

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2000-2001

16 JULI 2001

Voorstel van resolutie over experimenten met snelheidsbegrenzers voor wagens

(Ingediend door de heer Johan Malcorps)

TOELICHTING

Een hoge tol aan verkeersslachtoffers

België blijft bijzonder slecht scoren wat het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer betreft. In binnen- en buitenland spreekt men er schande van. Overdreven snelheid is één van de hoofdoorzaken van het groot aantal verkeersslachtoffers.

Uit een studie verricht aan de RUG blijkt dat er een grote eensgezindheid is onder respondenten terzake: acht op tien Belgen vinden snel rijden gevaarlijk en roekeloos, zeven op de tien mensen zijn van oordeel dat de meeste ongevallen veroorzaakt worden door te snel rijden. Dit staat in schril contrast met het reële rijgedrag van de meeste automobilisten; overdreven snelheid blijft veruit de meest vastgestelde verkeersovertreding. Snelheidsovertredingen zijn in ons land meer regel dan uitzondering. Een recent proefproject van het BIVV in Vlaams-Brabant leverde verbijsterende resultaten op: in zones met een snelheidsbeperking tot 30 km/u waren meer dan 80% van de bestuurders in overtreding, in zones met beperking tot 50 km/u was dit nog 50%. Op autowegen waren er iets meer dan 40% (zij het meestal lichtere) overtredingen.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2000-2001

16 JUILLET 2001

Proposition de résolution relative aux expériences portant sur les limiteurs de vitesse pour voitures

(Déposée par M. Johan Malcorps)

DÉVELOPPEMENTS

Un lourd tribut de victimes de la circulation

La Belgique continue à enregistrer des résultats particulièrement mauvais en ce qui concerne le nombre de morts et de blessés graves à la suite d'accidents de la route. Sa réputation s'en trouve fortement ternie, tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger. Une des causes principales du grand nombre de victimes de la route est l'excès de vitesse.

Il ressort d'une enquête de l'Université de Gand (RUG) que la grande majorité des personnes interrogées à ce sujet sont d'un même avis: huit Belges sur dix estiment qu'il est dangereux et imprudent de rouler vite et sept personnes sur dix que la plupart des accidents sont dus à des excès de vitesse. Cette réaction contraste toutefois vivement avec le comportement réel de la plupart des automobilistes; l'excès de vitesse constitue de loin l'infraction au code de la route la plus fréquente. Dans notre pays, l'excès de vitesse est la règle plutôt que l'exception. Un projet-pilote lancé récemment par l'IBSR en Brabant flamand a donné des résultats ahurissants: dans des zones où la vitesse est limitée à 30 km/h, plus de 80% des automobilistes étaient en infraction; ce pourcentage était encore de 50 dans les zones où la vitesse est limitée à 50 km/h. Sur les autoroutes, on a constaté un peu plus de 40% d'infractions (certes, généralement moins graves).

Nochtans zijn de meeste Belgen het roerend eens met de ingestelde snelheidslimieten. Het gaat ook niet steeds om kwade trouw. Veel bestuurders beseffen zelfs niet dat ze vrijwel permanent over de toegelaten snelheid zitten.

Intussen blijven autoconstructeurs krachtigere modellen en snellere wagens op de markt brengen. Ook als de verkoop van supersnelle modellen redelijk marginaal blijft, gaat hiervan ontegensprekelijk een verkeerd signaal uit. In wezen ook een signaal dat totaal tegengesteld is aan het veiligheids- en milieu-imago dat veel autofabrikanten zich momenteel willen aanmeten.

Het handhavingsdilemma

Het handhavingsbeleid ten aanzien van snelheids-overtredingen laat veel te wensen over. Onlangs lanceerde de minister van Mobiliteit en Vervoer een campagne gebaseerd op het idee van nul-tolerantie inzake overdreven snelheid. In de praktijk is er echter een groter gedoogbeleid ten aanzien van snelheidsovertredingen dan ten aanzien van het rijden onder invloed van alcohol of andere verdovende middelen. In het verkeersveiligheidsplan wordt een reeks van maatregelen aangekondigd. Het optrekken van het aantal onbemande camera's is het meest in het nieuws gekomen. Maar de vraag blijft natuurlijk hoe sterk de repressie of hoe hard het handhavingsbeleid dient te zijn, om in te gaan tegen een mentaliteit waarbij haast iedereen een loopje neemt met de snelheidslimieten. De gedoogmarges gehanteerd door de federale politie spreken boekdelen. Ook het feit dat bemande of onbemande flitssystemen de werklust van de verwerking van het hoog aantal overtredingen niet of nauwelijks verlichten, geeft aan hoe uitzichtloos deze strategie is.

Vandaar de noodzaak van meer «in car control»-systemen. Een *a posteriori*-controlesysteem is dat van de zwarte doos in elk voertuig. Hierdoor kan bij ongelukken of ongeregeligheden van welke aard ook, altijd een stuk trajectverloop gereconstrueerd worden. Het nadeel van de zwarte doos is evenwel dat ze pas echt effectief wordt na een ongeval, en dat men kan veronderstellen dat er toch relatief weinig preventief effect of afschrikking van uit gaat. Maar dit zou nader onderzocht kunnen worden.

Snelheidsbegrenzers

Veel veiliger en betrouwbaarder is natuurlijk een systeem waarbij snelheidsovertredingen fysiek onmo-

La plupart des Belges approuvent pourtant totalement les limitations de vitesse existantes. Dans la plupart des cas, les conducteurs ne sont d'ailleurs pas de mauvaise foi; beaucoup ne se rendent même pas compte qu'ils dépassent quasi en permanence la vitesse autorisée.

En attendant, les constructeurs d'automobiles continuent à fabriquer des modèles toujours plus puissants et plus rapides. Même si la vente des modèles pouvant atteindre des vitesses très élevées reste relativement marginale, il est indubitable que leur simple existence constitue un mauvais signal, un signal qui est tout à fait contraire à l'image de gens préoccupés de sécurité et de protection de l'environnement que de nombreux constructeurs automobiles s'arrogent actuellement.

Le dilemme de l'application des règles

La politique suivie pour l'application des règles en matière d'excès de vitesse laisse fortement à désirer. Le ministre de la Mobilité et des Transports vient de lancer une campagne qui se fonde sur le principe de la tolérance-zéro en ce qui concerne les excès de vitesse. En pratique, les excès de vitesse sont toutefois tolérés davantage que la conduite sous influence de l'alcool ou d'autres substances stupéfiantes. Une série de mesures sont annoncées dans le plan fédéral de sécurité routière. On a parlé surtout de l'augmentation du nombre de radars automatiques dans la presse. La question reste évidemment de savoir avec quelle rigueur il faut réprimer les infractions visées et appliquer les règles pour combattre la mentalité ambiante qui amène quasi tout le monde à se moquer des limitations de vitesse. Les marges de tolérance utilisées par la police fédérale en disent long. Le fait qu'on ne parvient pas ou quasiment pas à gérer les nombreuses infractions au moyen des appareils à flash fonctionnant en présence ou en l'absence d'un agent qualifié montre que cette stratégie est sans issue.

Aussi est-il nécessaire de prévoir davantage de systèmes de contrôle dans les voitures. On peut envisager un système de contrôle *a posteriori* à l'aide d'une boîte noire, dont seraient équipées toutes les voitures et qui permettrait toujours, en cas d'accidents ou d'irrégularités de quelque nature que ce soit, de reconstituer en partie le trajet parcouru. Le système de la boîte noire présente toutefois le désavantage de n'être efficace que quand un accident a eu lieu, ce qui donne à penser qu'il ne peut avoir qu'un effet préventif ou dissuasif limité. Cet aspect des choses mériterait un examen approfondi.

Limiteurs de vitesse

Il est évident qu'un système dans lequel on rend les excès de vitesse physiquement impossibles en fixant

gelijk gemaakt worden omdat de maximumsnelheid gewoon fysiek aan het voertuig opgelegd wordt.

Hierbij zijn er verschillende mogelijkheden :

— onder snelheidsbegrenzer wordt verstaan de technische uitrusting van een voertuig die het mogelijk maakt de snelheid van het voertuig te limiteren tot een bepaalde snelheid;

— onder «maximaalsnelheidsbegrenzer» wordt verstaan de technische uitrusting van een voertuig die de snelheid van dat voertuig permanent limiteert tot een bepaalde maximale snelheid;

— onder «variabelesnelheidsbegrenzer» wordt verstaan de technische uitrusting van een voertuig die het mogelijk maakt de snelheid te limiteren op basis van signalen afkomstig van buiten het voertuig en tot op een snelheidsniveau dat toegelaten is in bepaalde zones.

Men kan de snelheid van een wagen permanent beperken tot een maximaal haalbare snelheid. Een dergelijke regeling bestaat al voor vrachtwagens van meer dan 12 ton (categorie N3) en autobussen van meer dan 5 ton voor 8 passagiers, de bestuurder niet meegerekend (categorie M3). De maximale snelheid van vrachtwagens staat afgesteld op 90 km/u, die van autobussen staat afgesteld op 100 km/u.

De ervaring bij de invoering van deze maximale snelheidsbegrenzers leert dat er nood is aan een heel pakket begeleidende maatregelen als men voor deze oplossing kiest, want de weerstand tegen een maximaalsnelheidsbegrenzing ligt vrij hoog. Gemiddeld schat men dat 17% van de buschauffeurs en zeker 20% van de vrachtwagenchauffeurs deze snelheidsbegrenzing weet te doorbreken. Het systeem is zeker niet sluitend. De eerste uitdaging op Europees niveau is de uitbreiding van de maximaalsnelheidsbegrenzer naar lichte trucks. Een andere mogelijkheid is voor alle ADR-transporten (ook voor lichte trucks en bestelwagens) een verplichte maximaalsnelheidsbegrenzing in te voeren: bijvoorbeeld zou de snelheidsbegrenzer kunnen afgesteld worden op 85 km/u. Deze voorstellen moeten dringend aangekaart worden tijdens het Belgisch voorzitterschap.

De aanvaardingsgraad voor ISA-systemen (systemen van intelligente snelheidsaanpassing of variabele snelheidsbegrenzers) ligt veel hoger. Zestig procent van de repondanten in een algemene bevolkingsenquête (op 2 507 Belgen, cf. «Verkeersspecialist» 71, oktober 2000) zei het eens te zijn met de invoering van een ISA-systeem in alle wagens.

physiquement la vitesse maximale qu'un véhicule peut atteindre, est un système bien plus sûr et bien plus fiable.

Il existe diverses possibilités à cet égard :

— on entend par limiteur de vitesse, le dispositif technique dont est équipé un véhicule et qui permet de limiter la vitesse du véhicule à une valeur déterminée;

— on entend par limiteur de vitesse maximale, le dispositif technique dont est équipé un véhicule et qui permet de limiter en permanence la vitesse du véhicule à une valeur maximale déterminée;

— on entend par limiteur de vitesse variable, le dispositif technique dont est équipé un véhicule et qui permet de limiter la vitesse sur la base de signaux en provenance de l'extérieur du véhicule et jusqu'à une valeur autorisée dans des zones déterminées.

On peut utiliser un système limitant de manière permanente la vitesse d'un véhicule à une valeur maximale. Pareil système existe déjà pour les camions de plus de 12 tonnes (catégorie N3) et pour les autobus de plus de 5 tonnes pouvant transporter 8 passagers, le conducteur non compris (catégorie M3). La vitesse maximale des camions est limitée à 90 km/h et celle des autobus à 100 km/h.

Il ressort de l'expérience acquise lors de l'installation de ces limiteurs de vitesse réglés à une vitesse maximale qu'il faut prévoir toute une série de mesures d'accompagnement si l'on recourt à ceux-ci, étant donné que le principe de la limitation de la vitesse maximale se heurte à une grande résistance. On estime qu'en moyenne, 17% des chauffeurs d'autocars et au moins 20% des camionneurs parviennent à tourner cette limitation de vitesse. On ne peut absolument pas dire que ce système est sans faille. Le premier défi à relever au niveau européen sera celui de l'installation de limiteurs de vitesse réglés à une vitesse maximale dans les camions légers. Une autre mesure possible consisterait en une limitation de la vitesse maximale pour tous les transports de marchandises dangereuses par route (y compris pour les camions légers et pour les camionnettes): on pourrait par exemple régler le limiteur de vitesse à 85 km/h. Il faut profiter de la présidence belge pour soumettre d'urgence ces propositions à un examen.

L'on accepte nettement mieux l'installation de systèmes régulateurs de vitesse intelligents (ISA) ou systèmes permettant de limiter la vitesse de manière variable. Soixante pour cent des personnes interrogées (sur 2 507 Belges; cf. «Verkeersspecialist» 71, octobre 2000) dans le cadre d'une enquête générale menée auprès de la population ont déclaré qu'elles approuveraient l'installation d'un système ISA dans tous les véhicules.

Bovendien zijn er verschillende soorten snelheidsbegrenzers. Tegen begrenzers die enkel tegendruk geven, maar die men makkelijk kan «overrulen» bestaat uiteraard het minst weerstand. Zeventig procent van de ondervraagden zag geen graten in een dergelijk eerder waarschuwend systeem.

Begrenzers die de maximale snelheid onherroepelijk afdwingen stuiten daarentegen op meer weerstand, vooral bij mannen, jongeren en veelrijders.

Ook de invoering van variabele snelheidsbegrenzing zal dus zeker niet evident zijn. Het invoeren van ISA zal ook met een weloverwogen pakket begeleidende maatregelen moeten gebeuren. Ook hier is fase-ring aangewezen. In eerste instantie kan daarom gedacht worden aan stimuli om de deelname van individuele chauffeurs aan ISA-experimenten te bevorderen. Nadien kunnen premies toegekend worden aan al wie de eigen wagen uitrust met variabele snelheidsbegrenzing, met extra aanmoediging voor wie kiest voor de volautomatische begrenzing. De bevoegde minister staat in voor de keuze van de meest geschikte bonus. Zo zou een afspraak kunnen worden gemaakt met de verzekeringssector in verband met een verlaging van de premies autoverzekeringen voor wagens uitgerust met ISA.

De kostprijs van een ISA-installatie (minimum 10 000 frank) zou ook kunnen worden gedrukt als ISA geïntegreerd wordt in andere vormen van voertuigtelematika.

Men werkt nu reeds aan een draagvlak (*cf.* het ISA-project gepland voor Gent).

Succesvolle experimenten in het buitenland

Het reeds uitgevoerde ISA-experiment in de wijk Campenhoef in de Nederlandse gemeente Tilburg, toont aan dat het concreet invoeren van het systeem op het terrein zeer snel tot een ruim draagvlak leidt, niet enkel bij de testpersonen maar ook bij de bevolking in het algemeen. In Tilburg namen 120 personen deel aan een ISA-experiment gedurende acht weken met 20 auto's, uitgerust met automatische snelheidsaanpassing. Ook konden twintig buschauffeurs rijden met een ISA-bus. De meerderheid van de deelnemers aan het experiment was bijzonder opgetogen. Maar wat nog belangrijker is: 65 % van de wijkbewoners zag de veralgemeende invoering van snelheidsbegrenzers nadien goed zitten. Overigens gaat men ervan uit dat het niet nodig is om alle wagens met

Il existe du reste divers types de limiteurs de vitesse. Les systèmes qui ne font que générer une contre-pression mais que l'on peut facilement désamorcer suscitent bien entendu le moins de résistance. Septante pour cent des personnes interrogées ne voyaient pas d'objection contre l'introduction d'un tel système jouant un rôle d'avertisseur.

Par contre, les limiteurs fixant définitivement la vitesse maximale suscitent davantage de résistance, surtout auprès des hommes, des jeunes et des personnes qui conduisent fréquemment.

Il ne sera dès lors pas facile non plus de faire admettre l'installation de systèmes permettant de limiter la vitesse de manière variable. Il faudra également prévoir des mesures d'accompagnement si l'on décide d'installer des régulateurs de vitesse intelligents (ISA). Il conviendra par ailleurs d'opérer par phases successives. C'est pourquoi on peut envisager, en première instance, d'encourager la participation de chauffeurs individuels à des expériences relatives à la mise en œuvre de régulateurs de vitesse intelligents. On pourra ensuite prévoir l'octroi de primes à tous ceux qui équiperont leur véhicule d'un système permettant de limiter la vitesse de manière variable, et de primes supplémentaires à ceux qui opteront pour une limitation entièrement automatique. Il appartiendra au ministre compétent de déterminer quelle est la prime la plus appropriée. On pourrait, par exemple, conclure avec le secteur des assurances un accord en vue de réduire les primes que réclament les assurances automobiles pour les véhicules équipés d'un régulateur de vitesse intelligent.

On pourrait également réduire le coût d'une installation ISA (au moins 10 000 francs) en l'intégrant dans d'autres applications télématiques destinées aux véhicules.

L'on est déjà en train de chercher les soutiens nécessaires dans la population (*cf.* le projet ISA prévu pour la ville de Gand).

Expériences couronnées de succès à l'étranger

L'expérience ISA qui a été menée dans le quartier Campenhoef de la commune néerlandaise de Tilburg, montre qu'une fois que l'on a mis concrètement le système en œuvre sur le terrain, celui-ci bénéficie rapidement d'un large soutien, non seulement auprès des personnes qui se sont prêtées à l'expérience, mais aussi auprès de la population en général. À Tilburg, 120 personnes ont participé à l'expérience pendant huit semaines, avec 20 voitures équipées d'un limiteur de vitesse automatique. Vingt chauffeurs de bus ont également pu tester un autobus équipé d'un régulateur de vitesse intelligent. La majorité des participants étaient enchantés. Qui plus est, une fois l'expérience terminée, 65 % des habitants des quartiers concernés se sont dits favorables à l'installation généralisée de

begrenzers uit te rusten. Als er voldoende uitgeruste wagens rond rijden (minimaal 20 %), hebben die als automatisch effect dat het hele verkeer vertraagt tot de beoogde snelheid.

Ook in het Zweedse Lund nam het draagvlak toe: na het experiment werd ISA gesteund door twee derden van de betrokkenen, ervoor slecht door een derde. Bovendien evolueerde men van een aanvaarding van enkel «signalerende» systemen naar ook «interveniërende» systemen. In het Zweedse Umea was 45 % van de betrokkenen na afloop van het experiment gewonnen voor een verplichting — 50 % verkoos snelheidsbegrenzing in de wagen boven fysieke snelheidsremmers buiten de wagen. Veel deelnemers wilden zelfs betalen om de begrenzer in de eigen wagen te houden.

De ervaring is dat het rijcomfort toeneemt, dat er geen veiligheidsprobleem ontstaat door de begrenzing en dat er ook geen neiging is tot «compenserende reactie» (*cf.* zoals bij ABS-systemen).

Snelheids- en toerentalbegrenzers kunnen overigens ook ingevoerd worden om redenen van leefmilieu of energiebesparing. Het Nederlandse onderzoeksinstituut NOVEM onderzocht in zijn programma «Het Nieuwe Rijden» de installatie van in-car-apparatuur zoals snelheids- en toerentalbegrenzers voor lichte vrachtwagens en bestelwagens om een lager brandstofverbruik te garanderen. Een demonstratieproject met 19 bedrijven is lopende.

Dit zou een oplossing bieden voor het nijpende probleem van luchtvervuiling in onder meer stedelijke omgevingen. Oorzaak van veel extra uitstoot van wagens (en aanzet tot ozonvorming) is volgens de Vlaamse Instelling voor technologisch onderzoek (VITO) onder meer het voortdurend bruske remmen en optrekken, het zogenaamde sportieve of zeg maar latent agressieve rijgedrag van veel chauffeurs in binnensteden. Als dit door in-car-apparatuur kan worden omgezet in gelijkmatig rijgedrag, krijgt men de emissies onder controle, en tegelijk biedt dit een belangrijke meerwaarde voor de veiligheid.

limiteurs de vitesse. On considère d'ailleurs qu'il n'est pas nécessaire, en principe, d'équiper toutes les voitures de limiteurs de vitesse. Quand suffisamment de voitures en sont équipées (au moins 20 %), l'ensemble du trafic est ralenti et adopte automatiquement la vitesse prévue.

Dans la ville suédoise de Lund, le soutien de la population s'est également développé: après l'expérience, deux tiers des personnes concernées se sont dites favorables au système de régulateurs de vitesse intelligents au lieu d'un tiers auparavant. De plus, la population, qui, dans un premier temps ne s'était déclarée d'accord qu'avec l'installation de systèmes «avertisseurs» sans plus, a fini par accepter des systèmes «d'intervention». Dans la ville suédoise d'Umea, 45 % des personnes concernées se sont déclarés en faveur de l'installation du système une fois l'expérience terminée — 50 % ont déclaré préférer des limiteurs de vitesse installés dans les voitures à des limiteurs de vitesse situés en dehors de celles-ci. De nombreux participants voulaient même payer de leur poche pour pouvoir garder le limiteur de vitesse dans leur voiture.

L'expérience montre que le confort de conduite augmente, que le limiteur ne pose pas de problèmes de sécurité et que les conducteurs n'ont pas tendance à réagir de manière «compensatoire» (*cf.* comme c'est le cas avec les systèmes ABS).

L'installation de limiteurs de vitesse ou de tachymètres peut également être décidée pour des raisons environnementales ou dans le but d'économiser de l'énergie. L'institut de recherche néerlandais NOVEM a examiné, dans le cadre de son programme «Het Nieuwe Rijden», dans quelle mesure l'installation d'appareillages à l'intérieur des véhicules, notamment des limiteurs de vitesse et des tachymètres dans des camions légers et des camionnettes, permettait de réduire la consommation d'énergie. Un projet de démonstration a été lancé dans dix-neuf entreprises.

L'installation d'appareillages à l'intérieur des voitures permettrait aussi de résoudre le problème aigu de la pollution de l'air dans les environnements urbains. Selon le *Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek* (VITO), l'enchaînement de freinages brusques et de démarrages en trombe, ce qu'on appelle la conduite sportive ou, disons, le comportement agressif latent de nombreux chauffeurs dans les centres urbains, provoque de nombreuses émissions polluantes supplémentaires par les voitures (et contribue à la formation d'ozone). Si, grâce à des appareils installés dans les voitures, on parvient à remplacer le comportement en cause par une conduite uniforme, on pourra maîtriser les émissions et obtenir ainsi une plus-value considérable en matière de sécurité.

Slimme auto's

Dit is één van de redenen waarom in Nederland diverse NGO's «slimme voertuigen» naar voren schoven als een bij uitstek aantrekkelijk alternatief voor een duurzaam toekomstscenario («De Toekomstreis», 1999).

Op termijn zouden een reeks van AVG-technieken (automatische voertuig-geleidingssystemen) die de veiligheid en/of het milieu ten goede komen, fiscaal kunnen worden aangemoedigd. Zo bijvoorbeeld:

- het instandhouden van een bepaalde afstand tussen voertuigen;
- waarschuwing voor botsing («collision warning»);
- het regelen van de snelheid (intelligent speed adapter);
- het blijven binnen één rijstrook (lanekeeping system);
- optimale emissiecontrole.

De vraag blijft waar de grens ligt van de efficiëntie van investeringen in «slimme wegen». De toekomstdroom van 100 % voertuiggeleiding is nog veraf. Bovendien rijst dan ook de vraag naar de specificiteit of zelfs de zin van 100% computergestuurd particulier verkeer. Die vraag komt reeds op bij vormen van «elektronische koppeling van (vracht)wagens of (vrachtwagen)(auto)-treinen» (automated highway systems): wat is dan het verschil met wagons en vervoer per spoor, tenzij vormen van privacy en de mogelijkheden van snel voor- en natransport. Hierrond is een ruim maatschappelijk debat nodig: het risico is niet denkbeeldig dat door een reeks van technische snufjes alle investeringen (zo hard nodig voor de uitbouw van een efficiënte en — waarom niet — hypermoderne collectieve vervoerssystemen) toch nog steeds richting autowegen en particuliere wagens zullen worden afgeleid. Anderzijds blijft het vrij irreal te verwachten dat de privéwagens op zijn laatste wielen rijdt. Het vinden van een goed evenwicht van duurzame sturingssystemen én een verzekerde complementariteit ten overstaan van collectieve vervoerssystemen, is allicht de meest pragmatische oplossing.

Johan MALCORPS.

*
* *

Voitures intelligentes

C'est une des raisons pour laquelle, aux Pays-Bas, plusieurs ONG ont proposé la construction de «véhicules intelligents» comme une alternative attrayante idéale pour résoudre le problème en question d'une manière durable («De Toekomstreis», 1999).

À terme, on pourrait encourager fiscalement la mise en œuvre de toute une série de techniques de guidage automatique contribuant à améliorer la sécurité et/ou à mieux protéger l'environnement. Citons par exemple:

- un système assurant le respect permanent d'une distance déterminée entre les véhicules;
- un système avertisseur de collision («collision warning»);
- un système régulateur de vitesse («intelligent speed adapter»);
- un système obligeant les automobilistes à rester à l'intérieur d'une bande de circulation donnée («lanekeeping system»);
- un système permettant de contrôler les émissions de manière optimale.

La question reste de savoir jusqu'à quelle hauteur les investissements dans des «routes intelligentes» restent efficaces. La réalisation du rêve d'un guidage à 100 % de l'ensemble des véhicules n'est pas pour demain. L'on peut d'ailleurs se demander où pourrait être, au cas où ce rêve se réaliserait, la spécificité ou même quel pourrait être le sens de transports privés entièrement guidés par ordinateur. La même question se pose déjà pour ce qui est de certaines formes d'«attelage électronique d'autos ou de camions ou de trains camions ou trains autos» (autoroute électronique — «automated highway systems»): quelle est alors la différence par rapport au transport par wagons et par rail, outre une certaine protection de la vie privée et les possibilités de transport initial et terminal rapide. Ce sujet nécessite un large débat social: le risque est réel que l'on continue encore, par le biais de toute une série de techniques subtiles, à consacrer l'ensemble des investissements (qui sont si nécessaires au développement de systèmes de transport collectifs efficaces et — pourquoi pas — de systèmes hypermodernes) aux autoroutes et aux véhicules privés. D'autre part, il est assez illusoire de penser que la dernière heure de la voiture privée a sonné. La solution la plus pragmatique consisterait probablement à trouver un bon équilibre entre des systèmes de guidage durables et des systèmes de transport collectifs complémentaires.

*
* *

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

A. Overwegende dat het aantal verkeersslachtoffers in België onaanvaardbaar hoog blijft, ook in vergelijking met andere Europese landen,

B. Overwegende dat overdreven snelheid één van de hoofdoorzaken is en blijft van zware verkeersongevallen met doden en gekwetsten,

C. Overwegende dat er in de Kamer reeds diverse resoluties ter ondersteuning van variabele snelheidsbegrenzing zijn aangenomen, die evenwel zonder uitvoering zijn gebleven,

D. Overwegende dat uit onderzoek blijkt dat er een ruim maatschappelijk draagvlak bestaat voor intelligente snelheidsbegrenzers in wagens,

E. Overwegende dat buitenlandse experimenten met ISA bijzonder positief beoordeeld werden,

vraagt de regering:

1. experimenten met variabele snelheidsbegrenzing te stimuleren of zelf daartoe het initiatief te nemen;

2. daartoe samenwerkingsovereenkomsten te sluiten met de bevoegde wegbeheerders (gewesten, provincies of gemeenten);

3. stimuli te geven aan chauffeurs of gemeenten die deelnemen aan experimenten met variabele snelheidsbegrenzing.

Johan MALCORPS.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Le Sénat,

A. Considérant qu'en Belgique il y a encore un nombre inacceptablement élevé de victimes de la route, même si l'on compare les chiffres avec ceux d'autres pays européens;

B. Considérant que l'excès de vitesse constitue toujours une des causes principales d'accidents de la route graves, entraînant des morts et des blessés;

C. Considérant que plusieurs résolutions ont déjà été votées à la Chambre, en vue de soutenir le principe d'une limitation de vitesse variable, mais qu'elles n'ont jamais été mises en œuvre;

D. Considérant qu'il ressort d'enquêtes que le principe de l'installation dans les voitures de limiteurs de vitesse intelligents recueille l'assentiment d'une grande partie de la population;

E. Considérant que des expériences menées à l'étranger sur des régulateurs de vitesse intelligents (ISA) ont été jugées positivement;

demande au gouvernement:

1. d'encourager des expériences de limitation de vitesse variable ou de prendre lui-même l'initiative en la matière,

2. de conclure à cet effet des accords de coopération avec les gestionnaires de la voirie compétents (régions, provinces ou communes),

3. d'accorder des primes aux chauffeurs ou aux communes qui participent aux expériences de limitation de vitesse variable.