

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

LUNDI 18 DÉCEMBRE 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 18 DECEMBER 2006

Namiddag

La séance est ouverte à 14.21 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Question de Mme Talbia Belhouari au ministre de la Mobilité sur "l'adoption du nouveau règlement européen relatif aux heures de conduite et de repos des autocaristes de tourisme" (n° 13111)

01 Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van de nieuwe Europese verordening betreffende de rij- en rusttijden voor bestuurders van touringcars en autobussen" (nr. 13111)

01.01 Talbia Belhouari (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, dans une enquête récemment publiée sur son site, l'Union internationale des Transports routiers a révélé son inquiétude par rapport au nouveau règlement européen relatif aux heures de conduite et de repos des autocaristes de tourisme. Ce règlement supprime la règle des 12 jours qui permettait aux opérateurs réalisant des transports internationaux de personnes de rouler pendant 12 jours consécutifs avant un repos obligatoire d'une semaine. Ce règlement entrera en vigueur le 11 avril prochain, date à laquelle les chauffeurs ne pourront plus enchaîner plus de six jours de route sans repos.

Malgré l'aspect positif de ce règlement, qui veille à la sécurité des passagers et au bien-être des chauffeurs, la nouvelle règle des six jours pose une série de problèmes aux transporteurs qui craignent les coûts économiques de cette règle. Une hausse de coût de 400 à 800 euros par voyage est prévue. D'ailleurs, les compagnies de transport devront procéder à une réorganisation complète et à une planification plus complexe des services.

Le président de la Fédération belge des Exploitants d'autobus et d'autocars a en effet fait savoir que les longs circuits touristiques européens seront principalement touchés et que les tarifs proposés devraient augmenter de 15% en moyenne puisqu'il faudra envoyer un deuxième chauffeur sur place ou engager quelqu'un de l'étranger.

Monsieur le ministre, de quel outil disposez-vous pour veiller à l'application de ce règlement qui entrera en vigueur en principe le 11 avril 2007?

Comment pourriez-vous encourager l'application du nouveau règlement par les transporteurs, notamment les petites et moyennes entreprises, sans compromettre la qualité des services octroyés et la sécurité des voyageurs ainsi que des chauffeurs?

Quelles sont les mesures à prendre pour atténuer les répercussions de ce règlement sur le consommateur, spécialement en termes de prix?

Enfin une étude est-elle engagée ou envisagée afin d'évaluer l'impact de la nouvelle réglementation sur les destinations touristiques européennes?

01.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, les outils dont je dispose sont les services chargés de rechercher et de constater les infractions au règlement sur la route et en entreprise, à

savoir:

- le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale;
- les agents de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière et de la Direction générale Transport terrestre investis d'un mandat de police judiciaire;
- les agents de l'Administration des Douanes et Accises;
- les inspecteurs sociaux et les contrôleurs sociaux de l'Inspection des lois sociales du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale;
- les inspecteurs sociaux et contrôleurs sociaux de l'Inspection sociale du Service public fédéral Sécurité sociale.

En ce qui concerne la nouvelle réglementation et les problèmes posés par les heures de repos, une augmentation des contrôles est prévue, y compris des contrôles concertés entre les services de contrôle de deux ou plusieurs États membres de l'Union européenne et/ou simultanément sur les territoires de deux ou plusieurs États membres, ainsi que des sanctions proportionnelles aux infractions incluant notamment l'immobilisation des véhicules. L'objectif du règlement est précisément d'améliorer la sécurité routière en général et a fortiori la sécurité et le bien-être des conducteurs et des passagers en particulier. Pour sa part, la police fédérale axera, dans les mois qui viennent, la priorité sur le contrôle des heures de travail et des heures de repos.

L'inquiétude exprimée quant aux répercussions du règlement m'interpelle.

En effet, cela signifie que l'association des transporteurs n'est pas encore consciente de l'importance de la sécurité routière.

01.03 Talbia Belhouari (PS): Monsieur le ministre, je n'ai pas entendu votre réponse à ma dernière question. Mais peut-être ai-je été distraite.

01.04 Renaat Landuyt, ministre: Madame, cette question m'a quelque peu choqué. En effet, il m'est difficile d'accepter que certains puissent penser qu'il n'est pas bon pour notre économie d'avoir de plus en plus de sécurité routière car les garagistes et les hôpitaux auraient dès lors de moins en moins de travail! Je ne comprends pas que des personnes chargées d'assurer le transport de personnes puissent s'interroger quant à l'effet économique d'une plus grande sécurité routière. Cette façon de voir les choses et d'entamer la discussion me choque.

Bien entendu, il n'est pas question de vous, madame.

01.05 Talbia Belhouari (PS): J'espère bien, monsieur le ministre.

01.06 Renaat Landuyt, ministre: Je pense ici à l'Union internationale des Transports routiers qui exprime son inquiétude en matière de sécurité routière.

Le moment est venu de prévoir des périodes de repos et de travail pour les chauffeurs. En effet, le grand problème en matière de sécurité routière, en particulier en Belgique, pays de transit, réside dans le fait que les heures de travail ne sont pas respectées.

01.07 Talbia Belhouari (PS): Nous sommes bien d'accord sur ce point, monsieur le ministre. C'est la raison pour laquelle, je voulais que vous me donniez votre position par rapport aux informations que j'ai lues sur le site.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "les bus 'Conforto'" (n° 13200)

02 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de 'Conforto'-bussen" (nr. 13200)

02.01 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, chaque Région ainsi que l'État fédéral recherchent les voies d'amélioration de la mobilité. Le développement de solutions originales en matière de transports

publics fait partie des initiatives propres à chaque Région.

La Région wallonne a mis en place le système des bus Conforto qui circulent sur les autoroutes sur le territoire wallon à l'approche de Bruxelles, et qui, à l'approche des zones encombrées, peuvent utiliser les bandes d'arrêt d'urgence des autoroutes.

Or, l'avantage de la mise en place de tels bus est particulièrement réduit par l'obligation pour ceux-ci d'emprunter les bandes de circulation sur la partie flamande à l'approche de Bruxelles, alors qu'entre Wavre et Overijse, ils peuvent utiliser les bandes d'arrêt d'urgence.

L'éclatement des compétences en matière de Mobilité et de Transport ne doit pas faire oublier que le citoyen cherche avant tout une réponse adéquate de l'ensemble des pouvoirs publics à la problématique des transports.

M. le ministre compte-t-il prendre des initiatives afin de résoudre ce problème lié à la circulation des bus Conforto dans le souci de rechercher une plus grande efficacité dans les transports publics sur les voiries qui entrent et sortent de Bruxelles?

02.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, dans le domaine du transport, la gestion des autoroutes et les investissements qui s'y rapportent relèvent de la compétence des Régions. Chaque Région dispose d'une autonomie d'action sur son territoire. Du fait de cette autonomie, le niveau d'équipement et d'infrastructure varie d'une Région à l'autre; les solutions en matière de mobilité également.

Il existe effectivement divers projets régionaux visant à prévenir la formation de files aux heures de pointe sur les autoroutes et donc à augmenter la fluidité du trafic. Le 'Conforto' est un projet-pilote initié par la Région wallonne permettant aux bus des TEC d'emprunter, à certains endroits précis et compte tenu d'aménagements spécifiques, la bande d'arrêt d'urgence. En Flandre aussi, de tels essais existent. Les résultats de ces expériences sont, paraît-il, positifs car générant un gain de temps non négligeable.

Dans le cadre de ces expériences, il s'agit d'autoriser les bus des services de transport public régulier à circuler sur la bande d'arrêt d'urgence car il n'y a pas suffisamment de voies de circulation aux endroits où cette possibilité a été instaurée pour en affecter une aux seuls bus. Sous l'angle de la réglementation routière, une distinction doit être faite entre deux possibilités: autoriser la circulation, sous certaines conditions, sur la bande d'arrêt d'urgence ou la création de bandes de circulation supplémentaires réservées à certains véhicules.

La possibilité d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence, dans le cadre de ces projets et sous certaines conditions, se base sur l'article 21.7 du Code de la route, lequel permet au ministre compétent, pour une période déterminée, de prendre des mesures provisoires pour régler la circulation en un point déterminé. S'agissant de mesures provisoires, en cas d'une généralisation du système, il faudra examiner la possibilité de modifier le Code de la route et le code du gestionnaire permettant de consacrer, dans certaines conditions, la bande d'arrêt d'urgence de certaines catégories de véhicules.

De plus, la transformation permanente de la bande d'arrêt d'urgence en bande réservée aux bus est contraire aux accords internationaux signés par la Belgique.

Au vu de ces éléments, la solution idéale à long terme me semble être ... l'indépendance de la Flandre...! *(Ironique)* Non, non, veuillez m'excuser!

02.03 François Bellot (MR): Nous ne sommes pas à la RTBF ici.

02.04 Renaat Landuyt, ministre: C'est sérieux ici.

Tout dépend des expérimentations qui existent en Flandre et en Wallonie. Pour Bruxelles, la seule chose que je peux faire est inviter mon collègue bruxellois à faire la même chose dans sa Région. Pour le reste, je n'ai aucune compétence sauf attendre les résultats des tests pour voir s'il faut changer le Code de la route.

02.05 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. Ce point a-t-il déjà été évoqué en comité de concertation?

02.06 Renaat Landuyt, ministre: Je vais le proposer à la conférence des ministres de la Mobilité.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. David Lavaux au ministre de la Mobilité sur "le report de l'obligation de port d'un gilet fluorescent en cas de panne ou d'accident du 1^{er} janvier au 1^{er} février 2007" (n° 13324)

03 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Mobiliteit over "de van 1 januari 2007 tot 1 februari 2007 uitgestelde verplichting een fluorescerend vestje te dragen bij pech of ongeval" (nr. 13324)

03.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, il nous revient que vous avez l'intention de reporter l'obligation du port du gilet fluorescent en cas de panne ou d'accident du 1^{er} janvier au 1^{er} février 2007. Il semblerait que ce report soit justifié par le fait qu'il faut donner plus de temps aux personnes concernées pour s'adapter à la nouvelle réglementation.

Ce report nous semble dommageable. En effet, en période hivernale, la visibilité est moins bonne et les risques d'accident lorsqu'un conducteur est immobilisé sont bien plus importants. Pourtant, l'obligation mise à charge des conducteurs est très simple (l'achat d'un gilet réfléchissant) et ne nécessite aucune mesure préparatoire, sans compter que ce type d'équipement est largement distribué dans les commerces depuis plusieurs années. Nous ne voyons donc pas les raisons réelles qui justifieraient ce report.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous confirmer ce report de l'obligation du port du gilet fluorescent en cas de panne ou d'accident?

Ce report sera-t-il bien d'un mois, du 1^{er} janvier au 1^{er} février 2007?

Le cas échéant, pouvez-vous nous expliquer les raisons qui justifient ce report?

03.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, il n'existe pas de report de date. Nous avons simplement choisi la date du 1^{er} février pour la mise en application de cette nouvelle règle.

03.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, alors, il ne fallait pas annoncer le 1^{er} janvier, comme vu en couverture de la DH et en caractères gras!

03.04 Renaat Landuyt, ministre: Toute une série de choses changent déjà le 1^{er} janvier, dès lors, nous craignons que les gens ne se rendent pas compte d'un changement de réglementation. Ils disposeront ainsi de plus de temps et, grâce à votre question, il deviendra clair pour chacun qu'il reste du temps pour se préparer et se mettre en règle pour le 1^{er} février.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "les mesures envisagées pour augmenter la sécurité des motocyclistes" (n° 13409)

04 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de geplande maatregelen ter verbetering van de veiligheid van de motorrijders" (nr. 13409)

04.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la présence sur nos routes de véhicules motorisés à deux roues ne cesse d'augmenter. Le 1^{er} août 2006, le parc de motocyclettes comprenait 359.764 unités. Cela représente une augmentation de près de 4% par rapport à 2005. De même, le parc de motos est passé de 277.838 unités en 2000 à 359.764 en 2006. On constate une augmentation de 25% en 6 ans. Le parc de motos a triplé entre 1980 et 2006.

Il s'agit ici des chiffres du SPF Économie et Mobilité.

L'augmentation du nombre de deux roues motorisés montre l'importance de prendre en compte ces usagers dans la politique de sécurité routière. Nous devons également octroyer une place centrale à ces véhicules dans une politique globale d'amélioration de la mobilité.

En matière de mobilité, les deux roues motorisés constituent une alternative aux problèmes de saturation de nos routes et un atout majeur dans une perspective de mobilité durable. Les motos présentent des avantages considérables en raison de leur faible encombrement et de leur grande maniabilité. De plus en plus de personnes envisagent cette solution pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Malheureusement, les statistiques d'accidents de la route viennent ternir ce tableau. En effet, les conducteurs de motos y sont sur-représentés par rapport à leur importance numérique dans le trafic.

En 2004, le nombre de motocyclistes tués était de 137, le nombre de blessés graves de 724 et le nombre de blessés légers de 3.184.

Je vous rappelle, monsieur le ministre, que mes collègues et moi-même avons déposé différentes propositions de loi et de résolution en vue d'assurer la sécurité des motocyclistes. Ces propositions portent notamment sur l'aménagement des voiries, la place de la moto sur la chaussée, l'utilisation de couloirs réservés au bus, le permis cyclo, etc.

Lors de la présentation du budget 2007, vous avez annoncé un projet d'arrêté royal contenant des mesures en vue d'augmenter la sécurité des motocyclistes sur les routes.

Dès lors, monsieur le ministre, quelles sont les mesures envisagées dans ce projet d'arrêté? À partir de quand ces mesures seront-elles applicables?

04.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, madame De Bue, le projet d'arrêté royal est prêt. Il a fait l'objet de discussions avec les Régions.

Sa mise en application est prévue pour le 1^{er} mars, ce afin de donner le temps aux gens de se préparer à cette nouvelle réglementation qui permet premièrement, à nouveau aux conducteurs titulaires depuis au moins deux ans d'un permis de conduire B de conduire des motocyclettes de moins de 125 cc et 11 kw. Autrement dit, dès qu'on est en possession d'un permis de conduire B de plus de 2 ans, on a le droit piloter une moto allant jusqu'à 125 cc et 11 kw.

Deuxièmement, différentes dispositions sont prévues, développant aussi bien les possibilités de stationnement que la sécurité sur la route des motocyclistes.

1. Le choix est donné aux cyclomotoristes de la classe B entre l'utilisation de la piste cyclable et l'utilisation de la chaussée dans les zones où la vitesse est limitée à 50 km/h au moins.

2. Dans les zones où la limitation de la vitesse est supérieure à 50 km/h, les cyclomotoristes de la classe B sont dorénavant obligés d'utiliser la piste cyclable lorsqu'elle est présente et praticable.

3. Les motocyclistes peuvent circuler sur toute la largeur de la bande de circulation qu'ils occupent lorsque la chaussée est divisée en bandes de circulation.

4. Un cyclomoteur ou une motocyclette ne peut être dépassé par la gauche sur un passage à niveau, dans un carrefour où la priorité de droite est applicable, à l'approche du sommet d'une côte et dans les virages lorsque la visibilité est insuffisante; lorsque le conducteur à dépasser dépasse lui-même un véhicule autre qu'une bicyclette, un cyclomoteur à deux roues ou une motocyclette à deux roues.

5. Désormais, les motards peuvent aussi stationner perpendiculairement ou de biais. En ce qui concerne les règles de stationnement, il n'y a plus de discussion, une moto peut être considérée comme une voiture.

6. Lorsque plus d'une motocyclette est stationnée dans un emplacement de stationnement délimité destiné à une voiture, il ne doit être payé qu'une fois pour cet emplacement de stationnement. En moto, on peut être social et partager sa place avec les autres.

04.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. Voilà un certain nombre de mesures qui vont dans le sens des propositions et des résolutions que nous avons déposées. Mon collègue, François Bellot, le soulignait également.

N'y a-t-il rien de neuf concernant l'utilisation des couloirs réservés aux bus?

04.04 Renaat Landuyt, ministre: Non, c'est prévu dans un autre projet.

04.05 Valérie De Bue (MR): Nous nous réjouissons donc de ces mesures et espérons qu'elles auront un impact favorable sur la sécurité de nos motocyclistes sur les routes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Questions jointes de

- **Mme Colette Burgeon** au ministre de la Mobilité sur "la clé de répartition du fonds de sécurité routière" (n° 13398)

- **M. François Bellot** au ministre de la Mobilité sur "l'augmentation des amendes routières perçues" (n° 13462)

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Mobiliteit over "de verdeelsleutel van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 13398)

- de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de stijging van de geïnde verkeersboetes" (nr. 13462)

05.01 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la création du fonds de sécurité routière a permis de récompenser les efforts des zones de polices en matière de contrôle de la vitesse excessive ou inadaptée, de conduite sous influence, de port de la ceinture de sécurité et de transport routier.

Toutes les zones de police locale et la police fédérale ont lancé des initiatives spécifiques afin d'améliorer la sécurité routière sur leur territoire de travail.

Grâce au fonds de sécurité routière, elles ont eu, à cet effet, 58 millions d'euros à disposition en 2005. En 2006, ce montant passe même à plus de 79 millions d'euros.

En matière d'usage du fonds de sécurité routière, une subdivision en trois catégories a été opérée. La première division intègre les sommes que les zones reçoivent à disposition et dont elles peuvent disposer librement. La deuxième catégorie intègre les sommes qui sont réservées pour les achats globalisés avec comme objectif la standardisation de certains équipements. La troisième catégorie concerne le transfert de sommes à l'article budgétaire 90.2 de la police fédérale destinées aux crédits nécessaires au soutien de la police locale.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous communiquer la clé de répartition des sommes allouées aux trois catégories précitées?

Sachant que le montant des achats communs ne peut dépasser annuellement 10 millions d'euros, selon quels critères les sommes dégagées au sein du fonds de sécurité sont-elles affectées à cette catégorie?

La pérennisation du fonds pour les zones porte sur des montants qu'elles reçoivent et dont elles disposent librement. Quel est le minimum dont les zones pourront toujours disposer afin de conclure des contrats de location, d'engager du personnel, et cetera?

Enfin, l'article 90.2 sert au fonctionnement intégré des polices. Ce budget est-il bien utilisé pour les besoins communs de deux niveaux de police? Qui, au niveau de la police locale, participe aux choix stratégiques dans son utilisation? Les besoins de la police locale sont-ils suffisamment pris en compte, par exemple pour la mise en œuvre de solutions informatiques efficaces?

05.02 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, la presse s'est fait récemment écho d'un accroissement significatif du montant des amendes perçues au cours des premiers mois de l'année 2006.

Pouvez-vous me faire connaître, si vous disposez des chiffres, l'évolution de ces montants par Région (flamande, bruxelloise, wallonne), l'évolution de la part de perception immédiate de ces amendes entre 2005 et 2006 et le pourcentage d'accroissement du nombre de procès-verbaux de roulage par Région?

05.03 Renaat Landuyt, ministre: Chers collègues, tout d'abord en ce qui concerne les questions concrètes de M. Bellot, je l'invite à poser celles-ci au ministre des Finances.

05.04 François Bellot (MR): Pourquoi? Est-ce lui qui dispose des chiffres?

05.05 Renaat Landuyt, ministre: C'est lui qui ...

05.06 François Bellot (MR): ... qui reçoit cela?

05.07 Renaat Landuyt, ministre: Ce que je peux vous dire maintenant ...

05.08 François Bellot (MR): J'ai en effet posé une question au sujet du montant; on me dit qu'il s'agit d'une somme globalisée, dans laquelle sont mélangés à la fois les amendes de roulage, celles consécutives aux infractions au Code civil, etc.

05.09 Renaat Landuyt, ministre: Pour ma part, je constate que les Unions des villes et communes, tant wallonne que flamande, ont réalisé des calculs. Mais le ministère des Finances ne dit pas qui des deux a raison. Je pense que le ministre des Finances serait fort intéressé à connaître la réponse, qui se trouve quelque part au sein de son administration.

05.10 François Bellot (MR): Le nombre d'infractions, ils ne le connaissent pas.

05.11 Renaat Landuyt, ministre: Mais ils savent d'où vient l'argent, de quelle Région il émane. Ils disposent d'une vue globale, voire même détaillée, des chiffres.

05.12 François Bellot (MR): Ils connaissent le montant.

05.13 Renaat Landuyt, ministre: Je n'oserais pas vous répondre car je ne suis pas sûr d'avoir des données correctes!

M. De Padt a posé une question au ministre Reynders (question écrite n° 1182); dans la réponse, nous retrouvons les derniers chiffres. Je ne peux pas vous donner plus d'explications!

Je me retrouve un peu gêné à votre égard car je dois vous renvoyer à votre président de parti.

05.14 François Bellot (MR): Ce n'est pas un problème. Ce que je souhaite connaître, c'est le nombre de procès-verbaux et le montant auquel cela correspond, ainsi que l'évolution de ces données.

Le nombre de procès-verbaux, c'est le ministère ...

05.15 Renaat Landuyt, ministre: Cela, le ministre de l'Intérieur doit le savoir.

Je vous prie de m'excuser. J'essaye de collecter les chiffres. C'est le ministre de l'Intérieur qui doit disposer des statistiques en matière de procès-verbaux car il est responsable pour la police. En ce qui concerne les recettes, il convient de s'adresser au ministre des Finances.

Par ailleurs, on peut également obtenir des informations si on pose les bonnes questions à La Poste, car nous passons maintenant par les services de La Poste, et plus par le timbre fiscal.

05.16 François Bellot (MR): Je pense que si je posais la question au ministre Tuybens, il me renverrait vers le ministre de l'Intérieur! Et je peux vous dire que le système qui passe par La Poste pose actuellement beaucoup de problèmes.

05.17 Renaat Landuyt, ministre: De moins en moins, en fait. Ce système fonctionne très bien. Tous ceux qui paient leurs amendes sont fort contents ... de pouvoir le faire par La Poste.

05.18 François Bellot (MR): Ils sont très contents? Cela sort un peu de l'objet de ma question, mais je peux vous donner des exemples où certaines personnes ont reçu jusqu'à sept ou huit demandes de perception immédiate sur la base du même procès-verbal, parfois pour des questions de point ou de virgule. Les formulaires sont envoyés automatiquement, sans vérification. Les gens reçoivent alors des rappels, des citations à comparaître devant les tribunaux de police pour des différences minimales de présentation. D'après moi, il existe vraiment un problème, mais il est vrai que cela sort du cadre de ma question. Vous devriez quand même en demander les raisons à la police.

05.19 Renaat Landuyt, ministre: L'exemple que vous donnez est très original et je suis intéressé à le recevoir.

05.20 François Bellot (MR): Je vous le remets: il s'agit d'une personne qui a reçu sept mandats pour un seul procès-verbal.

05.21 Renaat Landuyt, ministre: La Poste n'a pas le droit de contrôler ces envois. Nous avons soulevé le problème de savoir le rôle de La Poste, le rôle de la police et, surtout, le rôle du parquet en ce domaine. Le fonctionnement entre la police et La Poste est assez automatique; il est aussi de plus en plus rapide. L'affaire se bloque par la manière de travailler des procureurs, comme toujours.

05.22 François Bellot (MR): Le souci naît donc entre le parquet et La Poste.

Monsieur le ministre, il vous reste donc à donner votre réponse aux questions de Mme Burgeon.

05.23 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, là, ma réponse sera plus longue.

Votre première question concernait la clé de répartition. Il convient de bien lire deux articles de l'arrêté royal du 19 décembre 2005: article 5, §1 et article 6. Tout s'y trouve. C'est souvent oublié, mais c'est bien de le souligner, même pour le rapport et les journalistes, car il s'agit là de deux articles essentiels à relire. Les critères y sont décrits.

En réalité, cela signifie que 54% sont répartis sur la base d'une catégorisation des zones de police locale et de la police fédérale, en cinq groupes, en fonction du cadre policier organique. C'est le système existant selon les différences de zones de police. 37% sont répartis entre les zones de police locale et la police fédérale sur la base de la différence entre le total annuel maximum du nombre de morts et blessés graves recensés dans les années 1998, 1999 et 2000, sur les voiries relevant respectivement de la compétence de la zone de la police locale ou de la police fédérale, et le total annuel du nombre de morts et blessés graves recensés sur ces routes durant l'année de référence.

Si la différence est négative, soit une diminution du nombre de morts et de blessés graves, le montant attribué à la zone de police locale ou à la police fédérale est calculé sur la base de 50% du montant attribué à l'année moins un. Ces calculs sont de plus en plus précis pour autant que l'on dispose d'un baromètre. Nous avons commencé avec un chiffre à peu près exact en prenant comme références les années 1998, 1999 et 2000 pour partie.

Ainsi, on compare toujours l'année suivante avec la dernière année pour noter les différences. Si celles-ci vont en diminuant, le montant que la police reçoit augmente. Voilà pour le mécanisme. C'est la première fois que dans un mécanisme de substitution, on ne dit pas le nombre de dispositions prises. On considère le résultat. C'est le résultat qui influence les montants octroyés.

C'est la raison pour laquelle la différence entre la Flandre et la Wallonie peut varier suivant les montants versés. En effet, les chiffres relatifs au nombre de décès et de blessés graves dus à des accidents de la route vont croissant du côté wallon. Après un certain temps, le mécanisme s'équilibrera.

Pour la suite, je me contenterai de résumer la répartition. Je vous donnerai le texte qui reprend les explications détaillées. La différence entre les zones de police locale et la police fédérale, en fonction du kilométrage de voiries pour lesquels chacune, en ce qui la concerne, est responsable, s'élève à 54%; la diminution du nombre de morts et de blessés graves s'élève à 37%; les 9% restants sont dévolus au

kilométrage des voiries.

En ce qui concerne votre seconde question, la décision interviendra en Conseil des ministres après avoir pris en compte l'avis de la police fédérale et de la Commission permanente de la police locale.

Troisièmement, aucun minimum n'a été fixé étant donné qu'il s'agit d'un fonds variable.

Par ailleurs, les seuls moyens que reçoit la police fédérale du fonds sont composés de la dotation annuelle spécifique pour la police fédérale, qui ne peut dépasser 5% du fonds, et pour laquelle elle doit introduire un plan d'action concernant la gestion des achats communs.

Le montant destiné à l'article budgétaire de la police fédérale est mis à sa disposition en vue du développement et de l'acquisition de logiciels et de matériels de soutien pour les réseaux informatiques de la police.

La police fédérale et la Commission permanente de la police locale sont chargées de vérifier si ce budget est bien utilisé et s'il tient suffisamment compte des besoins de la police locale.

Selon moi, il serait très intéressant de publier dans le rapport de cette commission l'intégralité du texte dont je dispose car, une fois pour toutes, le mécanisme a bien été expliqué.

05.24 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. J'espère qu'il sera possible de faire figurer ce texte dans le compte rendu intégral de notre commission. En effet, conformément au Règlement, est imprimé ce qui a été dit.

05.25 Renaat Landuyt, ministre: (...)

05.26 Colette Burgeon (PS): Peut-être peut-on prévoir une annexe?

05.27 Renaat Landuyt, ministre: Si vous êtes d'accord, on peut partir du principe que ma réponse orale a été plus complète.

05.28 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, je suis d'accord.

05.29 Renaat Landuyt, ministre: J'ai été Questeur; je connais le système.

Le **président:** (...) Le compte rendu intégral reprendra donc la totalité de votre réponse. En principe, cette pratique n'est pas autorisée. Actuellement, il n'y a que ce qui est effectivement prononcé qui est dactylographié.

05.30 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, la réponse est tellement importante que l'on pourrait, pour une fois, déroger à la règle. Cela permettrait de ne pas perdre de temps. Je rappelle que le Règlement de la Chambre prévoit 5 minutes pour une question.

05.31 Renaat Landuyt, ministre: Ce n'est pas beaucoup!

05.32 Colette Burgeon (PS): Effectivement. Je ne sais pas comment on peut faire. En tout cas, je voudrais que le document en possession du ministre puisse figurer au compte rendu intégral.

Le **président:** Le secrétaire me dit que ce texte ne peut figurer au compte rendu intégral si le ministre ne le lit pas.

Je vous invite donc, monsieur le ministre, à lire le document dont question.

05.33 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je comprends que cela ne soit pas possible.

Je voudrais cependant vous poser une question. Vous avez dit qu'un minimum n'avait pas été fixé. La

difficulté réside dans le fait que certaines zones de police souhaiteraient engager des gens, ce pour plus d'un an. En effet, le problème risque de perdurer. Tant qu'il y aura des usagers de la route, ces gens seront nécessaires. Malheureusement, les zones de police ne savent pas, d'une année à l'autre, de combien de moyens elles disposeront. Quand elles engagent du personnel, elles ne peuvent donc lui garantir que ce sera pour plusieurs années. En effet, il se pourrait que le fonds disparaisse. Voilà la raison principale de ma question. En commission Police de la ville de La Louvière, le problème a été posé. À l'heure actuelle, il est impossible d'envisager l'avenir d'année en année.

05.34 Renaat Landuyt, ministre: Je crois que j'ai dit ce que j'avais à dire. Comme aide-mémoire pour les membres de la commission, je propose de leur communiquer mon texte.

Le **président**: Le texte sera envoyé à tous les membres de la commission.

05.35 Renaat Landuyt, ministre: Pour ce qui est de votre question, il s'agit de toucher au mécanisme même du Fonds de la sécurité routière, qui par sa nature est un mécanisme temporaire. Dans l'avenir, on doit se pencher sur l'opportunité de perpétuer ce fonds. Il a eu le mérite de permettre à chaque zone de police d'afficher une politique explicite de sécurité routière. En effet, les zones devaient présenter un planning annuel pour recevoir de l'argent. La première fois, certaines zones n'ont rien fait et elles n'ont rien reçu. Maintenant, tout le monde se dote d'un planning année par année. Auparavant, dans certaines zones, on procédait à des contrôles sur les routes si on n'avait rien d'autre à faire. Ceci a changé du tout au tout.

Cela dit, le mécanisme les oblige à faire des choses qu'elles n'auraient pas fait avant. Elles doivent faire preuve de créativité parce qu'elles ont déjà tout fait avec cet argent. Chaque zone a sans doute sa Mercedes. On doit donc se demander si ce mécanisme est toujours nécessaire. N'a-t-on pas atteint le but poursuivi? D'un autre côté, ce mécanisme devrait permettre de revenir au niveau de 2002. On constate que les zones qui ont beaucoup investi en matière de sécurité routière ont connu une augmentation des amendes avant de les voir baisser en raison de l'efficacité accrue des contrôles. C'est comme pour les radars: les mieux placés sont ceux qui rapportent de moins en moins.

C'était le but: revenir au niveau de 2002. Les gens respectent en effet davantage les règles et on constate de moins en moins d'accidents.

Je suppose qu'à l'avenir, nous discuterons du mécanisme de ce fonds.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Muriel Gerkens au ministre de la Mobilité sur "le système de transport individuel mis au point par la société allemande Paravan" (n° 12982)

06 Vraag van mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit over "het individueel vervoersysteem dat werd ontwikkeld door het Duits bedrijf Paravan" (nr. 12982)

06.01 Muriel Gerkens (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, le système allemand Paravan est un système de transport individuel pour les personnes handicapées. Il s'agit d'un système de conduite par "joystick", ce qui permet d'introduire la voiturette dans la voiture. La personne handicapée peut ainsi rester dans son fauteuil roulant pour conduire.

Ce système a reçu les agréments européennes mais n'a pas encore été présenté au contrôle technique belge. Vu qu'il s'agit d'une technologie de pointe spécifique, qui est d'ailleurs une adaptation de la technologie utilisée en aviation, il est à craindre que le contrôle technique belge ne donne pas son aval facilement ou rapidement.

Contrairement à d'autres pays, cette technologie n'est toujours pas agréée officiellement en Belgique, étant donné qu'il n'y a pas eu de demande.

Cette technique est particulièrement chère: la voiture avec l'adaptation revient à un minimum de 88.000 euros. Il est dès lors important de reconnaître cette technique afin que les personnes qui souhaiteraient l'utiliser puissent être avantagées fiscalement.

Monsieur le ministre, connaissez-vous ce type de transport individuel? Avez-vous déjà eu l'occasion de vous prononcer sur ce modèle Paravan au sein de votre ministère? Une étude est-elle en cours en Belgique en vue d'une agréation de cette adaptation des véhicules? Ou bien, ne pourrions-nous pas nous référer aux agréations européennes pour éviter de refaire des études fort compliquées vu la technicité de ce dispositif?

06.02 Renaat Landuyt, ministre: Madame Gerkens, il est vrai qu'il n'y a actuellement, en Belgique, aucune demande d'agréation d'un constructeur ou d'un mandataire d'un constructeur.

Ce système est connu de mon administration de par ses contacts avec le Centre pour l'égalité des chances. Pour le reste, rien ne bouge pour le moment; il est un peu tôt pour parler des études. Nous nous intéressons beaucoup aux expériences liées aux trajets mais nous ne disposons pas de davantage d'informations.

06.03 Muriel Gerkens (ECOLO): J'ai découvert le système par l'intermédiaire de personnes handicapées intéressées à y recourir, tout en sachant que ce n'est pas agréé. Si elles le demandent, une initiative pourrait-elle être prise par vous ou bien la demande doit-elle absolument provenir des constructeurs?

06.04 Renaat Landuyt, ministre: Une demande n'est pas nécessaire en cas d'agréation au niveau européen; dans ce cas, elles ne doivent absolument pas réagir. Le fait est qu'on n'utilise pas ce système en Belgique alors qu'il est agréé dans d'autres pays. Il n'existe donc aucun problème sur le point de l'agréation.

06.05 Muriel Gerkens (ECOLO): Les mêmes avantages pourraient donc être acquis. Je vous remercie.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

07 Vraag van de heer Theo Kelchtermans aan de minister van Mobiliteit over "de hernieuwing van het medisch attest voor privaat piloten" (nr. 13407)

07 Question de M. Theo Kelchtermans au ministre de la Mobilité sur "le renouvellement du certificat médical pour pilotes privés" (n° 13407)

07.01 Theo Kelchtermans (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst een kleine opmerking formuleren. Ik ben wat verwonderd over de procedure die hier wordt gevolgd. Degenen die niet aanwezig zijn op het moment dat zij hun vraag moeten stellen, worden achteraf netjes terug in de volgorde van de agenda geschoven, volgorde die zij niet respecteerden door hun afwezigheid op het juiste moment. Ik vind dit een eigenaardige werkwijze waarmee degenen die wel op tijd waren worden gestraft en toch langer moeten wachten.

Mijnheer de minister, ik wens u een vraag te stellen die zich in de hogere sferen bevindt. Ik heb een aantal mensen ontmoet die als hobby recreatief vliegen. Ik veroorloof mij om u een vraag te stellen over de hernieuwing van het medisch attest van privaat piloten die recreatief vliegen in ultralichte vliegtuigjes omdat mij het volgende verwonderde.

Met de herziening van de luchtvaartwet werd op 1 oktober 1999 in het kader van de Europese regelgeving een nieuw Europees brevet en examenstelsel ingevoerd. De nieuwe Europese eisen werden vastgelegd in de Joint Aviation Requirements - Flight Crew Licensing.

In de eerste editie van de JAR-FCL medische richtlijn voor JAR-klasse 2 - de privaat piloten - van de Joint Aviation Authorities was sprake van een zesmaandelijks onderzoek na de leeftijd van 65 jaar. In de Belgische reglementering voor JAR-klasse 2 werd de eerste editie van die medische richtlijn opgenomen. De JAR-medische richtlijn voor de JAR-klasse 2 werd nadien aangepast op Europees niveau. Er is enkel nog sprake van een jaarlijks medisch onderzoek na de leeftijd van 50 jaar.

Er bestaat een technische discussie waarbij ook luchtvaartgeneesheren betrokken zijn. Ook zij vinden geen verantwoording voor de reden waarom die richtlijn bij ons niet wordt toegepast op de klasse 2 zoals dat trouwens ook gebeurt in de ons omringende landen. Die hebben dat allemaal gedaan. In alle vliegmedische keuringen wordt in de ons omringende landen rekening gehouden met het gegeven van de leeftijd van 50 jaar.

Mijn vraag is heel concreet. Zult u deze aanpassing in de reglementering doen en u daarmee in

overeenstemming stellen met hetgeen in de andere Europese landen gebeurt? Ik herhaal nogmaals dat luchtvaartgeneesheren geen enkele verantwoording vinden voor die halfjaarlijkse medische keuring die uit verschillende delen bestaat en de piloten bovendien op kosten drijft aangezien ze niet wordt terugbetaald - 200 euro op een jaar, 100 euro per keer.

Mijn vraag is of u zich akkoord kunt verklaren om u ook hier conform de ons omringende Europese landen naar de Europese regelgeving te richten en de reglementering aan te passen?

07.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer Kelchtermans, met excuses voor de wachttijd, het antwoord luidt: ja. Er is een tekst klaar die momenteel in bespreking is met "de sector", zoals mijn administratie dat noemt. Het gaat om een koninklijk besluit dat alles opnieuw regelt in het kader van de Europese reglementering. Het 128 artikelen tellend koninklijk besluit is zeer technisch.

Het enige wat ik kan doen, is ervoor zorgen dat het overleg met de sector niet te lang uitloopt en parallel verloopt aan het overleg met de Gewesten, zodanig dat we daar enige tijd winnen.

07.03 **Theo Kelchtermans** (CD&V): Mijnheer de minister, mag ik aandringen? Het duurt nog ruim vier tot vijf maanden vooraleer een en ander gebeurt. Als er dan nog onder andere overleg gevoerd moet worden, dan zou u wel eens in tijdsnood kunnen komen. Dan zijn we niet meer zeker of dezelfde richting en dezelfde volgorde nog zullen worden aangehouden. Kan het dus nog vóór de volgende wetgevende verkiezingen?

07.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer Kelchtermans, naar aanleiding van uw vraag heb ik de eindtekst opgevraagd, die in bespreking is met de sector. De tekst bestaat dus al. De volgende stap bestaat erin dat ik de tekst begin januari naar de Gewesten stuur. In het bijzonder het Vlaamse Gewest heeft meestal drie maanden nodig om te reageren. Daarna gaat de tekst nog naar de Raad van State. Dus kom ik uit op vier maanden. Dat is heel nipt, maar niet uitgesloten.

07.05 **Theo Kelchtermans** (CD&V): Mijnheer de minister, ik denk dat de kans klein is dat u daarin slaagt. Het is duidelijk een goede wet.

07.06 Minister **Renaat Landuyt**: Laten we daar een uitdaging van maken.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

08 **Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "le danger encouru par les cyclistes dans les ronds-points" (n° 13413)**

08 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "het gevaar dat fietsers lopen op rotondes" (nr. 13413)**

08.01 **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis quelques années déjà, les autorités compétentes équipent les carrefours de ronds-points.

Certaines études mettent clairement en évidence les résultats obtenus en matière de sécurité routière:

- diminution du nombre d'accidents de 23%;
- diminution du nombre de victimes d'1/3.

D'autres études, en revanche, soulignent la dangerosité des ronds-points pour les cyclistes. Ainsi, certaines statistiques mettent en évidence une croissance du nombre d'accidents de plus de 29% et une croissance du nombre de victimes de plus de 50%. Ces pourcentages ont même tendance à augmenter en milieu urbain.

Monsieur le ministre, quelle est votre position par rapport à ces études? Quelles sont les mesures et recommandations que vous envisagez de proposer aux autorités compétentes quant à l'aménagement de ces ronds-points?

08.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, madame De Bue, la problématique dont vous faites état n'est pas neuve. Des études récentes sur les risques particuliers que posent certains ronds-points aux

cyclistes apportent de nouveaux éléments dans le débat.

La situation semble être bien différente selon le type d'infrastructure. Les ronds-points qui peuvent être qualifiés de "points noirs" seraient surtout ceux comportant plusieurs bandes de circulation et dans lesquels la piste cyclable n'est pas séparée de la chaussée, souvent par manque d'espace en agglomération. Les petits ronds-points au trafic mixte poseraient quant à eux moins de problèmes.

Dans les ronds-points le danger pour les cyclistes serait dû à plusieurs facteurs:

- le problème d'angle mort;
- la proximité du trafic motorisé qui est plus rapide sur les ronds-points sans piste cyclable séparée;
- un certain nombre d'accidents seraient dus à la confusion quant aux règles de priorité.

Le cycliste circulant dans l'anneau d'un rond-point a normalement priorité sur les voitures entrant ou sortant du rond-point. À certains endroits des ronds-points à piste cyclable séparée, hors agglomération, une signalisation impose parfois aux cyclistes de céder le passage aux intersections avec les voies d'accès et de sortie.

Les recommandations pour améliorer la sécurité des cyclistes dans les ronds-points sont de plus en plus connues et appliquées par les gestionnaires de voiries. Des documents techniques de référence existent ou sont en cours d'amélioration dans les trois Régions pour l'élaboration des ronds-points et pour la prise en compte des cyclistes dans l'infrastructure.

Par ailleurs, le département Mobilité et Infrastructure de l'Institut belge pour la Sécurité routière, ainsi que les inspecteurs de la signalisation du SPF Mobilité et Transports adressent aux communes divers conseils d'aménagement qui prennent en compte la sécurité des cyclistes ou les conclusions de différentes études.

08.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

En ce qui concerne la confusion des règles de priorité, ne pourrait-on harmoniser ces différentes règles à tous les ronds-points?

08.04 Renaat Landuyt, ministre: Le problème est qu'il n'y a pas qu'un seul type de rond-point.

Il y a le rond-point d'origine qui mélange tous les utilisateurs, sans bande de circulation. Cela pourrait sembler le rond-point le moins sécurisant. Étrangement, dès qu'il y a présence d'une piste cyclable, les automobilistes se sentent libres de rouler plus vite. Par ailleurs, créer une piste cyclable à côté du rond-point est une solution qui paraît sécurisante pour le cycliste mais qui ne l'est pas dans les faits: par exemple, les cyclistes doivent s'arrêter chaque fois qu'ils traversent un bras de ce rond-point.

On a commencé à placer des ronds-points car on pensait qu'ils augmentaient la sécurité pour tout le monde mais en améliorant tous ces ronds-points, on se rend compte aujourd'hui que c'est plus facile pour les voitures que pour les cyclistes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "les tickets combinés dans les transports publics" (n° 13438)

09 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "gecombineerde tickets bij het openbaar vervoer" (nr. 13438)

09.01 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, les quatre sociétés de transport public de voyageurs en Belgique expriment toutes leur désir de mise sur pied d'un système d'abonnement de tickets combinés pour permettre l'utilisation du rail, de la route ou du métro sans devoir s'acquitter à chaque reprise d'un ticket. L'enseignement des expériences menées à l'étranger montre que cette pratique est particulièrement incitative à l'utilisation des transports publics parce qu'elle donne à l'utilisateur l'impression d'une chaîne unique de transport sans rupture de charge.

Pouvez-vous m'indiquer, monsieur le ministre, quelles initiatives ont été prises afin de permettre rapidement

la mise sur pied de l'accord entre les sociétés de transport public à ce propos?

09.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, après la signature de l'accord entre ministres, un groupe de travail constitué de représentants des quatre sociétés de transport public – SNCB, De Lijn, TEC et STIB – a été créé il y a plusieurs mois afin de mettre au point un système de billetterie interopérable entre les réseaux des quatre sociétés.

Une première phase, entièrement achevée, a permis de déterminer les objectifs et points de vue des différentes parties prenantes. Dans une deuxième phase, pratiquement terminée, ces dernières ont collecté et analysé un maximum de données relatives à la technologie des cartes à puce, tant dans ses aspects techniques que commerciaux. La troisième phase, qui est sur le point de débiter, devrait déboucher sur la mise au point d'un nouveau concept de billetterie interopérable entre les quatre sociétés.

La Direction générale des transports terrestres du SPF Mobilité et Transports suit de près cette initiative dont les résultats pourront bénéficier à la clientèle du futur RER.

La discussion devient de plus en plus technique, ce n'est plus une discussion de fond.

09.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. On ose espérer que ce sera rapide car on en parle déjà depuis quelques années.

09.04 Renaat Landuyt, ministre: Aucune des quatre sociétés ne peut prétendre que son ministre de tutelle n'est pas d'accord! Sur le plan politique, il n'y a aucun malentendu: nous voulons faire en sorte qu'il y ait un système de billet unique!

09.05 François Bellot (MR): C'est l'aspect technique qu'il convient de peaufiner.

09.06 Renaat Landuyt, ministre: Nous discutons maintenant de l'aspect technique.

Par exemple, la STIB est techniquement fort évoluée et elle devra peut-être freiner son évolution pour pouvoir se connecter aux systèmes des autres sociétés. Cela rend les choses plus complexes d'un point de vue technique.

09.07 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction du saut de puce par des avions dont la masse est supérieure à 5,7 tonnes" (n° 13439)

10 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "het verbod op ultrakorte vluchten voor vliegtuigen met een massa hoger dan 5,7 ton" (nr. 13439)

10.01 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, nous avons appris votre intention de légiférer en matière de vols à courte distance.

Ces interdictions concernent-elles uniquement des vols à l'intérieur de la Belgique ou avez-vous l'intention de les étendre aux vols transfrontaliers au départ d'un aéroport belge? Quelles seraient les dérogations accordées pour des vols à courte distance, par exemple dans le secteur des essais d'avions en vol ou celui des activités de loisir telles que le parachutisme, qui imposent parfois l'utilisation d'avions de plus grande capacité ou bien entendu pour les avions de la Défense?

10.02 Renaat Landuyt, ministre: L'interdiction porterait en principe sur les vols ayant pour point de départ ou comme destination un aéroport belge. Les dimensions de notre pays ainsi que la proximité immédiate d'aéroports étrangers nous amènent en effet à considérer que les principes de bonne gestion de la mobilité et de lutte contre les nuisances dépassent le cadre de nos frontières et peuvent s'appliquer à tout déplacement ayant notre pays comme origine ou destination.

L'arrêté en préparation sera pris dans le cadre de notre politique de mobilité. Il visera à une meilleure complémentarité entre le mode de transport aérien et le mode terrestre. Il ne portera que sur le transport aérien commercial, c'est-à-dire le transport de passagers ou de marchandises à titre onéreux. Ceci exclut d'autres catégories de vols tels que les vols militaires, le travail aérien et les vols techniques. Les vols militaires ainsi que les vols diplomatiques sont exclus de par leur statut de la législation sur l'aviation civile. Le travail aérien concerne les vols dont la finalité n'est pas le transport rémunéré entre deux points mais des activités comme l'écolage, les baptêmes de l'air, les différentes pratiques sportives, la publicité aérienne ou la surveillance aérienne. En outre, il implique de par sa nature des durées de vol et des distances parcourues réduites: il n'y a donc pas lieu d'interdire ces vols.

Les vols techniques comprennent tous les vols qui ne sont pas effectués contre rémunération: j'entends par là les vols de qualification et d'essai permettant de contrôler la navigabilité d'un avion, les vols de positionnement permettant de déplacer un appareil sans passagers ni marchandises vers l'aéroport à partir duquel un vol commercial sera exécuté ou les vols destinés à conduire un avion sur ses lieux de maintenance. Ces vols sont inhérents à l'organisation de la sécurité aérienne: il n'y a pas lieu de les interdire, quelle que soit la distance parcourue.

L'interdiction ne porterait par ailleurs que sur les avions à réaction, étant entendu que les avions à turbopropulseur sont conçus pour des vols plus courts que les avions à réaction. Ces avions présentent la particularité d'une vitesse et d'un rayon d'action réduits. Dans le contexte qui nous occupe, ils présentent les avantages décisifs d'émissions sonores et chimiques plus réduites. Ils ne seraient donc pas couverts par l'interdiction. Seuls les avions d'un poids supérieur à 25 tonnes seraient soumis à l'interdiction, ce qui permettrait aux avions privés de poursuivre leurs activités sans limitation de distance.

En ce qui concerne la procédure en cours, le projet de l'arrêté sera discuté une première fois avec les Régions dès cette semaine.

10.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, vous avez bien précisé qu'il s'agissait d'avions de plus de 25 tonnes?

10.04 Renaat Landuyt, ministre: Oui. Normalement on parle de 5,7 tonnes de poussée.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

11 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "le Car-Pass" (n° 13440)

11 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de Car-Pass" (nr. 13440)

11.01 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, dans le cadre de votre choix de solutions pour lutter contre la fraude en matière de vente de véhicules d'occasion, vous allez imposer, avec votre collègue en charge de la Protection des consommateurs, le système du Car-Pass. Pouvez vous m'indiquer quelles dispositions vous comptez prendre pour les véhicules d'occasion achetés à l'étranger et pour les véhicules d'occasion belges vendus à l'étranger?

11.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur Bellot, les véhicules usagés importés en Belgique reçoivent un Car-Pass lors de leur premier passage au contrôle technique en Belgique. Lors du contrôle pour la vente (véhicule d'occasion), un Car-Pass est également délivré. Lors de ce contrôle pour la vente, il n'est pas fait de différence entre véhicule belge et véhicule importé. Il n'est pas délivré de Car-Pass lorsqu'il s'agit d'une vente entre professionnels. Ce serait, par ailleurs, une excellente chose que le Car-Pass soit instauré dans les pays limitrophes. Ce sujet est actuellement prématuré mais le fait qu'il existe en Belgique attire l'attention des pays voisins, qui attendent de pouvoir constater l'efficacité de ce système.

11.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, vous dites que le Car-Pass doit être émis lors de la première visite d'un véhicule étranger sur le sol belge; or, celui qui va présenter le véhicule ne connaît pas l'historique du véhicule. Donc, il a la difficulté...

11.04 Renaat Landuyt, ministre: Il y aura une difficulté dans certains cas! La seule chose que nous

instaurons, c'est que, une fois passé le contrôle, on commence avec l'historique. Dès la première visite auprès d'un garagiste belge, l'historique commence, car le garagiste introduira dans le système toute l'information qu'il doit. Ainsi, lors du contrôle, il se peut que le véhicule ait déjà été présenté à un garagiste et soit répertorié dans la banque de données centrale.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "les éthylomètres" (n° 13468)

12 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "alcoholmeters" (nr. 13468)

12.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, on a déjà beaucoup parlé des éthylomètres.

Le service de Métrologie du SPF Économie a rendu son accréditation à l'IBSR pour l'étalonnage des éthylomètres le 7 septembre 2004. Après cette date, le service de Métrologie a cependant continué à apposer sa propre marque d'agrément sur les appareils pour la continuité du service, et ce en raison de l'action judiciaire d'un fabricant. Vous constatez, en mai dernier, un conflit de compétence dont il résultait une insécurité juridique.

La presse a relayé plusieurs fois l'inquiétude des membres de la police de la route affiliés au syndicat libéral quant au manque d'éthylomètres étalonnés.

Ma question est la suivante: y aura-t-il assez d'éthylomètres pour les contrôles, en nombre particulièrement important en ces temps de fête?

12.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, comme vous l'aurez peut-être déjà constaté, les contrôles "Bob" sont en cours avec les éthylomètres. Si l'on y prête un peu d'attention, que ce soit à la télévision ou sur les photos, on peut voir qu'il s'agit d'éthylomètres qui sont reconnus par l'IBSR.

Au 15 décembre dernier, 1.100 appareils étaient en règle; ce nombre permettra à la police de tout le territoire de faire son travail dans les jours qui viennent.

À l'heure actuelle, il n'y a qu'une ou deux zones qui invoquent un manque de matériel pour ne pas procéder aux contrôles. Elles m'ont d'ailleurs adressé un courrier me signalant qu'elles ne disposaient pas d'éthylomètres. D'ici deux jours, il sera remédié à ce problème.

Cela dit, je sais que certains trouvent dommage qu'en un mois, la presque totalité des éthylomètres a été agréée.

12.03 Valérie De Bue (MR): C'est justement ce qui est important.

En effet, d'une part, on voit partout des campagnes de sensibilisation "Bob", afin de faire prendre conscience aux citoyens des dangers de la route. Il ne faudrait pas que, d'autre part, un sentiment d'impunité soit présent du fait des messages véhiculés par les médias quant au manque d'appareils ou quant à des appareils qui pourraient être sujets à des recours en justice.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "le classement effectué par Touring des voiries les plus dangereuses du Royaume" (n° 13479)

13 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de door Touring opgestelde lijst van de gevaarlijkste wegen in ons land" (nr. 13479)

13.01 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, Touring a participé tout récemment à une vaste étude de classification des voiries en fonction du danger qu'elles font courir aux usagers. Ce classement fait ressortir 13 ou 23 voiries particulièrement dangereuses dont, pour la Wallonie, 4 en province de Namur, à savoir la

route nationale 5, les sections Phippeville-Onhaye, Heer-Agimont, la route nationale 95 Bouillon-Beauraing et, dans une moindre mesure, la route nationale 63 entre Marche et Liège.

Je peux témoigner que ces routes font régulièrement la une de l'actualité régionale par la gravité et le nombre d'accidents qui s'y produisent.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer si vous envisagez des dispositions particulières pour ces voiries?

Envisagez-vous de vous concerter avec votre collègue, M. Dewael, ministre de l'Intérieur, afin de coordonner l'action des différentes zones de police et de la police fédérale responsables du contrôle du respect du Code de la route sur ces voiries?

Enfin, comptez-vous organiser une concertation avec les gouverneurs de province afin qu'ils coordonnent l'action des zones de police et de la police fédérale et qu'ils envisagent éventuellement d'affecter une partie des moyens découlant du fonds des amendes à des équipements automatiques de contrôle de la vitesse ou de signalisation à messages variables pour informer les usagers des risques sur ces voiries, particulièrement dangereuses en raison de leur configuration ou de leur topographie, éléments qui rendent d'ailleurs impossible aux gestionnaires de voiries d'y remédier, puisque le relief s'impose – les lignes droites sont là aussi?

13.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, les voiries signalées par Touring comme étant dangereuses faisaient déjà l'objet d'une attention particulière des différents services d'intervention.

L'amélioration de l'infrastructure de ces voiries ne relevant pas de mes compétences, j'ai pour objectif d'inciter les zones de police concernées ainsi que la police fédérale à intensifier encore leurs efforts en matière de sécurité routière.

Ces dernières années, les zones de police locales ainsi que la police fédérale ont bénéficié d'une aide du fonds de sécurité routière pour investir tant en moyens humains que matériels par le biais des plans d'action en matière de sécurité routière. Certaines zones concernées par ces voiries dangereuses, ainsi que la police fédérale, ont déjà proposé des plans prenant en compte cette problématique.

Pour l'avenir, je compte insister auprès de ces services afin de planifier un renforcement des contrôles sur ces tronçons dans le cadre du fonds.

En concertation avec le ministre Dewael, je serai donc particulièrement attentif lors de l'approbation des plans d'action à venir, à ce que les tronçons mentionnés dans l'enquête de Touring fassent l'objet d'actions ciblées par les services de police concernés. Si des actions interzonales se révèlent nécessaires, il sera demandé aux différentes zones de police de se coordonner au niveau de chaque province.

13.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, si je vous ai bien compris, vous contrôlerez les plans zonaux de sécurité pour voir si ces axes sont repris spécifiquement?

13.04 Renaat Landuyt, ministre: Oui, c'est cela.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

14 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "ritsen in het verkeer" (nr. 13532)

14 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "l'insertion alternée dans la circulation" (n° 13532)

14.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, het principe van ritsen is vrij eenvoudig: juist voor een wegversmalling voegen de voertuigen die rijden op de rijstrook die ophoudt te bestaan, beurtelings in tussen de voertuigen die op hun rijstrook rechtdoor kunnen rijden. Indien mogelijk – bij ongevallen is dit uitgesloten – wordt de vermindering van het aantal rijstroken meestal op een afstand tussen 800 en 1.500

meter en nog eens op 250 meter voor de versmalling aangekondigd. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de Duitse wegcode, is ritsen als welomschreven manoeuvre niet opgenomen in ons verkeersreglement. De wetgever doet een beroep op het gezond verstand, de zelfbeheersing en de hoffelijkheid van de weggebruiker om het verkeer bij het wegvallen van een of meer rijstroken in goede banen te leiden en vlot te laten doorstromen.

Het toenemend verkeer en de evenredig toenemende verkeersellende stellen het karakter van de weggebruiker wanneer hij geconfronteerd wordt met flessenhalzen in het verkeer als gevolg van ongevallen en werken, echter danig op de proef. Dagelijks komen weggebruikers in situaties terecht waarbij wordt verwacht dat er geritst wordt. Ondanks de gevoerde campagnes weet de modale weggebruiker nog steeds niet hoe hij of zij moet ritsen. Als de ongeschreven regel al wel gekend is, lapt de gebruiker hem meestal aan zijn laars, met nog meer frustraties en verkeersellende en bedreigende situaties tot gevolg.

Ons inziens dringt zich een wettelijke omschrijving of regeling inzake ritsen op, niet het minst omdat onlangs een Antwerpse rechter uitspraak heeft gedaan waarbij een bestuurder die ritste in het verkeer, aansprakelijk werd gesteld voor de schade die hij tijdens dat manoeuvre veroorzaakte. Om dat soort situaties te vermijden, is het niet slecht dat er een wettelijke regeling komt.

Mijnheer de minister, wat is uw standpunt ter zake?

14.02 Minister **Renaat Landuyt**: Het uitwerken van proefprojecten in verband met ritsen in het verkeer is een zaak van de beheerder van de specifieke weg. Het gaat juist om met verkeersborden een bepaald invoeggedrag uit te testen waar het aantal rijstroken vermindert. Dat heeft alles vandoen met de autonomie van de Gewesten en gemeenten.

Wat de vraag over een mogelijke reglementering betreft, is het de vraag of men hoffelijkheid kan reglementeren. Vermits we het verkeersrecht aan het vereenvoudigen zijn wat de regels betreft, proberen we de regels zo eenvoudig mogelijk te houden. Wellicht staat reeds heel veel reglementering die gericht is op hoffelijkheid en bijgevolg niet afdwingbaar is en ook niet echt beantwoordt aan wat een rechtsregel zou moeten zijn, in de verkeerscode. Daarom ben ik er voorstander van om het uittesten van het systeem te bevorderen.

Ik wil echter nog niet onmiddellijk spreken over een verplichting of een regel in de reglementering. De reglementering moet immers zuiver worden gehouden voor wat echt afdwingbaar verplicht moet worden gesteld. Ik besef wel dat in de huidige wegcode een paar hoffelijkheidsregels staan, die soms tot de nodige discussies leiden.

14.03 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, het probleem is natuurlijk dat er, zoals aangehaald, mensen zijn die worden veroordeeld door een rechtbank omdat ze inderdaad hebben geritst en een manoeuvre hebben uitgevoerd waardoor schade werd veroorzaakt. Misschien kon dat opgelost worden door het invoeren van een reglementering.

Ik ben het met u eens dat we best zo weinig mogelijk en zo eenvoudig mogelijke regels hebben. Toch wil ik dit idee niet achterwege laten en het vroeg of laat nog eens bekijken. Wie weet kunnen we eerst de onnodige regels afschaffen, al weet ik niet welke dat allemaal zijn. We kunnen dan nog in het achterhoofd houden daarmee later iets te doen.

14.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, in het kader van de vereenvoudiging van de verkeersregels is dit een element in de discussie over de voorrang van rechts.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

15 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "le permis de conduire pour tracteur (permis G)" (n° 13526)

15 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "het rijbewijs voor tractor (rijbewijs G)" (nr. 13526)

15.01 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, le permis spécifique "tracteur" a enfin vu le jour après plusieurs années de discussions. L'arrêté ad hoc est entré en vigueur depuis le 15 septembre 2006. Votre idée était de rendre ce permis plus facilement accessible à tous. Dans les faits, ceci n'est pas le cas étant donné qu'il n'existe pas actuellement de système de filière libre. De plus, les modalités de mise en œuvre de la formation pratique sont très contraignantes, notamment en ce qui concerne le coût du matériel et de la formation (assurance, guide, etc.).

Il apparaît qu'en Wallonie, un seul centre de formation s'est montré candidat mais rencontre encore énormément de difficultés au niveau de la concrétisation des choses.

Aucune formation spécifique pratique n'est donc actuellement possible; sans mesures spécifiques adéquates, elle ne pourra être organisée avant plusieurs mois.

J'ai deux questions: d'abord, monsieur le ministre, envisagez-vous un système de filière libre, à l'instar de ce qui se pratique pour l'obtention du permis voiture?

Ensuite, au vu du coût nécessaire à la mise en place de centres de formation, seriez-vous prêt à financer, au moins partiellement, la mise en place de ceux-ci?

15.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, en ce qui concerne votre première question, je suis assez partisan de la filière libre en général. Aujourd'hui, en attendant le système définitif, la filière libre est pratiquée comme prévu dans les dispositions transitoires.

En effet, il n'existe aucune formation professionnelle installée définitivement. Les écoles pouvant donner ces cours pratiques sont actuellement en phase de reconnaissance; en attendant d'être reconnues, faute de système, une possibilité est offerte d'obtenir le permis G. Pour le moment, il convient donc de passer une sorte d'examen théorique dès l'âge de 16 ans pour essayer, ensuite, de passer l'examen pratique. Je devrai donc faire en sorte qu'il ne soit pas obligatoire de passer par une école pour la partie pratique.

Je pense donc à instaurer la possibilité du système de filière libre et ce de manière définitive.

En ce qui concerne votre deuxième question, nous évitons les coûts liés aux centres de formation car nous sommes en train de nous accorder sur les programmes des écoles existantes. Certaines écoles de formation en agriculture vont être reconnues.

15.03 François Bellot (MR): Monsieur le président, j'ai été contacté par une école d'agriculture, qui est la seule en Wallonie à être prête à entrer dans le système. Elle rencontre énormément de difficultés pratiques!

15.04 Renaat Landuyt, ministre: Ce sont des problèmes techniques.

En accord avec les associations d'agriculteurs, nous avons essayé d'instaurer un programme. Si cela ne dépendait que de moi, les règles auraient encore été plus souples mais ce sont les associations d'agriculteurs qui me demandent de réglementer le secteur.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15.49 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.49 uur.