



GEWONE ZITTING 2016-2017

14 NOVEMBER 2016

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**voor het opstarten van proefprojecten
met geautomatiseerde, gemotoriseerde
voertuigen (zelfrijdende voertuigen/
driverless cars)**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Infrastructuur

door de heer Ridouane CHAHID (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heren Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Marc Loewenstein, Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heer Paul Delva.

Plaatsvervanger: de heer Julien Uyttendaele.

Ander lid: de heer Alain Destexhe.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-361/1 – 2015/2016: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

14 NOVEMBRE 2016

**PARLEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative au lancement de projets pilotes de
véhicules motorisés automatisés (véhicules
sans conducteur/driverless cars)**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure

par M. Ridouane CHAHID (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs: MM. Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Marc Loewenstein, Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, M. Paul Delva.

Membre suppléant: M. Julien Uyttendaele.

Autre membre: M. Alain Destexhe.

Voir:

Document du Parlement :

A-361/1 – 2015/2016: Proposition de résolution.

I. Inleidende uiteenzetting van de heren Paul Delva en Sevket Temiz, mede-indiëners van het voorstel van resolutie

De heer Paul Delva herinnert eraan dat de autosector de jongste jaren veel belangrijke ontwikkelingen heeft gekend: carsharing, elektrische auto's ... Een ander actueel thema zijn de auto's zonder bestuurder.

Voertuigen en wegen worden steeds slimmer. Ingenieurs werken aan snelwegen die met voertuigen communiceren en er zijn al slimme auto's die ons adviseren en rijtaken overnemen. Ze weten wanneer we moe worden, waarschuwen ons wanneer we dreigen onze rijbaan te verlaten en grijpen in om een aanrijding te voorkomen als we te laat dreigen te remmen, enz. Denk bijvoorbeeld aan Lane Keeping Assistance en Adaptive Cruise Control, een systeem waarbij de snelheid en volgafstand van de voertuigen worden aangepast.

Door die ontwikkelingen lonkt de droom van een zelfsturende auto steeds duidelijker aan de horizon. Met sensortechnologie en slimme algoritmen kunnen zelfrijdende voertuigen ontwikkeld worden die niet afhankelijk zijn van communicatie tussen voertuigen en infrastructuur. Dankzij camera's, GPS, radar en ondersteunende programma's kunnen die auto's zelfstandig hun omgeving « lezen » en op basis daarvan rijtaken overnemen van automobilisten. Door middel van speciale wetgeving, is er in verschillende Europese landen, en ook in enkele Amerikaanse Staten, ruimte geboden voor het testen van zelfsturende voertuigen op de openbare weg. Die wetgeving heeft ertoe geleid dat inmiddels al ruim een miljoen kilometer afgelegd werd met prototypes van zelfrijdende voertuigen zonder ingrijpen van een toeziende menselijke bestuurder. Het is niet langer de vraag of de zelfsturende auto er komt, alleen maar wanneer die er zal zijn. Aangezien het gaat over voertuigen die uitgerust zijn met aanzienlijke mogelijkheden om gegevens te verzamelen, zowel over de gebruikers als over de omgeving waarin ze rijden, zal men evenwel oog moeten hebben voor de bescherming van de privacy en voor het recht om digitaal vergeten te worden, door te waarborgen dat de gegevens worden verzameld en beheerd conform het Europees recht.

Zelfsturende voertuigen hebben potentieel revolutionaire gevolgen voor de verkeersveiligheid. Proefprojecten met zelfsturende voertuigen sluiten dan ook aan bij de doelstelling van het verkeersveiligheidsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2011-2020) om tegen 2020 het aantal doden (binnen de 30 dagen na het ongeval) en zwaargewonden met 50 % te verminderen en, op iets langere termijn, bij de 'Go for zero'-campagne van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), dat de ambitie heeft om tegen 2050 geen verkeersdoden meer te hebben. Voor die laatste doelstelling, zet het BIVV

I. Exposé introductif de MM. Paul Delva et Sevket Temiz, coauteurs de la proposition de résolution

M. Paul Delva rappelle que le secteur de l'automobile a connu ces dernières années beaucoup d'évolutions importantes : le phénomène du *car sharing*, les voitures électriques... Un autre sujet qui défraie l'actualité, ce sont les autos sans conducteur.

Les véhicules et les routes sont de plus en plus intelligents. Les ingénieurs travaillent à des autoroutes qui communiquent avec les véhicules et il existe déjà des voitures intelligentes qui nous conseillent et prennent en charge certaines manœuvres. Elles savent lorsque la fatigue nous gagne, elles nous avertissent lorsque nous risquons de quitter notre bande de roulage et elles interviennent pour éviter une collision si nous risquons de freiner trop tard, etc. Songeons par exemple à l'assistance au maintien dans la voie de circulation (*lane keeping assistance*) et au régulateur de vitesse adaptatif (*adaptive cruise control*), un système qui adapte la vitesse et la distance par rapport au véhicule qui précède.

Grâce à ces évolutions, le rêve d'une voiture autonome se concrétise de plus en plus. La technologie des capteurs et les algorithmes intelligents permettent de développer des véhicules autonomes qui ne sont pas dépendants des communications entre les véhicules ni de l'infrastructure. Grâce à des caméras, un GPS, un radar et des programmes de support, ces véhicules sont capables de « lire » leur environnement et, sur cette base, d'effectuer les manœuvres à la place des automobilistes. Dans différents pays d'Europe et dans quelques États américains, une législation spéciale offre la possibilité de tester des véhicules autonomes sur la voie publique. Grâce à cette législation, plus d'un million de kilomètres ont entre-temps déjà été parcourus par des prototypes de véhicules autonomes sans l'intervention ni le contrôle d'un conducteur humain. La question n'est plus de savoir si la voiture autonome verra le jour, mais quand elle verra le jour. S'agissant de véhicules connectés dotés d'importantes facultés de collecte de données tant sur les usagers que sur l'environnement dans lequel ils évoluent, il conviendra toutefois de se montrer vigilant par rapport à la protection de la vie privée et au droit à l'oubli numérique en garantissant que les données collectées et gérées le soient en conformité avec le droit européen.

Les véhicules autonomes pourraient avoir des conséquences révolutionnaires pour la sécurité routière. Les projets pilotes de véhicules autonomes s'inscrivent dès lors dans le droit fil de l'objectif de réduire de 50 % le nombre de tués et de blessés graves pour 2020 figurant dans le plan d'action 2011-2020 de la Région de Bruxelles-Capitale pour la sécurité routière, et, à légèrement plus long terme, de la campagne « Go for zero » de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), qui ambitionne de ne plus avoir à dénombrer de tués sur les routes d'ici 2050. Pour ce dernier objectif, l'IBSR mise sur un changement des

in op gedragsverandering en een veiligere infrastructuur, maar ook op veiligere voertuigen.

Daarnaast nemen zelfsturende voertuigen, zeker als ze met elkaar communiceren, ook veel minder ruimte in op de weg. De tussenafstanden kunnen immers veel korter gehouden worden. Op die manier wordt de beschikbare wegcapaciteit beter benut en de verkeersdoorstroming bevorderd. In Europa, hebben Zweden, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk het testen van zelfrijdende voertuigen ondertussen gereguleerd, en werden er ook al met succes proefprojecten met zelfsturende voertuigen uitgevoerd. In maart 2016, zullen in Nederland 50 zelfrijdende wagens van de testbaan naar de openbare weg verhuizen om overdag, tussen het gewone verkeer, een testtraject af te leggen.

Brussel staat op het vlak van mobiliteit nochtans voor enkele grote uitdagingen : fileleed (hiermee bekleedt de hoofdstad van Europa de eerste plaats in de lijst van de congestiegevoelige steden in Europa), bevolkingsgroei en vergrijzing, een hoge bevolkingsdichtheid, alsook een hoge verkeersstol : volgens de verkeersveiligheidsbarometer van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) was er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een stijging van het aantal ongevallen met letsels en gewonden. Het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijft dus te veel verkeersslachtoffers eisen. Innovatie rond zelfsturende voertuigen kan een antwoord zijn op deze grote maatschappelijke uitdagingen.

Hoewel sinds 1 juli 2014 het gebruik van de weg een gewestbevoegdheid is, kunnen proefprojecten met zelfsturende voertuigen vooralsnog niet opgezet worden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Volgens de Belgische Wegcode moet immers elk voertuig in beweging een bestuurder hebben, elke bestuurder in staat zijn te sturen, en de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en rijvaardigheid bezitten, de bestuurder steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand hebben.

Daarom verzoekt dit voorstel van resolutie de Brusselse regering, ten eerste, wat de privacy betreft, enerzijds de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer (CBPL) te raadplegen en te bepalen welke gegevens door de intelligente voertuigen kunnen worden verzameld over hun gebruikers en de omgeving waarin die voertuigen rijden, en anderzijds, te waarborgen dat de verzamelde gegevens worden beheerd op Europees grondgebied en worden onderworpen aan het Europees recht. De tekst vraagt ook om de nodige stappen te ondernemen om een proefproject voor zelfsturende voertuigen op de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mogelijk te maken, zonder te verzaken aan de bestaande privacywetgeving, en teneinde, om bij de federale overheid hiervoor de nodige aanpassingen van het wetgevend kader te bepleiten.

De heer Sevket Temiz vindt het belangrijk alle kansen te grijpen, gelet op de Brusselse uitdagingen inzake

comportements et une infrastructure plus sûre, mais aussi sur des véhicules plus sûrs.

En outre, les véhicules autonomes, certainement lorsqu'ils communiquent entre eux, occupent nettement moins d'espace sur la voirie, car les distances entre les véhicules peuvent être considérablement réduites. Cela permet d'améliorer la capacité de la voirie et la fluidité du trafic. En Europe, la Suède, l'Allemagne et le Royaume-Uni ont entre-temps réglementé les essais de véhicules autonomes, et des projets pilotes de véhicules autonomes y ont également déjà été menés avec succès. Aux Pays-Bas, en mars 2016, 50 véhicules autonomes troqueront les pistes d'essai pour la voie publique afin d'effectuer en journée un parcours d'essai dans le trafic ordinaire.

Pour le moment, la Région doit pourtant faire face à quelques défis de taille sur le plan de la mobilité : les embouteillages (la capitale de l'Europe occupe ainsi la première place dans la liste des villes européennes les plus touchées par les embouteillages, la croissance démographique et le vieillissement, la densité de population élevée, ainsi que le lourd tribut payé au trafic routier : selon le baromètre de la sécurité routière de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), la Région de Bruxelles-Capitale a enregistré une hausse du nombre d'accidents corporels et de blessés. En Région de Bruxelles-Capitale, la route continue donc de faire de trop nombreuses victimes. Les innovations concernant les voitures autonomes peuvent apporter des réponses à ces grands défis de société.

Bien que l'usage de la voie publique soit une compétence régionale depuis le 1er juillet 2014, on ne peut toujours pas organiser de projets pilotes de véhicules autonomes en Région de Bruxelles-Capitale. En effet, selon le code de la route belge, tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur ; tout conducteur doit être en état de conduire, présenter les qualités physiques requises et posséder les connaissances et l'habileté nécessaires ; tout conducteur doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle du véhicule ou des animaux qu'il conduit.

C'est pourquoi le présente proposition de résolution demande au gouvernement bruxellois, tout d'abord, en ce qui concerne le respect de la vie privée, d'une part de consulter la Commission de la protection de la vie privée (CPVP) et de déterminer le champ des données pouvant être collectées par les véhicules intelligents sur leurs usagers et sur l'environnement dans lequel ces véhicules évoluent, et d'autre part de garantir que les données collectées soient hébergées sur le territoire européen et soient soumises au droit européen. Le texte demande également de prendre les mesures nécessaires afin de rendre possible un projet pilote de véhicules autonomes sur la voie publique de la Région de Bruxelles-Capitale, sans contrevenir à la législation existante sur la protection de la vie privée, et, enfin, de plaider auprès du Fédéral en faveur des adaptations du cadre législatif nécessaires à cette fin.

M. Sevket Temiz juge important de saisir de toutes les opportunités compte tenu des enjeux bruxellois en matière

verkeersopstoppen. In de toekomst zullen er ongetwijfeld minder voertuigen rondrijden, maar de nieuwe technologieën zijn een oplossing die onze aandacht verdient. Net als voor de slimme verkeerslichten, biedt de elektronica dus nieuwe perspectieven tot optimaal gebruik van de ruimte en inzake verkeer.

Tot nu toe, heeft de wetgever altijd ingezet op de responsabilisering van de voertuigbestuurders. Nu moet hij een middel vinden om rekening te houden met die nieuwe vooruitzichten. Het Belgische verkeersreglement is een van de regelgevingen die moet worden herzien om mogelijk te maken dat dergelijke voertuigen in het verkeer komen. Benadrukt zij dat, naast de wetsbepalingen, het opdagen van nieuwe geconnecteerde technologie vele problemen doet rijzen waarvoor de wetgever nog geen passende oplossing heeft gevonden.

Het “begrijpen” van de openbare ruimte door geconnecteerde voertuigen die in staat zijn een aanzienlijke massa gegevens te verzamelen over hun gebruikers of over de openbare ruimte waarin zij rijden, of zelfs over de personen die hun weg kruisen, vergt immers de vrijmaking van massagegevens van de traditionele informaticanetten. Om die reden, benadrukt de PS-fractie de nood om de kwestie van de bescherming van de privacy en het recht op digitale vergetelheid met aandacht te bekijken, tegelijk met de technologische vooruitgang in de vervoersector. Daarom benadrukt de PS de nood aan raadpleging van de privacycommissie om te bepalen welke gegevens mogen worden verzameld, zowel over de gebruikers als over de omgeving waarin zij zich bevinden. Gelet op de geschillen die de Europese Commissie heeft met sommige dienstleveraars of Staten inzake het beheer of de bescherming van de gegevens, beveelt de PS tevens aan erop toe te zien dat het verzamelen, het verwerken, het raadplegen en het recht op digitale vergetelheid wordt veiliggesteld, overeenkomstig het Europees recht.

De geografische ligging van de hosting van de gegevens kan een soliede waarborg verschaffen voor de naleving van de rechtsregels betreffende het verzamelen en het gebruiken van de gegevens. De PS wijst op de noodzaak om de economische waarde ervan in aanmerking te nemen, alsook het potentieel ervan voor de ontwikkeling van het ondernemerschap, met name Europese digitale bedrijven.

Na de ontmoeting met de Europese commissaris voor vervoer, mevrouw Violetta Bulc, in mei 2016, die bevestigde dat de Commissie bezig is om het Europees wetskader aan te passen aan die nieuwe technologieën, heeft deze resolutie ook tot doel de nood te benadrukken aan werkelijk performante en volkomen autonome technologieën opdat de uitrol ervan geen specifieke investeringen zou vergen van de wegbeheerders zoals dure wegwijzers, panelen of aangepaste verkeerslichten.

de congestion automobile. L'avenir passera inmanquablement par une réduction du nombre de véhicules en circulation, mais l'évolution de nouvelles technologies se profile comme une piste de solution qui mérite à ce titre notre attention. Ainsi, comme pour les feux intelligents, la question de la compréhension de l'espace et du trafic par l'électronique ouvre de nouvelles perspectives en matière d'optimisation.

Jusqu' alors, le législateur a toujours veillé à la responsabilisation des conducteurs de véhicules et devra trouver le moyen de s'adapter à ces nouvelles perspectives. Le code de la route belge est l'une des législations qu'il faudra réviser pour rendre la circulation de pareils véhicules possible. Il faut souligner qu'au-delà des cadres légaux, l'émergence des nouvelles technologies connectées soulève une multitude de questions qui sont parfois encore mal encadrées par le législateur.

De fait, l'appréhension de l'espace public par des véhicules connectés et capables de collecter une masse considérable de données sur leurs usagers ou sur l'espace public qu'ils parcourent, voire sur les individus qu'ils croisent, met en évidence l'affranchissement de la collecte de données de masse des traditionnels réseaux informatiques. C'est la raison pour laquelle le groupe PS souligne la nécessité d'appréhender avec attention, conjointement aux progrès technologiques dans le secteur du transport, la question de la protection de la vie privée et du droit à l'oubli numérique. C'est également pour cette raison que le PS insiste sur la nécessité de consulter la commission de la vie privée afin de déterminer le champ des données pouvant être collectées tant sur les usagers que sur l'environnement qu'ils fréquentent. Compte tenu des litiges rencontrés par la Commission européenne en matière de gestion ou de protection des données avec certains fournisseurs de services ou Etats, le PS recommande également de porter attention à ce que la collecte, le traitement, la consultation et le droit à l'oubli numérique soit garanti conformément au droit européen.

La localisation géographique de l'hébergement des données peut être une garantie solide du respect du droit relatif à la collecte et à l'exploitation des données. Le PS insiste sur la nécessité de mieux prendre en considération la valeur économique de celles-ci et du potentiel qu'elles représentent pour le développement de l'entreprenariat et d'entreprises numériques européennes en particulier.

Enfin, suite à la rencontre avec la commissaire européenne aux transports, Mme Violetta Bulc, en mai dernier, qui a confirmé la tenue de travaux de la Commission en vue d'adapter le cadre législatif européen en faveur de ces nouvelles technologies, le sens de cette résolution est aussi d'insister sur la nécessité de voir émerger des technologies réellement performantes et parfaitement autonomes afin que leur déploiement ne requière pas des investissements spécifiques de la part des gestionnaires de voiries tels que de couteuses balises, panneaux ou feux de signalisations adaptés.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Céline Delforge vraagt wat het belang is van een begin van aanpassing aan die nieuwe technologie, ofschoon er tests met zelfrijdende voertuigen elders uitgevoerd worden. Wat kan men erbij winnen, afgezien van een zucht naar steeds nieuwe gadgets? Heeft het Gewest geen andere prioriteiten? In verband met de uitdagingen die in dit voorstel van resolutie opgelijst worden, wijst het parlementslid op het probleem van de verkeersveiligheid: hoe kan het dat er vandaag auto's nog zo snel rijden in de 30 zones en dat er geen aanpassingen gedaan worden? Een andere uitdaging is minder ruimte te geven aan de wagen in de stad: daartoe heeft men bussen, trams en zelfs metro's nodig. Zijn sommigen allergisch voor het openbaar vervoer? Moet men in de personenwagen een oplossing blijven zien voor het probleem van het verkeersinfarct in de stad? Het parlementslid wijst erop dat de Brusselse bevolking nooit in haar geheel toegang zal krijgen tot die technologie, omdat de prijs te hoog zal zijn. Mevrouw Céline Delforge vindt het dus nutteloos en overdreven om die technologie vandaag in te voeren.

De heer Willem Draps vraagt inderdaad wat het nut is van een debat over dat probleem in het Brussels Parlement. De verkeersveiligheid is een gewestelijke bevoegdheid geworden, maar de regels voor de technische normen en het besturen van een voertuig blijven een federale bevoegdheid. Die nieuwe technologie zal natuurlijk veel positiefs bevatten, onder andere op het vlak van de toegankelijkheid van het vervoer voor de personen met beperkte mobiliteit. Vandaag zijn er mensen met een handicap die niet mogen rijden maar dat wel zouden kunnen met zelfrijdende voertuigen. Die technologie zal een bloeiend succes kennen in alle domeinen. In verband met de opmerking van mevrouw Delforge over de financiële toegankelijkheid van die technologie, herinnert het parlementslid zich dat er, tijdens een debat in 1993 in de Kamer van Volksvertegenwoordigers met betrekking tot de uitrol van een mobiel telefoniesysteem Benelux, gezegd is dat de gsm-technologie nooit toegankelijk zou zijn voor iedereen. Die uitspraak is vandaag duidelijk door de feiten achterhaald.

De indieners van de resolutie hebben eraan herinnerd dat de wetgeving bepaalt dat er altijd een bestuurder in het voertuig moet zitten. Dat volgt niet uit federale regels maar wel uit internationale regels, te weten het Verdrag van Wenen over de verkeersveiligheid, van 1968. Dat verdrag staat toe dat burgers die een Belgisch rijbewijs hebben bijvoorbeeld een wagen in de Verenigde Staten, Thailand of Australië kunnen huren.

De MR meent dat dit voorstel van resolutie vandaag doelloos geworden is, omdat de federale regering al werkt aan een wetgeving rond de geconnecteerde voertuigen.

De federale regering heeft immers in september 2016, na de indiening van dit voorstel van resolutie, een "code of practice" goedgekeurd, die een soepele rechtsregeling zal

II. Discussion générale

Mme Céline Delforge se demande quel est l'intérêt, alors que des tests sur les véhicules automatiques se font ailleurs, de commencer à s'adapter à cette nouvelle technologie ? Que peut-on y gagner, à part la « gadgetomania » ? La Région bruxelloise n'a-t-elle pas d'autres priorités ? En ce qui concerne les défis qui sont repris dans cette proposition de résolution, la députée pointe le problème de la sécurité routière : comment se fait-il encore qu'aujourd'hui, des voitures roulent si rapidement dans les zones 30, et qu'on ne réalise pas d'aménagements ? Un autre défi est celui de donner moins d'espace à l'emprise de la voiture dans la ville : mais pour ce faire, il y a le bus, le tram, voire même le métro. Y a-t-il une allergie de la part de certains aux modes collectifs de transport ? Doit-on encore voir dans la voiture individuelle une solution au problème d'engorgement de la ville ? La députée signale que jamais l'entièreté de la population bruxelloise n'aura accès à cette technologie, car le prix en sera trop élevé. En conclusion, Mme Céline Delforge trouve inutile et surfait de se lancer aujourd'hui dans cette technologie.

M. Willem Draps se demande en effet quelle est l'utilité de débattre de ce problème au sein du Parlement bruxellois. En effet, si la sécurité routière est une matière qui a été régionalisée, les règles qui régissent les normes techniques et la conduite d'un véhicule relèvent du Fédéral. Cette nouvelle technologie apportera indiscutablement beaucoup d'éléments positifs, notamment pour l'accessibilité au transport pour les personnes à mobilité réduite. Il y a des personnes handicapées qui aujourd'hui ne peuvent pas conduire, et qui pourraient bénéficier grâce aux véhicules automatiques d'un moyen de transport. Cette technologie va amener à un développement très important dans tous les domaines. A propos de la remarque de Mme Delforge sur l'accessibilité financière de cette technologie, le député se rappelle que lors d'un débat en 1993 à la chambre concernant le développement d'un système de téléphonie mobile Bénélux, il avait été dit que jamais la technologie GSM ne serait accessible au tout public. Les faits l'ont largement démenti aujourd'hui.

Les auteurs de la résolution l'ont rappelé, la législation prévoit qu'il faut toujours un conducteur dans le véhicule. Cela ne résulte pas des règles nationales mais bien de règles internationales : il s'agit de la Convention de Vienne sur la sécurité routière de 1968. C'est cette convention qui permet aux citoyens détenteurs d'un permis belge de louer une voiture par exemple aux Etats-Unis, en Thaïlande ou en Australie.

Le MR estime que cette proposition de résolution est aujourd'hui sans objet, car le gouvernement fédéral travaille déjà sur les véhicules connectés.

En effet, le gouvernement fédéral a adopté en septembre dernier, postérieurement au dépôt de la présente proposition de résolution, un « code of practice » constituant la création

vormen voor het uitvoeren van tests met zelfrijdende voertuigen. De tests moeten niet noodzakelijk eerder in Brussel dan elders uitgevoerd worden. Dat is niet fundamenteel. Het doel is minimumeisen te bepalen om het goede verloop van de tests op de openbare weg in België te garanderen.

De federale regering werkt dus aan een concrete en gepaste rechtsregeling om die proefprojecten uit te voeren opdat men vooruitgang zou kunnen boeken en beter de voordelen en nadelen zou kunnen inschatten, alsook de gevolgen voor de begroting voor dat soort transport.

De volksvertegenwoordiger wijst er eveneens op dat het stellen van de voorwaarden voor de invoering van zelfsturende voertuigen behoort tot de vijftien maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid die werden aangekondigd op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van december 2015.

In juli 2016 heeft het Adviescomité voor technologische vraagstukken een tekst van resolutie over zelfsturende voertuigen goedgekeurd en tot de federale regering gericht. De politieke partijen hebben een consensus bereikt over het onderwerp, te weten:

- het vereiste wettelijke kader tot stand brengen om proefprojecten met “zelfsturende voertuigen” te kunnen uitvoeren;
- erop toe zien dat de invoering en uitbouw van de zelfsturende mobiliteit in België het mogelijk maken om het gebruik van de individuele voertuigen op duurzame wijze te beheersen;
- in samenwerking met de Gewesten, voorzien in basis- en voortgezette rijopleidingen en in de verdere uitbouw van de toekomstige Europese verordening, met als voorafgaande vereisten dat de bestuurders en passagiers van zelfsturende voertuigen de mogelijkheden en beperkingen van dat type voertuigen leren beheersen en de technische evoluties ervan leren kennen;
- ijveren voor een stevig wettelijk kader dat de rechten van de gebruikers in die nieuwe markt kan garanderen;
- de andere lidstaten van de Europese Unie raadplegen om het onderzoek en het wetgevend kader met betrekking tot zelfsturende voertuigen te harmoniseren;
- de actoren van de sector bijeen brengen om een reflectie te houden over de evolutie van de verplichte risicodekking.

Het adviescomité heeft de kwestie grondig bestudeerd, zodat de voorliggende resolutie doelloos is, gelet op de vorderingen op federaal niveau. Het wettelijk kader zal over enkele weken klaar zijn. Voorts wijst de volksvertegenwoordiger erop dat deze aangelegenheid bij besluit en niet bij wet moet worden geregeld. Om al die redenen, zal de MR-fractie tegen het voorstel stemmen, want ze ziet er het nut niet van in.

d'un cadre juridique souple pour la réalisation des tests de véhicules autonomes. Il ne faut pas nécessairement que des tests aient lieu à Bruxelles plutôt qu'ailleurs, ce n'est pas ça qui est fondamental. L'objectif est de définir les exigences minimum attendues pour garantir le bon déroulement des tests sur la voie publique en Belgique.

Le gouvernement fédéral travaille donc à la concrétisation du cadre juridique adéquat pour réaliser ces projets pilotes afin que l'on puisse progresser en la matière et mieux cerner les effets bénéfiques et négatifs ainsi que l'impact budgétaire pour les pouvoirs publics de ce type de transport.

Le député rappelle également que la création des conditions pour l'implémentation des véhicules autonomes figure parmi les quinze mesures pour la sécurité routière qui ont été annoncés aux états généraux de la sécurité routière en décembre 2015.

En juillet 2016, le Comité d'avis sur les questions technologiques s'est accordé sur un texte de résolution adressé au gouvernement fédéral à propos des véhicules autonomes. Un consensus a été trouvé entre les partis politiques sur le sujet, à savoir:

- de créer le cadre légal nécessaire permettant de mettre en œuvre des projets pilotes de “véhicules autonomes”;
- de veiller à ce que l'introduction et le développement de la mobilité autonome en Belgique permettent de maîtriser de manière durable l'utilisation des véhicules individuels;
- de prévoir dans les formations de base et continue à la conduite, en collaboration avec les Régions et dans le prolongement de la future réglementation européenne, les prérequis nécessaires permettant aux conducteurs ainsi qu'aux passagers des véhicules autonomes d'apprendre à maîtriser les possibilités et les limitations du système des véhicules autonomes ainsi que ses évolutions techniques;
- d'œuvrer pour qu'un cadre légal solide puisse exister garantissant les droits des usagers face à ce nouveau marché;
- de consulter les autres États membres de l'Union européenne pour harmoniser la recherche et le cadre législatif concernant les véhicules autonomes;
- de réunir les acteurs du secteur pour mener une réflexion sur l'évolution de l'obligation de couverture des risques;

Cette instance a largement balayé la matière, à tel point que la résolution ici présentée est sans objet, vu les avancées au niveau fédéral. Le cadre juridique sera prêt dans un délai de quelques semaines. Par ailleurs, le député rappelle que c'est par arrêté que l'on règle cette matière, et non pas par la loi. Pour toutes ces raisons, le groupe MR votera contre la présente proposition, car il n'en voit pas l'utilité.

Mevrouw Joëlle Maison wenst te reageren op de opmerking van mevrouw Delforge en wijst erop dat de meerderheid veel belang hecht aan collectief openbaar vervoer. De zelfrijdende wagen zal ook gebruikt kunnen worden voor collectief vervoer. Persoonlijk heeft de volksvertegenwoordigster de gelegenheid gehad om dat systeem in Parijs te testen. Dat type voertuig vermijdt de zwakke weggebruikers en leeft de snelheidsbeperkingen na. Het maakt gedeeld vervoer mogelijk. Daarom werkt de RATP thans aan dat type voertuig.

Mevrouw Céline Delforge vindt dat het Brussels Parlement de kwestie moet bestuderen via hoorzittingen waar het onderwerp grondiger behandeld wordt. In deze fase rijzen er immers veel vragen: moet men om het even welke operator op de markt toelaten? Moet bijvoorbeeld de MIVB de middelen krijgen om dat te doen? Voorts kan men de kwestie ook benaderen aan de hand van de ethische problemen die bij dat type vervoer kunnen rijzen: welke keuze zal het zelfsturend voertuig maken bij een dreigend ongeval? Zal het de bestuurder of de weggebruikers beschermen? Dat is een ernstige vraag.

Volgens de heer Paul Delva wenst de meerderheid dat Brussel zijn kans grijpt en toestaat dat er in het Brussels Gewest tests worden georganiseerd. Het spreekt voor zich dat het zelfsturend voertuig een bepaalde rol op het gebied van car sharing zal spelen. Men spreekt niet van individuele wagens. Wat de opmerking van de heer Draps over de federale wetgeving betreft, is het een goede zaak dat we ook de Brusselse regering kunnen vragen om daar werk van te maken. In de resolutie, lijken twee punten het belangrijkste: enerzijds, dat men de Brusselse regering verzoekt om te zorgen voor een rechtskader in Brussel en, anderzijds, dat men zorgt voor maximale bescherming van de private levenssfeer. In de resolutie, wordt expliciet verzocht om testen in Brussel.

De heer Willem Draps zegt dat de kwestie van de private levenssfeer al op federaal vlak aan bod is gekomen. Op 9 juni, dag waarop deze tekst is ingediend, was er al cruciale voortgang geboekt op federaal vlak.

Mevrouw Céline Delforge is niet te vinden voor deze resolutie. Ze vindt dat men voorwaarden moet vaststellen voor die testen. De tekst is te vaag: gaat men om het even welk operator die testen laten uitvoeren?

III. Bespreking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte

De voorzitter stelt vast dat niemand het woord vraagt in het kader van de bespreking van de tekst en beslist over te gaan tot de stemming over het voorstel in zijn geheel.

Mme Joëlle Maison souhaitait réagir à l'intervention de Mme Delforge, en affirmant que la majorité est soucieuse du transport public collectif. La voiture autonome pourra également être utilisée dans le cadre du transport collectif. Personnellement, la députée a eu l'occasion de tester ce système à Paris. Ce type de véhicule évite les usagers faibles et respecte les vitesses. Il permet le transport partagé. C'est la raison pour laquelle la RATP travaille aujourd'hui sur ce type de véhicule.

Mme Céline Delforge estime que si le Parlement bruxellois doit se pencher sur le sujet, c'est en pratiquant des auditions destinées à approfondir le sujet. En effet, beaucoup de questions se posent à ce stade : doit-on laisser n'importe quel opérateur se lancer sur le marché ? Ou faudrait-il par exemple donner les moyens à la STIB de le faire ? Par ailleurs, on peut s'emparer du sujet en réfléchissant aux problèmes éthiques que ce type de transport pourrait poser : par exemple, quel choix la voiture automatique va-t-elle faire en cas d'accident imminent ? Va-t-elle sauvegarder le conducteur ou les usagers de la voirie ? C'est une grave question.

M. Paul Delva estime que ce que veut la majorité, c'est que Bruxelles saisisse sa chance et permette que l'on puisse organiser des tests ici en Région Bruxelloise. Il va de soi que la voiture autonome jouera un rôle certain dans le domaine du *car sharing*. On ne parle pas de voiture individuelle. Par rapport à l'intervention de M. Draps sur la législation fédérale, c'est une bonne chose que nous puissions également demander au gouvernement bruxellois d'aller de l'avant. Dans la résolution, deux points semblent les plus importants : d'une part que l'on demande au gouvernement bruxellois de rendre possible un cadre juridique à Bruxelles, et que d'autre part on offre une protection maximale dans le cadre du respect de la vie privée. La résolution demande explicitement que des tests soient organisés à Bruxelles.

M. Willem Draps rappelle que tout l'aspect concernant la vie privée a déjà été pris en compte au niveau fédéral. Depuis le 9 juin, date du dépôt de ce texte, il y a eu des avancées cruciales au niveau fédéral.

Mme Céline Delforge n'est pas favorable à cette résolution, car elle estime qu'il faut mettre des conditions pour la réalisation des tests. Le texte est trop vague : va-t-on laisser à n'importe quel opérateur le soin de réaliser ces tests?

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Le président, constatant que personne ne demande la parole pour la discussion du texte, décide de passer au vote sur l'ensemble de la proposition.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel aangenomen met 10 stemmen tegen 4.

- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur,

Ridouane CHAHID

De Voorzitter,

Boris DILLIÈS

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution, dans son ensemble, est adoptée par 10 voix contre 4.

- Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.

Le Rapporteur,

Ridouane CHAHID

Le Président,

Boris DILLIÈS