

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 avril 2013

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à promouvoir l'adaptateur de vitesse intelligent en vue d'accroître la sécurité routière à la lumière de la directive STI et des recommandations de la Commission fédérale sécurité routière

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. Bert WOLLANTS

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif de M. David Geerts, coauteur	3
II. Discussion introductive	3
III. Audition du <i>Centrum voor Duurzame Ontwikkeling</i> (CDO) (Centre pour le Développement durable) et de l'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR)	7
IV. Discussion	16
V. Votes	17

Documents précédents:

Doc 53 **2440/ (2012/2013):**

001: Proposition de résolution de Mme Karin Temmerman et consorts.
002: Addendum.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 april 2013

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ter bevordering van intelligente snelheidsassistentie voor een hogere verkeersveiligheid in het raam van de ITS-richtlijn en de aanbevelingen van de federale commissie voor de verkeersveiligheid

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Bert WOLLANTS**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de heer David Geerts, mede-indiener	3
II. Inleidende bespreking	3
III. Hoorzitting met het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling (CDO) en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV)	7
IV. Bespreking	16
V. Stemmingen	17

Voorgaande documenten:

Doc 53 **2440/ (2012/2013):**

001: Voorstel van resolutie van mevrouw Karin Temmerman c.s.
002: Addendum.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Sabien Battheu

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Miranda Van Eetvelde, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	Anthony Dufrane, André Frédéric, Karine Lalieux, Linda Musin
MR	Valérie De Bue, Luc Gustin
CD&V	Jef Van den Bergh, Liesbeth Van der Auwera
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Ronny Balcaen
Open Vld	Sabien Lahaye-Battheu
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Peter Dedecker, Karel Uyttersprot, Ben Weyts
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Rachid Madrane, Alain Mathot, Patrick Moriau
David Clarinval, Olivier Destrebecq, Jacqueline Galant
Roel Deseyn, Gerald Kindermans, Bercy Slegers
Meryame Kitir, Karin Temmerman
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Herman De Croo, Ine Somers
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotcorne

N-VA	:	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>	Abréviations dans la numérotation des publications:	Afkorting en bij de nummering van de publicaties:
PS	:	<i>Parti Socialiste</i>	DOC 53 0000/000:	<i>Document parlementaire de la 53^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
MR	:	<i>Mouvement Réformateur</i>	QRVA:	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CD&V	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>	CRIV:	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
sp.a	:	<i>socialistische partij anders</i>	CRABV:	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
Ecolo-Groen	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>	CRIV:	<i>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)</i>
Open Vld	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>	PLEN:	<i>Séance plénière</i>
VB	:	<i>Vlaams Belang</i>	COM:	<i>Réunion de commission</i>
cdH	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>	MOT:	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>
FDF	:	<i>Fédéralistes Démocrates Francophones</i>		
LDD	:	<i>Lijst Dedecker</i>		
MLD	:	<i>Mouvement pour la Liberté et la Démocratie</i>		

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
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	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de résolution au cours de ses réunions des 4 décembre 2012, 23 janvier 2013 et 19 mars 2013.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. DAVID GEERTS, COAUTEUR

La sécurité routière est un thème qui s'impose à tous les partis au-delà des clivages politiques. Au cours des dix dernières années, 12 000 personnes environ ont perdu la vie dans un accident de la circulation. Il faut tenter par tous les moyens de réduire le nombre de tués sur les routes. L'ancien secrétaire d'État à la Mobilité, M. Etienne Schouppe, évoquait les trois E: *Engineering – Enforcement – Education*. L'ISA relève de la première catégorie de mesures susceptibles de promouvoir la sécurité routière. La neuvième recommandation de la Commission fédérale pour la sécurité routière (CFSR), formulée à l'occasion des états généraux de la sécurité routière du 11 mai 2011 (cf. "Recommandations pour 20 mesures prioritaires à prendre pendant la période 2011-2015"), indique clairement: "La vitesse représente l'une des causes principales des accidents de la circulation; il est donc extrêmement important de la maîtriser efficacement. (...) L'introduction d'ISA dépend, en grande partie de la volonté politique, de l'adhésion de la population au système et du coût." L'Europe a entretemps créé un cadre juridique à cet égard: la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI). Un projet-pilote est en cours en matière de contrôle de trajet sur l'E17, à Gentbrugge. Les Régions ont pris un certain nombre de mesures pour améliorer la gestion de la vitesse. Mais cela reste insuffisant: il convient, d'une part, de plaider au sein du Conseil européen des transports pour que l'ISA soit intégré dans les exigences auxquelles les véhicules doivent obligatoirement satisfaire, les régions devant, d'autre part, élaborer des plans d'action visant à renforcer l'adhésion à l'ISA.

II. — DISCUSSION INTRODUCTIVE

A. Questions et observations des membres

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souligne que les accidents de la route mortels sont principalement dus à la vitesse et à l'alcool. Bien que la vitesse soit la cause principale de 30 % des accidents mortels, plus de 60 % de nos concitoyens font preuve de compréhension face aux excès de vitesse et jugent même les amendes

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 4 december 2012, 23 januari 2013 en 19 maart 2013.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER DAVID GEERTS, MEDE-INDIENER

Verkeersveiligheid is een thema dat alle partijgrenzen overschrijdt. De afgelopen tien jaar hebben circa 12 000 mensen het leven gelaten bij verkeersongevallen. Het aantal verkeersdoden moet met alle mogelijke middelen worden teruggedrongen. De vorige staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Etienne Schouppe, had het over de drie E's: *Engineering – Enforcement – Education*. ISA behoort tot de eerste categorie van maatregelen die tot meer verkeersveiligheid kunnen bijdragen. De negende aanbeveling van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid (FCVV) ingevolge de staten-generaal van de verkeersveiligheid van 11 mei 2011 (cfr. "Aanbevelingen voor 20 prioritaire maatregelen voor de periode 2011-2015") stelt duidelijk: "Vermits snelheid een van de grote oorzaken is van verkeersongevallen, is een efficiënte snelheidsbeheersing enorm belangrijk. (...) De invoering van ISA hangt in belangrijke mate af van de politieke wil, van het draagvlak ervoor bij de bevolking en van de kostprijs." Europa heeft hier intussen een juridisch kader voor gecreëerd: Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 aangaande intelligente transportsystemen (ITS). Er is een proefproject lopende op de E17 in Gentbrugge met trajectcontrole. De Gewesten hebben een aantal maatregelen genomen om de snelheidsbeheersing te verbeteren. Toch is dit niet voldoende: enerzijds moet in de Europese Transportraad gepleit worden voor een verplichte opname van ISA in de eisen waaraan voertuigen moeten voldoen en anderzijds dienen de Gewesten actieplannen uit te werken om het draagvlak voor ISA te verbreden.

II. — INLEIDENDE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) wijst erop dat de twee voornaamste boosdoeners bij dodelijke verkeersongevallen snelheid en alcohol zijn. Ofschoon snelheid in 30 % van de dodelijke ongevallen de voornaamste oorzaak is, heeft meer dan 60 % van de bevolking begrip voor te snel rijden en vindt de boetes voor overdreven

infligées en la matière exagérées. Cela signifie qu'il faut non seulement veiller à faire respecter les règles, mais aussi à sensibiliser la population. Les formes ouverte et semi-ouverte de l'ISA recueillent déjà une grande adhésion à l'heure actuelle. Nonante-cinq pour cent des répondants d'une étude commandée par Mme Hilde Crevits, ministre flamande de la Mobilité, se déclarent favorables à l'ISA. Entre-temps, l'Europe doit jouer un rôle de pionnier en la matière, car elle seule peut imposer aux constructeurs de véhicules le respect d'exigences techniques supplémentaires.

M. Bert Wollants (N-VA), rapporteur, est favorable aux applications technologiques susceptibles de promouvoir la sécurité routière. Il souligne néanmoins que non seulement la forme fermée de l'ISA — qui prévoit le freinage automatique — recueille une adhésion bien moins importante, mais qu'elle n'est pas non plus nécessairement de nature à renforcer la sécurité routière. Au lieu de parler de l'ISA en général, il conviendrait de se concentrer sur les formes ouverte et semi-ouverte de ce système. Il est par ailleurs permis de se demander comment le gps pourra être utilisé en l'espèce. Ce point devra également être éclairci.

M. Tanguy Veys (VB) est favorable à l'ISA. Il souligne néanmoins la nécessité de réaliser des études qui soient mieux étayées sur le plan scientifique. La vitesse est-elle réellement l'une des principales causes des accidents de la circulation mortels? Le projet-pilote lancé à Gentbrugge en matière de contrôle de trajet concernait non seulement la vitesse, mais aussi les nuisances sonores. Les résultats de ce projet récent ne sont pas encore clairs en ce qui concerne l'influence du contrôle de trajet sur la sécurité routière. Quel est le calendrier fixé pour l'instauration de l'ISA?

M. André Frédéric (PS) estime que la voiture du XXI^e siècle sera en tout état de cause "intelligente" et "interactive". On se réfère actuellement beaucoup trop aux voitures existantes. Le législateur doit travailler dans le cadre juridique européen décrit par M. David Geerts dans son exposé introductif.

Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente, a cosigné la proposition de résolution. La vitesse excessive et inadaptée est une cause importante d'accidents de la route mortels. L'intervenante énumère quatre obstacles qui pourraient encore freiner l'instauration de l'ISA: 1^o sur le plan technologique, l'ISA n'est pas encore au point, compte tenu du manque de précision du GPS dans certaines régions et du problème de la mise à jour des cartes routières, 2^o le coût reste élevé, 3^o la compatibilité avec d'autres équipements technologiques n'est pas encore suffisamment connue, et 4^o le niveau

snelheid zelf overdreven. Er is naast de handhaving dus nood aan sensibilisering. Er is thans reeds een groot draagvlak voor de open en halfopen vorm van ISA. In een door mevrouw Hilde Crevits, de Vlaamse minister van Mobiliteit, bestelde studie verklaarde 95 % zich voorstander van ISA. Intussen moet Europa een voortrekkersrol spelen omdat alleen Europa de constructeurs bijkomende technische eisen kan opleggen waaraan voertuigen moeten voldoen.

De heer Bert Wollants (N-VA), uw rapporteur, is voorstander van technologische toepassingen die de verkeersveiligheid kunnen verhogen, maar wijst op het feit dat het draagvlak voor de gesloten vorm van ISA — met automatische afremming — niet alleen veel kleiner is maar ook niet noodzakelijkerwijs de verkeersveiligheid ten goede komt. In plaats van het te hebben over ISA in het algemeen, wordt best gefocust op de open en halfopen vormen van ISA. De vraag blijft ook hoe gps in deze gebruikt kan worden. Ook dit punt moet verder worden uitgeklaard.

De heer Tanguy Veys (VB) is voorstander van ISA maar dringt aan op meer wetenschappelijk onderbouwde studies. Is snelheid werkelijk een van de voornaamste oorzaken bij dodelijke verkeersongevallen? Het proefproject in Gentbrugge met trajectcontrole behelsde niet alleen de snelheid maar ook lawaaioverlast. De resultaten van dit recente project zijn nog niet eenduidig over de invloed van trajectcontrole op de verkeersveiligheid. Wat is de vooropgestelde timing voor de invoering van ISA?

De heer André Frédéric (PS) stelt dat de auto van de XXI^e eeuw sowieso "intelligent" en "interactief" zal zijn. Thans wordt veel te veel uitgegaan van de bestaande auto. De wetgever moet binnen het Europese juridische kader werken dat door de heer David Geerts in zijn inleidende uiteenzetting werd geschetst.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu, voorzitter, heeft het voorstel van resolutie medeondertekend. Overdreven en onaangepaste snelheid is een belangrijke oorzaak van dodelijke verkeersongevallen. De spreker somt vier obstakels op die de invoering van ISA nog kunnen afremmen: 1^o technologisch staat ISA nog niet op punt omwille van de geringe precisie van de gps in bepaalde gebieden en de gebrekkige actualisering van de wegenkaarten, 2^o de kostprijs is nog hoog, 3^o de compatibiliteit met andere technologische apparatuur is nog onvoldoende gekend, en 4^o het Europese

européen est le seul qui, en définitive, soit à même d'instaurer l'ISA.

B. Point de vue du secrétaire d'État à l'Énergie, à la Mobilité et à l'Environnement, représenté par M. Kristiaan Popelier

Cadre européen

Les technologies des véhicules ne peuvent être discutées que dans un cadre européen. À compter de 2016, l'eCall devrait devenir obligatoire dans tous les véhicules. Il s'agit d'un dispositif qui fonctionne au moyen d'une boîte noire et d'une application GPS, et qui prévient automatiquement les secours en cas de collision. À l'évidence, il convient de garantir la compatibilité de cet équipement avec les autres appareils de haute technologie.

Adhésion au principe de l'ISA

Les 95 % de répondants qui ont réservé un accueil positif à l'ISA l'ont probablement fait tant que l'ISA se limite à un avertissement sonore. Si l'ISA réduisait l'arrivée de carburant en cas de vitesse excessive, le groupe de partisans diminuerait très probablement. En zone 30, le système ISA, tel qu'il est conçu, ne devrait pas poser de problème à la plupart des automobilistes, mais sur une autoroute où la vitesse est limitée à 120 km/h, beaucoup d'automobilistes actuellement favorables à l'ISA reverront leur jugement. La proposition de résolution doit donc être affinée pour préciser la forme de l'ISA dont il est question.

Maîtrise de la vitesse

L'ISA intervient uniquement en cas d'excès de vitesse, et pas en cas de vitesse inadaptée. Cet aspect limite évidemment l'incidence potentielle de l'ISA sur la maîtrise de la vitesse en général.

Coût

Si le coût n'est pas supérieur à 250 euros — sans autre intervention de son assureur —, un automobiliste acceptera assez facilement d'installer l'ISA. Si le montant est plus élevé, il réfléchira à deux fois avant de procéder à l'installation.

CFSR/IBSR

Chaque recommandation — en ce compris la neuvième — de la Commission fédérale pour la sécurité routière (CFSR) est assignée à un promoteur, en

niveau is het enige waar de invoering van ISA ten slotte moet worden gerealiseerd.

B. Standpunt van de staatssecretaris voor Energie, Mobiliteit en Milieu, vertegenwoordigd door de heer Kristiaan Popelier

Europees kader

Voertuigtechnologie kan alleen in het kader van Europa worden besproken. Vanaf 2016 zou eCall verplicht worden in alle voertuigen: e-call werkt met een zwarte doos en een gps-toepassing, die in geval van aanrijding automatisch de hulpdiensten waarschuwt. Uiteraard moet de compatibiliteit hiervan met andere hoogtechnologische apparatuur verzekerd zijn.

Draagvlak

De 95 % respondenten die positief stonden tegenover ISA zijn dit wellicht zolang ISA beperkt blijft tot een auditieve waarschuwing. Wanneer ISA de toevoer van brandstof in geval van overdreven snelheid zou reduceren, zou de groep voorstanders hoogstwaarschijnlijk slinken. In een zone-30 zullen de meeste automobilisten ook al geen problemen hebben met de aldus geconcipeerde ISA, maar op de autosnelweg waar de snelheid tot 120 kilometer per uur is beperkt, zullen tal van automobilisten die thans een positieve ingesteldheid hebben tegenover ISA wellicht afhaken. Het voorstel van resolutie moet dus verfijnen over welke vorm van ISA het gaat.

Snelheidsbeheersing

ISA grijpt alleen in bij overdreven snelheid, niet bij on-aangepaste snelheid. Dit beperkt uiteraard de impact die ISA kan hebben op de algehele snelheidsbeheersing.

Kostprijs

Tot 250 euro — zonder verdere tussenkomst van zijn verzekeraar — zal een automobilist niet al te veel problemen hebben om ISA te installeren. Voor een hoger bedrag zal hij twee keer nadenken alvorens tot installatie over te gaan.

FCVV/BIVV

Iedere aanbeveling — zo ook de negende aanbeveling — van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid (FCVV) wordt toebedeeld aan een trekker, in casu het

l'occurrence l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR). Début 2013, l'IBSR lancera une campagne visant à accroître l'adhésion à l'ISA.

Conclusion

L'obligation d'installer un système tel que l'ISA dans tous les véhicules ne peut être décidée au niveau belge. Une telle mesure doit être envisagée dans le cadre de l'Union européenne. Il est par ailleurs évident que cette solution ne pouvait être mise en œuvre à court terme, non seulement pour des motifs juridiques, mais aussi pour des raisons d'ordre technique. Il faut attendre les résultats des études entreprises par l'IBSR. Sur certains points, la résolution reste très vague.

C. Répliques

M. David Geerts (sp.a) propose d'entendre l'IBSR à propos de la campagne qui démarre début 2013. Ce n'est que de cette manière que l'on peut garantir une approche uniforme. Il convient en effet d'accroître l'adhésion des citoyens. Sur la base des avis de l'IBSR, l'instauration de l'ISA pourrait s'effectuer graduellement.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) reconnaît que le coût de l'installation de l'ISA à Gand était de 5000 euros par véhicule. Si l'eCall devient obligatoire, l'ISA peut y être intégré, de sorte que son coût sera fortement réduit, voire incorporé. Ensuite, l'intervenant reconnaît que, lorsqu'il parle de 95 % de personnes interrogées favorables, seuls trois dixièmes de ces personnes sont partisans d'un système contraignant, et sept dixièmes d'un système ouvert. Il existe suffisamment d'études scientifiques sur la corrélation entre la vitesse et les décès dus à des accidents de la circulation. La question qui se pose est de savoir quelle attitude adopter vis-à-vis du projet de l'IBSR qui démarre début 2013. La proposition de résolution doit ensuite être adaptée en conséquence.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) déplore que la neuvième recommandation de la CFSP soit minimisée par les auteurs de la proposition de résolution. Cette dernière doit de toute façon contenir une référence à l'IBSR.

Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV). Begin 2013 start het BIVV een campagne om het draagvlak voor ISA breder te maken.

Conclusie

De implementatie in alle voertuigen van een systeem als ISA kan niet op Belgisch niveau worden beslist. Een dergelijke ingreep moet worden bekeken binnen de Europese Unie. Het is ook duidelijk dat een realisatie op korte termijn niet haalbaar is, omwille van juridische discussies, maar ook op technisch vlak. Het is wachten op de resultaten van de studies van het BIVV. De resolutie blijft op bepaalde vlakken nog zeer vaag.

C. Replieken

De heer David Geerts (sp.a) stelt voor het BIVV te horen over de campagne die begin 2013 van start gaat. Alleen zo kan een eenvormige aanpak worden gegarandeerd. Het draagvlak bij de burgers moet immers breder worden gemaakt. De invoering van ISA zou op grond van de adviezen van het BIVV gefaseerd kunnen gebeuren.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) erkent dat de kostprijs van de installatie van ISA in Gent 5000 euro per voertuig bedroeg. Wanneer eCall verplicht wordt, kan ISA daar een onderdeel van gaan vormen zodat de kostprijs fel wordt gedrukt, laat staan meegenomen wordt. Voorts erkent de spreker dat wanneer hij gewag maakt van 95 % positieve respondenten slechts drie tienden te vinden zijn voor een dwingend systeem en zeven tienden voor een open systeem. Wetenschappelijke studies over de correlatie tussen snelheid en dodelijke verkeersslachtoffers zijn er genoeg. De vraag die zich stelt, is hoe om te gaan met het project van het BIVV dat begin 2013 van start gaat. Het voorstel van resolutie behoort hier vervolgens op te worden afgestemd.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) betreurt dat de negende aanbeveling van de FCVV wordt geminimaliseerd door de indieners van het voorstel van resolutie. Dit laatste moet alleszins een verwijzing naar het BIVV bevatten.

III. — AUDITION DU CENTRUM VOOR DUURZAME ONTWIKKELING (CDO) (CENTRE POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE) ET DE L'INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (IBSR)

A. Exposé de MM. Johan De Mol et Sven Vlassenroot, tous deux de l'Institut voor Duurzame Mobiliteit (Institut pour la Mobilité durable) de l'Université Gent

L'impact de la vitesse excessive

Le risque et l'impact d'un accident dû à une vitesse excessive sont très importants. Tant le risque que l'impact d'un accident augmentent avec la vitesse. À une vitesse de 32 km/h, le risque d'accident mortel est de 5 %. Ce pourcentage passe à 45 % à 48 km/h, et à 90 % à 65 km/h.

Le véhicule en tant que facteur déterminant

Le véhicule — et donc pas seulement le comportement du conducteur — est un facteur déterminant à cet égard. Il faut cependant développer une politique qui incite les constructeurs automobiles à installer l'ISA (système d'adaptation intelligente de la vitesse) sur les modèles de série.

Il ressort du projet français Lavia que les éléments actuels de nombreux véhicules — GPS, régulateur de vitesse et unité de contrôle — peuvent, pourvu qu'ils soient munis des logiciels adaptés, être utilisés tels quels au même titre que l'ISA, si bien que, dans ces véhicules, l'ISA peut être activé sans générer de coûts supplémentaires excessifs.

L'évolution des vitesses, de la puissance et du poids

Si on analyse l'évolution des vitesses maximales de trente modèles entre 1983 et 2011, on constate une diminution de la vitesse de pointe, parce que les véhicules acquis en 2011 présentent, compte tenu de la prime CO₂ (émissions de CO₂ inférieures à 115 ou à 104 g/km) une puissance et une vitesse de pointe plus faibles. Toutefois, parmi ces trente modèles les plus vendus, 73 peuvent dépasser les 300 km/h et 94 les 250 km/h.

On constate également une diminution de la puissance moyenne et du poids moyen. Il existe une corrélation directe entre la consommation et les rejets de CO₂; en 2011, 41 % des voitures neuves bénéficiaient d'une prime CO₂. C'est important parce que de tels incitants peuvent également être utiles pour l'ISA.

III. — HOORZITTING MET HET CENTRUM VOOR DUURZAME ONTWIKKELING (CDO) EN HET BELGISCH INSTITUUT VOOR VERKEERSVEILIGHEID (BIVV)

A. Uiteenzetting door de heren Johan De Mol en Sven Vlassenroot, beiden van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit van de Universiteit Gent

Impact van overdreven snelheid

De kans op en de impact van een ongeval dat te wijten is aan overdreven snelheid is zeer groot. Naarmate de snelheid toeneemt, is zowel de kans op een ongeval groter als de impact ervan. Bij 32 kilometer per uur is de kans 5 % dat er doden vallen. Bij 48 kilometer per uur stijgt dit percentage tot 45 % en bij 65 kilometer per uur tot 90 %.

Voertuig doorslaggevende factor

Het voertuig — en dus niet alleen het gedrag van de bestuurder — is hierbij een doorslaggevende factor. Alleen moet een beleid worden ontwikkeld dat de autoconstructeurs ertoe aanzet ISA te installeren op de modellen die van de band rollen.

Uit het Franse project Lavia blijkt dat de huidige elementen in vele voertuigen — GPS, snelheidsregelaar en besturingsunit — mits aangepaste software, zonder meer als ISA kunnen worden gebruikt zodat ook in dergelijke voertuigen ISA kan actief kan gemaakt worden zonder veel extra kost.

Evolutie van snelheden, vermogen en gewicht

Wanneer men de evolutie van de maximumsnelheden van dertig modellen tussen 1983 en 2011 natrekt, constateert men een daling van de gemiddelde topsnelheid omdat de voertuigen die in 2011 werden aangekocht, door de CO₂-premie (CO₂-uitstoot lager dan 115 of 104 gr/km) gemiddeld een lager vermogen en topsnelheid hebben. Nochtans zijn er binnen deze dertig meest verkochte modellen 73 voertuigen die sneller kunnen rijden dan 300 kilometer per uur en 94 sneller dan 250 kilometer per uur.

Ook is er een daling van het gemiddeld vermogen en het gemiddeld gewicht. Er is een directe relatie tussen het verbruik en de CO₂-uitstoot; in 2011 genoten 41 % van de nieuwe auto's een CO₂-premie. Dit is belangrijk omdat dergelijke stimuli ook nuttig kunnen zijn voor ISA. mdat dergelijke stimuli ook nuttig kunnen zijn voor ISA.

L'ISA et les systèmes de transport intelligents (ITS)

L'ISA est non seulement le "système de transport intelligent" (ITS) le plus testé dans les projets de recherche européens mais également celui qui a l'effet le plus positif sur la sécurité routière. Pourtant, la résistance à la mise en œuvre de l'ISA est très forte. Les constructeurs automobiles allemands, par exemple, estiment que le conducteur doit garder le contrôle de son véhicule à tout moment.

Variantes de l'ISA

Il existe quatre variantes de l'ISA selon qu'il s'agit de systèmes d'information, de mise en garde, d'appui ou de limitation.

Le projet européen TRACE

Le projet européen TRACE ("*Traffic Accident Causation in Europe*") examine les effets qu'ont les différentes applications STI sur la sécurité routière. Lorsqu'on analyse les effets des systèmes de transport intelligents, il importe non seulement de prendre en compte la diminution du nombre de morts et de blessés, mais de voir également dans quelle mesure ces systèmes ont un impact sur les autres usagers.

Quatre systèmes semblent avoir un impact considérable (entraînant une diminution de plus de 9 % des accidents graves avec lésions corporelles): "*Collision Avoidance*", "*Collision Warning*", l'ISA et l'éthylotest anti-démarrage.

ISA en intelligente transportsystemen (ITS)

ISA is niet alleen het meest geteste "intelligent transportsysteem" (ITS) in Europese onderzoeksprojecten maar ook het systeem dat het meest positieve effect heeft op de verkeersveiligheid. Toch is de weerstand om ISA te implementeren zeer sterk. De Duitse autoconstructeurs bijvoorbeeld zijn van oordeel dat de bestuurder op elk ogenblik de controle over zijn voertuig moet behouden.

Varianten van ISA

Er bestaan vier varianten van ISA: een informatief, waarschuwend, ondersteunend en limiterend systeem.

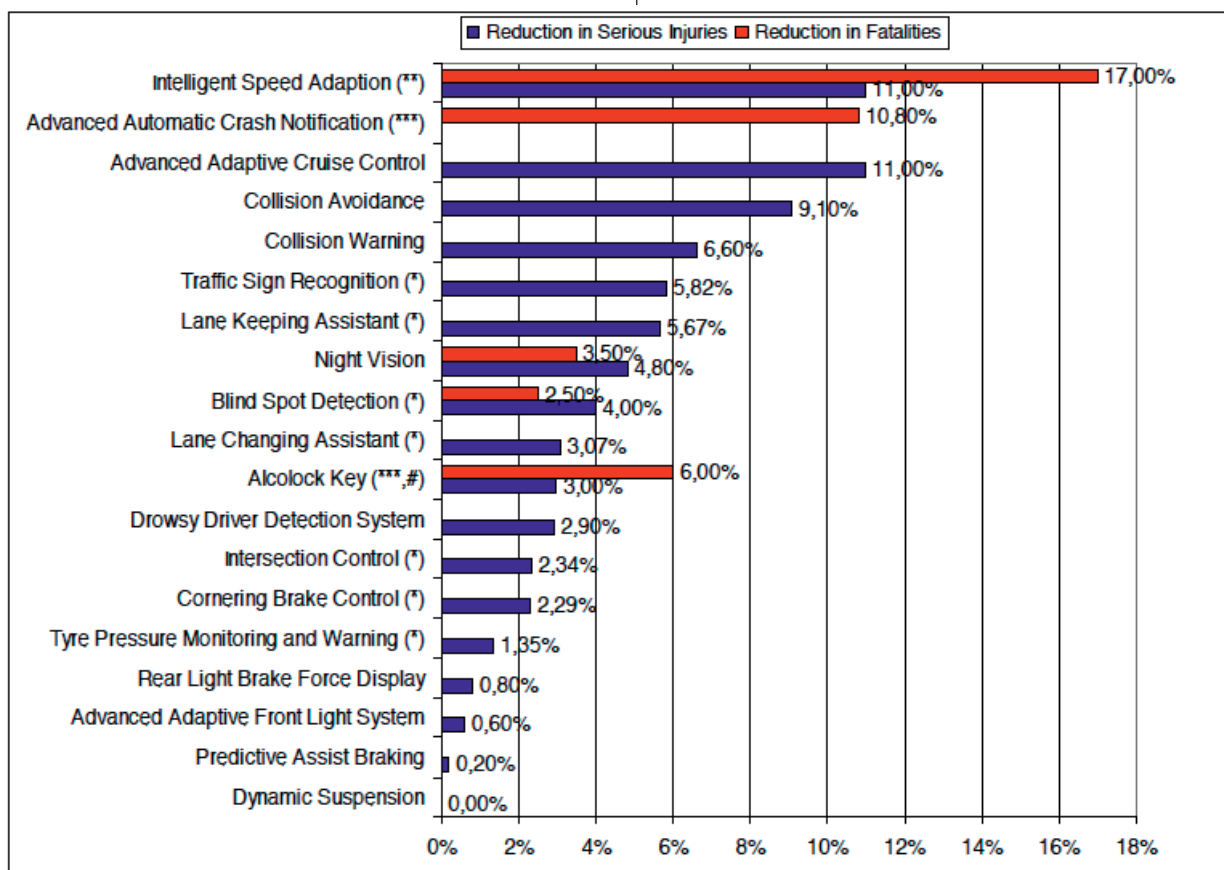
Het Europese project TRACE

Het Europese project TRACE ("*Traffic Accident Causation in Europe*") onderzoekt de effecten die verschillende ITS-toepassingen hebben op de verkeersveiligheid. Bij de beoordeling van de effecten van intelligente transportsystemen is niet alleen belangrijk wat het reducerend effect is op het aantal doden en gewonden maar ook in welke mate deze systemen een invloed hebben op de overige deelnemers aan het verkeer.

Vier systemen blijken een enorme impact te hebben (een vermindering van meer dan 9 % van de ernstige letselongevallen): "*Collision Avoidance*", "*Collision Warning*", ISA en het alcoholslot.

En cas de collision frontale, les systèmes ISA semi-ouverts sont ceux qui ont le plus d'effet, tant en agglomération qu'en dehors. Les systèmes fermés donnent les meilleurs résultats hors agglomération et sur les autoroutes.

Halfopen systemen van ISA hebben bij frontale botsing, zowel binnen als buiten de bebouwde kom maar ook op de autosnelweg, het meeste effect. De gesloten systemen scoren het best buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen.



*: The potential magnitude (target population) of the effectiveness has been calculated

**: The numbers are for the 'Driver Select' ISA configuration which has been estimated as the most effective

***: Results based on non-European data

#: For the Alcolock Key the results for the mode "All newly registered vehicles (First full year)" with effectiveness 25% is used which gives the highest results but it is above the average performance of Alcolock key

N/A: Not Applicable

Figure 15: Overall diagram of a-priori evaluation results for the 19 studied safety functions

Acceptation de l'ISA

La question n'est donc pas de savoir si l'ISA a un effet bénéfique sur la sécurité routière, mais si les automobilistes sont disposés à l'utiliser.

En 1999 et 2000, des enquêtes ont été réalisées avec l'IBSR afin de mieux évaluer l'acceptation de l'ISA. Quelque 2 500 hommes et femmes belges répartis dans les trois régions, dont 69 % d'automobilistes, ont été interrogés dans ce cadre.

Acceptatie van ISA

De vraag is dus niet of ISA een positief effect heeft op de verkeersveiligheid maar of autobestuurders er gebruik willen van maken.

In 1999 en 2000 werd, samen met het BIVV, onderzoek gedaan naar de aanvaarding van ISA bij circa 2500 Belgen, verdeeld over de drie Gewesten, zowel bij mannen als bij vrouwen, en waarvan 69 % autogebruikers waren.

Il ressort de cette enquête que 13,8 % des personnes sont totalement opposés, et 16,5 % plutôt opposés, à un système de limitation de vitesse, mais que deux tiers sont favorables à un système d'avertissement. Les usagers les plus âgés sont les plus grands partisans d'un tel système, mais les futurs conducteurs sont aussi fortement intéressés.

Enquête aux Pays-Bas et en Belgique

Aux Pays-Bas et en Belgique, l'ANWB et le VAB ont interrogé 5 500 personnes afin de voir quels étaient finalement les facteurs pouvant influencer l'acceptation de tels systèmes. Il en est ressorti que 95 % des personnes interrogées y sont favorables, compte tenu de la répartition suivante: 30 % sont favorables à un système d'information, 38 % à un système d'avertissement, 12 % à un système d'appui et 15 % à un système fermé (qui suscite encore d'importantes réticences et requiert l'appui des pouvoirs publics). Les facteurs les plus déterminants ont trait à l'efficacité du système et à celle d'autres systèmes de transport intelligents, à la reconnaissance du problème de la vitesse excessive, aux ambitions personnelles et sociales et à la légitimité de la mise en œuvre de l'ISA: le système s'indique le plus pour les mauvais conducteurs, mais il est également recommandé pour les chauffeurs professionnels.

Entraves à l'ISA

Les entraves à l'instauration de l'ISA sont examinées sur trois plans. D'abord, il y a l'acceptation proprement dite, ensuite, le problème des données de vitesse et localisation GPS et, enfin, l'évolution future, des vitesses fixes aux vitesses dynamiques (pour éliminer les files et être au courant des travaux routiers).

L'acceptation peut être stimulée de quatre manières:

- au niveau institutionnel: par la fonction d'exemple d'autorités utilisant l'ISA;
- en installant le système sur des camionnettes (dont les chiffres des accidents ne suivent pas la même tendance à la baisse d'autres véhicules), pour le transport pharmaceutique et paramédical, et en l'introduisant dans des entreprises qui veulent jouer un rôle proactif en la matière;
- par des incitants fiscaux et financiers, par analogie avec les efforts menés en matière de réduction des émissions de CO₂;
- enfin, par le biais d'une concertation avec les constructeurs automobiles via l'Euro NCAP ("New Car

Uit deze enquête blijkt dat 13,8 % helemaal en 16,5 % eerder gekant is tegen een limiterend systeem maar dat twee derden voorstander zijn van een signalerend systeem. De oudste gebruikers blijken de grootste voorstanders te zijn, maar ook de toekomstige bestuurders zijn sterk geïnteresseerd.

Enquête in Nederland en België

Nederland en België werd door de ANWB en de VAB een rondvraag gedaan bij 5500 personen om na te gaan welke factoren de aanvaarding van ISA uiteindelijk kunnen bepalen. Hieruit blijkt dat 95 % voor is, opgesplits als volgt: 30 % voor het informatief systeem, 38 % voor het waarschuwend, 12 % voor het ondersteunend en 15 % voor het gesloten systeem (dat nog veel weerstand oproept en om overheidssteun vraagt). De meest doorslaggevende factoren hebben betrekking op de effectiviteit van het systeem en dat van andere intelligente transportsystemen, op de erkenning van het probleem van de overdreven snelheid, op de persoonlijke en sociale doelstellingen en op de billijkheid van het toepassen van ISA: voor de slechte bestuurders is het het meest geschikt maar ook voor de beroepschauffeur is het aangewezen.

Barrières voor ISA

De barrières voor de introductie van ISA worden nagegaan op drie vlakken. Ten eerste is er de acceptatie zelf, ten tweede het probleem van de snelheidsdata en GPD-locatie en ten derde de toekomstige evolutie, van vaste naar dynamische snelheden (om files weg te werken en op de hoogte te zijn van wegwerkzaamheden).

De bevordering van de acceptatie kan op vier vlakken gebeuren:

- institutioneel, door de voorbeeldfunctie van overheden die ISA gebruiken;
- door de installatie op bestelwagens (waarvan de ongevalcijfers niet dezelfde dalende trend van andere voertuigen volgen), bij farmaceutisch en paramedisch vervoer, alsook door introductie bij de bedrijven die in deze een proactieve rol willen spelen;
- door fiscale en financiële stimuli, naar analogie van wat voor het reduceren van CO₂-emissies wordt gedaan;
- ten slotte door overleg met autoconstructeurs via het Europese NCAP ("New Car Assessment

Assessment Programme"); ce programme — qui récompense les constructeurs qui équiperont leurs véhicules de limiteurs de vitesse et d'avertisseurs de bouclage de ceinture de sécurité, par exemple — a été mis sur pied par le ministère des Transports du Royaume-Uni, mais d'autres pays — la France, l'Allemagne, la Suède, les Pays-Bas, et le Luxembourg — et la région de la Catalogne, ont rejoint le programme.

La disponibilité des données de vitesse et la comparaison avec la localisation GPS restent un problème, surtout à la lumière de la coexistence des systèmes de navigation russe, américain et européen, ainsi que l'installation de l'ISA lors de l'assemblage (PSA, Peugeot, Citroën et Renault y sont favorables contrairement aux constructeurs allemands). En ce qui concerne les données de vitesse, la Flandre dispose d'une base de données des panneaux routiers, Bruxelles doit encore mettre celle-ci sur pied, tandis que la situation en la matière de la Wallonie n'est pas connue.

B. Exposé de Mme Karin Genoe, administrateur déléguée de l'Institut belge de la Sécurité routière (IBSR) et M. Jean-François Gaillet (directeur Essais, Formation et Avis de l'IBSR)

De nombreuses études et projets pilotes existent au sujet de l'ISA. Les avantages de ce système sont connus et les points sensibles identifiés. Par ailleurs, il résulte d'enquêtes menées auprès des Belges que, d'une part, 60 % des conducteurs belges sont plutôt favorables voire tout à fait favorables à l'utilisation d'un système ISA, et que, d'autre part, 85 % des Belges seraient favorables à l'introduction d'un système ISA ferme pour les récidivistes.

L'ISA a par ailleurs évolué, au niveau de son principe et de sa dénomination, d'*"Intelligent Speed Adaptation"* à un système d'*"Intelligent Speed Assistance"*.

Au niveau des tendances technologiques, on constate une évolution vers la voiture connectée, à travers les systèmes tels que le M2M permettant l'échange de données, les nœuds mobiles Internet permettant à la voiture de se connecter sur le web, mais aussi des communications via des solutions intégrées ou via les GSM des utilisateurs. Les développements futurs sont notamment les systèmes C2C (*Car to Car*) et C2I (*Car to Infrastructure*) pour lesquels les normes existent actuellement. La voiture devient aussi de plus en plus sûre: l'orateur mentionne notamment la reconnaissance des panneaux routiers qui est une option proposée par plusieurs constructeurs; mais aussi l'eCall ou appel d'urgence dont tous les modèles seront automatiquement

Programme"); dit programma — dat producenten beloont onder de vorm van het toekennen van punten voor de aanwezigheid van snelheidsbegrenzers en intelligente gordelverklidders bijvoorbeeld — werd opgezet voor het ministerie van Vervoer van het Verenigd Koninkrijk, maar andere landen — Frankrijk, Duitsland, Zweden, Nederland, Catalonië en Luxemburg — hebben zich erbij aangesloten.

De beschikbaarheid van de snelheidsdata en vergelijking met GPS-locatie blijven een probleem, vooral in het licht van het naast elkaar bestaan van het Russische, Amerikaanse en Europese navigatiesysteem, alsook de installatie van ISA bij het assembleren (PSA, Peugeot, Citroën en Renault zijn ervoor te vinden maar de Duitse constructeurs niet). Wat de snelheidsdata zelf betreft beschikt Vlaanderen over een databank met verkeersborden, die in Brussel nog moet worden opgesteld, terwijl de stand van zaken in deze in Wallonië niet bekend is.

B. Uiteenzetting van mevrouw Karin Genoe, gedelegeerd bestuurder van het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid (BIVV), en de heer Jean-François Gaillet, directeur Centrum voor proeven, opleiding en advies van het BIVV

In verband met ISA bestaan tal van onderzoeken en proefprojecten. Men kent de voordelen en de gevoelige punten van dat systeem. Uit onderzoek in ons land blijkt ook dat 60 % van de Belgische bestuurders veeleer of zelfs helemaal voorstander is van een ISA-systeem, en dat 85 % van de Belgen voorstander zou zijn van een gesloten ISA-systeem voor de recidivisten.

Dat systeem werd trouwens verder ontwikkeld en ook de naam ervan is gewijzigd, van *"Intelligent Speed Adaptation"* naar *"Intelligent Speed Assistance"*.

Wat de technologische tendensen betreft, stelt men een evolutie vast naar de aangesloten auto, via systemen zoals de M2M die gegevensuitwisseling mogelijk maken en de mobiele internetknooppunten waardoor de auto zich op het internet kan aansluiten, maar die ook communicatie mogelijk maken via geïntegreerde oplossingen of via de gsm van de gebruikers. Toekomstige ontwikkelingen zijn onder meer de systemen C2C (*Car to Car*) en C2I (*Car to Infrastructure*), waarvoor de normen al bestaan. De auto wordt ook almaar veiliger: de spreker vermeldt onder andere de herkenning van de verkeersborden die door verschillende constructeurs als optie wordt aangeboden, maar ook de eCall of noodoproep waarmee alle auto's vanaf 2015 standaard

équipés dès 2015. Il rappelle à ce propos que l'eCall a fait l'objet d'une implémentation forcée de la part de la Commission européenne, au contraire du système ISA. En termes de systèmes d'aides à la conduite, les ABS et les systèmes de stabilité contrôlés sont obligatoires, et on voit apparaître d'autres systèmes de type freinage urgence ou "*lane departure warning*". Enfin, la voiture est localisable et positionnable. Des outils existent à cet effet, tels que les GPS, le système EGNOS, les Odomètres et gyroscopes servant à corriger la position GPS, les cartes de navigation ainsi que le système Galileo qui sera disponible dans le futur. Ces éléments démontrent que l'environnement technique se met en place et devient progressivement abordable pour le citoyen.

Il existe sur le marché des systèmes ISA qui sont disponibles. Il n'y a pas encore de systèmes semi-ouverts ou fermés montés de série dans les voitures. L'association *European New Car Assessment Program* (Euro NCAP), fondée en 1997, est financée par les autorités publiques, notamment les gouvernements de pays européens comme les gouvernements britannique et français, l'association des consommateurs ICRT, la FIA et la Commission européenne. Elle vise à évaluer de façon indépendante et réaliste les performances de sécurité des voitures, et est à cet égard une référence pour les assureurs et les gestionnaires de flottes notamment, ce qui pousse les constructeurs à chercher constamment à améliorer la sécurité de leurs véhicules.

Euro NCAP évalue les performances dans les quatre domaines suivants: la protection des adultes, la protection des enfants, la protection des usagers faibles en cas de collision et enfin tout ce qui concerne l'assistance à la sécurité. Ce dernier domaine devient de plus en plus important au niveau de ces tests. Le système ISA semi-ouvert fait partie de ces tests et permet donc à un constructeur de gagner énormément de points. Trois constructeurs devraient lancer ce type de système semi-ouvert — donc comprenant un contrôle sur l'accélérateur — cette année.

Des initiatives sont prises au niveau européen. ISA a été mentionné notamment dans le CARS 2020 et dans le ITS *Action Plan*. Il n'existe cependant aucune disposition contraignante pour les États membres actuellement. L'orateur mentionne aussi le projet *eMaPS*, auquel participe notamment la Région flamande, qui vise à développer une plateforme technique à laquelle sont connectés des partenaires tels que Google ou TomTom notamment, et permet donc un transfert d'informations entre autorités publiques et le secteur privé en matière de mises à jour de cartographie. Par ailleurs, dans le cadre du forum ADASIS, les constructeurs automobiles

uitgerust zullen zijn. Hij wijst er in dat opzicht op dat, in tegenstelling tot het ISA-systeem, de eCall door de Europese Commissie verplicht werd gemaakt. Inzake rijondersteunende systemen zijn ABS en gecontroleerde stabiliteitssystemen verplicht. Voorts is er de opgang van andere noodremssystemen of van "*lane departure warning*". Tot slot kan de auto worden gelokaliseerd en gepositioneerd. Daarvoor bestaan al instrumenten zoals de gps, het EGNOS-systeem, de hodometers en de gyroscopen om de gps-positie te corrigeren, de navigatiekaarten en het Galileo-systeem dat in de toekomst beschikbaar zal zijn. Die elementen tonen aan dat de technische omgeving een realiteit wordt en dat die geleidelijk aan betaalbaar wordt voor de burger.

Op de markt zijn ISA-systemen beschikbaar. Halfopen of gesloten systemen worden nog niet standaard in de auto's geplaatst. De in 1997 opgerichte vereniging *European New Car Assessment Program* (Euro NCAP) wordt gefinancierd door de overheden (onder meer de regeringen van Europese landen zoals Groot-Brittannië en Frankrijk), door de consumentenvereniging ICRT, door de FIA en door de Europese Commissie. Die vereniging wil de veiligheidsprestaties van de auto's onafhankelijk en realistisch beoordelen en is in dat opzicht een referentie voor onder meer de verzekeraars en de beheerders van wagenparken. Dat spoort de constructeurs ertoe aan voortdurend te trachten de veiligheid van hun voertuigen te verbeteren.

Euro NCAP beoordeelt de prestaties in de volgende vier domeinen: de bescherming van de volwassenen, de bescherming van de kinderen, de bescherming van de zwakke weggebruikers bij een aanrijding en alles wat betrekking heeft op de veiligheidsondersteuning - dat laatste aspect wordt almaar belangrijker bij die tests. Het halfopen ISA-systeem maakt deel uit van die tests en het maakt het voor een constructeur dus mogelijk veel meer punten te krijgen. Drie constructeurs zouden dit jaar met een dergelijk halfopen systeem — dat dus een controle van het gaspedaal mogelijk maakt — gaan werken.

Op Europees niveau worden initiatieven genomen. Het ISA-systeem wordt onder meer in de CARS 2020 en in het ITS *Action Plan* vermeld. Thans bestaat voor de lidstaten echter geen enkele dwingende bepaling. De spreker maakt ook melding van het *eMaPS*-project, waaraan onder andere het Vlaams Gewest deelneemt en dat de totstandkoming van een technisch platform beoogt waarop partners zoals Google of TomTom zijn aangesloten. Dankzij dat systeem kan informatie worden overgezonden tussen overheden en de privésector inzake bijwerkingen van de cartografie. In het kader van het ADASIS-forum zijn de autoconstructeurs het

se sont mis d'accord sur l'utilisation des données de la carte pour alimenter différents types de contrôleurs.

Au niveau belge, au delà du travail de la Commission de l'Infrastructure, on pointera notamment la proposition de résolution du Parlement flamand pour le développement de la carte vitesse, système que soutient également le secrétaire d'État à la Mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale.

L'IBSR fait ensuite quatre recommandations aux membres.

Premièrement, l'orateur propose de continuer d'analyser le marché, en étudiant l'impact de l'initiative d'Euro NCAP, en contactant les constructeurs et en venant faire rapport du suivi à cette commission à la fin de l'année 2013.

Deuxièmement, elle propose d'étudier la mise en place en Belgique d'une procédure utilisant une solution ISA pour les récidivistes. Il s'agirait d'un système ISA ouvert couplé à une boîte noire qui enregistrerait donc les données et permettrait d'assurer un suivi du respect ou non des limitations de vitesse. On lancerait un projet pilote, en accord avec les SPF Justice et Mobilité et Transports, en utilisant une solution "off-the-shelf", avec des composants disponibles sur le marché actuellement. Il faudrait développer les procédures permettant un suivi des contrevenants et permettant de faire une analyse de leurs attitudes. Le test se ferait avec un groupe de récidivistes volontaires. La question qui se pose est de savoir comment financer ce genre d'initiative.

La troisième recommandation concerne la promotion du système ISA. Un programme de sensibilisation en entreprise, appelé *RoadSafety@Work*, existe déjà. Ce programme vise aussi une diminution du nombre d'accidents, en collaboration avec la direction de ces sociétés. La promotion d'ISA se fait notamment via ce canal. On constate par ailleurs, en Suède notamment, que le système ISA est installé sur des flottes de véhicules publics. Il serait intéressant de pouvoir lancer des projets tests chez nous en collaboration avec les autorités de tutelle des sociétés en transport en commun. On pourrait en outre consulter les assureurs afin de définir des incitants.

La dernière recommandation concerne la cartographie. Le développement de cartes précises, couvrant 100 % du réseau routier et mises à jour en temps réel

voorts eens geworden om de gegevens van de kaart te gebruiken om verschillende soorten van controleurs te bevoorraden.

Op Belgisch niveau is er, naast het werk van de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven, onder meer het voorstel van resolutie van het Vlaams Parlement in verband met de ontwikkeling van de snelheidskaart. Dat systeem wordt ook gesteund door de staatssecretaris voor Mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Vervolgens formuleert het BIVV vier aanbevelingen voor de leden.

Ten eerste stelt de spreker voor de marktanalyse voort te zetten door de impact te onderzoeken van het Euro NCAP-initiatief, door contact op te nemen met de constructeurs en door eind 2013 bij de commissie te rapporteren over de follow-up.

Ten tweede stelt hij voor de invoering van een ISA-oplossing voor recidivisten in België na te gaan. Het betreft een open ISA-systeem dat is gekoppeld aan een zwarte doos die dus de gegevens zou registreren en de mogelijkheid zou bieden na te gaan of de snelheidsbeperkingen al dan niet in acht worden genomen. In overleg met de FOD Justitie en de FOD Mobiliteit en Vervoer zou een proefproject worden aangevat dat gebruik maakt van een "off-the-shelf"-oplossing met componenten die thans beschikbaar zijn op de markt. Er zouden procedures moeten worden uitgewerkt die een follow-up van de overtreeders en een analyse van hun gedrag in het verkeer mogelijk maken. De test zou worden uitgevoerd met een groep van vrijwillig meewerkende recidivisten. Vraag is alleen hoe dergelijke initiatieven moeten worden gefinancierd.

De derde aanbeveling heeft betrekking op de bevordering van het ISA-systeem. Er bestaat al een bewustmakingsprogramma in de ondernemingen, met de naam *RoadSafety@Work*. Bedoeling van dat programma is ook een daling van het aantal ongevallen, in samenwerking met de directie van die ondernemingen. ISA wordt onder andere via dat kanaal gepromoot. Voorts stelt men, onder meer in Zweden, vast dat het ISA-systeem in de voertuigen van de overheid wordt geplaatst. Het ware interessant bij ons testprojecten te kunnen opzetten in samenwerking met de toezichhoudende overheden van de openbare vervoersmaatschappijen. Voorts zou men de verzekeraars kunnen raadplegen om *incentives* uit te werken.

De laatste aanbeveling heeft betrekking op de cartografie. De ontwikkeling van nauwkeurige kaarten die het hele wegennet dekken en die *in real time* worden

représente un véritable défi. Dans ce cadre, il est important d'évaluer les résultats des initiatives européennes telles que eMaPS afin de voir si les chaînes techniques entre les autorités publiques et les fournisseurs de systèmes de navigation notamment sont efficaces et abordables pour les autorités publiques. Par ailleurs, la carte publique fournie par une autorité est tout à fait différente de la carte qu'on retrouve sur un système ISA, qui est un format machine optimisé. Quelle est la chaîne technique à mettre en place pour passer de l'un à l'autre? Quelle est l'autorité qui certifie la carte? Il est important, pour toutes ces questions, d'impliquer les fournisseurs tels que notamment TomTom et Nokia.

L'IBSR termine son exposé par une proposition de planning pour les années 2013 et 2014, concernant en particulier ces recommandations. Les actions qui pourraient être menées en 2013 sont: l'étude de marché de l'IBSR; la promotion ciblée des solutions de sécurité active; le lancement de la cartographie publique en partenariat avec les Régions et le secteur privé; l'étude de faisabilité et le lancement du programme pour les récidivistes. Cette dernière action se prolongerait en 2014, et serait suivie d'une évaluation du programme. Toujours dans le courant de l'année 2014, une identification des incitants pourrait avoir lieu si le marché se développe, et, enfin, une campagne générale sur la sécurité activée avec ISA pourrait être menée si le projet est arrivé à maturité suffisante pour ce faire.

C. Interventions des membres

Mme Karin Temmerman (sp.a) rappelle que le système ISA est une des options primordiales pour améliorer la sécurité routière, même s'il est évident qu'il y a encore beaucoup de chemin à parcourir pour arriver à la mise en place d'un tel système. À cet égard, elle souligne l'importance du rôle des différents gouvernements de ce pays ainsi que de l'Union européenne. Il faudrait une obligation d'installer un tel système dans toutes les voitures, et la Belgique peut jouer un rôle de pionnier en Europe.

Concernant l'enquête sur la portée d'ISA, l'oratrice souhaite savoir si les personnes participantes ont roulé effectivement avec un système ISA comme cela avait été le cas pour le projet pilote à Gand? On a constaté, dans le cadre de ce projet pilote, que l'assise sociétale était plus importante si les personnes conduisaient un certain temps avec le système.

Par ailleurs, quels sont les constructeurs qui prévoient d'installer prochainement le système ISA dans leurs nouvelles voitures?

bijgewerkt, is een echte uitdaging. Het is in dat kader belangrijk de resultaten van de Europese initiatieven zoals eMaPS te evalueren om na te gaan of de technische ketens tussen de overheden en de leveranciers van navigatiesystemen doeltreffend en betaalbaar zijn voor de overheden. Voorts is er een groot verschil tussen de door een overheid verstrekte openbare kaart en de kaart in een ISA-systeem, die een geoptimaliseerd machineformaat is. Welke technische keten moet worden uitgewerkt om van de ene naar de andere kaart over te stappen? Welke overheid certificeert de kaart? Voor al die kwesties is het belangrijk dat leveranciers zoals TomTom en Nokia bij een en ander worden betrokken.

De spreker van het BIVV eindigt zijn uiteenzetting met een voorstel voor een planning voor de jaren 2013 en 2014, vooral in verband met die aanbevelingen. Mogelijke acties in 2013 zijn: marktonderzoek door het BIVV; doelgerichte bevordering van de oplossingen inzake actieve veiligheid; start van overheids-cartografie, in partnerschap met de gewesten en de privésector; haalbaarheidsstudie en start van het programma in verband met de recidivisten (die laatste actie zou lopen tot in 2014 en worden gevolgd door een evaluatie van het programma). Als de markt tot ontwikkeling komt, zouden in 2014 ook de *incentives* kunnen worden bepaald, en als tot slot het project voldoende is 'gerijpt', kan men een algemene campagne over met ISA geactiveerde beveiliging voeren.

C. Opmerkingen van de leden

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) herinnert eraan dat voor de verbetering van de verkeersveiligheid het ISA-systeem uiterst belangrijk is, hoewel duidelijk nog een lange weg moet worden afgelegd alvorens een dergelijk systeem zal zijn uitgebouwd. In dat verband benadrukt zij de belangrijke rol die is weggelegd voor de verschillende regeringen in dit land, alsook voor de Europese Unie. Een dergelijk systeem zou in alle auto's moeten worden geïnstalleerd. België zou in Europa terzake een voortrekkersrol kunnen spelen.

In verband met de enquête over de ISA-reikwijdte wenst de spreekster te weten of de betrokkenen effectief met een ISA-systeem hebben gereden, zoals dat het geval was bij het proefproject in Gent. In dat verband werd vastgesteld dat het maatschappelijk draagvlak groter was als de betrokkenen enige tijd het systeem gebruikten.

Welke constructeurs zijn voorts van plan binnenkort het ISA-systeem in hun nieuwe auto's te installeren?

Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente, demande dans quelle mesure le projet pilote dont a parlé l'IBSR en collaboration avec le SPF Justice et le SPF Mobilité est concret.

Mme Karin Temmerman (sp.a) souhaite quant à elle connaître la finalité de ce projet pilote.

Enfin, *Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente*, se demande comment on pourrait progresser au niveau des cartes vitesses, qui sont un élément indispensable mais représentent actuellement un point faible du système ISA.

D. Réponses des orateurs

Monsieur John De Mol (Centrum voor Duurzame Ontwikkeling Universiteit Gent) souligne le fait que l'enquête sur la portée date de l'année 2000 et était assez peu connue et donc limitée. Les personnes concernées n'ont pas roulé avec le système. De plus, il ressort du projet gantois que les personnes refusaient de venir sur place pour ajouter le système à leur véhicule. Elles ont roulé presque deux ans avec le système non mis à jour, ce qui démontre une très grande acceptabilité du système.

Concernant la carte vitesses, il précise que l'enquête européenne ROSATTE a donné une première réponse technique concernant cette carte. Par ailleurs, la banque de données des panneaux de circulation est disponible pour la Région flamande. Il faut donc uniquement faire le lien entre les panneaux de circulation et les routes, ce qui est relativement simple. Le plus complexe consiste en la mise à jour des données. La carte des vitesses est donc faisable à l'heure actuelle tant pour la Flandre que pour Bruxelles, étant donné que le nombre de vitesse est limité dans la capitale. On pourrait donc équiper déjà au moins les véhicules d'entreprise. Il serait intéressant aussi dans ce contexte de voir combien les accidents survenus sur le chemin du travail coûtent à la sécurité sociale.

Monsieur Sven Vlassenroot (Centrum voor Duurzame Ontwikkeling Universiteit Gent) indique à ce propos que le but de l'ITS Action plan est de digitaliser l'information des routes, ce qui est indispensable.

Par ailleurs, il précise que, concernant son étude, aucun conducteur n'avait d'expérience avec le système ISA. Des organisations automobiles ont participé à ce projet et ont émis une vision positive vis-à-vis du système ISA. On a aussi constaté une tendance positive des conducteurs vers l'implémentation d'ISA.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), voorzitter, demande en quelle mesure le door het BIVV vermelde proefproject in samenwerking met de FOD Justitie en de FOD Mobiliteit al concreet vorm heeft.

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) wenst te weten wat het einddoel van dat project is.

Tot slot vraagt *mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), voorzitter*, zich af hoe vooruitgang kan worden geboekt in verband met de snelheidskaarten, die heel belangrijk zijn maar thans een zwakke schakel van het ISA-systeem zijn.

D. Antwoorden van de sprekers

De heer Johan De Mol (Centrum voor Duurzame Ontwikkeling, Universiteit Gent) benadrukt dat de enquête naar de reikwijdte dateert van het jaar 2000 en vrij onbekend was, en dus beperkt. De betrokkenen hebben niet met het systeem gereden. Bovendien blijkt uit het project in Gent dat de betrokkenen weigerden ter plaatse te komen om het systeem in hun voertuig te laten installeren. Ze reden bijna twee jaar met een niet-bijgewerkt systeem, wat aantoont dat het systeem heel aanvaardbaar is.

In verband met de snelheidskaart preciseert hij dat de Europese enquête ROSATTE daarvoor een eerste technische oplossing heeft geboden. Daarnaast is de databank met de verkeersborden in het Vlaamse Gewest beschikbaar. Men moet dus alleen een link maken tussen de verkeersborden en de wegen, wat vrij eenvoudig is. Het ingewikkeldste is de bijwerking van de gegevens. De snelheidskaart is thans dus zowel in Vlaanderen als in Brussel haalbaar, aangezien het aantal snelheden in de hoofdstad beperkt is. Men zou er dus op zijn minst de ondernemingsvoertuigen mee kunnen uitrusten. In die context zou het ook interessant zijn te berekenen wat de wegongevallen van en naar het werk de sociale zekerheid kosten.

De heer Sven Vlassenroot (Centrum voor Duurzame Ontwikkeling, Universiteit Gent) geeft naar aanleiding daarvan het doel van het ITS Action Plan aan, te weten de wegeninformatie digitaliseren, wat onontbeerlijk is.

Voorts preciseert hij in verband met zijn onderzoek dat geen enkele bestuurder ervaring had met het ISA-systeem. Automobielenorganisaties hebben aan dat project deelgenomen en hun respons was positief over ISA. De bestuurders toonden zich ook positief over de implementatie van ISA.

Mme Karin Genoe, administrateur déléguée de l'Institut belge de la Sécurité routière (IBSR), indique que le projet pilote concernant ISA mentionné dans l'exposé de l'IBSR en est au stade de la proposition et qu'aucun contact n'a encore été pris avec les SPF mentionnés. Le but du projet pilote serait de démontrer l'avantage pour la sécurité routière de l'utilisation par les récidivistes d'un système ISA.

M. Jean-François Gaillet (directeur Essais, Formation et Avis de l'IBSR) ne connaît pas les marques automobiles qui prévoient d'installer ISA. Il indique qu'Euro NCAP pourra certainement donner plus d'informations à ce sujet.

IV. — DISCUSSION

Mme Karin Temmerman (sp.a) souligne le fait que les auditions tenues ont permis de donner certaines réponses aux interrogations et remarques sur les deux points que sont l'importance de faire bouger les choses au niveau européen, et la question de l'assise sociétale du système ISA. Concernant le premier point, le texte de la proposition de résolution demande au gouvernement fédéral de maintenir le système ISA à l'agenda européen. D'autre part, il ressort tant du doctorat que du projet pilote menés par Monsieur Vlassenroot de l'Université de Gand que l'assise sociétale de ce système est très grande.

La vitesse excessive étant un des problèmes principaux en matière de sécurité routière dans notre pays, l'oratrice espère qu'une très large majorité des membres approuveront cette proposition de résolution.

M. Bert Wollants (N-VA), rapporteur, est d'avis que cette résolution comporte beaucoup de points positifs même si elle reste très vague et doit être complétée sur beaucoup d'aspects.

Le parlement devrait savoir, d'ici six mois, de quelle manière le gouvernement fédéral répond à cette résolution. Il indique que son groupe est prêt à soutenir la résolution pour autant que le gouvernement y donne effectivement une réponse dans six mois et qu'une vraie discussion puisse alors être menée au parlement sur le contenu concret à donner au système ISA. Il est positif que les Régions aient été associées à la résolution étant donné leurs compétences en matière de sécurité routière, notamment concernant les panneaux routiers ou les banques de données.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) indique qu'il n'est pas facile de déterminer dans la résolution que faire

Mevrouw Karin Genoe, gedelegeerd bestuurder van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), geeft aan dat het in de uiteenzetting van het BIVV vermelde ISA-proefproject zich in de voorstellingsfase bevindt en dat met de genoemde FOD's nog geen contact werd gemaakt. Het doel van het proefproject is aantonen welk voordeel voor de verkeersveiligheid het gebruik door recidivisten van het ISA-systeem heeft.

De heer Jean-François Gaillet (directeur van het Centrum voor proeven, opleiding en advies, BIVV) weet niet welke automerken van plan zijn ISA te installeren. Hij geeft aan dat Euro NCAP daarover zeker meer informatie zal kunnen verstrekken.

IV. — BESPREKING

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) beklemtoont dat de hoorzittingen het mogelijk hebben gemaakt een antwoord aan te reiken op bepaalde vragen en opmerkingen in verband met de volgende twee punten: de noodzaak op Europees vlak een en ander in beweging brengen en de vraag naar het maatschappelijk draagvlak van het ISA-systeem. In verband met het eerste punt wordt in het voorstel van resolutie aan de federale regering gevraagd het ISA-systeem op de Europese agenda te houden; aangaande het tweede blijkt uit de doctoraalscriptie van de heer Vlassenroot én uit het door hem geleide proefproject dat het maatschappelijk draagvlak voor dit systeem heel groot is.

Overdreven snelheid is in België een van de grootste problemen in verband met verkeersveiligheid. De spreker hoopt dan ook dat een heel grote meerderheid van de leden het voorstel van resolutie zal steunen.

De heer Bert Wollants (N-VA), rapporteur, vindt dat dit voorstel van resolutie veel positieve punten bevat, al blijft het erg vaag en moeten vele aspecten worden aangevuld.

Het parlement zou over zes maanden moeten weten hoe de federale regering op deze resolutie reageert. De spreker geeft aan dat zijn fractie bereid is de resolutie te steunen als de regering er daadwerkelijk binnen zes maanden op reageert en dan in het parlement een echte discussie kan worden gevoerd over de vorm die het ISA-systeem moet krijgen. Het is positief dat de gewesten bij het voorstel van resolutie werden betrokken, gelet op hun bevoegdheid inzake verkeersveiligheid, in het bijzonder betreffende de verkeersborden of de databanken.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) geeft aan dat de complexiteit van de aangelegenheid meebrengt dat het

concrètement étant donné la complexité de la matière. Différents niveaux de pouvoirs sont concernés. Ainsi, les Régions doivent par exemple mettre au point les cartes vitesse. Cela prend du temps et demande des efforts. D'autre part, la Belgique peut difficilement développer à elle seule la technique nécessaire au système ISA. Le pouvoir fédéral ne peut donc pas faire cavalier seul dans ce domaine en dictant aux autres niveaux de pouvoirs ce qu'ils doivent faire.

Le parlement demande donc au gouvernement fédéral de prendre l'initiative vis-à-vis des Régions et au sein du Conseil européen, afin que le système ISA puisse, à terme, être implémenté à grande échelle.

V. — VOTES

Les considérants, le dispositif et l'ensemble de la proposition de résolution sont adoptés à l'unanimité.

Le rapporteur,

Bert WOLLANTS

La présidente,

Sabien LAHAYE-BATTHEU

niet eenvoudig is in de resolutie te bepalen wat concreet moet worden gedaan. Er zijn verschillende bestuursniveaus bij betrokken, bijvoorbeeld de gewesten, die de snelheidskaarten moeten ontwikkelen, en dat vergt tijd en inspanningen. Voorts kan ons land moeilijk alleen de voor het ISA-systeem noodzakelijke techniek ontwikkelen. De federale overheid mag op dit gebied dus geen *cavalier seul* spelen door aan de andere bestuursniveaus te dicteren wat ze moeten doen.

Het parlement verzoekt de federale regering bijgevolg ten aanzien van de gewesten en in de Europese Raad het initiatief te nemen, zodat het ISA-systeem op termijn op grote schaal kan worden geïmplementeerd.

V. — STEMMINGEN

De consideransen, het verzoekend gedeelte en het gehele voorstel van resolutie worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

De rapporteur,

Bert WOLLANTS

De voorzitter,

Sabien LAHAYE-BATTHEU