

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2005-2006

9 DÉCEMBRE 2005

Proposition de résolution visant à faire équiper les véhicules à moteur de phares de jour

(Déposée par MM. Jacques Germeaux et Flor Koninckx)

DÉVELOPPEMENTS

Dans son plan d'action pour la sécurité routière, la Commission européenne s'est fixé l'objectif ambitieux de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2010. Elle entend, d'ici 2006, atteindre l'objectif intermédiaire d'une réduction de 33 %.

Dans le cadre des états généraux de la sécurité routière, notre pays s'est intégralement rallié aux objectifs précités.

Grâce à la nouvelle loi sur la circulation, qui est entrée en vigueur en mars 2004 et qui met l'accent sur des contrôles accrus et une meilleure répression, le nombre de victimes d'accidents de la circulation a fortement baissé dans notre pays. La Belgique a néanmoins encore un long chemin à parcourir si elle veut devenir dans ce domaine un État modèle en Europe.

Nombreux sont les accidents dus notamment au fait qu'un usager de la route a aperçu un autre usager trop tard ou ne l'a carrément pas vu, même le jour.

Il ressort des statistiques d'accidents de l'IBSR pour l'année 2001 que 66,7 % des accidents ont eu lieu en journée, et que le nombre d'accidents survenus de jour sur les routes ordinaires (69,2 %) dépassait de presque 10 % celui des accidents survenus sur les autoroutes et les échangeurs (59,9 %).

La moitié des accidents survenus en journée sont dus à une mauvaise visibilité. Aux carrefours, cette proportion atteindrait même 80 %.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2005-2006

9 DECEMBER 2005

Voorstel van resolutie tot invoering van motorvoertuigverlichting overdag

(Ingediend door de heren Jacques Germeaux en Flor Koninckx)

TOELICHTING

De Europese Commissie heeft in haar actieplan verkeersveiligheid de ambitieuze doelstelling vooropgesteld om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2010. Als tussentijdse doelstelling moet een vermindering met 33 % gerealiseerd worden tegen 2006.

Ons land heeft in het kader van de staten-generaal voor verkeersveiligheid die doelstellingen integraal overgenomen.

Dankzij de nieuwe verkeerswet, die van kracht is sedert maart 2004 en waarin de klemtoon ligt op meer controles en een betere sanctionering, is het aantal verkeersslachtoffers bij ons fors gedaald. Desondanks heeft België nog een hele weg af te leggen om op dit vlak een modelstaat binnen Europa te worden.

Bij een ongeval speelt in veel gevallen mee dat een weggebruiker iemand anders te laat of helemaal niet ziet, ook overdag.

Uit de ongevallenstatistieken van het BIVV van 2001 blijkt dat 66,7 % van het aantal ongevallen overdag gebeurt, waarbij het aantal ongevallen overdag op gewone wegen (69,2 %) bijna tien procent hoger ligt dan op de autosnelwegen en verkeerswisselaars (59,9 %).

De helft van alle ongevallen overdag is aan een gebrekkige zichtbaarheid te wijten. Op kruispunten zou dit zelfs oplopen tot 80 %.

De nombreuses recherches ont déjà été effectuées pour découvrir quelles mesures seraient susceptibles d'améliorer la visibilité des usagers de la route. Une de ces mesures, à laquelle la Commission européenne s'intéresse beaucoup à l'heure actuelle et accorde son appui, est l'installation de phares de jour à allumage automatique, appelés aussi les *Daytime Running Lights* (DRL).

Le système DRL offre de nombreux avantages. Il augmente la visibilité des véhicules dans la mesure où il accentue le contraste entre ceux-ci et l'environnement. De plus, il permet d'apercevoir plus rapidement les véhicules, même quand ils se situent dans le champ de vision latéral. Enfin, il améliore la faculté d'appréciation de la distance et de la vitesse de conduite des autres usagers; un véhicule dont les phares sont allumés est perçu comme étant plus près, ce qui a une influence positive sur le comportement des usagers, par exemple en cas de dépassement.

Il existe plusieurs scénarios permettant de mettre en œuvre le système DRL. On peut faire une distinction entre un scénario technique et un scénario basé sur le comportement. L'un et l'autre ont déjà été appliqués avec des effets positifs pour la sécurité routière dans de nombreux pays européens et non européens.

Dans le scénario technique, les phares sont allumés automatiquement dès que le moteur est mis en marche. Le système DRL fonctionne ainsi *de facto* sur toutes les routes pendant toute l'année. Le Canada est actuellement le seul pays où cette technique est appliquée. Les autorités compétentes considèrent que cette solution est la moins coûteuse et la plus fiable à long terme.

Une variante à cette technique prévoit que les phares s'allument automatiquement si la luminosité diminue, grâce à l'installation dans le véhicule de récepteurs spécifiques. Il ressort d'un questionnaire que cette variante a les faveurs de pays comme la France, l'Allemagne et les Pays-Bas, pour autant qu'elle s'avère effectivement bénéfique pour la sécurité routière.

Dans l'hypothèse où seuls les nouveaux véhicules seraient équipés de pareils récepteurs, cette variante présente un grand désavantage: il faudra tenir compte d'une longue période transitoire pendant laquelle certains véhicules seront munis de cette technologie et d'autres pas, ce qui générera un risque plus élevé pour la sécurité.

Dans le scénario basé sur le comportement, les conducteurs restent libres d'allumer ou non les phares en journée en actionnant le commutateur d'éclairage. Plusieurs variantes sont également possibles en l'espèce. Premièrement, la mesure peut soit être recommandée ou rendue obligatoire, soit être recommandée dans un premier temps pour ensuite être rendue obligatoire. Deuxièmement, l'utilisation des phares le

Er is al heel wat onderzoek verricht naar maatregelen ter verbetering van de zichtbaarheid van verkeersdeelnemers. Een van die maatregelen, die momenteel op veel aandacht en steun kan rekenen van de Europese Commissie, is de invoering van Motorvoertuigverlichting Overdag (MVO), of de zogenaamde *Daytime Running Lights* (DRL).

Motorvoertuigverlichting overdag biedt talrijke voordelen. Het verbetert de zichtbaarheid van de voertuigen doordat het contrast tussen het voertuig en de omgeving groter wordt. Bovendien worden voertuigen eerder opgemerkt, ook in de periferie van het blikveld. Ten slotte verbetert het de beoordeling van afstand en rijnsnelheid door andere weggebruikers; mensen achten een voertuig met lichten aan dichterbij en dat beïnvloedt het gedrag positief bij bijvoorbeeld het inhalen.

Er bestaan verschillende scenario's om MVO te implementeren. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen een technische invalshoek en een gedragsscenario. In heel wat Europese en andere landen zijn die draaiboeken reeds geïmplementeerd, met gunstige gevolgen voor de verkeersveiligheid.

In het technisch scenario wordt de verlichting automatisch aangeschakeld bij het starten van de motor. Zodoende is MVO *de facto* van toepassing op alle wegen gedurende het hele jaar. Momenteel is Canada het enige land dat gebruik maakt van deze techniek. De bevoegde autoriteiten beschouwen die oplossing als de minst kostbare en de meest betrouwbare op lange termijn.

Een variant hierop bestaat erin dat de voertuigverlichting automatisch aanschakelt bij een verminderde lichtgesteldheid aan de hand van specifieke receptoren in het voertuig. Uit een rondvraag blijkt dat die techniek de voorkeur geniet van landen als Frankrijk, Duitsland en Nederland, indien blijkt dat die de verkeersveiligheid effectief ten goede zou komen.

Het grote nadeel van die variant is dat, indien enkel nieuwe voertuigen met dergelijke receptoren uitgerust worden, er rekening moet worden gehouden met een lange overgangperiode waarbij zowel voertuigen met als zonder die technologie in omloop zijn. Dit zorgt voor een hoger veiligheidsrisico.

In het gedragsscenario blijven de bestuurders verantwoordelijk voor het gebruik van de verlichting overdag via het aan- of uitzetten van de lichtschaakelaar. Ook hier bestaan verschillende varianten. Ten eerste kan de maatregel aanbevolen of verplicht worden, ofwel aanvankelijk aanbevolen en later verplicht. Ten tweede kan het gebruik aanbevolen of verplicht worden op alle wegen of enkel op bepaalde

jour peut être recommandée ou rendue obligatoire sur toutes les routes ou seulement sur certaines d'entre elles (par exemple les routes hors agglomération), pendant toute l'année ou uniquement pendant une partie de l'année (en pratique, il s'agira toujours de la période hivernale).

Il ressort d'une enquête européenne que l'utilisation des phares de jour est obligatoire pendant toute l'année et sur toutes les routes dans tous les pays scandinaves (Norvège, Suède, Finlande et Danemark). En Tchéquie, en Lituanie et en Pologne, les phares de jour sont obligatoires sur toutes les routes, mais uniquement en hiver. En Italie et en Hongrie, les phares de jour sont obligatoires pendant toute l'année, mais uniquement sur les routes hors agglomération. L'Espagne aussi projette de mettre cette variante en pratique. En Israël, l'utilisation des phares de jour est uniquement obligatoire en hiver sur les routes hors agglomération. L'Autriche a également l'intention de rendre cette technique obligatoire à moyen terme.

Il n'y a qu'en Suisse que l'utilisation des phares de jour est recommandée et non obligatoire.

Le scénario basé sur le comportement présente l'avantage de pouvoir être appliqué facilement à tous les véhicules et de permettre d'éviter les risques pour la sécurité auxquels donnerait lieu une circulation mixte. Cela ne vaut bien entendu que si tous les conducteurs utilisent les phares de jour sur toutes les routes et durant toute l'année. Si on limite l'utilisation des phares de jour à certaines routes ou à une certaine période de l'année, le risque d'une circulation mixte augmente à nouveau, les conducteurs adoptant un comportement inconsistant.

L'un des inconvénients que présentera éventuellement le scénario basé sur le comportement par rapport au scénario technique est qu'il faudra consentir davantage d'efforts pour faire respecter la réglementation. L'expérience des pays scandinaves montre toutefois que ce sont avant tout les autres usagers qui forcent le respect de la réglementation, et non les pouvoirs publics. Il n'en va pas autrement à l'heure actuelle lorsque les conducteurs font des appels de phares, le soir ou la nuit, pour prévenir d'autres conducteurs qu'ils n'ont pas allumé leurs phares.

La plupart des pays qui ont opté pour le système DRL insistent sur l'importance de procéder à une instauration progressive, soit en encourageant son application volontaire avant de le soumettre à une obligation légale, soit en étendant graduellement le champ d'application de cette obligation à plusieurs types de routes et à de plus longues périodes.

Une mise en œuvre progressive du système DRL, sur une base d'abord volontaire, combinée à des campagnes de sensibilisation concernant ses effets sur la sécurité routière, permettra à cette mesure d'être

wegen (bijvoorbeeld landelijke), gedurende het hele jaar of enkel tijdens een gedeelte van het jaar (in de praktijk komt dit altijd neer op de winterperiode).

Uit Europees onderzoek blijkt dat in alle Scandinavische landen (Noorwegen, Zweden, Finland en Denemarken) het gebruik van verlichting overdag verplicht is het ganse jaar door op alle wegen. In Tsjechië, Litouwen en Polen is verlichting verplicht op alle wegen, maar enkel tijdens de winter. In Italië en Hongarije is verlichting het ganse jaar door verplicht, maar enkel op landelijke wegen. Ook Spanje heeft plannen om die variant in de praktijk te brengen. In Israël is het gebruik van verlichting overdag enkel verplicht op landelijke wegen tijdens de winter. Oostenrijk is ook van plan om deze techniek op middellange termijn in te voeren.

Enkel in Zwitserland is het gebruik van verlichting overdag aanbevolen en niet verplicht.

Het gedragsscenario heeft als voordeel dat het eenvoudig kan toegepast worden voor alle voertuigen en de veiligheidsrisico's bij gemengde circulatie aldus vermeden worden. Uiteraard geldt dit enkel indien alle bestuurders de verlichting overdag gebruiken op alle wegen en gedurende het volledige jaar. Bij beperkingen tot bepaalde wegen of in de tijd wordt het risico op gemengde circulatie opnieuw groter door inconsistent gedrag van de bestuurder.

Een mogelijk nadeel van het gedragsscenario in vergelijking met het technisch scenario is de grotere inspanning die moet geleverd worden op het vlak van handhaving. Uit ervaring in de Scandinavische landen blijkt evenwel dat de handhaving in de eerste plaats van de andere weggebruikers komt en niet van de autoriteiten. Dit is ook nu reeds het geval wanneer bestuurders 's avonds of 's nachts via de flashlichten andere bestuurders duidelijk maken dat hun lichten niet branden.

De meeste landen met MVO benadrukken het belang van een geleidelijke invoering, hetzij door het aanmoedigen van vrijwillig gebruik vóór de wettelijke verplichting, hetzij door een geleidelijke uitbreiding van het verplicht gebruik over verscheidene wegen en langere tijdsperiodes.

Een geleidelijk tot uitvoering brengen van MVO, die start op vrijwillige basis, gecombineerd met sensibiliseringscampagnes over de effecten ervan op de verkeersveiligheid, doen het begrip en draagvlak

mieux comprise et accueillie avant de devenir légalement obligatoire.

Les pays qui envisagent de mettre en œuvre le système DRL le feront donc de préférence graduellement, bien qu'il faille tenir compte d'une période de transition inévitable pendant laquelle des véhicules circuleront en journée, les uns avec les phares allumés, les autres sans phares.

Plusieurs études à grande échelle ont permis de quantifier les avantages et les inconvénients du système DRL.

Il ressort d'une première méta-analyse du *Transportøkonomisk Institutt* (TØI), l'institut norvégien de sécurité routière, que tous les scénarios aboutissent à une diminution significative du nombre d'accidents impliquant plusieurs parties (*Elvik et al.*, 2003 et 1996). Le nombre d'accidents survenus de jour et impliquant plusieurs parties serait réduit de 10 à 15 %.

De plus, l'utilisation des phares de jour a un effet plus positif en cas d'accidents mortels qu'en cas d'accidents entraînant des lésions corporelles, et plus positif en cas d'accidents entraînant des lésions corporelles qu'en cas d'accidents n'occasionnant que des dégâts matériels. C'est dû surtout au fait que la vitesse d'impact est plus faible en cas de collision entre deux véhicules équipés du système DRL.

Une analyse des coûts et des bénéfices basée sur l'étude du TØI nous apprend que les bénéfices retirés du système sont sensiblement supérieurs à son coût, le ratio coûts-bénéfices variant entre 1,96 et 1,73 en fonction du scénario suivi pour le mettre en place (voir *supra*). En d'autres termes : les bénéfices sont respectivement de 96 et de 73 % plus élevés que les coûts.

Pour le calcul des coûts, l'étude part du principe que le système DRL entraîne une augmentation de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ allant de 0,5 à 1,5 %. De plus, le cycle de vie des lampes utilisées est réduit de moitié, ce qui entraîne un coût supplémentaire de 6 euros par véhicule par an.

L'étude précitée infirme également l'effet supposé négatif des phares de jour sur la visibilité et, partant, la sécurité des motocyclistes, des conducteurs de cyclo-moteurs et des cyclistes. Au contraire, selon cette étude, le nombre d'accidents impliquant ces usagers de la route diminuera après l'instauration du système DRL.

Il ressort également d'une deuxième étude réalisée par la SWOV (la Fondation néerlandaise pour la recherche scientifique en matière de sécurité routière) pour le compte de la direction générale des Transports de la Commission européenne, que le système DRL permet de prévenir une part importante des accidents.

Sur la base d'une méta-analyse de 24 études d'évaluation, il s'avère que le système DRL se traduit

pour cette mesure à prendre pouraleer die wettelijk verplicht wordt.

Landen die overwegen om MVO te implementeren doen dit bijgevolg best op geleidelijke wijze, niet-tegenstaande dit onvermijdelijk zorgt voor een overgangperiode met zowel verlichte als niet-verlichte voertuigen overdag.

Er bestaan verschillende grootschalige studies waarin de voor- en nadelen van MVO gekwantificeerd werden.

Uit een eerste meta-analyse-onderzoek van het *Transportøkonomisk Institutt* (TØI), een Noors verkeersveiligheidsinstituut, blijkt dat alle scenario's resulteren in een significante vermindering van het aantal ongevallen met meerdere partijen (*Elvik et al.*, 2003 en 1996). Het aantal ongevallen overdag, waarbij verschillende partijen betrokken zijn, zou verminderen met 10 tot 15 %.

Bovendien is het effect van MVO voor dodelijke ongevallen groter dan voor ongevallen met lichamelijke letsel en voor ongevallen met lichamelijke letsels groter dan voor ongevallen met materiële schade. Dit komt vooral omdat de impactsnelheid lager ligt bij botsingen tussen voertuigen met MVO.

Uit een kosten-batenanalyse, gebaseerd op dit onderzoek, blijkt dat de voordelen substantieel groter zijn dan de kosten, waarbij de kosten-batenratio varieert tussen 1,96 en 1,73, naargelang het implementatiescenario (*supra*). Met andere woorden : de baten zijn respectievelijk 96 % en 73 % hoger dan de kosten.

Voor de berekening van de kosten gaat dit onderzoek ervan uit dat MVO leidt tot een stijging van het benzineverbruik en CO₂-uitstoot met 0,5 %-1,5 %. Bovendien wordt de levenscyclus van de lampen gehalveerd, hetgeen zorgt voor een bijkomende kost van 6 euro per voertuig ieder jaar.

Dit onderzoek weerlegt ook het vermeende nadelige effect van MVO op de zichtbaarheid en bijgevolg veiligheid van motorrijders, bromfietzers en fietsers. Integendeel, volgens dit onderzoek zal het aantal ongevallen waarbij die weggebruikers betrokken zijn verminderen na de invoering van MVO.

Uit een tweede onderzoek van de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), in opdracht van de Directoraat-Generaal Transport van de Europese Commissie, blijkt eveneens dat MVO een substantieel aandeel van de ongevallen kan voorkomen.

Op basis van meta-onderzoek van 24 evaluatiestudies leidt MVO tot 24,6 % minder verkeersdoden,

par une diminution de 24,6 % des tués de la route, de 20 % des victimes et de 12,4 % des accidents ayant entraîné uniquement des dégâts matériels (Koorstra *et al.*, 1997). Cela signifie, à l'échelle européenne, que chaque année, le nombre des tués de la route baisserait de 5 500, qu'il y aurait 155 000 blessés en moins admis dans les hôpitaux, qu'on enregistrerait 740 000 accidents de moins et que les cas d'accidents donnant lieu à une demande d'indemnisation auprès des compagnies d'assurance diminueraient de 1,9 million.

Selon une troisième étude, qui a été réalisée par le *European Transport Safety Council* (ETSC) et qui approfondit les recherches entreprises par le TØI et la SWOV, l'instauration du système DRL permettrait de sauver chaque année 2 827 vies humaines dans 15 États membres de l'UE. Cette étude part du principe que 10 % des conducteurs utiliseraient volontairement les phares de jour dans les pays où ceux-ci ne sont pas encore obligatoires.

L'ETSC a également examiné quelle serait la consommation de carburant supplémentaire qui résulterait de l'utilisation permanente des feux de croisement. Il est ressorti de l'étude que la consommation de carburant augmenterait de 0,1 l/h pour les voitures particulières et les camionnettes. Cela signifie qu'une utilisation des phares de jour pendant une heure occasionnerait une consommation de carburant supplémentaire de 0,1 litre (la distance moyenne parcourue pendant ce laps de temps est de 50 km, quel que soit le type de route). Pour les camions, la consommation supplémentaire s'élèverait, selon l'ETSC, à 0,17 l/h.

L'ETSC a calculé que le coût de la consommation de carburant supplémentaire s'élèverait à plus de 3 milliards d'euros pour l'ensemble des véhicules en Europe. La pollution supplémentaire coûterait chaque année 200 millions d'euros.

Selon l'ETSC, on peut toutefois réduire ce coût en installant des systèmes DRL spéciaux qui consomment 38 % de carburant en moins que les feux de croisement.

Pour conclure, il ressort de toutes les études que l'instauration de systèmes DRL en Europe peut sauver de nombreuses vies humaines. Les analyses des coûts et des bénéfices prédisent également un résultat positif, étant donné que les coûts sont sans commune mesure avec les effets positifs.

De plus, ces coûts pourraient encore diminuer de manière spectaculaire si les véhicules étaient équipés de phares de jour spéciaux, qui consommeraient moins d'électricité dans la mesure où ils fonctionneraient de manière autonome par rapport aux phares arrière, à l'illumination de la plaque d'immatriculation, à l'éclairage du tableau de bord, etc. La consommation d'électricité supplémentaire reste dès lors limitée, ce qui épargne le générateur à courant alternatif.

20 % minder slachtoffers en 12,4 % minder ongevallen met uitsluitend materiële schade. (Koorstra *et al.*, 1997). Toegepast op Europese schaal betekent dit dat het aantal verkeersdoden jaarlijks met 5 500 zou dalen, er 155 000 minder geregistreerde ziekenhuisgewonden zouden zijn, er 740 000 minder geregistreerde ongevallen zouden plaatsvinden en er 1,9 miljoen minder ongevallen tot verzekeringsclaims zouden leiden.

Volgens een derde onderzoek van de *European Transport Safety Council* (ETSC), dat verderbouwt op de onderzoeken van TØI en SWOV, zou de invoering van MVO jaarlijks 2 827 levens redden in 15 EU-lidstaten. Dit onderzoek houdt rekening met een vrijwillig gebruik van MVO door 10 % van de bestuurders in landen waar dit nog niet verplicht is.

De ETSC bestudeerde ook het bijkomend brandstofverbruik dat een permanent gebruik van de dimlichten met zich zou meebrengen. Uit de studie bleek dat het brandstofverbruik van personenwagens en bestelwagens met 0,10 l/u zou stijgen. Dit betekent dat een uur lang MVO gebruiken zou leiden tot een bijkomend brandstofverbruik van 0,1 liter (ongeacht het wegtype is de gemiddelde afgelegde afstand tijdens deze tijdsperiode 50 km). Voor vrachtwagens zou die toename volgens ETSC neerkomen op 0,17 l/u.

De ETSC berekende dat het prijskaartje voor het bijkomende brandstofverbruik meer dan 3 miljard euro zou bedragen voor alle voertuigen in Europa. De bijkomende vervuiling zou jaarlijks 200 miljoen euro kosten.

Volgens de ETSC kunnen die kosten echter verminderd worden door het plaatsen van speciale DRL's die 38 % minder brandstof verbruiken dan de dimlichten.

Conclusie: uit alle onderzoeken blijkt dat de invoering van MVO in Europa veel mensenlevens kan redden. De kosten-batenanalyses leveren eveneens een positief resultaat op, aangezien de kosten niet opwegen tegen de positieve effecten.

Deze kosten zouden bovendien nog spectaculair dalen indien de voertuigen uitgerust zouden zijn met speciale DRL-lichten. Hiermee zou er minder stroomverbruik zijn omdat de achterlichten, nummerplaatverlichting, dashboardverlichting, en dergelijke niet worden ingeschakeld. Het bijkomende stroomverbruik blijft dus beperkt en de wisselstroomgenerator wordt gespaard.

Les associations de motocyclistes sont opposées à l'installation de systèmes DRL dans les voitures. Elles craignent que les conducteurs de deux-roues motorisés ne soient moins visibles dans le trafic si les voitures doivent circuler en permanence avec leurs phares allumés.

Il existe peu de preuves empiriques en la matière. D'une part, il est exact qu'une visibilité moindre des motocyclistes pourrait se traduire par une augmentation du nombre d'accidents les impliquant. D'autre part, le fait que les motocyclistes aperçoivent mieux et plus vite les voitures lorsqu'elles allument leurs phares de jour, pourrait compenser cet inconvénient.

Se fondant sur l'étude de la SWOV, l'ETSC suppose que les deux effets se neutraliseraient et que le système DRL n'aurait dès lors aucun effet négatif sur la sécurité des motocyclistes.

Dans l'étude « *Scenario's for the implementation of Daytime Running Lights in the European Union* », réalisée pour le compte de la Commission européenne, plusieurs manières de mettre en œuvre le système DRL ont été examinées.

Cette étude épingle le meilleur scénario et recommande de combiner une mesure technique, consistant à installer des phares de jour (dédiés) automatiques sur les nouveaux véhicules, avec une mesure sur le plan comportemental, à savoir l'obligation, pour les conducteurs des véhicules existants, d'allumer leurs feux de croisement en journée.

Ce scénario peut compter sur le plus large consensus au sein de la société. Les feux de jour dédiés automatiques génèrent les coûts les plus faibles en termes de consommation de carburant et d'émissions de CO₂.

Combiner l'utilisation des feux de jour dédiés avec l'obligation simultanée ou préalable, pour les voitures existantes, d'allumer les phares minimise les risques pour la sécurité que représenterait le trafic mixte de véhicules circulant en journée, les uns avec leurs phares allumés, les autres pas.

Par ailleurs, il est à conseiller, dans une première phase, d'encourager l'utilisation volontaire des phares pour les véhicules existants avant de la rendre obligatoire. Cela permet aux conducteurs de se familiariser avec la nouvelle situation et de considérer le système DRL comme un progrès.

Il faut également insister, par le biais de campagnes de sensibilisation menées préalablement à grande échelle et au travers de divers médias (télévision, radio, presse écrite), sur les effets positifs du système DRL, y compris pour les motocyclistes, les cyclistes et les piétons.

Verenigingen van motorrijders zijn gekant tegen DRL voor auto's. Zij vrezen dat gemotoriseerde tweewielers minder zichtbaar zouden zijn in het verkeer wanneer auto's permanent met ingeschakelde lichten zouden moeten rijden.

Er zijn hiervoor weinig empirische bewijzen. Enerzijds klopt het dat een verminderde zichtbaarheid van de motorrijders zou kunnen leiden tot een toename van het aantal ongevallen waarbij ze betrokken raken. Anderzijds zou dit kunnen worden gecompenseerd doordat motorrijders de wagens beter en sneller opmerken als die hun lichten overdag inschakelen.

Zich hiervoor baserend op de studie van de SWOV, veronderstelt de ETSC dat beide effecten elkaar zouden neutraliseren en dat DRL dus geen enkel negatief effect zou hebben op de veiligheid van motorrijders.

Het rapport « *Scenario's for the implementation of Daytime Running Lights in the European Union* », een studie in opdracht van de Europese Commissie, onderzocht verschillende wijzen om MVO te implementeren.

Die studie beveelt als beste scenario de combinatie aan van een technische maatregel, dit wil zeggen automatische (dedicated) DRL voor nieuwe voertuigen, met een gedragsmaatregel, dit wil zeggen het verplicht gebruik van dimlichten overdag voor bestaande voertuigen.

Dit scenario kan rekenen op het grootste maatschappelijk draagvlak. De automatische dedicated DRL's zorgen voor de laagste kosten in termen van brandstofverbruik en CO₂-uitstoot.

De combinatie met het gelijktijdig of voorafgaand verplicht gebruik van lichten voor bestaande auto's minimaliseert het veiligheidsrisico van gemengd verkeer met verlichte en niet-verlichte voertuigen overdag.

Het kan verder aangeraden zijn om in een eerste fase het vrijwillig gebruik van de lichten voor bestaande voertuigen te promoten alvorens te verplichten. Dit laat bestuurders toe zich aan te passen aan de nieuwe situatie en MVO te beschouwen als een verbetering.

Ook voorafgaande sensibiliseringscampagnes op grote schaal en in verschillende media (televisie, radio, kranten) moeten de positieve effecten van MVO benadrukken, ook bij motorrijders, fietsers en voetgangers.

L'inscription dans un cadre légal et la mise en œuvre de la composante technique du scénario recommandé, à savoir l'obligation d'équiper les nouveaux véhicules de phares de jour dédiés automatiques, se fera de préférence au niveau européen.

Toutefois, la mesure basée sur le comportement, qui consiste à modifier le code de la route en vue d'obliger les conducteurs des véhicules existants à allumer leurs feux de croisement en journée, doit, quant à elle, être mise en œuvre dans chaque État membre de l'UE.

*
* *

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Le Sénat,

A. Considérant que le gouvernement entend réduire de moitié le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2010 et réduire ce nombre de 33 % d'ici 2006;

B. Considérant que la moitié des accidents survenus en journée sont dus à une mauvaise visibilité;

C. Considérant que le système DRL offre de nombreux avantages, en permettant non seulement une meilleure visibilité du véhicule mais aussi une appréciation plus correcte de la distance et de la vitesse de conduite par les autres usagers;

D. Considérant qu'il ressort d'études réalisées par le *Transportøkonomisk Institutt* norvégien (TØI), la Fondation néerlandaise pour la recherche scientifique en matière de sécurité routière (SWOV) et l'*European Transport Safety Council* (ETSC) que l'installation de phares de jour à allumage automatique permettrait de sauver de nombreuses vies humaines;

E. Considérant que des analyses des coûts et des bénéfices montrent que les bénéfices retirés du système DRL sont sensiblement supérieurs à son coût en termes d'augmentation de la consommation de carburant et des émissions de CO₂, les bénéfices étant jusqu'à 96 % plus élevés que les coûts, selon le scénario suivi pour mettre le système en place;

F. Considérant que les coûts liés au système DRL diminueront à mesure que de nouveaux véhicules en seront équipés;

G. Considérant qu'il ressort d'une étude que le système DRL n'aurait aucun effet négatif pour les usagers de la route vulnérables et les motocyclistes, bien au contraire;

De technische component van het aanbevolen scenario, de verplichte uitrusting van nieuwe voertuigen met automatische dedicated DRL, wordt bij voorkeur op Europees niveau wettelijk geregeld en in toepassing gebracht.

De uitvoering van de gedragsmaatregel, dit is de wijziging van het verkeersreglement om het gebruik van dimlichten overdag verplicht te maken voor bestaande voertuigen, dient evenwel te gebeuren binnen iedere lidstaat van de EU.

Jacques GERMEAUX.
Flor KONINCKX.

*
* *

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

A. Overwegende dat de regering het aantal dodelijke verkeersslachtoffers wil halveren tegen 2010 en met 33 % wil verminderen tegen 2006;

B. Overwegende dat de helft van alle ongevallen overdag aan een gebrekkige zichtbaarheid te wijten is;

C. Overwegende dat motorvoertuigverlichting overdag (MVO) talrijke voordelen biedt, niet enkel op het vlak van een verbeterde zichtbaarheid van het voertuig maar ook zorgt voor een betere beoordeling van afstand en rijsnelheid door andere weggebruikers;

D. Overwegende dat uit onderzoek van het Noorse Transportøkonomisk Instituut (TOI), het Nederlandse Stichting voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en het *European Transport Safety Council* (ETSC) blijkt dat motorvoertuigverlichting overdag substantieel veel mensenlevens kan redden;

E. Overwegende dat uit kosten-batenanalyses blijkt dat de voordelen van MVO substantieel groter zijn dan de kosten in termen van bijkomend benzineverbruik en CO₂-uitstoot, waarbij de baten tot 96 % groter zijn dan de kosten naargelang het implementatiescenario;

F. Overwegende dat de kosten verbonden aan MVO verder zullen dalen naarmate nieuwe voertuigen uitgerust worden met speciale *Daytime Running Lights* (DRL);

G. Overwegende dat uit onderzoek blijkt dat zwakke weggebruikers en motorrijders geen nadelige gevolgen ondervinden van MVO, wel integendeel;

H. Considérant que, selon la Commission européenne, le meilleur scénario pour mettre en œuvre le système DRL consiste à combiner une mesure technique, à savoir l'installation d'un système DRL spécial dans les nouveaux véhicules, à une mesure basée sur le comportement, prévoyant l'obligation, pour les conducteurs des véhicules existants, d'allumer leurs feux de croisement en journée;

I. Considérant non seulement que ce scénario minimise les risques pour la sécurité que représenterait le trafic mixte de véhicules circulant, les uns avec les phares allumés, les autres avec les phares éteints, et génère les coûts les plus faibles en termes de consommation de carburant et d'émissions de CO₂, mais aussi qu'il peut compter sur le plus large consensus au sein de la société;

J. Considérant que la mesure technique doit être prise au niveau européen, alors que la mesure basée sur le comportement requiert une adaptation du code de la route au sein de chaque État membre de l'UE;

Demande au gouvernement :

1. De soutenir, au niveau européen, l'installation de phares de jour à allumage automatique (ou *Daytime Running Lights* — DRL), en particulier dans le cadre du *High Level Group on Road Safety*, en concertation avec l'industrie automobile;

2. De modifier, au niveau belge, le code de la route en vue de rendre obligatoire l'allumage des feux de croisement pour les véhicules à moteur circulant de jour, à partir de la date à laquelle les nouveaux véhicules seront obligatoirement équipés du système DRL.

27 octobre 2005.

H. Overwegende dat de combinatie van een technische maatregel, dit wil zeggen speciale DRL voor nieuwe voertuigen, met een gedragsmaatregel, dit wil zeggen het verplicht gebruik van dimlichten overdag voor bestaande voertuigen, volgens de Europese Commissie het beste scenario is om MVO te implementeren;

I. Overwegende dat dit scenario niet enkel zorgt voor het laagste veiligheidsrisico verbonden aan gemengd verkeer van verlichte en niet-verlichte voertuigen en de laagste kosten oplevert in termen van brandstofverbruik en CO₂-uitstoot, maar ook het hoogste maatschappelijk draagvlak heeft;

J. Overwegende dat de technische maatregel op Europees niveau moet genomen worden, terwijl voor de gedragsmaatregel een aanpassing van het verkeersreglement vereist is binnen iedere EU-lidstaat;

Vraagt de regering :

1. Op Europees niveau steun te verlenen aan de invoering van *Daytime Running Lights* (DRL), in het bijzonder in het kader van de *High Level Group on Road Safety*, in overleg met de automobieliindustrie;

2. Op Belgisch niveau de wegcode te wijzigen met het oog op het verplicht gebruik van dimlichten voor motorvoertuigen overdag, vanaf de datum dat nieuwe voertuigen verplicht uitgerust worden met DRL.

27 oktober 2005.

Jacques GERMEAUX.
Flor KONINCKX.
Joëlle KAPOMPOLÉ.
François ROELANTS du VIVIER.
Wouter BEKE.