



Datum / Date: 20/09/2016  
Uur / Heure: 14:48  
Vraag / Question: n° 13739

**Question orale de la Députée Katrin JADIN  
à Monsieur François BELLOT, Ministre de la Mobilité,  
concernant la future intégration des voitures « autonomes » dans le trafic routier.  
- déposée le 15 septembre 2016 -**

Monsieur le Ministre,

Vous avez récemment eu l'opportunité de participer au premier test, en Belgique, de mise en circulation de véhicules dits « autonomes », c'est-à-dire disposant des technologies les plus avancées en matière d'assistance à la conduite.

Ces outils de pointe, comme l'Adaptative cruise control (ACC), qui automatise le freinage et l'accélération du véhicule en fonction des voitures situés aux alentours, ou encore le LKAS (Keeping Assist System), qui permet de corriger la trajectoire en cas de franchissement d'une ligne blanche, sont autant d'applications qui pourront prochainement intégrer le quotidien des usagers et reléguer progressivement le facteur humain de la conduite.

Au cours de cette expérience, vous avez en outre souligné les nombreux atouts d'un parc routier automatisé, à la fois en termes de mobilité, de sécurité, d'environnement mais également d'emplois. En effet, la Belgique figure actuellement en tête des pays européens les plus actifs dans le développement de ces technologies, et le secteur est appelé à créer de nombreuses opportunités tant en termes d'emplois que de valeur ajoutée.

Si les professionnels du secteur estiment plausibles la mise en circulation de voitures dites « autonomes » à l'horizon 2025, de nombreuses questions légales restent cependant à préciser en matière de responsabilité civile, ou d'assurance en cas de sinistre, par exemple.

Monsieur le Ministre, mes questions à ce sujet sont les suivantes :

- La création d'un groupe de réflexion chargé d'analyser l'adaptation du cadre légal afin d'intégrer les voitures autonomes a-t-elle été envisagée par votre département ? Dans l'affirmative, à quelle date pourrions-nous recevoir ses premières conclusions ?
- Votre prédécesseur prévoyait la rédaction d'un code, en collaboration avec les Régions, afin de permettre la réalisation de tests sur la voie publique des voitures « autonomes ». Pouvez-vous m'informer de l'état d'avancement de ce projet ?

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les réponses que vous voudrez bien m'apporter.

**Katrin JADIN**

**Question parlementaire n° 13739, posée par Madame Katrin Jadin  
et n° 13759 posée par Madame Daphné Dumery  
Concerne : la future intégration des voitures « autonomes » dans le  
trafic routier**

Mon administration a fait aboutir le groupe de travail portant sur l'adaptation du cadre légal pour permettre les tests de véhicules autonomes sur la voie publique. Les conclusions sont claires : au niveau législatif, je peux vous confirmer que la législation actuelle permet déjà les expérimentations des véhicules semi-autonomes sur la voie publique.

Mon administration a d'ailleurs contribué de manière intensive à la nouvelle interprétation de l'art. 8.5 de la Convention de Vienne, qui est entrée en vigueur le 23 mars 2016. Il n'y a plus aucun doute sur le fait que les systèmes qui aident le conducteur à la conduite doivent être conformes à l'obligation d'être toujours en capacité d'exécuter toutes les manœuvres qui lui incombent.

En revanche, au niveau des véhicules totalement autonomes (càd sans chauffeur du tout), il est vrai que le cadre législatif n'est pas approprié. Je ne souhaite pas que la Belgique joue cavalier-seul dans ce dossier, comme nous respectons les traités internationaux. Le travail doit donc se faire dans des organes tels que la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) et les institutions européennes. Mon administration participe à ces travaux et je cherche donc à modifier le cadre international avant d'ensuite adapter le cadre belge en cohérence.

Le Code de bonnes pratiques a été rédigé en collaboration avec les services publics régionaux et le secteur privé. Il a été approuvé par le Conseil des ministres du 15 septembre. Ce Code détaille les conditions minimales que les autorités compétentes estiment nécessaires pour garantir la sécurité routière et minimiser les risques potentiels.

De gedragscode is geïnspireerd op het Britse voorbeeld, maar het is zeker geen 'copy-paste'. De werkgroep heeft elke zin onderzocht en een hele reeks wijzigingen uitgevoerd. De belangrijkste inhoudelijke wijzigingen zijn er om te verzekeren dat de testen in veilige omstandigheden verlopen. Daarom kan de gedragscode niet zomaar een reeks van vrijblijvende aanbevelingen zijn, maar bevat hij ook regels die de testorganisaties moeten naleven. Bijvoorbeeld: vertegenwoordigers van de bevoegde autoriteiten toelaten bij de testen.

Niettemin blijft de overeenkomst met de Britse code duidelijk. Dat is positief: het is niet nodig dat ieder land zijn eigen regels ontwerpt. Dit is een voorbeeld van leren van bestaande goede praktijken, wat zowel efficiënt is qua werkwijze als nuttig voor testorganisaties. Alvorens een nieuwe technologie op de markt te brengen, is het immers nodig deze in verschillende landen te testen. Door de gelijkenis tussen de Britse en de Belgische aanpak, is het gemakkelijker voor organisaties die al in één land getest hebben, de test in het andere land te herhalen.

Dat is het principe, al zal de FOD Mobiliteit geen toelating moeten geven indien het voertuig in een ander land vertrekt: mijn administratie zal dan de goedkeuring van het land van herkomst erkennen. Uiteraard is dan wel nog een gewestelijke goedkeuring nodig.

Binnen het kader van de gedragscode, dat wil zeggen indien een testrijder aanwezig is, zijn testen met volledig autonome voertuigen nu al mogelijk. Het wordt echter moeilijker indien men de testrijder uitschakelt en een voertuig zonder bestuurder wil laten rijden. In dat geval zijn testen binnen de gedragscode enkel mogelijk onder twee strenge voorwaarden: 1) niet op de openbare weg, maar wel op andere openbare plaatsen en op privéterreinen toegankelijk voor het publiek; en 2) voor zover het voertuig de snelheid van 30 kilometer per uur niet overschrijdt.

In dergelijke gevallen is dan een testoperator vereist: een persoon die toezicht houdt op het testen van een geautomatiseerd voertuig en te allen tijde de automatische besturing van het voertuig kan uitschakelen en overnemen.