

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 oktober 2008

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende maatregelen ter bevordering
van een zuinig en verantwoord gebruik van
voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden**

(ingediend door mevrouw Linda Musin, de
heren Bruno Van Grootenbrulle en Jean Cornil
en mevrouw Colette Burgeon)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 octobre 2008

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à promouvoir un usage économe et
responsable des véhicules fonctionnant à
l'énergie fossile**

(déposée par Mme Linda Musin,
MM. Bruno Van Grootenbrulle et Jean Cornil
et Mme Colette Burgeon)

cdH	:	centre démocrate Humaniste	
CD&V – N-VA	:	Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
FN	:	Front National	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MR	:	Mouvement Réformateur	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
PS	:	Parti Socialiste	
sp.a+VI.Pro	:	Socialistische partij anders + VlaamsProgressieven	
VB	:	Vlaams Belang	

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
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)	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)
PLEN :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De uitdagingen op milieuvlak vergen dat iedereen zijn mobiliteitsgedrag opnieuw tegen het licht houdt. Allereerst moet daarbij het succes van het wegvervoer onder de loep worden genomen, teneinde de negatieve weerslag ervan te verminderen.

In ons land rijden er onnoemelijk veel privé- en beroepsvoertuigen rond: de motoriseringsgraad blijft zeer hoog, met ruim 5 miljoen privévoertuigen voor 10,5 miljoen inwoners! Sinds 2000 legt een privévoertuig jaarlijks gemiddeld bijna 15.000 kilometer af. Die tendens is eveneens merkbaar in onze buurlanden. Bovendien maakt 70% van de Belgen dagelijks gebruik van de auto¹.

Bij ongewijzigd beleid laat het zich aanzien dat de auto in 2030 nog steeds het overheersende vervoermiddel zal zijn, met een aandeel van 84% in het verkeer. Tevens voorspellen de deskundigen een verdere toename van het aantal kilometers dat chauffeurs helemaal alleen met de auto afleggen, ten nadele van het carpoolen².

Wat het goederenvervoer betreft, ligt het aandeel van het wegvervoer in België veeleer hoog ten opzichte van andere Europese landen. In 2006 ging het om 48,2 miljard ton per kilometer – een toename met 14,3% ten opzichte van 1999³.

Bijgevolg valt te verwachten dat het wegvervoer de komende jaren wellicht fors zal blijven toenemen. Nochtans is voor iedereen duidelijk wat de gevolgen daarvan zullen zijn.

A. Algemene impact van het wegvervoer

De internationale wetenschappelijke gemeenschap heeft aangetoond dat de menselijke activiteiten de klimaatontregeling als gevolg van de uitstoot van broeikasgassen (BKG's) intensiveren en versnellen. Het wegverkeer, dat een groot verbruik van fossiele brandstoffen impliceert, blijft een van de hoofdoorzaken van het ontstaan van die gassen. Wat België betreft,

¹ *Transportsituatie in België/2007, bijwerking juni 2008*, FOD Mobiliteit en Transport, blz. 3.

² Inge Mayeres, *Langetermijn vooruitzichten van transport in België: Referentiescenario en twee beleidsscenario's*, Federaal Planbureau, Brussel, 2007, blz. 9.

³ *Transportsituatie in België/2007, bijwerking juni 2008, op. cit.*, blz. 5.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les défis environnementaux auxquels nous avons à faire face impliquent que chacun d'entre nous remette en question sa pratique de la mobilité. Première priorité de ce chantier, le recours massif au transport routier doit faire l'objet de toute notre attention afin d'en limiter les impacts négatifs.

Dans notre pays, les véhicules particuliers et professionnels sont omniprésents: le taux de motorisation demeure fort élevé avec plus de 5 millions de véhicules particuliers pour 10,5 millions d'habitants! Depuis l'an 2000 le kilométrage moyen annuel par véhicule particulier avoisine les 15.000 km. C'est une tendance qui s'observe également chez nos voisins européens. Par ailleurs, 70% des Belges se servent quotidiennement de leur voiture¹.

Les estimations à l'horizon 2030 prévoient, toutes choses étant égales par ailleurs, un maintien de la voiture comme mode de transport dominant avec 84% du trafic. Les experts prédisent également une augmentation du nombre de km effectués seul en voiture au détriment du covoiturage².

Au niveau du transport de marchandises, la part modale du transport routier est plutôt élevée par rapport à d'autres pays européens. En 2006, la route a permis le transport de 48,2 milliards de tonnes/km, soit une hausse de 14,3% depuis 1999³.

Aussi est-il à prévoir que le transport routier continuera sans doute à croître à un rythme soutenu dans les prochaines années. Pourtant nous connaissons les implications multiples de ce recours à la route.

A. Implications globales du transport routier

La communauté scientifique internationale a mis en évidence que les dérèglements climatiques sont amplifiés et accélérés par les émissions de gaz à effet de serre (GES) issues de l'activité humaine. Le transport, grand consommateur de combustibles fossiles, demeure l'une des sources principales de production de ces gaz. À l'échelle de la Belgique, on estime que le secteur des

¹ SPF Mobilité et Transport, *L'état des transports en Belgique/2007*, version actualisée de juin 2008, p. 3.

² Inge Mayeres, *Perspectives à long terme du transport en Belgique: Scénario de référence et deux scénarios alternatifs*, Bureau fédéral du Plan, Bruxelles, 2007, p. 9.

³ SPF Mobilité et Transport, *L'état des transports en Belgique/2007*, version actualisée de juin 2008, p. 5.

gaat men ervan uit dat de hele transportsector in 2005 verantwoordelijk was voor haast 18,4% van de totale BKG-uitstoot⁴. De CO₂-uitstoot door het wegverkeer is op zich al goed voor 94% van de BKG-uitstoot van de transportsector.

Die oververtegenwoordiging van het wegverkeer in de uitstoot van de transportsector wijst op een nauwe link met de uitstoot die afkomstig is van de voertuigen. Bij de tenuitvoerlegging van ons milieubeleid moeten we daarom bijzondere aandacht aan dat aspect besteden. In dat verband zij erop gewezen dat de Europese Commissie, via het klimaat-energiepakket, de lidstaten oplegt tegen 2020 de uitstoot van BKG's in de niet-industriële sectoren (transport, woningen, tertiaire sector, landbouw) terug te dringen met 10 à 20% ten opzichte van het niveau van 2005⁵.

Maar er is méér dan alleen de weerslag op het klimaat: bij de verbranding van benzine en diesel tijdens het rijden komen ook heel wat stoffen in de lucht terecht die schadelijk zijn voor de gezondheid. De luchtvervuiling als gevolg van het autoverkeer kan de symptomen bij hart- en longpatiënten verergeren. In heel wat landen hebben wetenschappelijke studies aangetoond dat het aantal sterfgevallen en ziekenhuisopnames wegens ademhalings- en hartproblemen toeneemt, wanneer het ozongehalte of het gehalte aan fijn stof in de lucht toeneemt⁶. Ook leidt het wegverkeer tot chronische aandoeningen: zo staat vast dat zich in zones met een grote verkeersdichtheid méér ademhalingsproblemen voordoen⁷. Voorts hebben de wetenschappers aangetoond dat een langetermijnreductie van de vervuiling door het wegverkeer de levensverwachting zou doen toenemen, terwijl men een terugval zou optekenen van het aantal longaandoeningen en sterftegevallen als gevolg van ademhalings- en hartziekten⁸.

Inmiddels blijft de auto wel een onontbeerlijk voermiddel voor talrijke burgers, met bovendien een aanzienlijke maatschappelijke impact. Het spreekt voor zich dat de Belgische gezinnen zwaar te lijden hebben onder de forse stijging van de brandstofprijzen op de wereldmarkt, sinds eind de jaren '90. Voor wie geen gebruik kan maken van het openbaar vervoer, wegen die voortdurende prijsstijgingen extra hard door in het gezinsbudget.

⁴ *Nationale inventaris voor broeikasgasemissies 2007.*

⁵ www.climatechange.be

⁶ Michal Kryzanowski, *Health effects of transport-related air pollution, summary for policy-makers*, World Health Organization, 2005, blz. 2.

⁷ *Idem.*

⁸ *Idem.*

transports dans son ensemble est responsable pour l'année 2005 de près de 18,4% du total des émissions de GES⁴. Le CO₂ généré par le transport routier représente, à lui seul, 94% des émissions de GES de ce secteur.

Cette prédominance des véhicules routiers dans les émissions provoquées par les transports implique que la courbe des émissions de ce secteur est très étroitement liée aux rejets des véhicules routiers. Ce dernier doit donc faire l'objet de toute notre attention dans la réalisation de notre politique environnementale. À ce titre, soulignons que dans le cadre du «Paquet Energie/Climat» de la Commission européenne, les États membres devront réduire, à l'horizon 2020, les émissions de GES de leurs secteurs non industriels (transports, résidentiel, tertiaire, agriculture) de 10% à 20% par rapport à leurs niveaux de 2005⁵.

Au delà des impacts climatiques, la combustion de l'essence et du diesel lors de l'utilisation d'un véhicule induit le rejet d'un certain nombre de substances nocives d'un point de vue sanitaire. La pollution atmosphérique d'origine automobile peut aggraver les symptômes éprouvés par les personnes atteintes de maladies cardiaques ou pulmonaires. Des études scientifiques menées dans de nombreux pays ont démontré que le nombre de décès et d'hospitalisations en raison de problèmes respiratoires et cardiaques augmentait lorsque les niveaux d'ozone ou de particules fines en suspension augmentaient⁶. Des effets chroniques liés aux émissions que provoque le trafic routier sont aussi à déplorer: il est démontré que des secteurs ayant une plus grande densité de trafic enregistraient davantage de problèmes respiratoires⁷. Ainsi, les scientifiques ont établi qu'une réduction à long terme de la pollution liée aux transports routiers engendrait une hausse de l'espérance de vie, une réduction des désordres pulmonaires et des décès provoqués par des maladies respiratoires et cardiovasculaires⁸.

La voiture, en demeurant un outil indispensable pour de nombreux citoyens, a aussi un impact social non négligeable. Il est évident que l'envolée des prix des hydrocarbures que connaissent les marchés mondiaux depuis la fin des années nonante affecte durement les ménages belges. Ainsi, le prix des carburants ne cesse d'augmenter, engendrant des frais supplémentaires difficilement supportables pour ceux qui ne peuvent se retourner vers les transports en commun.

⁴ *Inventaire national des émissions de gaz à effet de serre, 2007.*

⁵ www.climatechange.be

⁶ Michal Kryzanowski, *Health effects of transport-related air pollution, summary for policy-makers*, World Health Organization, 2005, p. 2.

⁷ *Idem.*

⁸ *Idem.*

Inzake mobiliteit bestaat er, net als voor de andere uitdagingen, geen mirakeloplossing. Wel lijkt het de indieners evident dat de enige oplossing op lange termijn bestaat in een beleid dat zorgt voor een *modal shift* naar ecologischere en zuinigere collectieve vervoermiddelen. We kunnen er echter niet omheen dat het wegvervoer op middellange termijn een belangrijke plaats zal blijven innemen in onze mobiliteitsgewoonten. Rekening houdend met de milieu-impact van het massale gebruik van de privé- en de beroepsvoertuigen, maar ook met de maatschappelijke weerslag ervan en de gevolgen voor de gezondheid, pleiten de indieners van dit voorstel van resolutie ervoor een zuinig, verantwoord en veilig gebruik van voertuigen die gebruik maken van fossiele brandstoffen, op grote schaal aan te moedigen via de praktijk van het zogenaamde «*Ecodriving*».

B. *Ecodriving* in de praktijk

Op 29 januari 2008 hebben de Bond Beter Leefmilieu, *Inter-Environnement Wallonie*, GOCA (Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs), Federgon Opleiding Erkende Rijscholen (FERCA) en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde officieel het Charter *Ecodriving* voorgesteld.

Met dat charter verbinden de ondertekenaars zich ertoe de kandidaat-chauffeurs niet alleen een veilig, maar ook een zuinig en ecologisch rijgedrag bij te brengen. Tot op vandaag hebben 75 Belgische rijscholen (waaronder sommige met heel wat filialen) op een totaal van 109 dat document reeds ondertekend.

Een rijschool die het Charter *Ecodriving* ondertekent, geeft daarmee te kennen dat ze de kandidaat-chauffeurs niet alleen zal bijbrengen wat de principes zijn van een veilig rijgedrag met inachtneming van de verkeersregels, maar ook hoe zij zuiniger en milieuvriendelijker kunnen autorijden. Het gaat er met name om het rijgedrag van de toekomstige chauffeurs af te stemmen op het technologische potentieel van de moderne motoren. Dankzij *Ecodriving* vergroot de levensduur van de motor en kan het brandstofverbruik met circa 12% dalen, wat niet alleen goed is voor het milieu (hoe minder verbruik, hoe lager de uitstoot van BKG's), maar ook voor de portemonnee van de chauffeurs.

Het Charter *Ecodriving* past in een veel ruimere, op Europese schaal gevoerde sensibiliseringscampagne: *Ecodriven*. Dat project wordt gedragen door een consortium van organisaties uit negen EU-landen.

Ecodriven loopt van 2007 tot 2010 en heeft tot doel het rijgedrag van de chauffeurs zowel qua veiligheid

En matière de mobilité comme pour le reste, il n'y a pas de solution miracle! Il nous semble évident que seule une politique favorisant le report modal vers des moyens de transport collectif plus écologiques et plus économiques sera l'unique voie susceptible de vraiment s'inscrire dans le long terme. Cependant, on ne peut pas ignorer que le transport routier gardera, à moyen terme, une place significative au sein de nos habitudes de mobilité. Ainsi, compte tenu de l'impact environnemental mais aussi social et sanitaire de l'utilisation massive des véhicules particuliers et professionnels, les auteurs de la présente résolution entendent encourager un usage économe, responsable et sûr des véhicules fonctionnant à l'énergie fossile en diffusant, à grande échelle, les pratiques dites de l'«*Ecodriving*».

B. L'*Ecodriving* en pratique

Le 29 janvier 2008, Inter-Environnement Wallonie (IEW), le *Bond Beter Leefmilieu* (BBL), le GOCA (Groupement des Sociétés agréées de contrôle automobile et du permis de conduire), Federgon-Formation Écoles de conduite Agréées et la *Vlaamse Stichting Verkeerskunde* ont officiellement présenté la Charte *Ecodriving* à l'attention des auto-écoles.

Cette charte engage ses signataires à inculquer aux apprentis-conducteurs un style de conduite non seulement soucieux de la sécurité routière, mais également économique et écologique. À ce jour, 75 auto-écoles belges (dont certaines ayant plusieurs succursales) sur 109 ont déjà apposé leur signature au bas du document.

En signant la Charte *Ecodriving*, une auto-école affirme sa volonté d'inculquer aux candidats conducteurs formés en son sein les principes d'une conduite conforme aux règles de sécurité routière mais également économique et respectueuse de l'environnement. Il s'agit notamment d'adapter le comportement du futur conducteur au potentiel technologique des moteurs modernes. L'*Ecodriving* permet d'allonger la durée de vie du moteur et de réduire jusqu'à 12% la consommation de carburant, ce qui est bon à la fois pour l'environnement (moins on consomme, moins on émet de gaz à effet de serre) et pour le portefeuille.

La Charte *Ecodriving* prend place dans une campagne de sensibilisation beaucoup plus vaste menée au niveau européen. Le Projet *Ecodriven* est en effet porté par un consortium d'organisations issues de neuf pays de l'Union européenne.

Cette campagne européenne programmée de 2007 à 2010 a pour but d'optimiser le comportement de conduite

als qua energieverbruik zo efficiënt mogelijk te maken. Daartoe worden alle actoren uit de automobielsector ingeschakeld: de concessiehouders, de brandstofleveranciers, Touring Club, de verenigingen van chauffeurs, de rijsscholen, de transportbedrijven, maar ook de politieke besluitnemers.

Bovenop een gemeenschappelijke campagne in alle Europese partnerlanden kan elk land specifieke acties ondernemen. Zo heeft België beslist zich toe te spitsen op twee doelgroepen: de bedrijven met een uitgebreid wagenpark en de toekomstige – inzonderheid jonge – chauffeurs, via de rijsscholen.

Concreet is *Ecodriving* een opleiding tot een nieuwe rijstijl, die niet alleen doeltreffender en ecologischer is, maar die ook de verkeersveiligheid en -doorstroming ten goede komt. Met andere woorden: *Ecodriving* zorgt ervoor dat de chauffeurs hun brandstofverbruik kunnen terugdringen, dat minder BKG's worden uitgestoten en dat het aantal ongevallen afneemt. Bovendien maakt die methode het mogelijk het technologische potentieel van de huidige motoren optimaal te benutten.

Een rijgedrag conform *Ecodriving* houdt in dat men zoveel mogelijk de volgende gouden regels in acht neemt:

1. tijdig in een hogere versnelling schakelen,
2. zo veel mogelijk tegen constante snelheid rijden,
3. de verkeersstroom volgen en anticiperen,
4. tijdig gas terugnemen bij het naderen van een kruispunt of verkeerslichten,
5. zo veel mogelijk op de motor remmen: de motor daarbij zo lang mogelijk in dezelfde versnelling houden zonder te ontkoppelen,
6. niet te snel rijden,
7. de bandenspanning op peil houden,
8. passend gebruik maken van de boordinstrumenten,
9. letten op de aerodynamische efficiëntie en overbodig gewicht vermijden,
10. de motor niet nodeloos laten draaien.

en ce qui concerne la sécurité ainsi que l'efficacité énergétique. Pour ce faire, celle-ci se base sur l'ensemble des acteurs du secteur automobile: concessionnaires automobiles, fournisseurs de carburant, Touring Club, associations de conducteurs, auto-écoles, sociétés de transport ou encore gestionnaires politiques.

Outre une campagne commune à l'ensemble des partenaires européens, chaque pays propose des actions spécifiques. C'est ainsi que la Belgique a décidé de se concentrer sur deux cibles: les entreprises possédant une large flotte de véhicules et les futurs conducteurs, particulièrement les jeunes, par le biais des auto-écoles.

Concrètement, l'*Ecodriving* c'est la formation à un nouveau style de conduite automobile non seulement plus efficace et plus écologique, mais qui permet également d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic. L'*Ecodriving* est donc une manière de conduire réduisant la consommation de carburant, l'émission de gaz à effet de serre et le nombre d'accidents. De plus, cette méthode de conduite permet de tirer le maximum du potentiel technologique des moteurs actuels.

Rouler *Ecodriving* signifie respecter tant que faire se peut un ensemble de dix règles d'or:

1. passez la vitesse supérieure dès que possible,
2. roulez autant que possible à vitesse constante,
3. suivez le flux de la circulation et anticipez,
4. levez le pied à temps lorsque vous arrivez à un carrefour ou à des feux,
5. préférez le frein-moteur: laissez le moteur le plus longtemps possible dans le même rapport de vitesse sans embrayer,
6. ne roulez pas trop vite,
7. surveillez la pression des pneus,
8. utilisez à bon escient les instruments de bord,
9. veillez à une bonne aérodynamique et évitez les charges inutiles,
10. ne laissez pas inutilement tourner le moteur.

Een studie uit 2000 in opdracht van het Zwitserse *Office fédéral de l'Énergie*⁹ heeft meer duidelijkheid verschaft over de concrete weerslag van de *Eco-Drive*-opleiding¹⁰ op het brandstofverbruik, het rijcomfort, de slijtage van het voertuig en de bewustwording van de chauffeurs omtrent een milieuvriendelijk en verkeersveilig rijgedrag¹¹.

Voorts werd in de studie ingegaan op de vraag of de effecten van *Ecodriving* duurzaam zijn, dat wil zeggen of ze enkele jaren na de opleiding nog doorwerken bij de chauffeurs. Wie een *Eco-Drive*-opleiding heeft gevolgd, verbruikt gemiddeld 11,7% brandstof minder dan wie geen dergelijke opleiding heeft genoten¹².

Chauffeurs die de opleiding hebben gevolgd, vertonen bovendien een veel regelmatigere rijgedrag. Op het testparcours schakelen ze gemiddeld veel minder: minder dan 20% van de tijd. Wat de remkracht, het acceleratievermogen en de laterale kracht betreft, stelt de studie een vermindering vast met gemiddeld 34%. Concreet betekent dat meer comfort voor de chauffeur en een tragere slijtage van het voertuig. Interessant is eveneens dat die resultaten werden opgetekend zonder snelheidsvermindering.

De effecten van de Zwitserse *Eco-Drive*-opleiding zijn dus duurzaam. Zelfs na twee of drie jaar scoren de chauffeurs die de opleiding volgden, veel betere ecowaarden dan de anderen. Een opfriscingscursus kan dat resultaat nog verbeteren.

Hoewel die resultaten nog recent zijn, bestaan er nu al aanwijzingen dat het ongevalrisico daalt bij wie een *Eco-Drive*-opleiding heeft genoten. Zeer waarschijnlijk komt dat doordat de cursus ook een zeer gunstige invloed heeft op het inzicht in het verkeer.

Tevens moet worden onderstreept dat wie de opleiding heeft gevolgd, ook méér weet over milieuvriendelijk rijgedrag.

Concernant les résultats effectifs du recours à la méthode «*Ecodriving*», une étude menée en 2000 pour le compte de l'Office fédéral de l'Énergie Suisse⁹ met en évidence les effets des cours *Eco-Drive*¹⁰ sur la consommation de carburant, sur le confort de conduite, sur l'usure des véhicules et sur la sensibilisation du conducteur relative à la conduite respectueuse de l'environnement et la sécurité routière¹¹.

L'étude s'est également attachée à définir si les effets de l'Eco-drive étaient durables, c'est-à-dire s'ils étaient encore perceptibles plusieurs années après la formation. Les personnes qui ont suivi un cours d'*Eco-Drive* consomment en moyenne 11,7% de carburant de moins que celles qui n'en ont pas suivi¹².

Les personnes qui ont suivi un cours conduisent en outre avec nettement plus de régularité. Leur nombre moyen de changements de vitesse sur le parcours-test a été inférieur de 20%. Au niveau des forces de freinage, d'accélération et latérales, l'étude constate une diminution de 34% en moyenne. Cela signifie concrètement plus de confort pour le conducteur et une moindre usure du véhicule. Il est également intéressant de noter que ces résultats sont obtenus sans diminution de la vitesse.

Les effets des cours *Eco-Drive* sont durables. Même après deux ou trois ans, les personnes ayant bénéficié de cours obtiennent des éco-valeurs nettement plus élevées que les autres. Un cours de remise à niveau permet également d'améliorer le résultat.

Enfin, même si les observations sont encore récentes dans le temps, il existe cependant des indications selon lesquelles on peut estimer que le risque d'accident diminue pour les participants. Il est vraisemblable que l'apprentissage influe sur leur sens du trafic et l'améliore sensiblement.

Il faut également souligner que les personnes qui ont suivi un cours sont mieux informées sur la conduite respectueuse de l'environnement.

⁹ D. Hornung, A. Stiefle, M. Stampfli, B. von Hebenstreit, *Évaluation des cours Eco-Drive*, Office fédéral de l'Énergie, Bern, 2000.

¹⁰ *Eco-Drive* is de Zwitserse benaming voor *Ecodriving*.

¹¹ De studie ging uit van vier gouden regels: 1) rijden in een zo hoog mogelijke versnelling bij een zo laag mogelijk toerental; 2) stevig optrekken; 3) snel in een hogere versnelling schakelen (bij maximum 2.500 toeren per minuut) en zo laat mogelijk terugschakelen; 4) soepel en anticiperend rijden, alsook onnodig remmen en schakelen voorkomen.

¹² De resultaten zijn gebaseerd op een testparcours van circa 12 kilometer dat door 150 chauffeurs werd afgelegd (75 die de *Eco-Drive*-opleiding hadden gevolgd en 75 die dat niet hadden gedaan).

⁹ D. Hornung, A. Stiefle, M. Stampfli, B. von Hebenstreit, *Évaluation des cours Eco-Drive*, Office fédéral de l'Énergie, Bern, 2000.

¹⁰ Appellation suisse de l'*Ecodriving*.

¹¹ L'étude a été menée sur base de quatre règles d'or: 1) rouler avec le rapport le plus élevé possible et à bas régime; 2) accélérer franchement; 3) passer rapidement la vitesse supérieure (à 2500 tours/min. au plus), rétrograder tardivement; 4) conduire doucement en anticipant, éviter les freinages et les changements de vitesses inutiles.

¹² Résultats sur base d'un parcours test d'environ 12 km effectué par 150 conducteurs (75 ayant suivi des cours d'*Eco-Drive* et 75 n'en ayant pas suivi).

Voor de beroepschauffeurs werd (in België) in 2006 een proefproject gelanceerd met betrekking tot een efficiënt wagenparkbeheer. Uit dat project is gebleken dat chauffeurs die de *Ecodriving*-techniek toepassen, veel minder brandstof verbruiken (5 à 7% minder) en – vooral – veel minder gevaar lopen om in een ongeval betrokken te geraken.

Samengevat zijn de voordelen van *Ecodriving* ontegensprekelijk – zowel voor de chauffeurs als voor het milieu:

- 5 à 7% minder brandstofverbruik voor vrachtwagens en haast 12% minder voor personenwagens;
- minder onderhoudskosten;
- minder kosten voor de herstelling van schade, want minder ongevallen;
- minder stress, dus minder ongevallen;
- minder uitstoot (van CO₂, van fijne stofdeeltjes,...);
- minder geluidshinder;
- een substantieel vlotter verkeer;
- meer comfort voor de automobilist.

Gelet op die aspecten lijkt het de indieners primordiaal alle chauffeurs de nodige middelen te verschaffen opdat zij hun voertuig zo zuinig en ecologisch mogelijk kunnen gebruiken. Fundamenteel zijn zij van mening dat een grootschalige toepassing van *Ecodriving* de gezinnen financieel ten goede zal komen, alsook het leefmilieu en de verkeersveiligheid zal bevorderen. Daarom willen de indieners verder gaan dan voormeld charter, dat niet bindend is, door het aanleren van *Ecodriving* verplicht te maken voor de toekomstige chauffeurs, alsook die rijtechniek te veralgemenen.

En ce qui concerne les professionnels de la route, une expérience-pilote «Gestion efficace de flotte automobile» lancée en Belgique en 2006 révèle que les chauffeurs qui appliquent les techniques de l'*Ecodriving* consomment nettement moins de carburant (baisse de consommation de 5 à 7%) et, surtout, courent un risque nettement moins élevé d'être impliqués dans un accident.

En résumé, les avantages d'une conduite *Eco-drive* sont indéniables tant pour les conducteurs que pour l'environnement:

- une baisse de la consommation de carburant de 5 à 7% pour les poids lourds et près de 12% pour les voitures;
- une baisse de coûts de maintenance;
- une baisse de coûts de dommage, c'est-à-dire des accidents;
- une baisse de stress, et donc des accidents;
- une baisse des émissions (CO₂, particules fines, etc.);
- une baisse de la pollution sonore;
- une fluidification substantielle de la circulation routière;
- une augmentation du confort de l'automobiliste.

Au regard de ces éléments, il nous apparaît primordial d'offrir à tous les conducteurs les outils leur permettant une utilisation optimale de leur véhicule du point de vue économique et écologique. En substance, nous pensons qu'une diffusion à grande échelle de la pratique de l'*Ecodriving* sera bénéfique pour le portefeuille des ménages, pour l'environnement et pour la sécurité sur nos routes. C'est pourquoi nous désirons aller au-delà du caractère facultatif de la charte en rendant contraignant l'apprentissage de l'*Ecodriving* et en diffusant largement cette technique à l'ensemble des conducteurs.

Linda MUSIN (PS)
 Bruno VAN GROOTENBRULLE (PS)
 Jean CORNIL (PS)
 Colette BURGEON (PS)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

- A. stelt vast dat in België 5 miljoen privéauto's zijn ingeschreven voor 10,5 miljoen inwoners;
- B. stelt vast dat 70% van de Belgen hun auto dagelijks gebruiken en dat ze er gemiddeld 15.000 kilometer per jaar mee rijden;
- C. wijst erop dat het wegvervoer op middellange termijn nog zal toenemen;
- D. wijst op de conclusies van de IPCC en op de noodzaak actie te ondernemen tegen de klimaatopwarming;
- E. attendeert erop dat de broeikasgassen de klimaatontregeling in de hand werken en dat die gasen voor een groot deel door het wegverkeer worden geproduceerd;
- F. verwijst naar de doelstellingen inzake de reductie van de broeikasgasuitstoot, zoals die zijn vooropgezet in het klimaat-energiepakket van de Europese Commissie;
- G. wijst op de weerslag op de volksgezondheid van de luchtvervuiling door het wetverkeer;
- H. attendeert op het koopkrachtverlies als gevolg van de almaar duurder wordende olie;
- I. stipt aan dat *Ecodriving* een gunstige weerslag heeft op het leefmilieu, de veiligheid en de koopkracht van de chauffeurs:

VRAAGT DE REGERING:

1. Ten aanzien van de kandidaat-chauffeurs:

- a) het aanleren van *Ecodriving* verplicht te maken en te doen opnemen in het leerplan van de autorij-scholen;
- b) het aanleren van de basisregels van *Ecodriving* op te nemen in het lessenpakket voor de theoretische kennis van het verkeersreglement;

2. De beroepschauffeurs ertoe aan te zetten *Ecodriving* aan te leren;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

- A. considérant que la Belgique compte plus de 5 millions de véhicules particuliers pour 10,5 millions d'habitants;
- B. considérant que 70% des Belges utilisent quotidiennement leur voiture pour une moyenne de 15.000 km/véhicule;
- C. considérant que le transport routier va continuer à croître à moyen terme;
- D. considérant les conclusions du GIEC et la nécessité de mener des actions contre le réchauffement climatique;
- E. considérant que les gaz à effet de serre amplifient les dérèglements climatiques et que ces gaz sont produits, pour une part significative, par le transport routier;
- F. considérant les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre introduits par le «Paquet Énergie-Climat» de la Commission européenne;
- G. considérant les impacts sanitaires liés à la pollution de l'air provoquée par le transport routier;
- H. considérant la perte de pouvoir d'achat consécutive à l'avènement du pétrole cher;
- I. considérant l'impact positif de l'*Ecodriving* sur l'environnement, la sécurité et le pouvoir d'achat des conducteurs;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. À l'intention des apprentis conducteurs:

- a) de rendre obligatoire et d'intégrer l'apprentissage de l'*Ecodriving* dans le cahier des charges des auto-écoles;
- b) d'intégrer l'apprentissage des règles de base de l'*Ecodriving* dans l'apprentissage théorique du code de la route;

2. De favoriser apprentissage de l'*Ecodriving* par les professionnels de la route;

3. Ten aanzien van de huidige chauffeurs:

a) het veralgemeend aanleren van *Ecodriving* aan te moedigen, via opleidingen op de werkplek;

b) in het Wetboek van de inkomsterbelasting te voorzien in een belastingvermindering voor kosten voor het volgen van een *Ecodriving*-cursus in een erkende instelling;

c) zich ervan te vergewissen dat de aangeboden opleidingen ernstig zijn, door een dienst voor de homologatie van de *Ecodriving*-cursussen op te richten;

d) bij het BIVV een nationale sensibiliseringscampagne voor *Ecodriving* te bestellen.

7 augustus 2008

3. À l'intention des conducteurs actuels:

a) de favoriser l'apprentissage de l'*Ecodriving* par l'ensemble des conducteurs, par le biais de formations données sur le lieu de travail;

b) d'introduire dans le code des impôts sur le revenu une réduction d'impôt pour les dépenses occasionnées par une formation à l'*Ecodriving* dispensée dans un organisme agréé;

c) de s'assurer du sérieux des formations offertes par la création d'un service d'homologation pour les cours d'*Ecodriving*;

d) de commander à l'IBSR une campagne nationale de sensibilisation à l'*Ecodriving*.

7 août 2008

Linda MUSIN (PS)
Bruno VAN GROOTENBRULLE (PS)
Jean CORNIL (PS)
Colette BURGEON (PS)