enclenché au moment de la collision ? L'absence de traces de freinage sur le lieu de l'accident ne constitue en tout cas pas une preuve concluante : le système ABS, dont la plupart des véhicules sont équipés, empêche justement les roues de dérapier durant le freinage.

- De tels accidents se produisent-ils aussi à l'étranger (NL, F, D, A), où circulent cependant les mêmes camions?

- Dans quel état se trouvait le véhicule, quelle était la condition physique et mentale du conducteur, les temps de conduite et de repos étaient-ils respectés?

- N'y a-t-il pas d'autres points noirs, comme l'utilisation du frein moteur non relié aux feux de stop?

Bien des questions donc, qui exigent une étude approfondie des causes de ces accidents tragiques.

Le CC est plus qu'un simple régulateur de vitesse *Le CC est écologique*

L'utilisation du CC est plus écologique et plus économique (jusqu'à – 20%) du fait que l'on roule à une vitesse constante. Ceci est important, surtout si l'on roule avec un camion à pleine charge. Il faut pas mal d'énergie et donc de carburant pour amener un camion à la

len van de CC, is een loze bewering: één druk op het rempedaal volstaat om de CC uit te schakelen.

Het feit dat met ingeschakelde CC nu ook het rechterbeen op het dashboard kan geplaatst worden, is niet zozeer te wijten aan de aanwezigheid van de CC, dan wel aan onverantwoordelijk rijgedrag van de chauffeur. Er is meer nodig dan een CC-verbod om deze minderheid aan cowboys tot andere gedachten te brengen. Trouwens, men hoeft maar plaats te nemen achter het stuur van een truck om te ervaren dat een dergelijke zithouding weinig comfortabel is.

Bij normaal CC-gebruik zal de reactietijd zeker niet verlengen, wel integendeel. Een professionele en ervaren chauffeur houdt zijn rechtervoet dicht bij het rempedaal, zodat hij bij gevaar snel kan reageren, zelfs sneller dan wanneer hij met zijn voet het gaspedaal indrukt.

Vele vragen blijven tot nu toe onbeantwoord:

- Waarom gebeuren dergelijke ongevallen bijna steeds op dezelfde plaats, met name ter hoogte van wegenwerken? Was de signalisatie er logisch en duidelijk, ook voor buitenlandse chauffeurs?

- Was de CC van de voertuigen op het moment van de aanrijding wel ingeschakeld? De afwezigheid van remsporen op de ongevallocatie is hiervan alvast geen sluitend bewijs: het ABS-systeem, waarmee de meeste vrachtwagens zijn uitgerust, verhindert juist dat de wielen gaan slippen tijdens het remmen.

- Gebeuren dergelijke ongevallen ook in het buitenland (NL, F, D, A), waar toch dezelfde voertuigen circuleren?

- Hoe was het gesteld met de technische staat van het voertuig, met de fysieke en mentale conditie van de bestuurder, werden de rij- en rusttijden gerespecteerd?

- Zijn er geen andere knelpunten, zoals het gebruik van de motorrem die niet verbonden is met de stoplichten?

Heel wat vragen dus die een diepgaand onderzoek vereisen naar de oorzaken van deze tragische ongevallen.

De CC is meer dan louter een snelheidsregelaar *CC is milieuvriendelijk*

CC-gebruik is milieuvriendelijker en zuiniger (tot -20%) doordat men aan constante snelheid rijdt. Dit is zeker van belang als men onderweg is met een volgeladen truck. Het vergt behoorlijk wat energie en dus brandstof om een 40-tonner tot de gewenste snelheid te versnel-

vitesse souhaitée ou pour la ralentir. Là où sans CC l'on doit parfois donner plus de gaz pour maintenir la vitesse limite de 90 km/h, le CC dose la puissance et évite la consommation superflue de carburant. C'est pour cette raison que le gouvernement néerlandais octroie des primes pour l'installation du CC (voir aussi <http://www.hetnieuwerijden.nl>).

Le CC accroît le confort de conduite et facilite la conduite

Le CC augmente le confort de conduite et facilite la tâche du chauffeur sur divers plans :

- durant les trajets sur longues distances, l'on peut étirer un instant la jambe fatiguée ou ankylosée sans perte de vitesse;
- sur les routes à vitesse limitée, l'on peut régler le CC en conséquence sans devoir à tout moment surveiller le compteur de vitesse. Le chauffeur peut ainsi reporter toute son attention sur le trafic sur la route.
- lors de la descente de (fortes) déclivités, le CC maintient la vitesse programmée du camion en réglant le régime, de manière à ne pas devoir freiner.

Le CC n'est pas seulement utilisé durant la conduite

Sur les véhicules à commande électronique du moteur, le CC doit également être utilisé pour la commande de différentes machines montées sur le camion (applications PTO, Power Take Offs). Pensons par exemple aux bétonneuses, aux compresseurs, aux treuils, aux pompes,... C'est ainsi que le moteur d'un camion-citerne commande la pompe qui transvase de la citerne toutes sortes de liquides (du mazout par exemple). Le CC fait en sorte que le moteur maintienne son régime pour l'approvisionnement de la pompe en énergie, de manière à ce que le chauffeur puisse quitter sa cabine pour commander l'installation-citerne. Sans CC, deux hommes seraient nécessaires : l'un pour garder la pédale de gaz enfoncée, l'autre pour commander l'installation-citerne.

Doutes quant aux possibilités de maintien d'une interdiction d'utilisation

L'on peut se demander si une interdiction d'utilisation a réellement un sens. L'on peut difficilement établir de manière probante qu'un chauffeur a utilisé le CC, même à l'aide du tachygraphe. Celui-ci enregistre la vitesse à laquelle roule le véhicule. Si celle-ci demeure constante pendant un long moment, cela ne veut pas encore dire pour autant que le CC était activé :

- du fait de leur limiteur de vitesse, les camions maintiennent pendant longtemps une vitesse constante de 90 km/h;
- des chauffeurs professionnels peuvent durant un long temps maintenir la même vitesse sans activer le CC.

len of vertragen. Waar men zonder CC soms meer gas geeft dan nodig om de begrensde 90km/u aan te houden, doseert de CC het vermogen en wordt overtollig brandstofverbruik vermeden. Om deze redenen kent de Nederlandse regering premies toe voor de installatie van de CC (zie ook <http://www.hetnieuwerijden.nl>).

CC verhoogt het rijcomfort en vergemakkelijkt de rijtaak

De CC verhoogt het rijcomfort en de rijtaak van de chauffeur op verschillende vlakken:

- tijdens ritten over grote afstanden kan men even het vermoeide of verkrampde rechterbeen strekken zonder aan snelheid in te boeten;
- op wegen met snelheidsbeperkingen kan men de CC daarop instellen en hoeft men niet meer op de snelheidsteller te letten. Hierdoor kan alle aandacht van de chauffeur gaan naar het verkeer op de weg;
- bij het afrijden van (steile) hellingen houdt de CC de ingestelde snelheid van de vrachtwagen aan via regeling van het toerental, zodat de remmen niet gebruikt moeten worden;

CC wordt niet enkel gebruikt tijdens de rijtaak

Op voertuigen met elektronische motorsturing moet de CC ook gebruikt worden voor de bediening van allerlei machines die op de vrachtwagen gemonteerd staan (zgn. PTO-toepassingen, Power Take Offs). Denken we aan betonmixers, compressoren, lieren, pompen,... Zo drijft de motor van een tankwagen de pomp aan die alerhande vloeistoffen (vb stookolie) uit het voertuig pompt. De CC zorgt ervoor dat de motor op toerental blijft voor de energievoorziening van de pomp, zodat de chauffeur uit zijn vrachtwagencabine kan stappen om de tankinstallatie te bedienen. Zonder CC zouden 2 arbeidskrachten nodig zijn: 1 om het gaspedaal ingedrukt te houden en 1 om de tankinstallatie te bedienen.

Twijfels over de handhavingmogelijkheden van een gebruiksverbod

De vraag rijst of een gebruiksverbod veel zin heeft. Men kan moeilijk een sluitend bewijs leveren of een chauffeur de CC heeft gebruikt, ook niet met de tachograaf. Die registreert de gereden snelheid. Is die een lange tijd constant, dan wil dat nog niet zeggen dat de CC aan stond:

- door hun snelheidsbegrenzer houden vrachtwagens lange tijd een constante snelheid van 90km/u aan;
- professionele en ervaren chauffeurs kunnen lange tijd dezelfde snelheid aanhouden zonder de CC aan te zetten.

Une vitesse constante peut donc être obtenue tant par le limiteur que par le CC ou un chauffeur expérimenté. Apporter une preuve formelle de l'utilisation du CC est donc quasiment impossible.

L'interdiction d'installer un CC est inacceptable

Les autorités belges ne peuvent interdire l'installation du CC que sur des camions belges. De grandes entreprises internationales de transport peuvent facilement contourner cette interdiction en faisant immatriculer leurs véhicules à l'étranger. Ceci pourrait à terme s'avérer très défavorable du point de vue économique pour les importateurs belges et leurs réseaux de distribution. Les transporteurs belges doivent dans un marché européen du transport être traités sur le même pied que leurs concurrents étrangers.

FEBIAC estime par conséquent que toute adaptation de la réglementation technique doit se faire au niveau européen.

L'homologation par type européenne existe depuis 1996 pour les voitures. La Commission a récemment fait une proposition visant à étendre l'homologation par type harmonisée à d'autres catégories de véhicules. La proposition Ansoms veut toutefois faire marche arrière, ce qui est inacceptable pour les constructeurs automobiles.

Quelles mesures faut-il prendre ?

FEBIAC demande des données objectives sur les circonstances dans lesquelles des collisions en chaîne ont eu lieu. Celles-ci doivent être rassemblées à l'aide des constats de police, afin de pouvoir procéder à une **analyse approfondie des accidents**. Cette analyse doit faire ressortir le rôle du CC dans la survenance d'accidents en chaîne et de leur gravité. Dans notre pays, les analyses d'accidents relèvent encore davantage de l'exception que de la règle. Aux Pays-Bas existe le conseil supérieur de la sécurité du transport, qui a précisément pour mission d'étudier des accidents graves se produisant fréquemment. Ceci nous paraît être une tâche pour l'Institut Belge pour la Sécurité Routière, qui pourrait fournir un trésor d'informations pour une politique efficace de sécurité routière.

Un contrôle sérieux des **temps de conduite et de repos** est pour FEBIAC tout aussi essentiel. L'on peut confier à des chauffeurs exténués le véhicule le plus sûr qui soit, ils restent un danger sur la route.

Vu que la majorité des accidents sont la conséquence d'une erreur humaine, il faut mettre l'accent sur une formation continue du chauffeur. Aujourd'hui, les véhicules sont équipés de l'ABS, du cruise control, de systèmes électroniques de stabilisation (ESP, de puissants ralentisseurs, etc. Ces techniques étaient encore inconnues il y a vingt ans. Il est donc nécessaire de recycler les

Een constante snelheid kan dus evengoed door de snelheidsbegrenzer, de CC, als door een ervaren chauffeur tot stand komen. Een sluitend bewijs van CC-gebruik is praktisch onmogelijk.

Verbod op de installatie van een CC onaanvaardbaar

De Belgische overheid kan de installatie van de CC enkel verbieden op Belgische vrachtwagens. Grote internationale transportondernemingen kunnen dit verbod makkelijk omzeilen door hun voertuigen in het buitenland in te schrijven. Op termijn zou dit economisch erg nadelig kunnen uitvallen voor de Belgische invoerders en hun dealernet. Belgische transporteurs moeten in een Europese transportmarkt op gelijke voet worden behandeld als hun buitenlandse concurrenten.

FEBIAC is dan ook van mening dat elke aanpassing aan de technische reglementering op Europees vlak moet geschieden.

Sinds 1996 bestaat de Europese typekeuring voor personenwagens. De Commissie heeft onlangs een voorstel gedaan om de geharmoniseerde typekeuring uit te breiden naar de andere voertuigcategorieën. Het voorstel Ansoms wil de klok echter terugdraaien, hetgeen voor de automobielconstructeurs onaanvaardbaar is.

Welke maatregelen moeten er genomen worden?

FEBIAC vraagt objectieve gegevens over de omstandigheden waarin de kop-staart aanrijdingen hebben plaatsgevonden. Die moeten aan de hand van de politieverslagen verzameld worden, teneinde over te kunnen gaan tot een grondige **ongevallenanalyse**. Daaruit moet de rol van de CC blijken in het ontstaan en de ernst van kop-staart aanrijdingen. Nog steeds zijn ongevalanalyses in ons land eerder uitzondering dan regel. In Nederland bestaat de hoge raad voor transportveiligheid, die juist als opdracht heeft om frequent voorkomende ernstige ongevallen te onderzoeken. Dit lijkt ons een taak voor het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en kan een schat aan informatie opleveren voor een doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid.

Een ernstige controle op de **rij- en rusttijden** is voor FEBIAC eveneens essentieel. Oververmoeide chauffeurs kan men het veiligste voertuig ter beschikking geven, zij blijven een gevaar op de weg.

Aangezien de meeste ongevallen aan een menselijke fout te wijten zijn, moet de klemtoon worden gelegd op de permanente opleiding van de bestuurders. Voertuigen zijn vandaag uitgerust met ABS, *cruise control*, elektronische stabiliseringssystemen (ESP, krachtige vertragers, enz.). Twintig jaar geleden waren die technieken nog onbekend. Het is dan ook nodig de bestuur-

chauffeurs en permanence afin qu'ils apprennent à se servir correctement de ces systèmes de sécurité et en connaissent les limites.

L'état technique du véhicule est lui aussi très important. La Directive européenne 2000/30/CE oblige la Belgique d'effectuer régulièrement des contrôles le long de la route et de vérifier si les organes de sécurité des camions fonctionnent convenablement. Lors du contrôle technique périodique, les freins semblent souvent poser problème. La sécurité commence donc par un entretien régulier du véhicule.

Les camions sont à l'heure actuelle équipés de **puissants freins moteur** et de ralentisseurs. La législation internationale (UN/ECE R48) ne prévoit pas d'obligation de faire enclencher les feux stop lors de l'activation de ces systèmes. Ce point mérite d'être approfondi, car des conducteurs à l'arrière risquent ainsi d'être surpris par le freinage d'un véhicule qui les précède.

Enfin, **l'annonce de travaux routiers et de files** est très importante. Les panneaux de signalisation électroniques restent une denrée rare sur nos routes, tandis que les informations de radioguidage sont souvent trop vagues ou trop tardives. L'on attend aussi toujours une fréquence radio spécifique, émettant en permanence des informations concernant le trafic. Sur nos routes, où circule un trafic international intense, des messages d'avertissement devraient également être affichés en anglais. L'on peut difficilement attendre d'un chauffeur d'Europe de l'Est de maîtriser le français ou le néerlandais.

Il y a donc encore du travail en suffisance pour nos autorités fédérales et régionales. La controverse à propos du CC ne peut empêcher que rien ne se fasse sur d'autres plans.

Conclusion

FEBIAC estime qu'il est prématuré d'introduire une proposition de loi interdisant l'utilisation du CC sur les véhicules utilitaires. La motivation doit s'appuyer sur davantage qu'une appréhension intuitive du problème. FEBIAC plaide par conséquent pour une analyse approfondie des accidents, tant sur le lieu de l'accident que sur base des rapports de police dressés lors de collisions en tête-à-queue. Il faut aussi oser remettre en question la signalisation (unilingue) à hauteur de travaux routiers. Sur base des constats de cette analyse, d'éventuelles adaptations de la réglementation technique relative aux véhicules pourront être proposées. Ceci ne peut toutefois se faire qu'au sein de forums internationaux (UE, UN/ECE).

ders permanent bij te scholen zodat ze zich correct van die systemen leren bedienen en er ook de grenzen van leren kennen.

Verder is de **technische staat** van het voertuig van belang. De Europese richtlijn 2000/30/EG verplicht België om regelmatig controles langs de weg uit te voeren en vrachtwagens te controleren of de veiligheidsorganen naar behoren werken. Tijdens de periodieke technische keuring blijken de remmen vaak een knelpunt. Veiligheid begint dus bij een regelmatig onderhoud van het voertuig.

Vrachtwagens zijn vandaag de dag uitgerust met **krachtige motorremmen**. Bij het inschakelen van de motorrem lichten de stoplichten niet op, aangezien dit verboden is door de internationale wetgeving (UN/ECE R48). Dit punt verdient nader onderzoek, want achterliggers kunnen op die manier verrast worden door een afremmende voorganger.

Tot slot is de **aankondiging van wegwerkzaamheden en files** van groot belang. Elektronische signalisatieborden blijven een zeldzaamheid op onze wegen, terwijl de verkeersinfo over de radio soms te vaag is of te laat komt. Verder blijft het nog steeds wachten op een apart radiokanaal dat permanente verkeersinfo uitzendt. Op onze wegen, waar veel internationaal vrachtverkeer rijdt, zouden waarschuwingsboodschappen ook in het Engels moeten getoond worden. Men kan moeilijk verwachten dat een Oost-Europese chauffeur het Nederlands of Frans machtig is.

Er is dus nog werk genoeg voor onze federale en regionale overheden. De controverse over de CC mag niet verhinderen dat er op andere vlakken niets gebeurt.

Conclusie

FEBIAC meent dat het voorbarig is om een wetsvoorstel in te dienen dat (het gebruik van) de CC op bedrijfsvoertuigen verbiedt. De motivatie moet gestoeld zijn op meer dan enkel een intuïtief aanvoelen van een probleem. Daarom pleit FEBIAC voor een grondige ongevalanalyse, zowel op de plaats van het ongeval als op basis van de politieverslagen die naar aanleiding van de kop-staart aanrijdingen zijn opgesteld. Daarbij moet ook de (ééntalige) signalisatie ter hoogte van wegenwerken in vraag durven gesteld worden. Op basis van de bevindingen van dit onderzoek kunnen eventuele aanpassingen aan de technische voertuigreglementering voorgesteld worden. Dit mag echter uitsluitend gebeuren binnen de internationale fora (EU, UN/ECE).

I. 2. POINT DE VUE DE L'IBSR (INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE) SUR LES SYSTÈMES DE CRUISE CONTROL (février 2004)

Cruise Control classique (CC)

Un Cruise Control (CC) ou régulateur de la vitesse de croisière est un système intégré dans le véhicule, qui permet de régler manuellement une vitesse de conduite, la vitesse de croisière, qui est ensuite maintenue sans qu'il soit nécessaire d'appuyer sur l'accélérateur. Ce système est désactivé dès que la pédale de frein est enfoncée, mais il peut aussi être désactivé manuellement. Il est également possible d'accélérer, pour atteindre une vitesse supérieure à la vitesse réglée. Dès que le conducteur lève le pied de l'accélérateur, la vitesse réglée est de nouveau maintenue. Ce cruise control classique peut être monté tant sur les voitures que sur les camions et les autobus.

L'utilisation du cruise control classique a été évaluée sur des voitures, mais on ne dispose pas encore de données concernant l'utilisation de ce dispositif sur des camions. Le système de cruise control permet de réaliser une économie de carburant (minimum 4%) et de diminuer les excès de vitesse (plus de 17%)⁵. Le système de cruise control est apprécié pour le confort qu'il procure⁵. Il requiert cependant en permanence l'attention du conducteur, étant donné que le système ne perçoit pas les changements soudains de la densité du trafic. Le conducteur est responsable et doit en toutes circonstances réagir de manière appropriée.

Advanced Cruise Control (ACC)

Afin d'éviter les interventions permanentes du conducteur, le régulateur de vitesse classique a été transformé en régulateur de vitesse adaptatif ou intelligent (*Advanced Cruise Control (ACC)*, également appelé *Adaptive* ou *Intelligent Cruise Control*). L'ACC est un régulateur de vitesse ordinaire qui tient également compte de la vitesse de la voiture qui précède et de la distance par rapport à celle-ci. Le système fonctionne dans la limite de certaines vitesses. Lorsque la distance par rapport à la voiture qui précède passe sous une valeur minimale critique réglable et que la vitesse de la voiture qui précède est inférieure à celle de la voiture équipée de l'ACC, la puissance du moteur est réduite et/ou le frein est modérément actionné.

Il ressort d'une étude de la littérature réalisée par l'IBSR que l'utilisation de l'ACC installé dans les poids

I. 2. STANDPUNT BIVV (BELGISCH INSTITUUT VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID) BETREFFENDE CRUISE CONTROL SYSTEMEN (februari 2004)

Klassieke Cruise Control (CC)

Een Cruise Control (CC) ook wel een kruisnelheidsregeling genoemd is een systeem ingebouwd in een voertuig, waarbij handmatig een rijsnelheid wordt ingesteld, de kruisnelheid, die vervolgens wordt aangehouden zonder dat gas hoeft te worden gegeven. Dit systeem wordt uitgeschakeld van zodra het rempedaal ingedrukt wordt, maar kan ook met de hand worden uitgeschakeld. Accelereren boven de ingestelde snelheid is ook mogelijk; bij het terugnemen van het gaspedaal wordt de ingestelde snelheid weer aangehouden. Deze klassieke cruise control is terug te vinden op zowel auto's, vrachtwagens als autobussen.

Het gebruik van de klassieke cruise control werd geëvalueerd in personenwagens maar gegevens over deze toestellen in vrachtwagens ontbreken totnogtoe. Cruise control leidt tot een brandstofbesparing (minimum 4%) en een vermindering van snelheidsovertredingen (ruim 17%)⁵. Cruise control heeft een groot draagvlak omwille van het comfort⁵. Het toestel vereist evenwel voortdurend de aandacht van de bestuurder aangezien plotse veranderingen in het verkeer niet worden waargenomen door het systeem. De bestuurder is verantwoordelijk en dient gepast te reageren in alle omstandigheden.

Advanced Cruise Control (ACC)

Om het voortdurend optreden van de bestuurder te vermijden, werd de klassieke cruise control uitgebreid tot een Advanced Cruise Control (ACC) ook wel een Adaptive of Intelligent Cruise Control genoemd. ACC is een 'gewone' cruise control, waarbij óók rekening wordt gehouden met de snelheid en volgtijd ten opzichte van een vóórliggend voertuig. Het systeem werkt binnen een bepaald snelheidsbereik. Wordt de volgtijd kleiner dan een instelbaar kritische drempelwaarde en rijdt het voorliggende voertuig langzamer dan het eigen voertuig, dan wordt het motorvermogen gereduceerd en/of wordt de rem (in beperkte mate) bediend. Indien het voorliggende voertuig buiten het bereik van de sensor is of verdwenen is, dan wordt teruggekeerd naar de ingestelde snelheid. ACC komt steeds meer voor als optie bij aankoop van nieuwe auto's, vrachtwagens en autobussen.

Uit een literatuurstudie van het BIVV blijkt dat er nog geen onderzoek werd verricht in Europa naar het ge-

lourds n'a pas encore fait l'objet de recherches en Europe. Les appareils installés dans les voitures ont, quant à eux, fait l'objet d'une évaluation à l'aide de simulations par ordinateur, avec des sujets au volant de simulateurs de conduite³ et, dans le cas d'une seule expérience, sur un terrain d'essai⁶. Cette analyse a été effectuée sur des ACC expérimentaux. L'an dernier, la SWOV a cependant également réalisé une analyse limitée d'un ACC incorporé d'origine en situation de circulation réelle¹.

Il ressort de la littérature limitée disponible que les systèmes ACC actuels peuvent avoir une influence favorable sur la sécurité routière. L'ACC réduit la fatigue du conducteur et modère la vitesse. Il ressort de divers essais pratiques que la vitesse est plus homogène et que le conducteur freine moins souvent. La consommation de carburant diminue également. L'utilisation et l'apprentissage du système ACC sont simples et pareil système peut bénéficier d'un large soutien⁴.

L'ACC est cependant considéré à tort comme un dispositif miracle qui lève toutes les limites du régulateur de vitesse classique. L'ACC doit être considéré comme un dispositif de confort et certainement pas comme un système anti-collisions. Le ralentissement induit par les systèmes actuellement disponibles sur le marché est d'ailleurs limité à environ 2m/s² tant pour les voitures que pour les camions. Il appartient donc encore toujours au conducteur de réagir dans les situations d'urgence, ce qui peut avoir une incidence négative sur la sécurité routière lorsque le conducteur se fie trop aux possibilités du système³.

En outre, il existe quelques situations dans lesquelles l'ACC fonctionne mal. Ainsi, il ne fonctionne pas toujours dans le trafic urbain ou dans le trafic très dense, dans les courbes importantes (il ne détecte plus le véhicule précédent), etc... Il ne détecte pas toujours les petits véhicules, les cyclistes, les véhicules à l'arrêt et les véhicules venant en sens inverse^{1,2}. Le conducteur doit évaluer lui-même ces situations et intervenir rapidement. Les systèmes fonctionnant avec des détecteurs LILAR (réception de signaux laser infrarouges) sont sensibles à la pluie, au brouillard et aux feux arrières du véhicule précédent s'ils sont sales. Les conducteurs qui se fient aveuglément au système peuvent se retrouver dans des situations critiques.

Comme le montrent différentes études^{3,4}, l'utilisation de l'ACC modifie également le comportement du conducteur. Lorsqu'il roule avec ACC, le conducteur a tendance à changer de bande de circulation afin de ne plus avoir de véhicule devant lui. Plus préoccupant encore, le conducteur ne réagit pas toujours de manière adéquate

bruik van ACC ingebouwd in vrachtwagens. Deze toestellen werden wel geëvalueerd in personenwagens met behulp van computersimulaties, met proefpersonen in rijssimulatoren³, en in één enkel experiment op een proefterrein⁶. Dit onderzoek werd uitgevoerd met experimentele ACC's. Vorig jaar heeft het SWOV echter ook een beperkt onderzoek verricht naar een fabrieksmatig ingebouwde ACC in het werkelijk verkeer¹.

Volgens de beperkte beschikbare literatuur kunnen huidige ACC-systemen een gunstige invloed hebben op de verkeersveiligheid. ACC vermindert de vermoeidheid van de bestuurder en heeft een matigende invloed op de gereden snelheid. Uit diverse praktijkproeven blijkt dat de snelheid homogener wordt en dat er minder geredemd wordt. Bovendien neemt het brandstofverbruik af. Het gebruik en aanleren van het ACC-systeem is eenvoudig en het draagvlak voor een dergelijk systeem is groot⁴.

ACC wordt echter onterecht beschouwd als een wondertoestel dat alle beperkingen van de klassieke cruise control uit de weg ruimt. ACC moet beschouwd worden als comfort toestel en zeker niet als een anti-botssysteem. De vertraging die de huidige systemen op de markt kunnen realiseren is trouwens beperkt tot ongeveer 2 m/s² voor zowel vrachtwagens als personenwagens. Reacties in noodsituaties zijn dus nog steeds een taak voor de bestuurder. Dit kan een negatieve invloed hebben op de verkeersveiligheid indien de bestuurder te veel vertrouwt op de mogelijkheden van het systeem³.

Bovendien zijn er enkele situaties waarin ACC slecht werkt. Zo functioneert ACC niet altijd in stadsverkeer of zeer druk verkeer, in scherpe bochten (de voorligger wordt niet meer gedetecteerd) en dergelijke. Kleine voertuigen, fietsers, stilstaande voertuigen en tegemoetkomend verkeer worden niet altijd waargenomen^{1,2}. De bestuurder moet deze situaties zelf inschatten en snel ingrijpen. Systemen die gebruik maken van LIDAR-sensoren (ontvangst van infrarood laser signalen) zijn gevoelig voor regen, mist en vervuilde achterlichten van de voorligger. Bestuurders die het systeem blindelings vertrouwen kunnen in kritische situaties terechtkomen.

Het gebruik van ACC wijzigt ook het gedrag van de bestuurder zoals verschillende studies aantonen^{3,4}. Met ACC heeft de bestuurder de neiging om van rijstrook te veranderen, teneinde geen voorliggers meer te hebben. Nog zorgelijker is dat de bestuurder niet altijd adequaat reageert in kritische situaties of als het ACC-systeem

dans les situations critiques ou lorsque l'ACC ne s'enclenche pas. En cas de freinage brutal d'un véhicule précédent, les conducteurs qui roulent avec ACC réagissent moins vite que les conducteurs qui roulent sans ACC (ils ne réagissent généralement que lorsque le système a donné l'alarme). En outre, le conducteur tient moins compte des piétons.

Régulateurs de vitesse alternatifs et régulateurs de vitesse du futur

On peut développer le régulateur de vitesse en obligeant le conducteur à appuyer sur l'accélérateur pour que le système s'enclenche, mais le régulateur de vitesse perd de ce fait une partie de son rôle de dispositif de confort. Ces systèmes sont actuellement déjà sur le marché.

Il est possible de déterminer la distance par rapport au véhicule précédent au moyen de trois systèmes : le radar, le laser et le traitement d'images. Certains systèmes utilisent deux ou plusieurs détecteurs afin de remédier aux inconvénients d'un détecteur unique et ainsi réduire le nombre d'erreurs de détection. Certains constructeurs automobiles utilisent déjà actuellement un système de détection comprenant deux détecteurs.

Les régulateurs de vitesse peuvent également être complétés et améliorés par l'adjonction d'un *Automotive Collision Avoidance System* (ACAS). Ces systèmes ne sont cependant pas encore au point et ne pourront être utilisés à grande échelle qu'aux alentours de 2025.

Cadre juridique

Actuellement, il n'existe au niveau européen aucun cadre juridique qui règle la responsabilité tant du CC que de l'ACC ainsi que les conditions auxquelles ces dispositifs doivent satisfaire. Il n'existe pas non plus de réglementation belge relative à leur utilisation et à leur installation. Étant donné que le CC et l'ACC ont déjà été introduits sur le marché, il importe que les autorités belges et européennes créent un cadre juridique réglant la responsabilité, l'utilisation et les conditions de tels dispositifs.

États généraux 2002

Le comité d'accompagnement des États généraux de la sécurité routière est unanime pour supprimer le régulateur de vitesse (Dossier 5 – « Mesures pour une circulation plus sûre des camions »). La Fédération belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars (FBBA) est également en faveur d'une interdiction du régulateur de vitesse.

faalt. Bij plotseling remmen van een voorligger reageren de bestuurders met ACC later dan de bestuurders zonder ACC (meestal pas nadat het systeem een alarm heeft gegeven). Bovendien wordt er minder rekening gehouden met voetgangers.

Alternatieve en toekomstige cruise control systemen

De cruise control kan uitgebreid worden door de eis dat de bestuurder het gaspedaal indrukt voor de werking van het systeem maar hierdoor verliest de cruise control deels zijn comfort functie. Deze systemen zijn nu al op de markt.

Er zijn drie systemen mogelijk om de afstand tot de voorligger te bepalen: radar, laser en door middel van een beeldverwerkingssysteem. Sommige systemen maken gebruik van twee of meer sensoren om de nadelen van één enkel systeem te vermijden en zo het aantal detectiefouten te reduceren. Sommige autoconstructeurs maken nu al gebruik van twee sensoren voor de detectie.

Cruise control systemen kunnen ook aangevuld en verbeterd worden door toevoeging van een *Automotive Collision Avoidance System* (ACAS). Deze systemen zijn echter nog niet op punt en zullen pas rond 2025 op grote schaal gebruikt worden.

Juridisch kader

Op dit ogenblik is er op Europees niveau geen juridisch kader waarbinnen de aansprakelijkheid en de eisen van zowel CC als ACC vermeld staan⁴. Ook op Belgisch niveau worden beide toestellen niet gereguleerd zowel op gebruik als installatie. Aangezien zowel CC als ACC al op de markt zijn geïntroduceerd, is het van belang dat de Belgische en Europese overheid een juridisch kader scheppen waarbinnen de aansprakelijkheid, het gebruik en de eisen voor zulke systemen geregeld zijn.

Staten-Generaal 2002

Binnen het begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid bestaat er eensgezindheid voor de afschaffing van de cruise control (Dossier 5 - «Maatregelen voor veiliger verkeer met vrachtauto's»). De Federatie van Belgische Autobus- en Autocarondernemers (FBBA) is ook een voorstander van een verbod op cruise control.

Conclusion

L'IBSR déconseille l'utilisation du régulateur de vitesse (tant le CC que l'ACC) en cas de trafic dense ou de précipitations. De tels systèmes ne sont pas conçus pour être utilisés dans de telles circonstances et peuvent rapidement créer des situations dangereuses.

D'autre part, il y a eu trop peu d'études, à l'heure actuelle, sur les avantages du régulateur de vitesse par rapport aux inconvénients pour que l'on ait une vue globale des effets du CC et de l'ACC sur la sécurité routière. Il n'existe actuellement aucune étude qui établit un lien direct entre l'utilisation du régulateur de vitesse et une augmentation du nombre d'accidents. Une analyse plus approfondie des accidents est dès lors nécessaire pour pouvoir continuer à évaluer les effets du régulateur de vitesse. Sans autres données objectives, il nous paraît prématuré de modifier radicalement le cours actuel de la législation.

L'IBSR propose toutefois d'interdire, de façon locale et temporaire l'utilisation du CC et de l'ACC à des endroits critiques, notamment en cas de travaux ou aux endroits où il y a un risque réel de formation de file. Il faudrait alors prévoir une signalisation adéquate, éventuellement en plusieurs langues pour les automobilistes étrangers qui circulent sur nos routes.

Références

¹ Oei, H.L. & Eenink (2003). *Ervaringen met Advanced Cruise Control in een korte praktijkproef*. R-2003-4, SWOV, Leidschendam.

² Oei, H.L. & Eenink (1999). *Advanced Cruise Control (ACC); Gewenste beleidsmaatregelen bij de invoering van ACC*. R-99-23, SWOV, Leidschendam.

³ Hoedemaker, M. (1999). *Driving with intelligent vehicles; Driving behaviour with Adaptive Cruise Control and the acceptance by individual drivers*. Proefschrift Technische Universiteit Delft. TRAIL Thesis T99/6, Delft University Press, Delft.

⁴ Hoetink A.E. & Eenink (2003). *Advanced Cruise Control en verkeersveiligheid; Een literatuurstudie*. R-2003-24, SWOV, Leidschendam.

⁵ Wilberts P.T. (1997). *Lange termijn-effecten van de elektronische cruise-control; Een studie bij lease-rijders naar de effecten op brandstofverbruik, snelheidsbekeuringen en schades over een periode van 9 maanden*. TT96-42, Traffic Test, Utrecht.

Besluit

Het BIVV raadt het gebruik van cruise control (zowel CC als ACC) sterk af bij druk verkeer en neerslag. Dergelijke systemen zijn niet ontwikkeld voor deze omstandigheden en kunnen al snel tot gevaarlijke situaties leiden.

Anderzijds is er op dit ogenblik te weinig onderzoek verricht om de voordelen van cruise control af te wegen t.o.v. de nadelen en om een totaalbeeld te krijgen van de invloed van CC en ACC op de verkeersveiligheid. Op dit ogenblik is er geen enkele studie die een rechtstreeks verband legt tussen het gebruik van cruise control en een verhoogd aantal ongevallen. Een meer diepgaande ongevallenanalyse is daarom noodzakelijk om de cruise control verder te kunnen evalueren. Een totale verandering van de huidige koers in de wetgeving lijkt ons daarom te voorbarig zonder verdere objectieve gegevens.

Het BIVV stelt echter wel voor om lokaal en tijdelijk het gebruik van CC en ACC te verbieden op kritische plaatsen. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren bij werkzaamheden of op plaatsen met een reële kans op filevorming. Een duidelijke signalisatie eventueel in meerdere talen is voor de vele buitenlandse bestuurders die op onze wegen rijden noodzakelijk.

Referenties

¹ Oei, H.L. & Eenink (2003). *Ervaringen met Advanced Cruise Control in een korte praktijkproef*. R-2003-4, SWOV, Leidschendam.

² Oei, H.L. & Eenink (1999). *Advanced Cruise Control (ACC); Gewenste beleidsmaatregelen bij de invoering van ACC*. R-99-23, SWOV, Leidschendam.

³ Hoedemaeker, M. (1999). *Driving with intelligent vehicles; Driving behaviour with Adaptive Cruise Control and the acceptance by the individual drivers*. Proefschrift Technische Universiteit Delft. TRAIL Thesis T99/6, Delft University Press, Delft.

⁴ Hoetink A.E. & Eenink (2003). *Advanced Cruise Control en verkeersveiligheid; Een literatuurstudie*. R-2003-24, SWOV, Leidschendam.

⁵ Wilberts P.T. (1997). *Lange termijn-effecten van de elektronische cruise-control; Een studie bij lease-rijders naar de effecten op brandstofverbruik, snelheidsbekeuringen e schades over een periode van 9 maanden*. TT96-42, Traffic Test, Utrecht.

⁶ Fancher P., Ervin R., Sayer J., Hagan M., Bogard S., Bareket Z., Mefford M., Haugen J. (1998). *Intelligent Cruise Control Field Operational Test*. DOT HS 808 849, National Highway Traffic Safety Administration, Department of Transportation, Washington, DC

⁶ Fancher P., Ervin R., Sayer J., Hagan M., Bogard S., Bareket Z., Mefford M., Haugen J. (1998). *Intelligent Cruise Control Field Operational Test*. DOT HS 808 849, National Highway Traffic Safety Administration, Department of Transportation, Washington, DC

I. 3. POINT DE VUE DE LA FEBETRA À PROPOS DU CRUISE CONTROL

Diminuer le nombre d'accidents de 50% d'ici 2010 est un défi de taille et demandera un gros effort de la part de chaque usager de la route.

Il faut pour cela tenir compte de trois facteurs qui jouent un rôle lors d'accidents: l'infrastructure, le conducteur et le véhicule.

En ce qui concerne l'infrastructure, il est clairement apparu que les autorités ont, au cours de la dernière décennie, sous-investi – bien que les points noirs sur le réseau routier étaient clairement identifiés - avec toutes les conséquences qui s'ensuivent pour la sécurité routière. Heureusement, on tente maintenant de rattraper le coup, même s'il faudra passer par de nombreux embarras de circulation, mais il s'agit de travaux qui ne peuvent pas être postposés.

En ce qui concerne le conducteur, les choses évoluent également très vite. De nombreux transporteurs ont organisé au sein de leur entreprise une formation permanente pour leurs chauffeurs. De par la directive européenne 2003/59 publiée le 10 septembre 2003, la formation professionnelle pour les chauffeurs de camion, qui est indépendante de la formation de permis de conduire, sera à l'avenir rendue obligatoire.

Les chauffeurs qui veulent accéder à la profession devront suivre une formation de base.

Les chauffeurs déjà actifs dans le secteur devront à l'avenir suivre un recyclage de 35 heures tous les cinq ans.

Cette directive s'applique à tout conducteur effectuant des transports sur la voie publique au sein de la Communauté avec un véhicule pour lequel un permis de conduire C1, C1+E, C ou C+E est exigé (qu'il soit salarié ou indépendant).

Pour ce qui est du véhicule, un certain nombre de collisions en chaîne se sont produites l'année dernière, pour lesquelles le cruise control fut montré du doigt dans la presse.

Le cruise control est-il la cause de l'accident?

Si l'on se réfère aux statistiques existantes, force est de constater qu'il est impossible de répondre à cette question.

Nous nous référons ici au rapport du comité d'accompagnement des États généraux de la sécurité routière qui constata que «tout plan d'action en matière de sécurité routière doit être basé sur une analyse rationnelle des processus ayant conduit à l'accident.

I. 3. STANDPUNT FEBETRA OVER DE CRUISE CONTROL

Het aantal ongevallen met 50% verminderen tegen 2010 is een uitdaging van formaat en zal van elke weggebruiker een grote en duidelijke inspanning vragen.

Er dient hierbij rekening te worden gehouden met drie factoren die een rol spelen bij ongevallen: de infrastructuur, de bestuurder en het voertuig.

Wat de infrastructuur betreft, is duidelijk gebleken dat de overheid de laatste decennia – alhoewel de zwarte punten op het wegennet duidelijk waren geïdentificeerd - ondergeïnvesteed heeft, met alle gevolgen voor de verkeersveiligheid. Gelukkig is er momenteel een inhaalmanoeuvre aan de gang waarbij men een hoop verkeersellende moet ondergaan, maar het betreft werken die niet kunnen uitgesteld worden.

Op het vlak van de bestuurder evolueren de zaken ook vrij snel. Vele transporteurs hebben binnen hun onderneming permanente opleiding voor hun chauffeurs georganiseerd. Door de Europese richtlijn 2003/59 die op 10 september 2003 gepubliceerd werd, zal in de toekomst de beroepsopleiding voor vrachtwagenchauffeurs, die losstaat van de rijbewijsopleiding, verplicht gesteld worden.

De chauffeurs die willen toetreden tot het beroep, zullen een basisopleiding moeten volgen.

De chauffeurs die reeds actief zijn in de sector, zullen in de toekomst om de vijf jaar een nascholing van 35 uur moeten volgen.

Deze richtlijn is van toepassing op elke bestuurder die binnen de Gemeenschap vervoer over de openbare weg verricht met een voertuig waarvoor een rijbewijs C1, C1+E, C of C+E vereist is (ongeacht of hij loontrekkende dan wel zelfstandige is).

Wat het voertuig betreft, hebben zich vorig jaar een aantal kop-staartongevallen voorgedaan waarbij in de pers de cruise control met de vinger werd gewezen.

Is de cruise control de oorzaak van het ongeval?

Als men refereert naar de bestaande statistieken, moet men vaststellen dat men onmogelijk een antwoord kan geven op deze vraag.

Wij verwijzen hierbij naar het verslag van het begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid die vaststelde dat «elk actieplan inzake verkeersveiligheid gebaseerd moet worden op een rationele analyse van de processen die het ongeval veroorzaakten.

Pour pouvoir mener ces analyses, il est indispensable de pouvoir disposer de façon rapide de données complètes (exhaustives), exactes et détaillées sur les accidents de la route.»

Le comité d'accompagnement doit cependant constater que les données actuellement disponibles ne correspondent pas à ces critères.

Il ne faut surtout pas mettre la charrue avant les bœufs. La sécurité routière est une donnée bien trop importante que pour prendre des mesures qui seraient uniquement basées sur des affirmations dans la presse.

Une chose est sûre: si une analyse scientifique devait démontrer que le cruise control menace la sécurité routière, la FEBETRA plaiderait à 200% pour une interdiction du cruise control.

Dans ce cas, l'interdiction sur le cruise control devrait incontestablement recevoir une dimension européenne. Les véhicules en sont en effet équipés de série. En outre, le cruise control est également utilisé pour des applications PTO et tant que ce problème technique ne sera pas résolu, le cruise control restera indispensable.

Mais revenons aux circonstances des accidents. Ces accidents ont eu lieu lors de travaux routiers sur l'E17. L'organisation de ces travaux laissait nettement à désirer (e.a. des bandes de circulation trop étroites, avec un sentiment d'insécurité qui va avec; en même temps des travaux sur des routes alternatives, une signalisation dans une seule langue, des marquages orange/jaunes peu visibles la nuit,...).

Avec la perspective des travaux prévus sur l'E40, le secteur du transport et la Région flamande se sont concertés. Lors de cette table ronde très constructive, il avait e.a. été décidé de créer un panneau qui indiquerait aux chauffeurs de débrancher leur cruise control lorsqu'ils circulent dans les travaux.

Le panneau a donc été conçu et il faut constater que le nombre d'accidents a considérablement diminué.

Il est certes encore trop tôt pour déjà tirer des conclusions définitives à propos de l'usage de ce panneau, mais les premiers résultats sont prometteurs.

Le traditionnel cruise control, qui se trouve momentanément dans les camions, connaît d'ailleurs aussi de nombreux développements techniques positifs. L'«adaptive cruise control» en est un exemple, où le véhicule adapte sa vitesse afin de toujours maintenir une distance suffisante par rapport au véhicule précédent.

Om deze analyses te kunnen uitvoeren, is het noodzakelijk dat snel kan worden beschikt over volledige (exhaustieve), exacte en gedetailleerde gegevens over de verkeersongevallen.»

Het begeleidingscomité moet echter vaststellen dat de momenteel beschikbare gegevens niet tegemoetkomen aan deze criteria.

Men mag dus zeker niet het paard achter de wagen spannen. Verkeersveiligheid is een te belangrijk gegeven om maatregelen te nemen die enkel gebaseerd zouden zijn op beweringen in de pers.

Eén zaak staat vast: moest uit een wetenschappelijke analyse blijken dat de cruise control de verkeersveiligheid in het gedrang brengt, dan zal FEBETRA 200% pleiten voor een verbod op de cruise control.

In dat geval, dient het verbod op de cruise control ontegensprekelijk een Europese dimensie te krijgen. Voertuigen worden er immers standaard mee uitgerust. Bovendien wordt de cruise control ook gebruikt voor PTO toepassingen en zolang dit technisch probleem niet opgelost is, is de cruise control nu eenmaal onmisbaar.

Maar laten we terugkeren naar de omstandigheden van de ongevallen. Deze ongevallen hebben plaatsgevonden tijdens wegenwerken op de E17. Op organisatorisch vlak waren deze werken duidelijk voor verbetering vatbaar (o.a. te smalle rijstroken met een daarmee gepaard gaande gevoel van onveiligheid, tegelijkertijd werken op alternatieve routes, ééntalige signalisatie, oranjegele markeringen 's nachts slecht zichtbaar,...).

Met de geplande werken op de E40 in het vooruitzicht, hebben de transportsector en het Vlaams Gewest de koppen bij mekaar gestoken. Tijdens deze zeer constructieve rondetafel werd er o.a. besloten om een taal-onafhankelijk bord te ontwikkelen waarbij chauffeurs erop gewezen zouden worden dat ze hun cruise control wanneer ze in de werken rijden dienen uit te schakelen.

Het bord werd dus ontworpen en er moet vastgesteld worden dat het aantal ongevallen aanzienlijk is vermindert.

Het is zeker nog te vroeg om reeds definitieve conclusies te trekken over het gebruik van dit bord, maar de eerste resultaten zijn hoopgevend.

De traditionele cruise control die zich momenteel in de vrachtwagens bevindt, kent trouwens ook vele positieve technische ontwikkelingen. De «adaptive cruise control» is daar een voorbeeld van, waarbij het voertuig zijn snelheid aanpast om steeds voldoende afstand met het voorliggend voertuig te behouden.

Pour conclure, nous demandons par conséquent aux membres de la commission «Infrastructure» de ne soutenir, dans le cadre de la sécurité routière, que des mesures qui ont démontré clairement et scientifiquement avoir une influence positive sur la sécurité routière. Dans ce contexte, nous pouvons dès lors soutenir la proposition de résolution de monsieur De Padt, qui demande au gouvernement de viser une introduction généralisée du système ISA et de la rendre impérative à terme, mais uniquement sur base d'une enquête scientifique.

Als conclusie vragen wij dan ook aan de leden van de commissie Infrastructuur om in het kader van de verkeersveiligheid slechts maatregelen te steunen die duidelijk en wetenschappelijk hebben bewezen een positieve invloed te hebben op de verkeersveiligheid. In dit kader kunnen wij dan ook het voorstel van resolutie van de heer De Padt steunen dat vraagt aan de regering om een veralgemeende invoering van het ISA systeem na te streven en op termijn dwingend te maken maar enkel op basis van wetenschappelijk onderzoek.

I. 4. POINT DE VUE DE LA SAV À PROPOS DU RÉGULATEUR DE VITESSE

1. Régulateur de vitesse

Pour exprimer notre point de vue en matière de régulateur de vitesse, je commencerai par présenter ci-dessous le texte d'un article paru dans notre magazine SAV-News d'octobre 2003, qui reflète bien notre avis sur le fond. À la suite de l'article, je formulerai encore quelques remarques complémentaires.

ACCIDENTS ET RÉGULATEUR DE VITESSE : IL N'Y A PAS QUE DES INCONVÉNIENTS

Après un été exceptionnellement long et sec, l'usager de la route dans notre pays est à nouveau confronté à notre climat typiquement belge. Les routes humides sont à l'origine d'accidents, dans lesquels des camions sont également impliqués de temps à autre. En raison des importants embarras de circulation, le camion est une fois de plus désigné comme la brebis galeuse. Et la cause du problème résiderait à présent exclusivement dans l'utilisation du régulateur de vitesse. Les politiciens de tous bords ne ratent dès lors pas l'occasion de prôner la suppression du dispositif, bien entendu seulement à bord des camions.

La réalité n'est évidemment pas aussi simple. Récapitulons un certain nombre d'éléments importants.

A. Les avantages

1. L'utilisation du régulateur de vitesse présente un avantage non négligeable sur le plan à la fois économique et écologique: elle fait baisser la consommation de carburant et donc également les rejets atmosphériques, cette diminution pouvant même atteindre 10 % dans certains cas. Qui n'en a que faire ? Personne, sauf peut-être le receveur des accises...

2. L'utilisation du régulateur de vitesse lors de longs trajets sur des routes dégagées soulage physiquement le chauffeur dans sa conduite et il se fatigue ainsi moins rapidement.

3. Lors de la conduite avec le régulateur de vitesse enclenché, le moteur recherche le rendement le plus efficace, ce qui ralentit l'usure du véhicule.

B. Les contraintes

1. Le régulateur de vitesse est un dispositif mécanique dont le conducteur doit toujours conserver la maîtrise. Il requiert que le chauffeur conserve sa pleine concentration à tout moment.

2. Dans certaines situations, l'utilisation du régulateur de vitesse n'est effectivement pas indiquée. À l'appro-

I. 4. STANDPUNT SAV OVER CRUISE CONTROL

1. Cruise Control

Wat ons standpunt inzake cruise control betreft, geef ik hieronder alvast de tekst van een bijdrage in ons magazine SAV-News van oktober 2003, wat ons standpunt inhoudelijk goed weergeeft. Onder het artikel vermeld ik graag nog een aantal bijkomende opmerkingen.

ONGEVALLen EN CRUISE CONTROL: NIET ALLEEN CONTRA'S

Na een uitzonderlijk lange en droge zomer maakt de weggebruiker in ons land weer kennis met ons typisch Belgisch klimaat. Natte wegen leiden tot ongevallen, en af en toe zijn daar ook vrachtwagens bij betrokken. Doordat de verkeershinder groot is, wordt de vrachtwagen eens te meer als zwart schaap behandeld. En de oorzaak van de problemen zou nu uitsluitend in de cruise control te vinden zijn. Politici van allerlei strekking zijn er als de kippen bij om het ding dan maar af te schaffen, uiteraard alleen in vrachtwagens.

Uiteraard is de realiteit niet zo simpel. Zetten we even een aantal belangrijke elementen op een rij:

A. De Voordelen

1. Het gebruik van de cruise control heeft een economisch en tegelijk ecologisch voordeel waar je niet naast kan kijken: het brandstofverbruik en dus ook de uitstoot dalen aanzienlijk, in sommige gevallen tot zelfs 10%. Wie heeft hier geen boodschap aan? Niemand, tenzij misschien de ontvanger van accijnzen...

2. Het gebruik van de cruise control op langere trajecten bij congestievrije wegen betekent een verlichting van de fysieke rijtaak van de chauffeur, waardoor hij minder snel vermoeid wordt.

3. Bij het rijden op cruise control zoekt de motor naar de meest efficiënte prestatie, zodat slijtage van het voertuig minder snel optreedt.

B. De Randvoorwaarden

1. De cruise control is een machinaal hulpmiddel waar de chauffeur steeds meesterschap moet over hebben. De volle concentratie van de chauffeur blijft ten allen tijde vereist.

2. In bepaalde situaties is het gebruik van de cruise control inderdaad niet aangewezen. Bijvoorbeeld bij het

che de travaux routiers ou à l'heure de pointe, par exemple, le conducteur doit conserver la maîtrise totale de son véhicule, y compris de la pédale des gaz.

3. Le régulateur de vitesse n'est pas un instrument permettant de dépasser sa fatigue. On ne peut se mettre à rouler tout d'un coup 18 heures par jour parce que le hasard veut que l'on puisse utiliser le régulateur de vitesse sur tout le trajet.

La SAV invite les médias et les politiques à prendre connaissance des données incontestables figurant ci-après:

C. La vérité

1. Les autorités belges peuvent uniquement imposer l'interdiction du dispositif en soi aux véhicules qui sont immatriculés en Belgique. Plusieurs experts affirment que pareille interdiction constituerait une infraction à la libre circulation des marchandises et aux directives européennes concernant l'équipement technique des véhicules.

2. L'interdiction pure et simple de l'utilisation du dispositif dans notre pays serait totalement incontrôlable dans la pratique et donc parfaitement ridicule.

3. Plus fondamentalement, il est absolument faux de prétendre que toute une série d'accidents sont dus à l'utilisation du régulateur de vitesse. Il n'existe aucune statistique dans notre pays qui mette en évidence le moindre lien causal entre les deux éléments.

À cet égard, il faut relever trois éléments:

* Dans l'un des accidents récents, dans lequel un camion a été impliqué, la cause était très simple : à hauteur de travaux routiers à Ternat un véhicule était à l'arrêt, la nuit, sans éclairage, sur la bande de droite. Le chauffeur de camion a sauvé la vie des passagers de cette automobile en faisant un écart mais ce faisant, il a provoqué plusieurs heures de bouchons. Vous avez dit des cow-boys de la route ?

* L'absence de traces de freinage d'un camion ne dénote pas du tout l'utilisation du régulateur de vitesse, et même pas une réaction tardive. Ces messieurs de la police ou de l'IBSR qui ont fait pareilles déclarations ont-ils déjà entendu parler du système de freinage ABS, qui évite toute forme de dérapage et ainsi, par définition, toute trace de freinage ?

* Il se fait en outre qu'un assureur véhicules du secteur (il s'agit tout de même d'une partie intéressée) ne constate absolument aucun rapport entre l'utilisation du régulateur de vitesse et le taux d'accidents d'une entreprise.

naderen van wegenwerken of in de spits moet de chauffeur de volledige controle over het voertuig, inclusief het gaspedaal, zelf hebben.

3. De cruise control is geen vermoeidheids-overwinnend instrument. Je kan niet plots 18 uur op een dag rijden doordat je toevallig de cruise control over het hele traject kan gebruiken.

SAV doet bij deze een oproep aan de media en de politici om de volgende harde feiten maar eens te lezen:

C. De Waarheid

1. Een verbod op het toestel op zich kan de Belgische overheid enkel opleggen aan voertuigen die in België zijn ingeschreven, en dan nog. Verschillende experts beweren dat zo'n verbod een inbreuk betekent op het vrij verkeer van goederen én op de Europese richtlijnen inzake de techniek van voertuigen.

2. Een louter verbod op het gebruik van het toestel in ons land is in de praktijk totaal oncontroleerbaar en dus helemaal om te lachen.

3. Meer fundamenteel is het totaal onjuist te gaan beweren dat een reeks ongevallen te wijten is aan het gebruik van de cruise control. Er bestaat geen enkele statistiek in ons land die ook maar enig oorzakelijk verband aantoont.

In dit verband drie zaken om te onthouden:

* Bij één van de recente ongevallen waarbij een vrachtwagen was betrokken was de oorzaak heel simpel: ter hoogte van wegenwerken in Ternat stond 's nachts een voertuig onverlicht stil op de rechterrijstrook. De vrachtwagenchauffeur heeft het leven van de inzittenden van die personenwagen gered door uit te wijken, maar veroorzaakte hierdoor een urenlange file. Hoezo cowboys van de weg?

* Het ontbreken van remsporen van een vrachtwagen wijst helemaal niet op het gebruik van de cruise control, en zelfs niet op een te late reactie. Hebben de heren van de politie of het BIVV, die dergelijke verklaringen hebben afgelegd, al ooit gehoord van een ABS remsysteem, dat elke vorm van slippen en dus remsporen per definitie vermijdt?

* Bovendien is het zo dat een bekende voertuigverzekeraar in de sector (toch wel een belanghebbende partij) helemaal geen verband ziet tussen het gebruik van de cruise control en de ongevallenratio van een bedrijf.

Le SAV déplore qu'il se produise des accidents dans lesquels des camions sont impliqués. Tout transporteur voit également son activité économique pâtir d'un sinistre : augmentation des primes d'assurances, clients mécontents car ayant reçu leur livraison en retard, factures impayées, actions en dommages-intérêts s'éternisant pendant des années, etc.

Le secteur s'efforce d'apporter sa contribution de toutes les manières possibles : des chauffeurs sont formés année après année dans le cadre de la coopération Fonds social-VDAB-écoles ; un programme avec des simulateurs de conduite pour améliorer encore cette formation sera mis en oeuvre sous peu. En outre, un nombre de plus en plus grand d'entreprises oeuvrent à assurer une éducation à la sécurité active à leurs chauffeurs. L'importance de campagnes telles que «En sécurité sur la route» peut difficilement être sous-estimée. Et nous pourrions poursuivre cette énumération.

Les autres parties concernées doivent également prendre leurs responsabilités, donc également les pouvoirs publics. C'est déjà un progrès qu'à l'occasion de travaux routiers, de grands panneaux de signalisation déconseillent l'utilisation du régulateur de vitesse à ces endroits précis. Il convient toutefois de faire encore bien davantage. L'état général des routes de notre pays est déplorable, ce qui majore le risque d'accidents. Les travaux routiers sont une nécessité, mais il doivent être coordonnés de façon optimale. Il ne peut être question de faire des économies de signalisation massive et crédible. Dans ce sens, seuls les pouvoirs publics peuvent aménager l'infrastructure permettant une signalisation dynamique de la circulation, ce qui contribuerait d'ailleurs du même coup à résoudre la problématique de la vitesse adaptée et de l'interdiction appropriée de doubler.

Les constructeurs de véhicules ont également une responsabilité écrasante. Le SAV sait que chaque constructeur prépare une version avancée du cruise control. Il reste cependant un long chemin à accomplir avant que ce type d'appareil mérite vraiment les qualificatifs de fiable et d'intelligent, c'est-à-dire avant qu'il soit en mesure de réduire sensiblement, par tous les temps, les risques d'une collision en chaîne. Pour être bien accueilli sur le marché, ce système devra en outre être commercialisé à un prix acceptable.

Un certain nombre de collisions en chaîne pourraient cependant aussi s'expliquer par la puissance sans cesse accrue du frein moteur dont sont équipés les camions modernes. Ce système, également appelé « *intarder* », est presque aussi efficace que le frein principal du véhicule, mais le SAV s'étonne de ce que cette manœuvre de ralentissement ne provoque pas l'activation des feux stop. Selon les informations du SAV, cette opération serait cependant un jeu d'enfant d'un point de vue techni-

SAV betreurt dat er ongevallen gebeuren waarin vrachtwagens betrokken raken. Ook elke transporteur ziet zijn economische activiteit lijden onder elk schadegeval: stijgende verzekeringspremies, ontevreden want te laat aangeleverde klanten, onbetaalde facturen, jarenlang aanslepende claims, noem maar op.

Via alle mogelijke manieren probeert de sector haar bijdrage leveren: in de samenwerking Sociaal Fonds-VDAB-scholen worden jaar in jaar uit beroepschauffeurs opgeleid; binnenkort start een programma met rijsimulatoren om die opleiding nog te verbeteren. Voorts werken steeds meer bedrijven aan een actieve veiligheidseducatie voor hun chauffeurs. Ook het belang van campagnes zoals 'Veilig op Weg' kan nauwelijks onderschat worden. En zo kunnen we nog wel even doorgaan.

Ook anderen dienen echter hun verantwoordelijkheid te nemen, zo ook de overheid. Het is alvast niet negatief dat bij wegenwerken grote signalisatieborden het gebruik van cruise control op die bepaalde plaatsen afraden. Er dient evenwel nog veel meer te gebeuren. De algemene toestand van de wegen is belabberd in ons land, wat zorgt voor een verhoogd ongevalsrisico. Wegenwerken zijn een must, maar moeten optimaal gecoördineerd worden. Op massale en geloofwaardige signalisatie besparen kan geen optie zijn. In die zin kan alleen de overheid de infrastructuur aanbrengen die een dynamische verkeerssignalisatie mogelijk maakt. Meteen wordt daarmee trouwens de problematiek van de aangepaste snelheid en gepast verbod tot inhalen oplosbaar.

De constructeurs van voertuigen hebben eveneens een verpletterende verantwoordelijkheid. SAV verneemt dat elke constructeur wel werkt aan een geavanceerde versie van de cruise control. Er moet echter nog hard gewerkt worden vooraleer zo'n toestel de naam betrouwbaar en intelligent verdient, waarbij de risico's voor een staartaanrijding, in alle weersomstandigheden, gevoelig ingeperkt worden. Bovendien moet zo'n systeem, om het te kunnen maken op de markt, ook nog een aanvaardbare prijs meekrijgen.

Daarnaast is het evenwel zo dat een andere mogelijke verklaring voor een aantal kop-staart aanrijdingen ligt in de steeds krachtiger wordende motorrem waarmee moderne vrachtwagens uitgerust zijn. Zo'n systeem, dat soms ook wel intarder genoemd wordt, kan bijna even efficiënt werken als de hoofdrem van het voertuig, maar SAV is erover verwonderd dat dit vertragingsmanoeuvre de remlichten niet doet oplichten. Volgens de informatie waarover SAV beschikt, zou het nochtans technisch

que et le coût à prévoir serait donc négligeable. Compte tenu de la congestion du trafic, il est presque normal qu'un chauffeur réagisse de temps à autre trop tard, lorsque le véhicule qui le précède ne freine apparemment pas, mais n'en ralentit pas moins brusquement.

En tant que conducteur de voiture, chaque citoyen doit incontestablement aussi faire son propre examen de conscience. Il est presque effrayant de voir quelles manœuvres risquées certains conducteurs effectuent dans la circulation. Avec leurs petits véhicules nerveux, ils slaloment dans la circulation, comme s'ils étaient occupés à jouer un jeu vidéo. On ne tient dès lors absolument pas compte du fait que les camions, en raison de leur masse, mettent par exemple beaucoup plus de temps à s'immobiliser. Nous ne faisons guère preuve d'originalité lorsque nous disons qu'un changement fondamental des mentalités est nécessaire pour améliorer la sécurité sur nos routes.

Une dernière réflexion pour terminer : tous les outils technologiques imaginables, aussi ingénieux soient-ils, ne pourront jamais empêcher que des accidents se produisent, tant qu'il y aura des êtres humains au volant du véhicule. L'erreur humaine restera toujours le facteur déterminant. C'est la raison pour laquelle les chauffeurs professionnels doivent également faire preuve du sens des responsabilités qui s'impose. Forts de leurs connaissances professionnelles et de leur expérience, ils devront évaluer des situations de circulation de plus en plus complexes. Dans ce contexte, on est en droit d'attendre du chauffeur qu'il fasse preuve du sérieux et de la concentration nécessaires. Rouler avec les pieds sur le tableau de bord n'est dès lors pas un style de conduite acceptable.

Ci-dessus, nous n'avons pas abordé la question du nombre sans cesse croissant de camions étrangers visiblement impliqués dans des accidents. Cet aspect mérite pourtant à coup sûr d'être examiné.

* La Belgique est le seul pays de l'Union européenne qui envisage d'interdire les régulateurs de vitesse, ce qui mérite réflexion, d'autant que d'autres pays souhaitent précisément prendre des mesures visant à promouvoir l'utilisation du régulateur de vitesse. C'est ainsi que les Pays-Bas, forts d'une longue expérience en matière de politique de sécurité routière, envisagent de rendre obligatoire, pour des raisons économiques et écologiques, l'installation d'un régulateur de vitesse dans chaque véhicule. Même la Commission européenne n'a nullement l'intention d'intervenir en ce qui concerne le régulateur de vitesse. Le Livre blanc 2001 reste muet quant aux risques potentiels du régulateur de vitesse.

gezien een fluitje van een cent zijn en dus nauwelijks iets kosten om dit te voorzien. Rekening houdend met de congestie op de wegen is het bijna normaal dat er wel eens een chauffeur te laat reageert, wanneer zijn voorganger ogenschijnlijk niet remt, maar toch bruusk vertraagt.

Ongetwijfeld moet elke burger zelf ook de hand in eigen boezem steken als bestuurder van een personenwagen. Het is bijna schrikwekkend om te zien welke halsbrekende toeren sommige chauffeurs uithalen in het verkeer. Met hun vinnige en kleine voertuigen laveren ze door het verkeer als waren ze een videospelletje aan het spelen. Men houdt dan ook absoluut geen rekening met het feit dat vrachtwagens door hun massa bijvoorbeeld veel trager tot stilstand komen. We vertellen niets nieuws als we zeggen dat er fundamentele mentaliteitswijziging nodig is wil men het verkeer veiliger maken.

Om te eindigen nog dit: alle mogelijke technologische hulpmiddelen, hoe ingenieus ook, zullen niet kunnen verhinderen dat er nog steeds ongevallen gebeuren, zolang achter het stuur van de voertuigen mensen zullen zitten. De menselijke fout zal steeds een doorslaggevende factor blijven. Daarom ook moeten beroepschauffeurs de nodige verantwoordelijkheidszin aan de dag leggen. Op basis van hun professionele kennis en ervaring zullen zij (steeds complexer wordende) verkeerssituaties moeten inschatten. Daarbij zal en mag van de chauffeur steeds de nodige ernst en concentratie verwacht worden. Met de voet op het dashboard rijden hoort dan ook niet thuis in het rijtje van aanvaardbare rijstijlen.

Hierboven hebben we het nog niet gehad over het stijgende aantal buitenlandse vrachtwagens dat bij ongevallen betrokken lijkt te zijn. Ongetwijfeld verdient ook dit aspect nog nader onderzoek.

* België is het enige land van de Europese Unie waarin overwogen wordt om de cruise control systemen te verbieden. Dit stemt tot nadenken, te meer daar andere landen precies maatregelen willen nemen ter bevordering van het gebruik van de cruise control. Zo denkt men er in Nederland over na om een cruise control, omwille van economische en ecologische motieven, verplicht in te bouwen in elk voertuig. Nederland kan buigen op een jarenlange ervaring in verkeersveiligheidsbeleid. Ook de Europese Commissie zelf heeft helemaal geen plannen om inzake cruise control tussen te komen. Er wordt in het Witboek van 2001 met geen woord gerept over de mogelijke gevaren van de cruise control. Nochtans is de

Or, c'est généralement la Commission européenne qui prend des initiatives en ce qui concerne toutes les innovations en matière de véhicules, ce qui, sur le plan juridique, tient au fait qu'il s'agit d'une matière relevant de la notion de « marché libre » au sein de l'Union européenne. Un État membre ne peut pas imposer librement des conditions pour les véhicules immatriculés sur son marché national. Du reste, cet aspect représente, sur le plan juridique, la pierre d'achoppement majeure pour les différentes propositions de loi à l'examen, qui ne sont manifestement pas conformes à la réglementation de l'Union européenne.

* Sur le plan purement technique, si le législateur décide d'imposer le retrait des régulateurs de vitesse, il n'est du reste absolument pas certain que cela soit possible pour tous les véhicules qui en sont actuellement équipés. Avant de prendre cette décision, il convient de procéder à une analyse de tous les types de véhicules immatriculés en Belgique et de démontrer qu'il serait possible de retirer le régulateur de vitesse de chacun d'eux.

* Aucune étude ni statistique, dans notre pays ou à l'étranger, ne révèle un lien de causalité entre l'utilisation du régulateur de vitesse et une augmentation du risque d'accidents. Le fait que des véhicules soient équipés d'un régulateur de vitesse n'incite pas non plus la compagnie d'assurance TVM, spécialisée dans les transports, à modifier sa politique commerciale. Il n'a également jamais été démontré que l'utilisation d'un régulateur de vitesse serait tellement plus dangereuse dans des camions que dans des voitures particulières, que seule une interdiction s'imposerait pour les camions.

* Comme indiqué précédemment, il est impossible de contrôler l'interdiction de la simple utilisation du cruise control. Les membres des UPC de la police fédérale ne disposent pas des moyens nécessaires pour effectuer ce contrôle. En outre, il n'existe pas de critère objectif pour constater l'utilisation du cruise control. Si l'on adoptait une législation interdisant aux véhicules immatriculés en Belgique d'être équipés d'un cruise control et autorisant les véhicules étrangers à en utiliser un, d'une part, la sécurité routière ne s'en trouverait pas améliorée (sur les autoroutes, la proportion de camions étrangers impliqués dans des accidents s'élève déjà à plus de 40%) et, d'autre part, sur le plan de la consommation, une distorsion de la concurrence serait institutionnalisée au détriment des entreprises belges. Il ne faut pas oublier à cet égard que les camions belges roulent aussi quotidiennement sur des routes qui ne sont pas engorgées et sur lesquelles l'utilisation du cruise control génère effectivement des avantages chiffrables.

Europese Commissie traditioneel initiatiefnemer voor alle vernieuwingen aan voertuigen. Juridisch hangt dit samen met het feit dat het een materie betreft die valt onder de notie «vrij markt» binnen de EU. Een lidstaat mag niet zomaar eisen opleggen waaraan voertuigen moeten voldoen die op haar nationale markt ingeschreven worden. Dit aspect vormt trouwens de grootste juridische struikelblok voor de verschillende hangende wetsvoorstellen. Deze voorstellen missen duidelijk conformiteit met EU-wetgeving.

* Puur technisch is het trouwens helemaal niet zeker dat bij alle bestaande voertuigen waarop een cruise control is geïnstalleerd, deze cruise control uitbouwbaar is, indien de wetgever hiertoe zou beslissen. Vooraleer hiertoe beslist zou worden, dient vooreerst een analyse gemaakt te worden van alle types vrachtwagens die in België zijn ingeschreven, en moet aangetoond worden dat een uitbouw mogelijk zou zijn.

* Geen enkele statistiek of studie, in binnen- of buitenland, toont aan dat er een oorzakelijk verband zou zijn tussen het gebruik van de cruise control en een verhoogd risico op ongevallen. Verzekeringsmaatschappij TVM, gespecialiseerd in transport, laat evenmin in haar commercieel beleid, de aanwezigheid van de cruise control op voertuigen een rol spelen. Het is evenmin ooit aangetoond dat het gebruik van een cruise control bij vrachtwagens dermate gevaarlijker zou zijn dan bij personenwagens, dat alleen een verbod zich enkel zou opdringen bij vrachtwagens.

* Het louter gebruik van de cruise control verbieden is, zoals hierboven reeds gemeld, oncontroleerbaar. Mensen van de PVE's van de federale politie beschikken niet over de middelen, en als ze dat al zouden doen, er bestaat geen objectief criterium om het gebruik van de cruise control vast te stellen. Indien er een wetgeving zou gecreëerd worden waarbij in België ingeschreven voertuigen een verbod opgelegd zouden krijgen om een cruise control te hebben, en buitenlandse voertuigen om er één te gebruiken, dan wordt tegelijk de verkeersveiligheid niet verbeterd (op autosnelwegen is het aandeel van buitenlandse vrachtwagens die bij ongevallen zijn betrokken nu al meer dan 40%) én er wordt op het vlak van het verbruik een concurrentievervalsing geïnstitutionaliseerd ten nadele van de Belgische ondernemingen. Hierbij mag men niet vergeten dat de Belgische vrachtwagens dagelijks ook rijden op wegen die helemaal niet te leiden hebben onder congestie, en waar het gebruik van de cruise control wel degelijk cijferbare voordelen oplevert.

* Sur le plan stratégique, le législateur opérerait un mauvais choix en imposant des mesures contraignantes. D'une part, étant donné que la technique doit encore pouvoir évoluer, il serait erroné de fixer dès à présent les exigences techniques auxquelles doit répondre un cruise control intelligent. D'autre part, les différents constructeurs de camions n'ont pas encore développé une norme faisant l'unanimité. Leurs programmes de recherche sont des projets coûteux. Si un État membre de l'UE devait opter pour un système déterminé et si ce système devait être obligatoire d'un point de vue juridique, leur programme de recherche deviendrait subitement un investissement à fonds perdus. La recherche de meilleures techniques risquerait ainsi d'être paralysée, ce qui serait inacceptable du point de vue de la sécurité routière.

En résumé, le SAV en arrive à la conclusion suivante. Une interdiction du cruise contrôle est contestable d'un point de vue juridique, sinon totalement incontrôlable. Aucune étude ne montre la nécessité d'une telle interdiction, ce qui explique que la Belgique soit le seul pays à l'envisager. L'utilisation d'un cruise control présente en revanche des avantages écologiques et économiques manifestes et peut précisément diminuer la fatigue.

L'utilisation du cruise control n'est pas indiquée dans certaines circonstances, le chauffeur devant toujours en assumer la pleine responsabilité, comme pour les autres aspects de la circulation. Les constructeurs de camions investissent actuellement du temps de recherche pour développer des versions plus abouties du cruise control. Cette recherche est loin d'être terminée. Il se recommande de laisser cette recherche se poursuivre et de ne pas intervenir au moyen d'une réglementation. Le SAV est donc fortement opposé à une intervention légale dans l'état actuel des choses.

* Het zou een strategisch verkeerde keuze zijn van de wetgever om nu met dwangmaatregelen tussen te komen. Enerzijds, doordat de techniek nog verder moet kunnen evolueren, zou het fout zijn om technische eisen, waaraan een intelligente cruise control moet voldoen, nu vast te leggen. Enerzijds hebben de verschillende constructeurs van vrachtwagens helemaal nog geen standaard bereikt waarover een consensus bestaat. Hun onderzoeksprogramma's zijn dure projecten. Indien een lidstaat van de EU een bepaald systeem zou kiezen, en indien juridisch dit systeem zou verplicht worden, zou hun onderzoeksprogramma plots veranderen in een investering die niet meer kan renderen. Hierdoor dreigt het onderzoek naar betere technieken stil te vallen, wat uiteraard vanuit het standpunt van verkeersveiligheid taboe zou zijn.

Samengevat kan SAV als volgt besluiten. Een verbod op cruise control is juridisch aanvechtbaar zoniet totaal oncontroleerbaar. Geen enkele studie toont de nood aan tot zo'n verbod, wat verklaart dat België hierin helemaal alleen staat. Het gebruik van een cruise control heeft daarentegen onmiskenbare ecologische en economische voordelen, en kan de vermoeidheid juist terugdringen.

Het gebruik van de cruise control is niet aangewezen in bepaalde omstandigheden, waarbij de chauffeur steeds de volledige verantwoordelijkheid moet nemen, net zoals bij andere aspecten van het verkeer. Constructeurs van vrachtwagens investeren momenteel onderzoekstijd om te komen tot betere versies van de cruise control. Dit onderzoek is allerm minst afgerond. Het is aangewezen om de techniek verder te laten onderzoeken, en niet tussen te komen met regelgeving. SAV is dus fel tegenstander van een wettelijke tussenkomst op dit moment.

I. 5 . POINT DE VUE DE TOURING (février 2004)

Concerne : réponse aux propositions de loi relatives au régulateur de vitesse examinées par la commission de l'Infrastructure

Cher Monsieur Van den Eynde,

Nous avons bien reçu votre courrier du 9 février et souhaitons vous remercier, au nom de nos 900 000 membres, de nous donner la possibilité d'exprimer notre point de vue au sujet des trois propositions de loi et de résolution relatives au régulateur de vitesse (*cruise control*).

S'il existe des indices suffisants de supposer que l'utilisation du *cruise control* est une des causes d'un certain nombre d'accidents graves dans lesquels un camion est entré en collision avec une file de véhicules à l'arrêt, dans ce cas, Touring est partisan d'interdire son utilisation. L'interdiction doit en conséquence pouvoir faire l'objet d'un contrôle efficace. Dans cette optique, Touring marque une préférence pour la proposition de Georges Lenssen. Il estime qu'il n'est pas réaliste de vouloir interdire l'utilisation du *cruise control* dans les camions en Belgique (proposition de loi de Daan Schalck, Philippe De Coene, Koen T'Sijen) et qu'une telle interdiction n'est pas contrôlable.

En revanche, Touring est opposé à une interdiction générale (proposition de loi de Jos Ansoms) qui s'appliquerait également aux voitures particulières. Rien ne permet de croire que l'utilisation du *cruise control* dans les voitures particulières induit un relâchement de l'attention et est à l'origine d'accidents. Au contraire, dans les voitures particulières, le *cruise control* classique est surtout utilisé sur les autoroutes par des conducteurs qui souhaitent ainsi éviter de dépasser involontairement la vitesse de 120 km/h. Dans les voitures, le *cruise control* a une fonction sécuritaire qu'il n'a pas dans les camions. En effet, dans ceux-ci, le limiteur de vitesse, qui fait l'objet d'une obligation légale, empêche le chauffeur de dépasser la vitesse maximale autorisée.

En conclusion, Touring souligne que le *cruise control* ne constitue pas une garantie de sécurité. Le conducteur est et reste à tout moment responsable de la conduite de son véhicule. Touring estime que le *cruise control* a pour seul effet d'accroître le confort du conducteur.

En revanche, toutefois, Touring estime qu'il est important de suivre de près l'évolution des systèmes de *cruise control*, comme par exemple l'« *Adaptive Cruise Control* ». Il faut stimuler les nouveaux développements qui pourraient contribuer à l'amélioration de la sécurité routière.

I. 5. STANDPUNT TOURING (februari 2004)

Betreft : antwoord op voorstellen cruise control in de commissie Infrastructuur

Geachte heer Van den Eynde,

Wij hebben uw schrijven van 9 februari goed ontvangen en wensen u in naam van onze 900.000 leden te bedanken voor de mogelijkheid ons standpunt over de drie voorstellen van wet en van resolutie met betrekking tot cruise control te mogen overmaken.

Indien er voldoende aanwijzingen bestaan om aan te nemen dat het gebruik van cruise control mede aan de basis ligt van een aantal zware ongevallen waarbij een vrachtwagen inrijdt op een stilstaande file, dan is Touring voorstander van een verbod van het gebruik ervan. Het verbod moet dan ook op een afdoende wijze kunnen gecontroleerd worden. In die optiek heeft Touring een voorkeur voor het voorstel van Georges Lenssen. Het gebruik in vrachtwagens in België verbieden (wetsvoorstel Daan Schalck, Philippe De Coene, Koen T'Sijen), is volgens Touring niet controleerbaar en niet haalbaar.

Touring is daarentegen gekant tegen een algemeen verbod (wetsvoorstel Jos Ansoms) dat ook in personenwagens zou gelden. Niets laat toe aan te nemen dat het gebruik van cruise control in personenwagens leidt tot een verslapping van de aandacht en oorzaak is van ongevallen. Integendeel, in personenwagens wordt de klassieke «cruise control» vooral op autosnelwegen gebruikt door bestuurders die aldus wensen te vermijden dat ze onwillekeurig sneller zouden gaan rijden dan 120 km/u. Cruise control heeft daar dus een veiligheidsfunctie die niet bestaat in vrachtwagens. In vrachtwagens wordt het overschrijven van de maximumsnelheid immers belet door de wettelijk verplichte snelheidsbegrenzer.

Tot slot stelt Touring dat cruise control geen garantie is op veiligheid. De bestuurder is en blijft ten allen tijde verantwoordelijk voor de besturing van zijn voertuig. Cruise control verhoogt voornamelijk enkel het comfort van de bestuurder, aldus Touring.

Touring is daarentegen wel van oordeel dat het belangrijk is de evolutie van cruise control systemen, zoals bijvoorbeeld «Adaptive Cruise Control», nauwlettend op te volgen. Nieuwe ontwikkelingen die tot de verkeersveiligheid zouden kunnen bijdragen, dienen gestimuleerd te worden.

I. 6. POSITION D'ASSURALIA (mars 2004)

Monsieur Francis Van den Eynde
Président de la Commission de l'Infrastructure, des
Communications et des Entreprises publiques
Chambre des Représentants
1008 Bruxelles

Le 4 mars 2004

Monsieur le Président,

Commission de l'infrastructure : propositions de loi
cruise control

Nous accusons réception de votre courrier du 9 février 2004 par lequel vous invitiez le secteur de l'assurance à vous faire part de son avis sur plusieurs propositions de loi (138/1, 176/1 et 229/1) ainsi que sur deux propositions de résolution (Doc 51 365/001 et 758/001).

Le secteur de l'assurance soutient pleinement toutes les initiatives prises dans le but d'améliorer de manière significative la sécurité routière en général. Il s'est d'ailleurs exprimé en ce sens à l'occasion de la signature le 18 décembre dernier d'un gentlemen's agreement entre la Ministre de l'Economie, Fientje Moerman, et Assuralia au sujet des conducteurs débutants et des seniors.

Parmi les demandes formulées par les assureurs à l'égard des autorités figure en priorité l'amélioration constante de la sécurité sur nos routes.

Indépendamment de l'intérêt pour l'ensemble de la société de pouvoir circuler en toute sécurité sur nos routes, une diminution significative du nombre d'accidents est un élément indispensable si l'on souhaite éviter que les primes d'assurances automobiles ne continuent à augmenter dans un avenir proche.

Il est vrai que le nombre d'accidents n'est pas le seul élément qui influence la tarification : la gravité et le coût des réparations jouent également un rôle plus que significatif. A titre d'exemple, une étude réalisée par Assuralia à partir de rubriques de l'indice des prix à la consommation montre que le coût des sinistres en assurance RC automobile a progressé de plus de 12,5 % au cours des 5 dernières années. Sur la même période, l'indice des prix à la consommation indiquait une progression limitée à 4,4 % pour l'assurance RC auto.

I. 6. STANDPUNT VAN ASSURALIA (maart 2004)

De heer Francis Van den Eynde
Voorzitter van de Commissie voor de Infrastructuur,
het Verkeer en de Overheidsbedrijven
Kamer van Volksvertegenwoordigers
1008 Brussel

4 maart 2004

Geachte heer Voorzitter,

Commissie voor de Infrastructuur: wetsvoorstellen
inzake *cruise control*

Wij hebben uw brief van 9 februari jl. goed ontvangen. Daarin vroeg u de verzekeringssector om zijn standpunt over verschillende wetsvoorstellen (138/1, 176/1 en 229/1) en twee voorstellen van resolutie (Doc 51 365/001 en 758/001).

De verzekeringssector staat volledig achter elk initiatief dat tot doel heeft de verkeersveiligheid in het algemeen aanzienlijk te verbeteren. Dat werd overigens ook bevestigd naar aanleiding van het gentlemen's agreement dat Assuralia en de minister van Economie, Fientje Moerman, op 18 december jl. ondertekend hebben in verband met de verzekering van beginnende en oudere autobestuurders.

Tot de vragen van de verzekeraars aan de overheid behoort in de eerste plaats een constante verbetering van de veiligheid op onze wegen.

Uiteraard is verkeersveiligheid een zaak van algemeen belang, maar los daarvan is een aanzienlijke daling van het aantal ongevallen absoluut noodzakelijk als men in de nabije toekomst wil vermijden dat de premies voor autoverzekeringen blijven stijgen.

Maar het aantal ongevallen is niet het enige element dat meespeelt in de premieberekening: ook de ernst van het ongeval en de kostprijs van de herstelling worden in rekening gebracht. Zo blijkt uit een studie die Assuralia op basis van de index voor consumptieprijzen gemaakt heeft, dat de kostprijs van de schadedossiers in de BA-autoverzekering de jongste vijf jaren met 12,5 % gestegen is. Volgens het indexcijfer voor de consumptieprijzen is de stijging van de premie voor de BA-autoverzekering voor diezelfde periode beperkt gebleven tot 4,4%.

Si l'on examine les résultats de l'activité d'assurances RC automobile, on constate qu'elle affiche depuis plusieurs années des résultats techniques négatifs qui étaient jusqu'en 2000 compensés par les revenus financiers des placements effectués par les assureurs. Depuis l'année 2002, la tendance s'est nettement inversée : les déficits techniques semblent amorcer une remontée progressive (tout en restant cependant encore négatifs) mais les revenus financiers ont fortement diminué. En 2002, la branche RC auto a enregistré un résultat de 9 % après revenus financiers.

Dans cette situation particulière, toutes les initiatives qui conduiront à réduire la gravité et le nombre des accidents doivent être encouragées car elles permettent de manière tangible de freiner les hausses tarifaires rendues indispensables pour revenir à une situation d'équilibre.

L'intérêt du secteur de l'assurance pour la sécurité routière ne date cependant pas d'hier. Les assureurs ont toujours apporté un soutien actif à la sécurité routière que ce soit par l'intermédiaire de leur Union professionnelle ou par des actions menées à titre individuel par les entreprises.

A titre d'exemple, la dernière action soutenue par Assuralia est la campagne « Bob and the gang » des 21 et 28 février 2004 destinée à sensibiliser les jeunes conducteurs aux dangers de l'alcool au volant.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'efficacité des systèmes de limitation ou de régulation de vitesse, le secteur de l'assurance ne dispose pas d'informations spécifiques en la matière. Sans vouloir entrer dans une analyse technique des propositions de loi, les avis ne sont probablement pas unanimes sur les dangers liés à l'utilisation des systèmes de stabilisation de la vitesse des camions. Puisque la vitesse de ces véhicules est déjà limitée électroniquement, un système de stabilisation présente probablement des avantages pour le chauffeur notamment en matière de confort sur des longs trajets. Rien ne nous permet d'affirmer que cela se fait au détriment de la sécurité routière.

D'autre part, il semble également utile de prendre en considération les évolutions technologiques qui affectent ce type de systèmes comme c'est le cas dans certaines des propositions examinées.

A titre d'information, nous vous signalons également le dossier rédigé dans le cadre des États généraux de la sécurité routière et consacré au « trafic lourd » (dossier disponible sur le site Internet de l'IBSR).

Als we kijken naar de resultaten van de BA-auto-verzekering, zien we dat de technische resultaten ervan al enkele jaren verliesgevend zijn. Tot 2000 werd dat verlies echter nog goedge maakt door de financiële opbrengsten die de verzekeraars uit beleggingen haalden. Sinds 2002 doet zich een omgekeerd scenario voor: de technische tekorten worden geleidelijk aangezuiverd (hoewel ze nogal altijd negatief zijn), maar nu zijn de financiële inkomsten sterk gedaald. In 2002 leed de tak van de BA-autoverzekering 9 % verlies, na verrekening van de financiële inkomsten.

Gelet op die bijzondere situatie verdienen alle initiatieven die ertoe kunnen leiden dat het aantal ongevallen en de ernst ervan daalt, aanmoediging. Ze zijn een tastbaar element om de premieverhogingen die noodzakelijk zijn om het financiële evenwicht te herstellen, een halt toe te roepen.

De belangstelling van de verzekeringssector voor verkeersveiligheid dateert echter niet van gisteren. De verzekeraars hebben altijd actief hun medewerking verleend aan acties in verband met verkeersveiligheid, ofwel via hun beroepsvereniging, ofwel via individuele acties van de verzekeringsondernemingen.

Zo is Assuralia een van de sponsors van de « Bob and the gang »-campagne van 21 en 28 februari jl. Die moet jongeren bewust maken van het gevaar van dronken rijden.

De verzekeringssector beschikt niet over specifieke informatie over de doeltreffendheid van snelheidsbegrenzers of -regelaars. Zonder de wetsvoorstellen in hun technische details te willen bespreken, menen de verzekeraars dat er geen eensgezindheid zal bestaan over het gebruik van cruise control bij vrachtwagens. Aangezien de snelheid van dergelijke voertuigen al elektronisch begrensd is, biedt een cruise-controlsysteem wellicht voordelen voor de bestuurder en biedt het meer bepaald bij langere trajecten meer comfort. Niets lijkt erop te wijzen dat een dergelijk systeem de verkeersveiligheid in het gedrang brengt.

Aan de andere kant lijkt het ook nuttig om rekening te houden met nieuwe technologieën die op dergelijke systemen kunnen worden toegepast, waarnaar verwezen wordt in sommige van de onderzochte voorstellen.

Ter informatie verwijzen wij u ook naar het dossier over het zwaar vrachtverkeer dat in het kader van de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid opgesteld werd (beschikbaar op de website van het BIVV).

En conclusion, les assureurs s'expriment en faveur de toute mesure réaliste qui contribuerait à une amélioration significative de la sécurité sur nos routes. Ils s'en remettent aux avis des spécialistes en la matière pour juger de l'efficacité des mesures proposées dans les différentes propositions parlementaires.

En vous remerciant d'avoir bien voulu associer le secteur de l'assurance au travail de votre Commission, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.

*B. Didier,
Directeur adjoint*

*R. Dhondt,
Directeur général*

Tot besluit staan de verzekeraars achter elke realistische maatregel die de verkeersveiligheid op onze wegen aanzienlijk zou verbeteren. Ze verwijzen naar de specialisten ter zake om te oordelen over de doeltreffendheid van de maatregelen die voorgesteld worden in de verschillende parlementaire voorstellen.

Ten slotte willen wij u er hartelijk voor danken dat u de verzekeringssector bij de werkzaamheden van uw Commissie hebt willen betrekken.

Met de meeste hoogachting,

*B. Didier,
Adjunct-directeur*

*R. Dhondt,
Algemeen directeur*

I. 7. POSITION DE LA FBBA

LETTRE DU 9 MARS 2004 DE MONSIEUR YVES MANNAERTS, DIRECTEUR DE LA FEDERATION BELGE DES EXPLOITANTS D'AUTOBUS ET D'AUTOCARS ET DES ORGANISATEURS DE VOYAGES (FBAA)

Nous avons appris que, ce vendredi dernier, lors de l'audition de la commission de l'Infrastructure de la Chambre sur le régulateur de la vitesse de croisière et le limiteur intelligent de vitesse la question a été posée pour quoi notre fédération professionnelle était favorable à l'interdiction des régulateurs de vitesse de croisière.

Notre position en la matière, arrêtée il y a plusieurs années déjà, a trait à la première génération de ces appareils. Une analyse d'accidents survenus dans les années 90 et au début du 21^e siècle a en effet démontré que l'utilisation de tels appareils ont un effet aggravant sur les dommages encourus suite à une situation problématique.

Il y a cependant lieu de souligner qu'une nouvelle génération d'appareils intelligents est actuellement développée. Les premiers véhicules en ont été équipés comme en témoigne Busworld d'octobre dernier.

La FBAA est partisane de ce type d'électronique intelligente si l'on tient compte des avantages qu'elle génère en matière de sécurité routière.

Nous restons à votre entière disposition pour des informations complémentaires.

I. 7. STANDPUNT VAN DE FBAA

BRIEF VAN 9 MAART 2004 VAN DE HEER YVES MANNAERTS, DIRECTEUR VAN DE FEDERATIE VAN DE BELGISCHE AUTOBUS- EN AUTOCARONDERNEMERS EN VAN REISORGANISATOREN

Wij vernemen dat er vorige vrijdag tijdens de hoorzitting van de commissie Infrastructuur van de Kamer gewijd aan ISA en cruise control, gevraagd werd waarom onze beroepsvereniging voor het verbod van kruissnelheidsregelaars is.

Ons standpunt terzake dat reeds verschillende jaren terug ingenomen werd, heeft betrekking op de eerste generatie van toestellen. Een analyse van ongevallen in de jaren 90 en in het begin van de 21^{ste} eeuw heeft inderdaad bewezen dat het gebruik van dergelijke toestellen een verzwarend effect heeft op de opgelopen schade bij een probleemsituatie.

Te noteren evenwel dat een nieuwe generatie van intelligente toestellen uitgewerkt wordt en dat de eerste voertuigen reeds hiermee uitgerust worden zoals gebleken is tijdens Busworld in oktober jl.

De FBAA is wel voorstander van dergelijke intelligente elektronica rekening houdend met het voordeel dat het inhoudt voor de verkeersveiligheid.

Graag blijven wij tot uw beschikking voor alle gewenste bijkomende inlichtingen

II. 1. POSITION DE L'IBSR AU SUJET DES LIMITEURS DE VITESSE INTELLIGENTS (ISA)

Définition

Un limiteur de vitesse intelligent (ci-après dénommé ISA) est un équipement dont la fonction est d'interagir avec le conducteur ou son véhicule en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA). Selon le type d'interaction, trois variantes sont possibles :

- Ouverte : un avertissement sonore et/ou visuel
- Semi-ouverte : le fonctionnement habituel du véhicule est modifié (une pédale des gaz qui se durcit, par exemple) mais le conducteur peut encore dépasser la VMA
- Fermée : le véhicule est empêché (coupure de l'injection) de dépasser la VMA

Réglementation actuelle

Une installation d'ISA par le constructeur du véhicule présente l'avantage d'être intégrée dans le processus d'homologation¹ européen du véhicule. Au contraire, l'installation dans un véhicule existant complique la situation sur les plans technique (qualité du montage, compatibilité) et juridique (transformation² du véhicule, responsabilité).

Compatibilité avec les véhicules

La question de la compatibilité ne se pose que pour les dispositifs ISA destinés à des véhicules existants (et donc non liés à un modèle ou une marque). Dans ce cas, le risque d'incompatibilité dépend des caractéristiques du véhicule et du dispositif ISA. Côté véhicule, la présence croissante de l'électronique dans les véhicules va rendre cette question de plus en plus délicate à l'avenir. Côté ISA, l'élément clé est le degré d'interaction avec le véhicule. Un ISA fermé agissant sur l'injection de carburant a une probabilité plus élevée de connaître des problèmes de ce type qu'un ISA ouvert qui interfère très peu avec son fonctionnement.

¹ 70/156/CEE amendé par 98/14/CEE et les directives particulières de son annexe IV¹ 70/156/EEG gewijzigd door 98/14/EEG en door de bijzondere richtlijnen van bijlage IV hiervan

² au sens de l'article 13 de l'arrêté royal du 16 mars 1968, et ses conséquences

II. 1. STANDPUNT BIVV BETREFFENDE INTELLIGENTE SNELHEIDSBEGRENZERS (ISA)

Definitie

Een intelligente snelheidsbegrenzer (hierna ISA genoemd) is een toestel dat interactie tot stand brengt met de bestuurder of diens voertuig zodra de maximum toegelaten snelheid (MTS) wordt overschreden. Naargelang van het type interactie zijn er drie varianten mogelijk:

- Open systeem: akoestische en/of visuele waarschuwing
- Halfopen systeem: de gebruikelijke werking van het voertuig wordt gewijzigd (bijv. gaspedaal geeft tegen-druk), maar de bestuurder kan de MTS nog overschrijden
- Gesloten systeem: het wordt onmogelijk om de MTS te overschrijden (afsluiting benzinetoevoer)

Huidige reglementering

De installatie van ISA door de autoconstructeur biedt het voordeel dat de apparatuur is opgenomen in het Europese homologatieproces¹. De installatie in een bestaand voertuig daarentegen bemoeilijkt de situatie op technisch (kwaliteit montage, compatibiliteit) en juridisch (wijziging van het voertuig, aansprakelijkheid²) vlak.

Compatibiliteit met de voertuigen

Het compatibiliteitsprobleem stelt zich enkel voor ISA-apparatuur die wordt aangebracht in bestaande voertuigen (dus niet specifiek bij voertuigen van een bepaald merk of model). In dit geval hangt het gevaar voor incompatibiliteit af van de eigenschappen van het voertuig en van de ISA-apparatuur. Aangezien er steeds meer elektronica wordt gebruikt in de voertuigen, zal dit probleem in de toekomst alsmaar delicaat worden. Wat het ISA-systeem zelf betreft, is het sleutelement de interactie met het voertuig. Een gesloten ISA-systeem dat inwerkt op de brandstofinjectie zal waarschijnlijk meer problemen vertonen dan een open systeem dat slechts een geringe weerslag heeft op de eigenlijke werking van de wagen.

¹ 70/156/EEG gewijzigd door 98/14/EEG en door de bijzondere richtlijnen van bijlage IV hiervan

² in de zin van artikel 13 van het koninklijk besluit van 16 maart 1968 en zijn gevolgen

État des lieux technologique

Le défi technologique majeur d'ISA est de connaître à tout instant et en tout point du territoire la limitation locale de vitesse. Les obstacles actuels sont, d'une part, la disponibilité limitée et précision de la localisation³ GPS dans les centres urbains, les tunnels et les régions montagneuses ou boisées et d'autre part, la création et la mise à jour régulière de cartes numériques détaillées. Si la technologie GPS différentielle améliore la précision du positionnement, la disponibilité et la mise à jour des données sources restent un obstacle de taille. Dresser et tenir à jour une carte détaillée des limitations de vitesse d'un vaste territoire a des implications politiques, financières et techniques.

Sur les plans politique et financier, la récolte, le traitement et la distribution des données exigent un travail considérable assorti d'un dialogue constant entre différents acteurs aux niveaux régional, national et international. En particulier, la prise en compte de limitations de vitesse différentes selon le sens de circulation et la présence de voies latérales (bus, desserte locale, etc.) impliquent une approche spécifique.

Sur le plan technique, outre la question épineuse de l'harmonisation de tous les supports informatiques, la question du transfert à distance de l'information à tous les véhicules, déjà testée par plusieurs expériences ISA avec les technologies⁴ GSM et même GPRS, ne donne pas encore entière satisfaction. L'utilisation d'une carte numérique dont les données sont fixes évite ce problème mais, dans ce cas, les données ne peuvent être mises à jour en temps réel (selon la météo, les travaux, etc.) et se périment rapidement (près de 15% l'an selon [3]). Dans ses variantes semi-ouverte et fermée, les problèmes de fiabilité⁵ de plusieurs dispositifs ISA indiquent une durée de vie bien inférieure à celle d'un véhicule.

Impact sur la sécurité routière

L'impact éventuel d'une généralisation d'ISA sur la sécurité routière sera limité à la fraction des accidents de la route causés uniquement par une vitesse supérieure à la VMA (qualifiée d'excessive). Or diverses études⁶ montrent que la fraction des accidents imputables

Technologische stand van zaken

De uitdaging op technologisch vlak bestaat erin om altijd en overal de plaatselijke snelheidsbeperking te kennen. Enerzijds zorgt de beperkte beschikbaarheid en geringe precisie van de GPS-plaatsbepaling³ in de stadscentra, tunnels en bergachtige of bosrijke gebieden momenteel nog voor moeilijkheden. Anderzijds vormt het aanmaken en regelmatig bijwerken van gedetailleerde numerieke kaarten nog een struikelblok. De differentieële GPS-technologie verbetert weliswaar de precisie van de plaatsbepaling, maar de beschikbaarheid en bijwerking van de brongegevens blijven evenwel een obstakel van formaat. Over een uitgebreid gebied een gedetailleerde kaart met de snelheidsbeperkingen opstellen en bijhouden heeft politieke, financiële en technische implicaties.

Op politiek en financieel vlak vergt het verzamelen, verwerken en verspreiden van gegevens aanzienlijke inspanningen en is er een permanente dialoog nodig tussen de verschillende gewestelijke, nationale en internationale actoren. Een specifieke aanpak is nodig om rekening te houden met de verschillende snelheidsbeperkingen naargelang van de verschillende rijrichtingen en met het bestaan van laterale wegen (bussen, plaatselijke bediening ...).

Op technisch vlak is er de netelige kwestie van de harmonisering van de verschillende informaticadragers en bovendien staat de informatieverzending vanop afstand naar alle voertuigen (in verschillende ISA-experimenten werd er gebruik gemaakt van gsm- en zelfs GPRS-systemen⁴) nog niet geheel op punt. Het gebruik van een numerieke kaart met vaste gegevens is een oplossing voor dit probleem, maar biedt het nadeel dat de gegevens niet in realtime (naargelang van de weersverwachting, werkzaamheden ...) kunnen worden bijgewerkt en bijgevolg snel achterhaald zijn (jaarlijks nagenoeg 15% volgens [3]). Bij halfopen en gesloten varianten van diverse ISA-toestellen laat de betrouwbaarheid soms te wensen over⁵, wat erop wijst dat de levensduur beduidend lager ligt dan die van een voertuig.

Impact op de verkeersveiligheid

Wat de eventuele impact op de verkeersveiligheid betreft, zal de algemene invoering van ISA op de verkeersveiligheid enkel weerslag hebben op de verkeersongevallen te wijten aan een snelheid die hoger ligt dan de MTS (overdreven snelheid). Diverse studies⁶ tonen

³ La technique des balises émettrices placées le long des routes, alternative au GPS, n'est plus envisagée vu l'investissement et les coûts d'entretien élevés.

⁴ Voir [1], [4], [5]

⁵ Voir [1], [2], [6]

⁶ Voir [8] et [9] : statistiques issues de l'étranger (non disponibles pour la Belgique)

³ Het aanbrengen van zendbakens langs de wegen wordt wegens de hoge kosten niet meer overwogen als alternatief voor GPS.

⁴ Zie [1], [4], [5]

⁵ Zie [1], [2], [6]

⁶ Zie [8] en [9]: buitenlandse statistieken (niet beschikbaar voor België)

à une vitesse excessive OU inappropriée (inférieure à la VMA mais inadaptée) est d'environ 30 %. La part d'accidents causés par une vitesse excessive seule représenterait donc une part bien inférieure à 30 % du total des accidents. Les résultats ([1]) des expériences ISA (types ouvert et semi-ouvert) à grande échelle (5000 véhicules) en Suède mettent en évidence une légère réduction des vitesses moyennes et des infractions. Une diminution formelle du nombre d'accidents n'a cependant pas pu être constatée sur quatre années. De plus, les participants étant des volontaires, les résultats obtenus sont meilleurs que ceux que nous pourrions attendre d'un échantillon représentatif de la population. En conclusion, l'effet d'ISA sur la sécurité routière est globalement positif mais la réduction du nombre d'accidents sur base des études disponibles est probablement faible.

Acceptation par les conducteurs

Si près de 60% des Belges interrogés ([7]) sont a priori pour le principe d'ISA, les hommes, les moins de 40 ans, les universitaires et les gros rouleurs n'y sont pas favorables. Or ce groupe est à la source d'une majorité d'accidents dans notre pays. Parmi les opposants, 70 % sont par contre favorables à un ISA de type ouvert. Seul un tiers des partisans d'ISA seraient disposés à déboursier 250 euro pour l'installer dans leur véhicule.

Impact écologique

Des simulations informatiques basées sur les données enregistrées en Suède ([1]) montrent une légère diminution de la consommation des véhicules.

Impact sur la responsabilité

A l'exception des cas où la défaillance d'ISA pourra être avérée, et où donc la responsabilité de son fabricant (ou du fabricant du véhicule si celui-ci a installé ISA) sera engagée, le conducteur du véhicule reste responsable de ses actes. En particulier, le respect par le conducteur, suite à une erreur dans un système ouvert ou semi-ouvert, d'une limitation de vitesse supérieure à la limitation réelle, et les conséquences d'un tel acte, ne pourront exonérer celui-ci de sa responsabilité car seule la réglementation en place s'impose au conducteur. L'utilisation d'un ISA fermé semble être en contradiction avec la disposition du code de la route prévoyant la maîtrise permanente de son véhicule par le conducteur. La généralisation d'ISA ne nous conduit donc vraisemblablement pas à une situation de vide juridique.

aan dat de ongevallen te wijten aan overdreven OF on-aangepaste (lager dan de MTS maar onaangepast) snelheid goed zijn voor ongeveer 30% van alle verkeersongevallen. Het percentage verkeersongevallen louter te wijten aan overdreven snelheid zou dus beduidend lager liggen dan 30% van het totaal aantal ongevallen. De resultaten ([1]) van grootschalige (5000 voertuigen) ISA-experimenten (met open en halfopen systemen) in Zweden wijzen op een lichte afname van de gemiddelde snelheid en van het aantal overtredingen. Gedurende vier jaar kon er echter geen formele vermindering van het aantal verkeersongevallen worden vastgesteld. Bovendien waren alle deelnemers vrijwilligers, waardoor de resultaten beter waren dan wat men kan verwachten van een representatief staal van de bevolking. ISA heeft dus algemeen gesproken een positieve impact op de verkeersveiligheid, maar doet volgens de beschikbare studies het aantal ongevallen waarschijnlijk slechts licht afnemen.

Aanvaarding door de bestuurders

Hoewel 60% van de ondervraagde Belgen a-priori voorstander is van het ISA-systeem, zijn mannen, personen jonger dan 40, universitair en verstokte auto-gebruikers ertegen gekant. Net deze groep veroorzaakt de meeste verkeersongevallen in ons land. Bij de tegenstanders heeft 70% geen bezwaar tegen een open ISA-systeem. Amper een derde van de voorstanders van het ISA-systeem is bereid 250 euro uit te geven om het te installeren in hun voertuig.

Impact op het milieu

Computersimulaties gebaseerd op de gegevens uit Zweden ([1]) wijzen op een lichte afname van het brandstofverbruik.

Impact op de aansprakelijkheid

Behalve wanneer kan worden aangetoond dat het ISA-systeem tekort schoot en de fabrikant dus kan worden aansprakelijk gesteld (of de autofabrikant als deze het ISA-systeem heeft geïnstalleerd), blijft de bestuurder verantwoordelijk voor zijn daden. Als de bestuurder door een defect aan een open of halfopen systeem zich aan een snelheidsbeperking houdt die hoger ligt dan de werkelijke maximumsnelheid, dan kan hij niet vrijgesteld worden van zijn aansprakelijkheid voor de gevolgen van deze handeling, aangezien enkel de geldende reglementering van toepassing is op de bestuurder. De algemene invoering van het ISA-systeem leidt dus waarschijnlijk niet tot een juridische leemte. Het gebruik van een gesloten ISA-systeem lijkt echter in tegenspraak te zijn met de verkeerswetgeving die stelt dat de bestuurder permanent de controle over zijn voertuig moet behouden.

Conclusions

Vu les réductions de la vitesse moyenne et des infractions observées en Suède, nous pensons qu'ISA a un effet globalement positif sur la sécurité routière. Cependant, étant donné les questions techniques en suspens, une généralisation d'un tel dispositif nous semble prématurée. Lorsque la technologie sera au point, une installation d'origine dans les véhicules serait préférable car elle donne des garanties de standardisation, de compatibilité avec le véhicule, de qualité et de longévité. Dans ce cas de figure, une variante ouverte nous semble la plus appropriée car bénéfique à la sécurité routière, consensuelle⁷, meilleure marché et fiable dans son principe. Dans une seconde étape, une extension vers une version semi-ouverte pourrait se révéler intéressante et bénéficier d'un changement de mentalité de la population à l'égard d'ISA. Dans tous les cas de figures, nous déconseillons la variante fermée pour des raisons juridiques et humaines. Enfin, nous recommandons la poursuite de projets d'étude associant ISA à des technologies de pointe.

Références

1. Vägverket (Swedish National Road Administration) : «Intelligent Speed Adaptation (ISA), results of large scale trials in Börlange, Lidköping, Lund and Umeå during the period 1999-2002», 2002.
2. Nederland Haarlem BV «Evaluatie ISA project, evaluatie van de techniek», versie 1.2, 2001.
3. Ehrlich, Jacques (LIVIC) : «LAVIA : the French ISA project : main issues and first results on technical tests», Proceedings of the 10th ITS Congress, Madrid, Spain, November 16-20, 2003, publication on CD-Rom.
4. Lahrman, Harry and Madsen, Jesper Runge and Boroch, Teresa (Aalborg Universitet) : «Intelligent Speed Adaptation – Development of a GPS-based ISA-system and field trial of the system with 24 drivers»
5. Kenis, Eric & Wils, G. (Vlaamse Gemeenschap, Belgique) : «Assessment of the added value of a single telematics platform and ISA for traffic and road safety management», Proceedings of the 10th ITS Congress, Madrid, Spain, November 16-20, 2003, publication on CD-Rom.
6. Page, Jean-Manuel «Description et évaluation technique du limiteur de vitesse intelligent Limit Advisor M2002 testé à Gand en 2002-2003», à paraître

⁷ Solution acceptée par une majorité de conducteurs

Besluiten

Vanwege de afname van de gemiddelde snelheid en het verminderde aantal overtredingen in Zweden, menen wij dat ISA globaal gezien een positieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Aangezien er nog veel vraagtekens zijn wat het technische aspect betreft, lijkt een algemene invoering van dergelijke apparatuur ons voorbarig. Zodra de technologie op punt staat, lijkt het ons aangewezen de apparatuur reeds tijdens het productieproces van de wagen aan te brengen. Dit biedt immers voordelen qua standaardisatie, compatibiliteit met het voertuig, kwaliteit en levensduur. In dit geval lijkt een open variant ons het best. Deze komt de verkeersveiligheid het meest ten goede, wordt geïnstalleerd op basis van een consensus⁷, is goedkoper en in principe betrouwbaarder. In een tweede fase zou een uitbreiding naar een halfopen systeem interessant kunnen blijken, temeer omdat de mentaliteit van de bevolking ten aanzien van het ISA-systeem inmiddels zal gewijzigd zijn. In elk geval raden wij de gesloten variant af vanuit juridische en menselijke overwegingen. Tot slot raden wij aan ISA-studieprojecten voort te zetten waarbij gebruik wordt gemaakt van spijstechnologieën.

Referenties

1. Vägverket (Swedish National Road Administration) : «Intelligent Speed Adaptation (ISA), results of large scale trials in Börlange, Lidköping, Lund and Umeå during the period 1999-2002», 2002.
2. Nederland Haarlem BV «Evaluatie ISA project, evaluatie van de techniek», versie 1.2, 2001.
3. Ehrlich, Jacques (LIVIC) : «LAVIA : the French ISA project : main issues and first results on technical tests», Proceedings of the 10th ITS Congress, Madrid, Spain, November 16-20, 2003, publication on CD-Rom.
4. Lahrman, Harry and Madsen, Jesper Runge and Boroch, Teresa (Aalborg Universitet) : «Intelligent Speed Adaptation – Development of a GPS-based ISA-system and field trial of the system with 24 drivers»
5. Kenis, Eric & Wils, G. (Vlaamse Gemeenschap, Belgique) : «Assessment of the added value of a single telematics platform and ISA for traffic and road safety management», Proceedings of the 10th ITS Congress, Madrid, Spain, November 16-20, 2003, publication on CD-Rom.
6. Page, Jean-Manuel «Description et évaluation technique du limiteur de vitesse intelligent Limit Advisor M2002 testé à Gand en 2002-2003», à paraître

⁷ Oplossing aanvaard door een meerderheid van de bestuurders

7. De Dobbeleer, Werner : «Le limiteur de vitesse : à applaudir ou à maudire ?», Via Secura 53 (mars 2001) URL <http://www.ibsr.be>

8. États généraux de la sécurité routière, dossier 1 «Vitesse inappropriée et excessive», janvier 2001 URL <http://www.ibsr.be>

9. (German) Federal Ministry of Transport, Building and Housing division S 02, Berlin «Potential of ISA systems (Intelligent Speed Adaptation) for reducing accident rates», ERTICO meeting 5/12/01

7. De Dobbeleer, Werner : «Wordt de intelligente snelheidsbegrenzer ooit gemeengoed?», Via Secura 53 (maart 2001) URL <http://www.bivv.be>

8. Staten-generaal van de Verkeersveiligheid, dossier 1 «Onaangepaste en overdreven snelheid», januari 2001 URL <http://www.ibsr.be>

9. (German) Federal Ministry of Transport, Building and Housing division S 02, Berlin «Potential of ISA systems (Intelligent Speed Adaptation) for reducing accident rates», ERTICO meeting 5/12/01

II. 2. LE VAB (*Vlaamse automobilistenbond*)

Le VAB étudie depuis deux ans déjà les possibilités de l'ISA (régulateur de vitesse intelligent) et se réjouit que le professeur Pauwels ait étudié les effets de l'ISA sur la vitesse de conduite.

Le VAB entend situer l'étude du professeur Pauwels dans un cadre plus large dans lequel s'inscrivent les deux études du VAB :

1. étude de l'acceptance de l'ISA chez 400 personnes, réalisée en janvier 2000 ;
2. étude des problèmes dans le trafic chez 3029 personnes, réalisée en juillet 2001.

Les trois variantes de l'ISA

L'ISA ou régulateur de vitesse intelligent est un dispositif d'aide à la conduite installé dans l'automobile et destiné à influencer le choix de la vitesse par le conducteur. L'information parvient à l'auto par satellite au moyen du GPS (système global de positionnement) ou au moyen de balises disposées le long des routes qui envoient des signaux aux véhicules qui passent devant elles.

L'ISA peut être purement informatif ou exercer une influence sur la vitesse du véhicule, selon la variante choisie :

1. L'ISA en tant que système ouvert : l'attention du conducteur est attirée par un

Dispositif visuel ou auditif pour lui signaler qu'il enfreint une limitation de vitesse. Le conducteur est libre d'adapter sa vitesse ou non.

2. L'ISA en tant que système semi-ouvert : l'avertissement sonore ou visuel s'accompagne d'une contre-pression sur l'accélérateur. Le conducteur peut ignorer ce signal en appuyant plus fort sur l'accélérateur. Si le chauffeur n'appuie pas sur l'accélérateur, la voiture adaptera automatiquement sa vitesse aux limitations de vitesse en vigueur.

3. L'ISA en tant que système fermé : le système empêche le conducteur de dépasser la vitesse autorisée. L'arrivée d'essence se ferme et le véhicule ralentit automatiquement lorsque le véhicule atteint la vitesse limite.

Le VAB a interrogé 400 personnes sur l'opportunité d'un régulateur de vitesse.

La majorité des personnes interrogées étaient disposées à faire installer gratuitement un régulateur de vitesse :

- Oui : 71 %
- Non : 29 %

II. 2. VAB (*Vlaamse automobilistenbond*)

VAB studeert reeds twee jaar omtrent de mogelijkheden van ISA of Intelligente Snelheids Aanpassing. VAB is daarom ook zeer verheugd over het onderzoek van prof. Pauwels naar de effecten van ISA op de rijnsnelheid.

VAB wil het onderzoek van prof. Pauwels plaatsen binnen een ruimer kader waarvan de twee onderzoeken van VAB deel uitmaken:

1. onderzoek naar draagvlak voor ISA bij 400 personen, januari 2000
2. onderzoek naar ergernissen in het verkeer bij 3029 personen, juli 2001

ISA in zijn drie varianten

ISA of Intelligente Snelheids Aanpassing is een technisch hulpmiddel in de auto, waarmee de snelheidskeuze van de chauffeur wordt beïnvloed. De informatie komt de auto binnen via een satelliet op basis van GPS of globale positioneringssysteem, of via de bakens langs de weg die signalen naar voorbijrijdende auto's sturen.

ISA kan louter informatief tot dwingend optreden, afhankelijk van de gekozen variant:

1. ISA als open systeem : auditief en/of visueel wordt de chauffeur erop attent gemaakt dat een snelheids-overtreding wordt begaan. De chauffeur kan vrij kiezen om zijn rijnsnelheid al of niet aan te passen.

2. ISA als half-open systeem : de visuele of auditieve aanduiding wordt gekoppeld aan een mechanische tegendruk in het gaspedaal. De chauffeur kan dit signaal bewust negeren door harder op het gaspedaal te drukken. Wanneer de chauffeur de druk op het gaspedaal niet wijzigt zal de wagen automatisch zijn snelheid richten naar de geldende snelheidsbeperkingen.

3. ISA als gesloten systeem : het wordt onmogelijk gemaakt sneller te rijden dan toegestaan is. Door bijvoorbeeld de brandstoftoevoer af te sluiten vertraagt het voertuig automatisch wanneer de snelheidslimiet bereikt wordt.

VAB ondervroeg 400 personen over de wenselijkheid van een snelheidsbegrenzer.

De bereidheid om gratis een snelheidsbegrenzer te laten inbouwen was vrij groot:

- Ja : 71%
- Neen : 29%

Le type de régulateur de vitesse est déterminant en l'occurrence. Le respect du libre choix du conducteur de respecter ou non la limitation de vitesse reste un élément important :

- Le système ouvert ou semi-ouvert : 75 % optent pour ce système
- Système fermé : 25 %

On peut en conclure que le système ouvert, qui a fait l'objet d'une étude du professeur Pauwels, bénéficie d'une très grande popularité.

Le système ISA est le dispositif de limitation de vitesse qui rencontre le moins de résistance

Dans la lutte contre les excès de vitesse, les conducteurs donnent la préférence au système ISA :

- 53 % estiment que le système ISA constitue la meilleure mesure de limitation de vitesse
- 21 % donnent la préférence à des mesures d'infrastructures
- 14 % optent pour des caméras automatiques
- 6 % estiment que les contrôles de police donneront les meilleurs résultats
- 6 % optent pour la boîte noire

Parmi les mesures de limitation de vitesse totalement rejetées par les conducteurs, les mesures d'infrastructures, telles que les ralentisseurs de trafic et les bacs à fleurs, viennent en tête :

- 42 % sont opposés à des mesures d'infrastructures pour limiter la vitesse
- 21 % sont opposés aux caméras automatiques
- 16 % sont opposés à l'installation d'une boîte noire dans la voiture
- 14 % sont opposés à un renforcement des contrôles de police
- 7 % sont opposés au système ISA

Le système ISA est donc le plus prometteur et rencontre le moins de résistance dans la lutte contre les excès de vitesse.

Reconnaître le problème de la vitesse est nécessaire

L'adhésion des chauffeurs est fondamentale si l'on souhaite que l'instauration d'un régulateur intelligent de vitesse soit couronnée de succès. L'étude du VAB montre que ce consensus dépend de deux facteurs :

- l'âge du conducteur : les jeunes ne reconnaissent pas le danger que représente la vitesse ;
- le champ d'application du régulateur de vitesse : la régulation de vitesse sur les autoroutes est impopulaire.

Het type van snelheidsbegrenzer is hierbij bepalend. Belangrijk blijft het respect voor de vrije keuze van de chauffeur om al of niet de snelheidslimiet na te leven:

- Open of half-open systeem : 75% opteert voor dit systeem
- Gesloten systeem : 25%

Hieruit kunnen we besluiten dat het open-systeem dat prof. Pauwels onderzocht op een vrij groot draagvlak kan rekenen.

ISA is een snelheidsbeperkende maatregel die op het minste verzet stoot

De chauffeurs geven de voorkeur aan ISA in de strijd tegen de overdreven snelheid :

- 53% vindt ISA de beste maatregel om de snelheid te drukken
- 21% geeft voorkeur aan infrastructurele maatregelen
- 14% opteert voor onbemande camera's
- 6% verwacht het meeste heil in politiecontrole
- 6% kiest voor de zwarte doos

Als snelheidsbeperkende maatregelen die men absoluut niet wenst scoren infrastructurele maatregelen zoals verkeersdrempels en bloembakken het slechtst :

- 42% is tegenstander van infrastructurele maatregelen om de snelheid te remmen
- 21% is tegen onbemande camera's
- 16% is tegen een zwarte doos in de wagen
- 14% is tegen strengere politiecontrole
- 7% is tegen ISA

ISA wekt dus de sterkste verwachtingen en krijgt het minste tegenwind in de strijd tegen de overdreven snelheid.

Erkenning van snelheidsprobleem is noodzakelijk

Het draagvlak bij de chauffeurs is fundamenteel wil het invoeren van een intelligente snelheidsbegrenzer succesvol zijn. VAB onderzoek toont aan dat dit draagvlak afhankelijk is van twee factoren :

- de ouderdom van de chauffeur : jongeren erkennen niet het gevaar van snelheid
- het toepassingsgebied van de snelheidsbegrenzer : snelheidsbegrenzing op autosnelwegen is weinig populair

Ce sont surtout les jeunes (< 27 ans) qui ne considèrent pas la vitesse comme un problème. Ils sont fortement axés sur la vitesse, laquelle est intimement liée, pour eux, au plaisir de conduire. Ils sous-estiment le danger que représente une vitesse inadaptée. Il s'ensuit que les jeunes adhéreront moins à l'instauration d'un régulateur de vitesse intelligent.

Avec l'âge, on perçoit davantage la vitesse comme une menace et l'on tolère moins les excès de vitesse. À partir de quarante ans, lorsqu'on a des enfants, on tolère beaucoup moins la vitesse dans les agglomérations, comme le révèlent les chiffres d'une étude du VAB et de la KBC, réalisée auprès de 3029 Flamands.

Les excès de vitesse sont perçus négativement :

	en agglomération	sur les autoroutes
· < 27 ans	38 %	20 %
· de 27 à 40 ans	55 %	27 %
· de 40 à 60 ans	65 %	37 %
· > 60 ans	75 %	54 %

Les résultats de l'étude de la popularité de l'instauration du système ISA vont dans le même sens. Le régulateur de vitesse doit fonctionner de manière sélective, de préférence dans les zones à risque :

- 1 % ne souhaite aucune régulation de vitesse ;
- 60 % optent pour une régulation de vitesse uniquement aux endroits à risque élevé ;
- 39 % estiment que la régulation de vitesse doit pouvoir s'appliquer partout.

Conclusion du VAB sur la popularité du système ISA sur la base des deux enquêtes et d'une mise à l'essai limitée à Bruxelles et Zolder :

- l'installation du système ISA n'est actuellement concevable que si l'on opte pour un système ouvert ou semi-ouvert ;
- il importe particulièrement que le système fonctionne convenablement sur le plan technique et qu'il puisse même augmenter le confort ;
- le système ISA ne doit s'appliquer, dans une première phase, qu'aux zones à risque, telles que les agglomérations et les zones 30, ainsi qu'aux endroits où la canalisation de la circulation augmente la mobilité. Nous pensons plus particulièrement aux rings et aux voies d'accès où se posent des problèmes de capacité. Le système ISA permet alors d'assouplir la circulation en blocs.

Vooral jongeren (<27 jaar) ervaren snelheid niet als een probleem. Ze zijn sterk gericht op snelheid, rijplezier komt een stuk overeen met snelheid. Ze onderschatten het gevaar van onaangepaste snelheid. Vandaar dat bij de jongeren het draagvlak voor een intelligente snelheidsbegrenzer lager zal zijn.

Naarmate men ouder wordt, ervaart men snelheid in sterkere mate als een bedreiging en wordt men minder tolerant tegenover overschrijding van de snelheidslimieten. Vanaf 40 jaar, mensen met opgroeiende kinderen, wordt snelheid in bebouwde kom veel minder getolereerd. De cijfers van een VAB-KBC onderzoek bij 3029 Vlamingen illustreren dit.

Sneller rijden dan wettelijk toegestaan wordt als storend ervaren door :

	in bebouwde kom	op autosnelwegen
· < 27 jaar	38%	20%
· van 27 jaar tot 40 jaar	55%	27%
· van 40 jaar tot 60 jaar	65%	37%
· > 60 jaar	75%	54%

Het onderzoek naar het draagvlak voor de invoering van ISA wijst in dezelfde richting. De snelheidsbegrenzer moet selectief werken, bij voorkeur in risicozones :

- 1% wenst nergens snelheidsbegrenzing
- 60% kiest voor snelheidsbegrenzing enkel op plaatsen met verhoogd risico
- 39% vindt dat de snelheidsbegrenzer overal mag van toepassing zijn

Conclusie van VAB over het draagvlak voor ISA naar aanleiding van beide enquêtes en een beperkte praktijkproef in Brussel en Zolder :

- ISA is momenteel enkel haalbaar als geopteerd wordt voor een open of half-open systeem
- Zeer belangrijk is dat het systeem technisch goed functioneert en op die manier zelfs comfortverhogend kan werken
- De toepassing moet in de eerste fase beperkt blijven tot risico-zones zoals bebouwde kom en zone 30 en gebieden waar verkeersgeleiding de mobiliteit verhoogt. We denken dan aan ringwegen en toegangswegen die te kampen hebben met capaciteitsproblemen. ISA maakt dan flexibel blokrijden mogelijk.

Maarten Matienko

II. 3. POINT DE VUE DU SAV À PROPOS DU SYSTÈME ISA

ISA

L'expérience de notre secteur en ce qui concerne ce système est beaucoup plus limitée, ce qui est par ailleurs logique.

Toutefois, certains aspects de notre point de vue au sujet du régulateur de vitesse sont également pertinents en ce qui concerne le système ISA. Le SAV ne s'oppose pas, par définition, à toute forme de régulation de vitesse (semi-) automatique, mais il émet encore cinq objections et réserves importantes.

1) L'évolution technique en est une. Le projet pilote qui a été lancé à Gand a été réalisé à très petite échelle.

Le défi technique à relever pour généraliser l'application du système ISA est considérable. À cet égard, il convient de tirer les leçons du passé récent, dans lequel des défis techniques ont été relevés à grande échelle.

Deux exemples d'application de systèmes aux poids lourds sont révélateurs à ce sujet. Il s'agit de l'instauration, pour les poids lourds, d'un péage routier en Allemagne et du tachygraphe digital.

Ces deux projets sont, en soi, très louables, étant donné qu'ils visent à appliquer de nouvelles techniques à grande échelle. Le tachygraphe digital concerne des millions de véhicules et le péage routier en Allemagne, plusieurs centaines de milliers de véhicules. Malgré des années de travaux préparatoires, l'organisation de tests et de nombreuses concertations avec les parties concernées, force a été de constater que l'instauration à grande échelle de ces systèmes pose d'importants problèmes techniques. Les deux projets ont récemment été à nouveau reportés. Les constructeurs des véhicules et les fabricants des équipements destinés aux poids lourds ne parviennent tout simplement pas à obtenir un résultat global harmonieux.

À cet égard, il importe de relever que la taxe kilométrique allemande se fonde sur la technique du GPS et que c'est là précisément que le bât blesse. De toute évidence, même les applications du système ISA nécessiteraient l'emploi d'une telle technique.

Bref, les avancées techniques sont peut-être déjà considérables, mais pour ce qui est des applications à grande échelle, force est de constater que nombre de difficultés initiales restent à surmonter.

II. 3. STANDPUNT SAV OVER ISA

ISA

De ervaring van onze sector met dit onderwerp is veel beperkter, wat ook logisch is.

Toch gaan een aantal aspecten van ons standpunt inzake cruise control ook hier op. SAV is niet per definitie tegen elke vorm van (half) automatische snelheidsaanpassing, maar heeft toch nog een vijftal belangrijke bezwaren en bedenkingen.

1) De technische evolutie is er één van. Het proefproject dat in Gent gelopen heeft, is toch op een zeer kleine schaal gebeurd.

De technische uitdaging om te komen tot een veralgemeende toepassing van ISA is enorm. Hierbij dient men de lessen trekken uit het recente verleden, waarbij technische uitdagingen op grote schaal werden aangegaan.

Twee voorbeelden, van toepassing op vrachtwagens, zijn wat dit betreft illustrerend. De invoering van wegentol voor vrachtwagens in Duitsland en de invoering van de digitale tachograaf voor vrachtwagens.

Beide projecten zijn op zich wel degelijk lovenswaardig, omdat ze nieuwe technieken willen laten toepassen op grote schaal. Het gaat om miljoenen voertuigen voor de digitale tachograaf, of over verschillende honderduizenden voertuigen voor de wegentol in Duitsland. Ondanks jarenlange voorbereidingen, tests en vele gesprekken met de verschillende betrokken partijen, is moeten blijken dat op technisch vlak deze invoering op grote schaal helemaal niet goed verloopt. Beide projecten werden recent opnieuw uitgesteld. Producenten van voertuigen, en producenten van de toestellen die aan boord van de voertuigen zitten slagen er maar niet in om tot een algeheel dekkend en harmonieus geheel te komen.

Het is in dit verband belangrijk om vast te stellen dat de Duitse kilometerheffing werkt op basis van de GPS techniek, en dat precies hier het schoentje nog blijft knellen. Ook ISA toepassingen zouden hiervan ongetwijfeld gebruik moeten maken.

Kortom de technische ontwikkeling staat misschien al ver, maar voor toepassingen op grote schaal blijkt heel duidelijk dat nog tal van kinderziektes overwonnen moeten worden.

2) En ce qui concerne la Belgique, il est notoire que l'aménagement du territoire, dans le passé, nous a doté d'un réseau de communication fort opaque, avec une agglomération qui ne correspond pas du tout nécessairement à la limite de la zone de construction voisine. De plus, de nombreuses routes traversent ou longent des zones de concentration démographique ou d'activités économiques plus ou moins importantes. Il s'agit souvent de routes ayant clairement une fonction de transit, où la fluidité du trafic doit primer.

Avant de pouvoir envisager une application du système ISA à grande échelle, il y a lieu d'établir une classification claire des routes, en n'oubliant pas que le transport par la route, qu'il s'agisse de marchandises ou de personnes, constitue sans aucun doute le moteur de notre bien-être économique. Une réduction générale de la vitesse aurait un effet pervers sur ce bien-être, aussi est-il à proscrire.

3) Il faut également tenir compte des aspects internationaux. On ne peut rendre l'ISA obligatoire dans un cadre européen que pour les véhicules enregistrés dans notre pays. Chaque véhicule étranger ne sera donc pas nécessairement conforme sur le plan de l'ISA et pourtant, il doit être autorisé à circuler sur l'ensemble du réseau routier belge. Il convient de veiller à ce que les usagers faibles ne développent pas un sentiment, faux, de sécurité (vis à vis des véhicules étrangers), ce qui pourrait être une nouvelle cause d'accidents.

Inversement, les véhicules belges circulent également souvent à l'étranger. Les différentes possibilités techniques d'application du système ISA ne sont pas du tout harmonisées, en ce sens qu'il n'existe aujourd'hui aucune garantie quant à l'absence d'interférence ou de réglages différents d'un système. En d'autres termes : le but n'est pas qu'un véhicule, grâce au système ISA, ne dépasse pas 50 km/h à Anvers et que ce même véhicule, en raison d'une incompatibilité technique, soit limité à 90 km/h à Breda et à 70 km/h à Lille (en partant du principe que la vitesse maximale est limitée à 50 km/h dans chacune de ces trois villes).

Outre les risques sur le plan de la sécurité qui résultent de la différence d'approche entre les différents pays, il convient de souligner qu'un autre aspect entre en jeu en ce qui concerne le transport routier de marchandises, à savoir le risque de distorsion de concurrence. Cet aspect est très important pour le SAV, étant donné la concurrence féroce qui existe déjà.

Toute application de l'ISA doit donc incontestablement être réalisée au niveau européen, afin d'assurer une parfaite compatibilité des systèmes.

2) Wat België betreft is het bekend dat de ruimtelijke ordening in het verleden ons heeft opgezaagd met een verkeersnetwerk dat zeer ondoorzichtig is, met een bebouwde kom die helemaal niet noodzakelijk overeenkomt met de rand van de aanpalende bebouwing. Bovendien lopen tal van wegen door of langs grotere of kleinere bevolkingsconcentraties of economische activiteiten. Het gaat vaak om wegen met een duidelijke transitfunctie, waar doorstroming van het verkeer moet primeren.

Vooraleer sprake kan zijn van een toepassing van ISA op grote schaal, moet er eens in de categorisering van de wegen een duidelijk beeld geschapen worden, waarbij men niet mag vergeten dat vervoer over de weg, of het nu over goederen of personen gaat, zonder enige twijfel de motor van onze economische welvaart is. Een algehele verlaging van de snelheid zou op die welvaart een pervers effect uitoefenen, en is dan ook uit den boze.

3) Men mag evenmin internationale aspecten uit het oog verliezen. Het verplichten van ISA kan men in een Europees kader slechts doen voor voertuigen in eigen land ingeschreven. Elk buitenlands voertuig zal dus niet noodzakelijk «ISA-conform» ingericht zijn, en moet toch overal op Belgische wegen toegelaten worden. Men dient ervoor op te letten dat er bij zwakkere weggebruikers (ten aanzien van buitenlandse voertuigen) niet een vals gevoel van veiligheid zou ontstaan, wat dan weer aanleiding zou geven tot mogelijke ongevallen.

Omgekeerd is het ook zo dat Belgische voertuigen vaak in het buitenland komen. De verschillende mogelijkheden die er technisch bestaan om ISA toe te passen, zijn allerm minst geharmoniseerd, in die zin dat vandaag niet de garantie bestaat tot het vermijden van interferentie, of andere afstellingen van een systeem. In mensentaal: het kan niet de bedoeling zijn dat een voertuig in Antwerpen dankzij ISA de 50 km/u grens niet overschrijdt, en dat ditzelfde voertuig in Breda, omwille van technische incompatibiliteit zou zijn begrensd op 90 km/u, en in Rijsel op 70 km/u (ervan uitgaande dat de maximale snelheid in deze drie steden telkens 50 km/u bedraagt).

Naast de veiligheidsrisico's die uitgaan van een verschillende aanpak in verschillende landen, dient aangestipt te worden dat bij het goederenvervoer over de weg duidelijk een aspect van dreigende concurrentievervalsing mee speelt, die voor SAV zeer belangrijk is, rekening houdend met de bestaande, al bikkelharde concurrentie.

Elke aanpak van ISA moet dus zonder enige twijfel gebeuren op Europees niveau, teneinde voor een perfecte compatibiliteit te zorgen van de systemen.

4) Le SAV ne voit d'ailleurs aucune raison de démarquer dans une première phase l'ISA pour les camions, avant de l'appliquer aux voitures particulières.

5) Il y a lieu de faire une étude approfondie sur le coût de l'ISA. À cet égard aussi, on manque d'expérience à grande échelle. Si l'on optait pour une application généralisée à tout le territoire belge, il faudrait sans aucun doute y associer les 589 gestionnaires de voirie communaux, ainsi que les trois Régions en tant que gestionnaires de voirie.

Pour les citoyens et les entreprises, l'ISA ne sera admissible que si les avantages en sont appréciables, et donc si le coût de cette mesure est limité au strict minimum. La réussite sociale d'une application à grande échelle, qu'elle soit obligatoire ou non, dépend totalement du coût acceptable de celle-ci. Ce coût doit donc en premier lieu être chiffré, tant pour l'utilisateur particulier que pour les pouvoirs publics.

Lode Verkinderen
Secrétaire général adjoint

4) SAV ziet trouwens geen enkele reden om ISA in een eerste fase op te starten met vrachtwagens vooral eer de personenwagens aan de beurt zouden zijn. Geen enkele studie of statistiek toont hiertoe een nood aan die hoger zou zijn dan bij personenwagens.

5) Er dient grondig onderzoek te gebeuren naar de kostprijs van ISA. Ook wat dit betreft is de ervaring op grote schaal nog ontbrekend. Indien men zou kiezen voor een algehele toepassing op het Belgisch grondgebied, dienen hier zonder enige twijfel de 589 gemeentelijke wegbeheerders bij betrokken te worden, net zoals de 3 gewesten als wegbeheerders.

Voor de burgers en de bedrijven zal ISA slechts aanvaardbaar zijn, indien men de voordelen ervan weet te appreciëren, en indien dus de kostprijs tot een absoluut minimum zou beperkt blijven. Het maatschappelijk slagen van een grootschalige toepassing, of ze nu verplicht is of niet, staat of valt met een aanvaardbare kostprijs. Deze dient aldus in eerste instantie begroot te worden, zowel voor de individuele gebruiker als voor de overheid.

Lode Verkinderen
Adjunct Secretaris Generaal

II. 4. POINT DE VUE DE TOURING

ISA

Intelligent Speed Adaptator (limiteur intelligent de vitesse)

Hier également, la route a fait quatre victimes dans notre pays... (sans parler des morts et des blessés qui ne sont même pas repris dans les statistiques)

1. Qu'est-ce que l'ISA ?

A. Le fonctionnement de l'ISA

ISA est un nom collectif utilisé pour désigner divers systèmes qui incitent ou contraignent un conducteur à respecter les limitations de vitesse en vigueur.

Le système ISA qui est mis en oeuvre dans le projet pilote de Gand, utilise une carte routière numérique et un système GPS :

- les différentes zones de vitesse sont indiquées sur la carte routière numérique;
- le GPS différentiel détermine la position du véhicule.

Le système suédois IMITA que nous utilisons fonctionne avec un petit ordinateur qui compare la position du véhicule à ces zones de vitesse. Le système intervient lui-même et limite la vitesse en donnant une contre-pression sur la pédale des gaz. On parle dans ce cas d'une pédale des gaz intelligente.

Ouvert/semi-ouvert/fermé

Le système testé à Gand est dénommé «semi-ouvert», parce que le conducteur peut encore intervenir lui-même. Il peut toujours rouler plus vite que la limite imposée, mais il doit exercer une pression plus forte sur la pédale des gaz.

Dynamique et statique

À Gand, nous testons un système «statique» : les limites de vitesse sont fixées sur une carte numérique. Dans un système «dynamique», les limites de vitesse peuvent être adaptées à distance au gré des circonstances.

B. Les avantages de l'ISA

Les avantages de l'ISA sont de divers ordres: sécurité routière, limitation des émissions de certains polluants, conduite plus confortable et plus détendue,...

II. 4. STANDPUNT VAN TOURING

ISA

Intelligente SnelheidsAdaptatie

Ook gisteren kwamen er in ons land 4 mensen om in het verkeer ... (onafgezien van de doden en gewonden die niet eens in de statistieken voorkomen)

1. Wat is ISA?

A. De werking van ISA

ISA is een verzamelnaam voor diverse systemen die een bestuurder ertoe aanzetten of dwingen om zich aan de geldende snelheidslimieten te houden.

Het ISA-systeem dat gebruikt wordt in het proefproject in Gent maakt gebruik van een digitale wegenkaart en GPS:

- op de digitale wegenkaart zijn de verschillende snelheidszones aangeduid
- de differentiële GPS bepaalt de positie van het voertuig

Het Zweedse IMITA-systeem dat we gebruiken, werkt met een kleine computer die de locatie van het voertuig vergelijkt met deze snelheidszones. Het systeem zal zelf ingrijpen en de snelheid begrenzen door een tegendruk te geven op het gaspedaal. In dit geval spreken we van een systeem met een intelligente gaspedaal.

Open/half-open/gesloten

Het systeem dat getest wordt in Gent wordt aangeduid als 'halfopen', omdat de bestuurder zelf nog kan tussenkomen. Sneller rijden dan de bedoeling is, kan nog steeds, maar er zal harder met de voet op het gaspedaal geduwd moeten worden.

Dynamisch en statisch

In Gent testen we een 'statisch' systeem: de snelheidslimieten vast staan op een digitale kaart. Bij een 'dynamisch' systeem kunnen de snelheidslimieten op afstand worden aangepast volgens de dan geldende situaties.

B. Voordelen van ISA

De voordelen van ISA zijn op verschillende terreinen aanwezig: verkeersveiligheid, beperking van emissies van bepaalde afvalstoffen, comfortabeler en minder gestresseerd rijden, ...

Son principal avantage réside dans l'augmentation de la sécurité routière. Nous renvoyons à cet égard à une étude scandinave (menée dans le cadre d'un projet européen de recherche), dans laquelle l'incidence de la vitesse sur les conséquences d'un accident a été étudiée sur la base des statistiques des accidents de la route de plusieurs années. Il est en effet fort compréhensible qu'un automobiliste qui roule à 50 km à l'heure évite non seulement plus facilement un accident mais que, surtout, les conséquences en cas d'accident seront bien moindres que si l'automobiliste roulait, par exemple, à 90 km à l'heure.

Une étude britannique basée sur des statistiques d'accidents de la circulation de plusieurs années a montré qu'au cas où tout le monde roulerait avec un système ISA, il y aurait 59 % d'accidents de moins, avec 48 % de tués et de blessés graves de moins et 36 % de tués de moins. Ces statistiques sont des pourcentages calculés sur la base d'une comparaison entre la vitesse moyenne au moment de l'accident et la vitesse légalement autorisée. Compte tenu de la politique de répression rigoureuse menée en Grande-Bretagne, il est à prévoir que les statistiques pour la Belgique seraient vraisemblablement encore plus élevées. Nous ne pouvons que le pressentir, car l'on manque de données statistiques correctes suffisantes en Belgique pour effectuer un calcul de ce genre.

C. Scénario de mise en place

Il ressort d'une étude britannique que toutes les voitures européennes pourraient être équipées d'un système ISA (dynamique – permet la gestion du trafic) d'ici 2019 environ. Ce délai pourrait encore être raccourci pour un système statique.

Ces scénarios de mise en œuvre avaient déjà été imaginés il y a trois ans. Entre-temps, il s'est avéré que la technologie évolue plus rapidement que prévu et que le moment où le système ISA pourra être effectivement généralisé se rapproche de plus en plus vite :

- c'est ainsi que l'on prévoit que d'ici deux à trois ans, toutes les voitures seront équipées d'origine d'un GPS (premier seuil technique) ;
- à l'heure actuelle, le deuxième seuil technique, à savoir le régulateur de vitesse lui-même (régulation de la vitesse par la limitation de l'arrivée d'essence), est installé dans plusieurs voitures (tous les nouveaux modèles de Mercedes, certains modèles de Citroën et de Renault et, bientôt, dans tous les modèles de BMW) avec des paramètres réglables par l'utilisateur : le deuxième seuil technique est ainsi considérablement abaissé ;
- un troisième seuil technique concerne l'ordinateur de bord (CPU – *central processing unit*) ; étant donné

Het belangrijkste voordeel situeert zich in de verhoging van de verkeersveiligheid. We verwijzen hiervoor naar een Scandinavische studie (in het kader van een Europees onderzoeksproject) waarbij op basis van de verkeersongevallencijfers van verschillende cijfers het effect van snelheid op de gevolgen van het ongeval worden bestudeerd. Het is immers erg begrijpbaar dat een wagen die 50 km/uur rijdt niet alleen gemakkelijker een ongeval vermijdt maar vooral is de impact bij een ongeval veel kleiner dan wanneer de wagen bv. 90 km/uur rijdt.

Brits onderzoek, op basis van verkeersongevallen-cijfers van verschillende jaren, wees uit dat in het geval dat iedereen met een ISA-systeem zou rijden, er 59% minder ongevallen zouden plaatsvinden, met 48% minder doden en zwaargewonden, en 36% minder doden. Deze cijfers zijn berekende percentages op grond van een vergelijking tussen de gereden snelheid op het ogenblik van het ongeval en de wettelijk toegelaten snelheid. Vermits in Groot-Brittannië een streng handhavingsbeleid geldt, kan men verwachten dat de cijfers voor België vermoedelijk nog hoger zullen liggen. Dit kunnen we enkel aanvoelen, want voor een berekening ontbreekt het in België aan voldoende en correcte statistische gegevens.

C. Implementatiescenario

Uit een Britse studie blijkt dat alle Europese wagens met ISA (dynamisch - laat verkeersmanagement toe) kunnen uitgerust worden rond 2019. In een statisch systeem kan dit al eerder.

Deze implementatiescenario's werden reeds een drietal jaren geleden opgemaakt. Ondertussen blijkt dat de technologie sneller evolueert dan verwacht, en naderen we steeds sneller het momenten waarop ISA effectief op grote schaal kan worden toegepast:

- zo wordt verwacht dat binnen 2 à 3 jaar alle wagens, standaard zullen uitgerust worden met GPS (eerste technische drempel);
- de tweede drempel, de snelheidsbegrenzer zelf (regelen van snelheid via het beperken van de benzine-toevoer), wordt momenteel ingebouwd -als vrijwillig instelbaar- in verschillende auto's (alle nieuwe Mercedesmodellen, sommige modellen van Citroën en Renault, binnenkort in alle BMW-modellen): op deze wijze wordt de tweede technische drempel drastisch verlaagd.
- Een derde technische drempel is de boordcomputer (CPU - *central processing unit*); vermits wagens steeds

que les voitures intègrent de plus en plus de composants électroniques et que Motorola, entre autres, propose un CPU permettant de gérer tous les systèmes actuels et futurs (dont le système ISA), ce seuil pourra également être franchi plus rapidement ;

– le dernier seuil concerne la carte avec les zones de vitesse et la communication pour le système dynamique de modification de ces zones de vitesse. On espère que ce seuil pourra être franchi au cours des huit prochaines années, de sorte que l'instauration de ce système puisse être généralisée vers 2010 – si l'Europe en a la volonté politique.

D. Le citoyen souhaite-t-il utiliser le système ISA ?

Il ressort d'une enquête de popularité réalisée par le *Centrum voor Duurzame Ontwikkeling (CDD)* et l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) (sur la base d'un échantillon représentatif de 2500 belges) que le système complètement fermé (obligatoire pour toutes les voitures) est accepté par plus de 63 % des Belges (aucune différence entre la Flandre et la Wallonie) et rejeté par seulement 24 % des Belges, avec 13 % des personnes interrogées qui adoptent une position neutre à cet égard.

E. L'ISA dans d'autres pays

En Suède, le système a été élaboré dans le cadre de VISION ZERO. Un projet avec plus de 5.000 véhicules équipés de diverses formes d'ISA a été réalisé dans quatre villes. De nouveaux projets, associant entre autres des bus d'entreprises de transports publics, seront lancés prochainement.

Aux Pays-Bas, une démonstration avec 20 véhicules (système fermé) a été réalisée avec succès à Tilburg.

Le Danemark a réalisé une étude de démonstration avec 25 véhicules.

En Australie, la quatrième phase d'une étude de démonstration a été lancée en septembre 2001. Divers systèmes ITS (dont l'ISA) ont été intégrés dans des flottes d'entreprises. Dans ce cadre, Ford a collaboré activement avec une compagnie d'assurances et une université.

F. L'ISA en Belgique

Actuellement, un projet pilote d'utilisation de l'adaptation intelligente de la vitesse en Belgique est en cours dans la ville de Gand. Dans le cadre de ce projet, 34 véhicules et 3 bus de la société de transports publics « *De Lijn* » seront équipés du système ISA (système d'accélérateur intelligent).

meur électronique a été installé et les véhicules ont été plus électroniquement contrôlés. Le système de gestion de la vitesse sera également plus électronique et sera contrôlé par un CPU. Le système de gestion de la vitesse sera également plus électronique et sera contrôlé par un CPU. Le système de gestion de la vitesse sera également plus électronique et sera contrôlé par un CPU.

– Blijft nog de kaart met snelheidszones en de communicatie voor het dynamische systeem van het wijzigen van deze snelheidszones. Verwacht wordt dat deze drempel de komende 8 jaar genomen kan worden, zodat dit systeem veralgemeend kan ingevoerd zijn rond 2010 - indien Europa dit politiek wenst.

D. Wil de burger ISA

Uit een draagvlakonderzoek (op basis van een representatieve steekproef onder 2.500 Belgen) van het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling (CDO) en het Belgisch-Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) blijkt dat het volledig begrensde systeem (dat verplicht is voor alle auto's) in België door meer dan 63% van de Belgen wordt aanvaard (geen verschillen tussen Vlaanderen en Wallonië) en dat slechts 24% dit niet wenst, met 13% van de respondenten die hier neutraal tegenover staat.

E. ISA in andere landen

In Zweden werd het systeem opgezet in het kader van VISION ZERO. Momenteel is een project met meer dan 5.000 voertuigen met allerlei vormen van ISA in vier verschillende steden afgesloten. Nieuwe projecten met onder meer bussen van openbaar vervoerbedrijven worden binnenkort opgestart.

In Nederland werd in Tilburg succesrijk een demonstratie met 20 voertuigen (gesloten systeem) opgezet.

Denemarken sloot een demonstratieonderzoek met 25 voertuigen af.

In Australië werd in september 2001 gestart met de vierde fase van een demonstratieonderzoek. In bedrijfstakken werden verschillende ITS-systemen ingebouwd; daartoe behoort ISA. In dit geval werkte Ford actief samen met een verzekeringsmaatschappij en een universiteit.

F. ISA in België

Momenteel loopt in de stad Gent een proefproject voor gebruik van intelligente snelheidsaanpassing in België.

34 voertuigen en 3 bussen van de openbaar vervoermaatschappij « *De Lijn* » zullen uitgerust worden met het ISA-systeem (systeem van de intelligente gaspedaal).

Dans la périphérie de la ville de Gand (délimitée par la nationale 4), les véhicules circuleront pendant six mois dans une zone où le système fonctionnera automatiquement (au moyen d'une carte numérique). Sur les 34 véhicules, 20 appartiennent à des particuliers, 5 à la ville, 5 à l'université de Gand, 2 à la province de Flandre orientale, 1 au CPAS et 1 au constructeur Volvo.

Ce projet vise à examiner de manière approfondie une série d'aspects, tels que le comportement de conduite, les implications techniques, l'ergonomie, l'acceptabilité, etc.

2. L'étude

Au cours de cette période d'environ six mois, les domaines suivants seront examinés :

- en matière de perception et de comportement, le comportement de conduite des conducteurs tests et les changements de comportement seront analysés, ainsi que l'attitude des tiers (les habitants de Gand) à l'égard de l'ISA ;
- sur le plan de la technique et de l'ergonomie, on examinera si le système est fiable techniquement et s'il offre un confort suffisant ;
- les émissions et la consommation de carburant (impact écologique) seront mesurées ;
- les données provenant du véhicule seront récoltées ; elles permettront d'analyser le comportement de conduite du conducteur ;
- les aspects juridiques et organisationnels (cadre juridique, protection de la vie privée) seront également analysés accessoirement.

Dans chaque véhicule se trouvera un carnet de bord, dans lequel chaque conducteur pourra consigner ses impressions véhicule, de même qu'un journal.

In de omgeving van de stad Gent (afgebakend door rijksweg 4) zullen de voertuigen gedurende 6 maanden rondrijden in een gebied waar het systeem (via een digitale kaart) automatisch zal werken. Van de 34 voertuigen behoren er 20 toe aan particulieren (privé-persoon), 5 aan de stad Gent, 5 aan de Universiteit Gent, 2 wagens aan de provincie Oost-Vlaanderen, 1 aan het OCMW en 1 aan de fabrikant Volvo.

Binnen dit project wordt uitgebreid onderzoek verricht naar het rijgedrag, de technische implicaties, ergonomie, draagvlak, aanvaardbaarheid,....

2. Het onderzoek

Tijdens deze periode van ongeveer zes maanden worden er op verschillende gebieden onderzoek verricht:

- inzake perceptie en gedrag, wordt het rijgedrag van de testrijders en gedragsveranderingen geanalyseerd, alsook wordt onderzocht hoe anderen (bewoners van Gent) tegenover ISA staan
- op het vlak van technisch en ergonomisch onderzoek wordt onderzocht of het systeem technisch betrouwbaar is en voldoende comfort biedt
- emissies en het brandstofverbruik (ecologische impact) worden gemeten
- data worden vanuit de wagen verzameld; hiermee wordt het rijgedrag van de bestuurder onderzocht.
- juridische en organisatorische aspecten (juridisch kader, bescherming van de persoonlijke levenssfeer) worden bijkomend geanalyseerd.

In iedere wagen zal ook een logboek, waarin elke bestuurder zijn of haar ervaringen kan optekenen, en een tijdslogboek aanwezig zijn.

II. 5. POSITION DE FEBIAC

ADAPTATION INTELLIGENTE DE LA VITESSE: PRENDRE TOUT EN COMPTE

Une enquête, menée en 2001 par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) nous apprend que la majorité des Belges est partisane d'un système d'adaptation de vitesse intelligente dans les véhicules (ISA – Intelligent Speed Adaptation). Le non-conducteur est - semble-t-il – le plus positif à l'égard d'une telle mesure. Chez les personnes qui utilisent fréquemment la voiture, l'enthousiasme est moins prononcé mais existe néanmoins. Et bien qu'il y ait une différence significative entre l'accord de principe de la personne interrogée et son intention finale de faire effectivement monter un ISA dans sa voiture et d'en payer le prix, cette enquête semble indiquer qu'un consensus existe chez certains groupes de la population en faveur de l'introduction de limiteurs de vitesse dans les voitures. Le projet de test à Gand le confirme.

FEBIAC, la Fédération belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle, tient cependant à souligner le long chemin qu'il reste encore à parcourir avant qu'un tel système puisse être considéré comme opérationnel et efficace.

Les autorités ne cessent de renforcer les mesures et les objectifs quantitatifs afin d'accroître la sécurité routière de manière durable. La question qui se pose et le critère à prendre en considération à cet égard sont: comment, dans un proche avenir, réduire sensiblement le nombre d'accidents de la route et le nombre de victimes? Il est essentiel pour cela d'aborder le problème de la vitesse et plus précisément de la vitesse excessive et inadaptée. La vitesse inadaptée contribue à la gravité, et est parfois aussi la cause principale, des accidents, tout le monde le sait. Les constructeurs de véhicules, les pouvoirs publics et les gestionnaires de voiries cherchent pour cette raison des moyens pour mieux adapter la vitesse à l'environnement de trafic. Une des pistes de réflexion est l'introduction d'un adaptateur de vitesse automatique dans les véhicules.

Les systèmes ISA avertissent le conducteur de ce que la vitesse effective n'est pas conforme à l'environnement de trafic et à la limitation de vitesse légale applicable à cet endroit. Un ISA peut avoir une fonction de signalisation ou de limitation. Dans le premier cas, le conducteur est averti du fait qu'il roule trop vite, dans le second cas, la voiture est mise dans l'impossibilité de rouler plus vite que la limite légale imposée à cet endroit (système fermé). Avec un système ISA 'ouvert' ou 'semi-

II. 5. FEBIAC-STANDPUNT

INTELLIGENTE SNELHEIDSAANPASSING: ALLES IN REKENING NEMEN

Een in 2001 gehouden rondvraag van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) leert dat een meerderheid van de Belgen gewonnen is voor een systeem van intelligente snelheidsaanpassing (ISA) in voertuigen. Vooral de niet-autorijder, zo blijkt, spreekt zich hierover positief uit. Bij mensen die frequent de auto nemen, is het enthousiasme minder uitgesproken, maar wel nog duidelijk bestaande. En hoewel er allicht een significant verschil is tussen het principiële akkoord van de ondervraagde en de uiteindelijke bereidheid daadwerkelijk een ISA in zijn voertuig in te bouwen en daarvoor te betalen, toch lijkt deze rondvraag aan te geven dat er bij bepaalde bevolkingsgroepen een draagvlak aanwezig is voor de invoering van snelheidsbegrenzers in auto's. Het proefproject in Gent bevestigt dit.

FEBIAC, de Belgische Federatie van de Automobielen en Tweewielerindustrie, wil echter wijzen op de lange weg die nog af te leggen is alvorens een dergelijk systeem operationeel en doelmatig kan worden beschouwd.

Beleidsvoerders stellen meer en meer kwantitatieve doelstellingen om de verkeersveiligheid verder en blijvend te verhogen. De vraag en de maatstaf daarbij is: hoe kan binnen een afzienbare termijn het aantal verkeersongevallen en het aantal slachtoffers gevoelig omlaag? Het aanpakken van snel rijden, en meer bepaald van overdreven en onaangepaste snelheid, staat daarbij vaak centraal. Onaangepaste snelheid draagt bij tot de ernst, en is soms de hoofdoorzaak, van ongevallen, dat is geweten. Voertuigconstructeurs, overheden en wegbeheerders zoeken daarom naar middelen om gemiddeld gereden snelheid en verkeersomgeving beter op elkaar af te stemmen. Eén van de denkpistes in deze oefening is het invoeren van een automatische snelheidsaanpassing in voertuigen.

Zulke ISA-systemen wijzen de bestuurder op het feit dat de effectief gereden snelheid niet in overeenstemming is met de verkeersomgeving en de wettelijke snelheidslimiet die op die plaats geldt. Een ISA kan daarbij signalerend of limiterend werken. In het eerste geval wordt de bestuurder gewaarschuwd over het feit dat hij/zij te snel rijdt, in het tweede geval kan de auto onmogelijk sneller rijden dan de wettelijk geldende limiet op die plaats (gesloten systeem). Met een 'open' of 'halfopen'-

ouvert', le conducteur conserve son droit de décision autonome. Dans un système ouvert, l'électronique embarquée signale la vitesse excessive au moyen d'un signal sonore ou visuel. Alors que dans un système ISA 'semi-ouvert' une contre-pression est par exemple créée dans la pédale de gaz. Si le conducteur garde le pied sur la pédale de gaz, une vitesse autorisée est maintenue. S'il veut ou doit à un moment quelconque accélérer, il peut le faire, mais de manière inconfortable (forte contre-pression de la pédale de gaz).

Le choix d'une option (système ouvert – semi-ouvert – fermé) ne constitue cependant qu'une première étape; l'intégration technique dans les véhicules ne représente en effet pas un obstacle fondamental sur le long chemin qu'il faudra parcourir avant que le système fonctionne. Bien plus complexe est d'évaluer les conséquences techniques, juridiques et psychologiques qu'entraîne un ISA. S'il est introduit, le système devra avant tout offrir une couverture suffisamment grande pour être efficace et sûr. Le système doit fonctionner partout et pour un nombre suffisamment grand de véhicules. Ceci exige un gigantesque effort sur le plan de l'introduction de l'infrastructure télématique à bord des véhicules et le long des routes (ceci vaut tant pour un système fonctionnant avec des senseurs dans le véhicule et des balises le long des routes, que pour un système fonctionnant avec GPS et des cartes routières digitales, qui doivent régulièrement être mises à jour avec toutes les modifications des limites de vitesse sur tout le réseau routier).

Le moment où le système influe sur le véhicule doit partout correspondre exactement à la signalisation routière traditionnelle. Ceci est absolument indispensable pour la crédibilité et l'étanchéité juridique du concept (pour quelques aspects légaux, voir annexe : critical traffic situations for the application of the system functions). Le système doit en outre être suffisamment fiable. Il doit, en d'autres mots, fonctionner à tout moment, et surtout correctement. En effet, un véhicule équipé d'un ISA crée chez le conducteur assurance et accoutumance voire même une confiance aveugle. En cas de non- ou mal-fonctionnement du système, il n'est pas certain que le conducteur effectuera lui-même les manœuvres de correction nécessaires. La même chose vaut, certainement dans la phase de transition, lorsque l'on passe d'une voiture équipée d'un ISA à une qui ne l'est pas. Il est, à notre avis, indispensable de garantir au conducteur l'autonomie nécessaire. Il doit continuer à réaliser que la responsabilité finale lui incombe. Un ISA fermé ou limitatif est à cet égard contre-productif.

En outre, notre conviction est que l'introduction d'un ISA dans les véhiculés doit être liée à une variabilisation

ISA behoudt de chauffeur wél zijn autonoom beslissingsrecht. In een open systeem signaleert de elektronica in het voertuig het te snel rijden door middel van een geluids- of visueel signaal. Een 'halfopen' ISA creëert bijvoorbeeld een tegendruk in het gaspedaal. Indien de bestuurder zijn voet op het gas laat rusten, wordt een toegelaten snelheid aangehouden. Wil of moet hij/zij echter op een bepaald ogenblik versnellen, dan kan dat, zij het in oncomfortabele omstandigheden (forse tegendruk van het gaspedaal).

Welke optie lichten (open – halfopen – gesloten), is echter slechts de eerste stap; en de technische inbouw in voertuigen vormt wellicht geen fundamenteel obstakel in de lange weg die af te leggen is eer het systeem functioneert. Veel complexer nog is het inschatten en sturen van de technische, juridische en psychologische gevolgen die een ISA met zich brengt. Vooreerst moet het systeem, wanneer het ingevoerd wordt, een voldoende grote dekking hebben om effectief en veilig te zijn. Het systeem moet overal werken, en voor een voldoende groot aantal voertuigen. Dat vergt een enorme inspanning op het gebied van de invoering van telematica-infrastructuur in voertuigen en langsheen de weg (dit geldt zowel bij een systeem met voertuigsensoren en bakens langs de weg, als bij een systeem met GPS en digitale wegenkaarten die regelmatig dienen geactualiseerd met alle wijzigingen in snelheidslimieten op het ganse wegennet).

Het moment van ingrijpen op het voertuig moet overal en exact overeenstemmen met de traditionele wegsignalisatie. Dat is absoluut noodzakelijk voor de geloofwaardigheid en de juridische waterdichtheid van het concept (voor wettelijke aspecten, zie bijlage: critical traffic situations for the application of the system functions). Bovendien moet het systeem voldoende betrouwbaar zijn. Het moet, met andere woorden, altijd, en vooral correct, werken. Immers, bij de chauffeur die over een met ISA uitgerust voertuig beschikt, ontstaat geheid een gewenning of zelfs een blindelings vertrouwen. Bij niet of fout functioneren van het systeem is het lang niet zeker of de bestuurder nog steeds zelf de nodige correctieve handelingen zal stellen. Datzelfde geldt, zeker in de overgangsfase, wanneer men overstapt van een auto mét, naar een auto zonder ISA. Het is, ons inziens, ook daarom nodig de chauffeur de nodige autonomie te garanderen. Hij/zij moet blijven beseffen dat de uiteindelijke verantwoordelijkheid bij hem/haar blijft. Een gesloten of limiterende ISA werkt dienaangaande contraproductief.

Bovendien is het onze overtuiging dat de invoering van een ISA in voertuigen gekoppeld moet zijn aan de

de la vitesse autorisée. Si les aménagements techniques sont réalisés en vue de l'introduction de l'ISA, la variabilisation de la vitesse sur certains trajets ne devrait plus poser de problème. Mieux encore, la crédibilité et le succès des adaptateurs de vitesse intelligents y gagneront. Quelques exemples. Il convient, aux abords d'une école, de rouler lentement, disons à 30 km/heure. Du moins aux heures d'entrée et de sortie des élèves. En dehors de cette large plage horaire, la vitesse autorisée peut et doit être harmonisée au régime de vitesse normal applicable sur cette voirie. Des régimes de vitesse variables peuvent également être mis en place lors de conditions atmosphériques changeantes. Un ISA qui observe aveuglément la limite imposée, peut mettre le conducteur en danger, par exemple en cas de conditions atmosphériques défavorables. La confiance dans l'ISA peut à de tels moments créer un faux sentiment de sécurité. Enfin, la densité du trafic joue également un rôle dans la détermination d'un régime de vitesse idéal et un éventuel ISA doit donc y être adapté en temps réel.

L'ISA ouvre de nombreuses perspectives mais n'est certainement pas une solution miracle. Son application ne peut pas donner lieu à une déresponsabilisation du chauffeur, bien au contraire. Les autorités doivent aussi réaliser que le montage du petit appareil dans la voiture – ce qui du point de vue technique ne présente pas de problèmes insurmontables, ne suffit pas à lui seul. L'adaptation de vitesse intelligente requiert un suivi minutieux de la part du gestionnaire de la voirie, qui devra pour cela investir dans une structure d'encadrement. Des études préalables doivent donc être réalisées avant de songer à introduire l'ISA. Il est dès lors illusoire de croire que l'ISA aura un effet positif à court terme sur la sécurité/insécurité routière. L'ISA ne peut donc pas servir d'alibi pour ne pas prendre d'autres initiatives.

variabilisering van de toegelaten rijnsnelheid. Indien de technische voorzieningen gerealiseerd zijn voor de invoering van ISA, stelt ook het variabiliseren van de snelheid op bepaalde trajecten geen probleem meer. Sterker, het zal de geloofwaardigheid en het succes van de intelligente snelheidsaanpassing vergroten. Enkele voorbeelden. In de omgeving van een school moet traag gereden worden, 30 kilometer per uur, zeg maar. Tenminste, op die momenten dat er inderdaad leerlingen af en aan komen. Buiten de ruime schooluren kan en moet de toegelaten snelheid geharmoniseerd worden met het normale snelheidsregime op die weg. Variabele snelheidsregimes kunnen ook ingezet worden bij wisselende weersomstandigheden. Een ISA die star de vastgestelde limiet volgt, kan de weggebruiker in gevaar brengen bij bijvoorbeeld zeer slechte weersomstandigheden. Het vertrouwen in ISA kan op die ogenblikken een vals gevoel van veiligheid geven. Tot slot speelt ook de verkeersdruk een rol in het bepalen van een ideaal snelheidsregime, ook daaraan moet een eventuele ISA in real-time aangepast zijn.

ISA opent heel wat perspectieven, maar is zeker geen mirakeloplossing. Het toepassen ervan mag niet leiden tot een deresponsabilisering van de chauffeur, wel integendeel. De overheid moet tevens beseffen dat het simpelweg inbouwen van het toestelletje in de wagen -wat technisch geen onoverkomelijke problemen oplevert - niet voldoende is. De intelligente snelheidsaanpassing vereist een grondige opvolging door de wegbeheerder, die daartoe zal moeten investeren in een omkaderende structuur. Aan de invoering van ISA moet dus eerst en vooral nog heel wat studiewerk voorafgaan. Het is dan ook een illusie te geloven dat ISA op korte termijn een positief effect kan hebben op de verkeers(on)veiligheid. ISA mag dan ook niet als alibi worden aangegrepen om geen andere initiatieven te nemen.