

**Question écrite au Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur « Les voitures sans conducteur en test sur nos routes. »
21/09/2016**

Selon une étude américaine, une diminution de 80 % du nombre d'accidents serait envisageable d'ici 2035 si les voitures autonomes rencontrent un succès mondial. Des voitures autonomes et connectées qui semblent donc représenter l'avenir de la sécurité routière. Afin de donner un coup d'accélérateur à la recherche, vous avez décidé d'autoriser les tests des voitures connectées, ainsi que des platoonnings sur nos routes, à partir du 1er octobre. 1. Pouvez-vous en dire plus sur les conditions dans lesquelles ces tests pourront être réalisés? Combien de temps ces tests vont-ils durer? Combien de voitures seront testées? 2. À la mi-septembre, les assurances Aon ont effectué un test en Belgique qui a nécessité de multiples dérogations. Pouvez-vous développer? Quel bilan pouvez-vous dresser de ce premier test?

Réponse du Ministre :

1. Ces expérimentations devront être bien organisées afin de garantir la sécurité routière et de minimiser les risques potentiels. Voilà la raison pour laquelle le Code de bonnes pratiques, approuvé par le Conseil des ministres du 15 septembre 2016, présente un cadre clair qui comporte des conditions minimales. Une première condition, sauf quelques exceptions bien définies, est la présence à bord du véhicule d'un conducteur d'essai assumant la responsabilité de la sûreté de fonctionnement du véhicule. Dès lors, il ne s'agit pas en première instance des "voitures sans conducteur", mais bien des technologies de conduite assistée de véhicules ou des véhicules automatisés, dans lesquelles se trouvent un conducteur d'essai. Le Code de bonnes pratiques développe en détail les exigences pour le conducteur d'essai et, le cas échéant, l'opérateur d'essai et l'assistant, les exigences au niveau du véhicule et les exigences pour encadrer le projet. Sans être exhaustif, je vous donne ci-après quelques exemples. Les organisateurs d'essai doivent: - veiller à ce que les conducteurs et les opérateurs d'essai possèdent le permis de conduire adéquat et aient reçu une formation appropriée; - effectuer une analyse de risques des essais proposés et développer des stratégies de gestion du risque adaptées (à démontrer au moyen de documents); - permettre aux représentants des autorités compétentes d'assister tant aux essais sur terrain privé qu'aux essais sur la voie publique ou dans d'autres lieux publics. Le Code de bonnes pratiques comprend des conditions minimales, parce que des conditions supplémentaires peuvent être exigées pour une demande spécifique, lesquelles peuvent varier d'une Région à l'autre. Sur base du Code de bonnes pratiques, mon administration examinera les demandes d'essai, mais elle n'organisera pas des essais elle-même. En conséquence, le nombre de véhicules testés et la durée de ces essais dépendront des demandes des organismes d'essai. 2. Ce test n'entrait pas dans le champ d'application du Code de bonnes pratiques, puisque les véhicules testés sont déjà disponibles à la vente. Il s'agissait d'une expérimentation de la conduite "platooning" des conducteurs, donc les voitures se suivaient en peloton. La Région flamande a par contre délivré une autorisation. J'ai moi-même participé à cet essai et j'ai constaté que de telles applications améliorent le confort de conduite. Je suis convaincu qu'elles peuvent également améliorer la fluidité du trafic. Cependant, il faut attendre le rapport d'essai d'Aon pour tirer des plus amples conclusions.