

Mesdames, Messieurs,

C'est un honneur pour moi de pouvoir exprimer la position de la Belgique au sein de ce panel consacré aux Systèmes de Transport Intelligents (ITS).

Avant toute chose, laissez-moi vous dire à quel point, je suis optimiste pour le futur du **Comité des Transports Intérieurs**. Optimiste parce que ces dernières années, au regard des initiatives visant à promouvoir la voiture autonome et connectée, nous constatons l'importance des organes internationaux pour garantir un ensemble de règles communes en matière de circulation routière entre les différents pays du globe.

Depuis 70 ans, les actions réalisées par le Comité des Transports Intérieurs ont essentiellement eu pour objectif de faire dialoguer dans un langage commun les conducteurs du monde entier. **Il est temps maintenant d'enclencher la vitesse supérieure** dans la coopération internationale et de faire dialoguer des voitures autonomes et connectées du monde entier :

- la voiture autonome fait appel à l'ingéniosité de la jeunesse et fixe un objectif aux innovations des Systèmes de Transport Intelligents (ITS)
- elle nous encourage, régulateurs et décideurs politiques, à imaginer, et ensuite à lever, tous les obstacles qui se dressent encore vers de nouvelles formes de mobilité ;
- elle ouvre une nouvelle ère de coopération internationale pour encadrer plus largement le développement de la robotique et des intelligences artificielles à venir.

Dans ce contexte, accélérer le développement des nouvelles technologies et des services de mobilité permettra :

1. d'améliorer la **sécurité routière** (réduction des accidents ; tendre vers une réduction de 50% des tués sur nos routes d'ici 2020 par rapport à 2010) ;

2. d'atteindre les objectifs **environnementaux** notamment grâce à **l'électromobilité** ;
3. d'encourager le **modal shift** ;
4. de révolutionner les mentalités (= **mental shift**) en faveur de la multimodalité et en renforçant la confiance du public dans les innovations technologiques de l'automobile
5. d'améliorer la mobilité, de fluidifier le trafic, de décongestionner les routes ;
6. de soutenir la **croissance de notre économie**. Aujourd'hui, près de 100.000 emplois dépendent des secteurs de l'automobile et des technologies associés... La Belgique doit soutenir les entreprises existantes mais aussi les start'up, la Belgique doit attirer de nouveaux investissements (notamment en encourageant les tests de véhicules autonomes) dans un secteur de plus en plus digital, technologique et connecté.

Afin de soutenir ces déploiements ITS, j'ai déjà plaidé auprès de la Commission européenne pour accélérer la révision de deux règlements techniques afin que les équipements technologiques présentant une plus-value pour la sécurité routière soient intégrés *de facto* dans tous les nouveaux véhicules ; tout en insistant pour que le cadre européen relatifs aux assistants avancés à la conduite soit disponible dès 2017.

Ce plaidoyer permet également à la Belgique de réaffirmer les principes de la **Déclaration d'Amsterdam du 14 avril 2016** pour plus de collaborations entre pays dans le domaine des ITS.

Il est évident que les discussions entre pays peuvent prendre du temps. Mais nous devons être ambitieux. **Ne nous contentons pas d'aboutir à des réglementations pour des systèmes autonomes du niveau 3, si demain la fiabilité des niveaux 4 et 5 est meilleure. Je plaide pour que les Nations Unies permettent à tous les pays de mettre sur le marché des voitures autonomes de niveau 4 à 5 dès 2020.**

Il est de notre responsabilité de préparer un avenir où les secteurs des transports de personnes et de marchandises seront encore davantage tournés vers les besoins de mobilité.

La collaboration internationale est de haut niveau et de qualité. Mais il reste un travail énorme à effectuer. Nous devons nous fixer des priorités claires. Pour la Belgique, 6 mesures sont prioritaires :

1. Afin d'accompagner les changements liés au déploiement imminent des voitures autonomes sur nos routes, il est indispensable que les autorités publiques **partagent leurs *Best Practices*** pour soutenir et encadrer le développement de ces nouveaux véhicules
2. La Belgique encourage tous les pays signataires de la *Convention de Vienne* à examiner **notre proposition d'amendement** (déposée avec la Suède) qui veut s'assurer que des véhicules puissent circuler sur nos routes, sans conducteur. Il est important d'assurer aux secteurs concernés qu'ils auront la possibilité de mettre, à terme, sur nos marchés les produits préalablement testés à très grand frais.
3. Je m'inscris résolument dans un cadre international de négociations. Mais osons innover en matière de gouvernance ! La voiture autonome est une révolution pour une évolution de la voiture d'aujourd'hui. Dans ce contexte, ne devrions-nous pas considérer les véhicules autonomes comme étant tout à fait autre chose qu'une voiture classique ? Est-il par exemple normal de discuter au sein de groupes de travail informels des interactions entre le conducteur et le volant alors que la voiture du futur n'a précisément pas besoin de... volant ? Peut-être que nous devrions, sans perdre de temps, travailler sur des réglementations spécifiques pour les voitures de niveau 4 et 5.
4. La voiture autonome ne sera adoptée par le public que s'il existe une confiance totale en la technologie. C'est pourquoi, nous devons lutter en priorité contre le cyber-piratage des véhicules autonomes et connectés. J'encourage ce Comité à redoubler d'ingéniosité pour que

les normes de constructions des logiciels embarqués dans les véhicules répondent à un standard de contrôle le plus élevé possible avec toujours une possibilité de reprise de contrôle en cas d'extrême urgence. Au niveau judiciaire, le cyber-piratage d'un véhicule autonome devrait être une infraction pénale.

5. Parallèlement à la sécurisation des systèmes embarqués, il est impératif que les politiques d'**Open Data soit massivement soutenues par les opérateurs de transport public mais également par l'ensemble du secteur des voitures autonomes et connectées**. Ces informations sont précieuses notamment pour améliorer les flux de mobilité et les infrastructures routières. Après s'être mis d'accord sur les standards et les formats de ces données, il nous restera à définir si la gestion de ces data relève du public ou si elle peut être concédée au privé, pour autant que la propriété de ces données reste aux autorités publiques.

6. Enfin lorsque l'on évoque la voiture autonome, il y a toujours une remarque sur l'impossibilité actuelle de définir, **qui** est responsable en cas d'accident. A titre d'exemple, un constructeur comme Volvo a déjà affirmé sa volonté de prendre sa responsabilité en cas de dysfonctionnement du système totalement automatisé. Nous devons nous assurer que cette exigence de responsabilité soit traduite par des textes de loi tant au niveau européen que national. A cet effet, j'encourage l'UNECE à travailler sur un cadre généralisé de l'assurance en collaboration avec les autres commissions des Nations Unies.

En guise de conclusion, je voudrais vous adresser un message clair : la Belgique fait partie des pays les plus embouteillés d'Europe ; la Belgique est un carrefour logistiques en Europe, la Belgique accueille les institutions européennes et Bruxelles est la capitale de l'Europe, la Belgique accueille le centre logistique intégré du réseau de géolocalisation satellitaire GALILEO, la Belgique occupe 15.000 emplois dans la construction automobile (dont Volvo cars, Audi, Volvo Truck, Toyota, DAF,...) et 100.000

personnes si on étend aux fournisseurs de technologies embarquées. La Belgique possède déjà une procédure claire pour les tests de véhicules autonomes et a une interprétation large du rôle-clés des assistants à la conduite.

La Belgique est à la fois une terre de défis et d'opportunités. Plus que d'autres pays, parce que nous sommes ouverts aux expériences en matière de mobilité mise en œuvre à travers le monde, nous croyons dans le potentiel des Systèmes de Transport Intelligent (ITS).

Je souhaite faire de la Belgique un laboratoire européen pour les véhicules autonomes et connectés qui s'intègrent dans une vision ambitieuse et un système multimodal. Enfin, je souhaite que ces expériences puissent contribuer à améliorer la législation internationale au sein du Comité des Transports Intérieur.

Merci pour votre attention.

François Bellot

Ministre belge de la Mobilité