

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 26 NOVEMBER 2008

Namiddag

---

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

du

MERCREDI 26 NOVEMBRE 2008

Après-midi

---

La séance est ouverte à 14.32 heures et présidée par M. François Bellot.  
De vergadering wordt geopend om 14.32 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

**01** Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les tricycles et quadricycles motorisés" (n° 7388)

**01** Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "drie- en vierwielers met motor" (nr. 7388)

**01.01** **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, vous aurez certainement constaté que le nombre de motos et autres scooters circulant sur nos routes est en augmentation constante. Sur le plan de la mobilité, on ne peut que s'en réjouir mais sur le plan de la sécurité, cela pose parfois des soucis puisqu'on sait que les motards sont malheureusement des usagers qu'on devrait considérer comme des usagers faibles de la route en raison notamment du nombre d'accidents dont ils sont victimes.

Je voudrais en particulier vous interroger sur la problématique des tricycles et quadricycles motorisés qui sont, en ce qui concerne leur immatriculation, assimilés à des deux-roues motorisés, cyclomoteurs ou motocyclettes suivant leurs caractéristiques techniques, mais sont assimilés à des voitures en ce qui concerne le permis nécessaire pour pouvoir les conduire.

Entre-temps, un nouveau tricycle motorisé – je l'utilise – d'une marque que je ne citerai pas vient de sortir. Au départ, le tricycle en question est considéré comme une moto nécessitant un permis de conduire un véhicule de plus de 125 cm<sup>3</sup>, mais le constructeur italien en question a sorti un nouveau modèle muni d'un frein-pied, ce qui fait qu'il ne serait plus assimilé à une moto mais à une voiture. On pourrait donc avec un permis B conduire ce type de véhicule qui fait plus de 125 cm<sup>3</sup> – il y a des modèles à 400 cm<sup>3</sup> et 500 cm<sup>3</sup> –, et ce en vertu d'une réglementation européenne.

Cela étant dit, sur le plan de la sécurité, j'estime que conduire un véhicule de ce type nécessite une habilité particulière qui n'est pas fort différente de celle nécessaire à la conduite d'une moto à deux roues.

Les choses ont quelque peu évolué par rapport à l'intitulé initial de ma question. Quel est l'état de la réglementation à ce sujet en Belgique? Ce type de véhicule ne nécessiterait-il pas un permis moto plutôt qu'un permis B?

Le **président**: Je demanderai aux membres des différents groupes d'appeler les membres effectifs à rejoindre la commission.

**01.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Baeselen, vous n'ignorez pas que les tricycles à moteur sont rangés dans la catégorie de permis de conduire B. Les quadricycles à moteur ou quads sont rangés dans trois catégories en fonction de leurs caractéristiques techniques: les quadricycles considérés comme des cyclomoteurs de classe B qui peuvent atteindre une vitesse maximale de 45 km/h nécessitent un permis de conduire de catégorie A3; les quadricycles immatriculés comme véhicules agricoles nécessitent un permis de conduire G et tous les autres quadricycles, en fait la majorité, sont considérés pour le permis de conduire comme des véhicules à quatre roues ordinaires et nécessitent

un permis de conduire pour la catégorie B.

Pour ce qui est du fond de votre question, la classification et la définition des catégories du permis de conduire sont harmonisées au niveau européen et font l'objet de la directive 91/439. La Belgique ne peut donc légiférer en la matière de façon isolée et doit suivre les règles établies après concertation par les instances européennes. Je suis obligé de m'en tenir à cette classification.

**01.03** **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je connais bien ces réglementations. Ma question vise à attirer votre attention sur d'éventuels débats qui pourraient avoir lieu au niveau européen. Qu'il s'agisse des motos à trois roues ou des quads, la conduite de ces véhicules nécessite des compétences particulières. Il ne me semble dès lors pas absurde de demander qu'il y ait une réflexion au niveau européen sur ces questions. Conduire une moto à trois roues revient en réalité à conduire une moto à deux roues. Au-delà de 125 cm<sup>3</sup>, cela nécessite des compétences particulières et un permis adéquat. Toutefois, vous avez raison de dire que cela dépasse le cadre belgo-belge. Cette réflexion devrait être portée au niveau européen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: Puis-je demander aux membres d'éloigner au maximum leur gsm des micros car l'installation y est très sensible?

**02** **Vraag van de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de middelen van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 7432)**

**02** **Question de M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les moyens du fonds de sécurité routière" (n° 7432)**

**02.01** **Peter Luykx** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, deze vraag werd al eens uitgesteld, maar ik zal ze vandaag toch stellen.

Sinds 17 september 2008 kennen de politiezones eindelijk het bedrag dat zij uit het Verkeersveiligheidsfonds zullen ontvangen. Wettelijk gezien moesten de zones al ten laatste op 9 februari 2008 de maximumbedragen kennen waarop zij recht hebben.

Kunt u mij zeggen waarom de zones dit nu pas te horen kregen?

Bovendien liet het administratief-technisch secretariaat van de minister van Binnenlandse Zaken weten dat er dit jaar minder beschikbare financiële middelen zitten in het Verkeersveiligheidsfonds. Zo zouden de 196 politiezones in totaal maar 70,6 miljoen euro ontvangen. Dit is 15,6% minder dan in 2007.

Is het niet vreemd dat de voor 2008 toegekende enveloppe lager is dan die van 2007? De ontvangsten uit verkeersboetes zijn vorig jaar immers niet gedaald ten opzichte van het jaar daarvoor.

Het lijkt mij dus vreemd dat de middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds 2008 dalen. Kunt u dit verklaren?

**02.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Luykx, ik wil u erop wijzen dat ik in de commissievergadering van 24 september 2008 reeds ruimschoots heb geantwoord op de vragen van twee commissieleden betreffende het Verkeersveiligheidsfonds, meer bepaald omtrent de reden waarom deze bedragen dit jaar lager liggen dan de bedragen die het voorgaande jaar werden toegekend.

De door u geciteerde cijfers hebben alleen betrekking op de opbrengsten van de onmiddellijke inningen die in 2007 inderdaad gestegen zijn. De opbrengsten van de minnelijke schikkingen liggen echter gevoelig lager, precies omdat meer verkeersovertredingen via onmiddellijke inning werden afgehandeld.

Als wij evenwel het totale plaatje bekijken van de opbrengsten van alle verkeersboetes, ligt het bedrag van 2007 iets lager dan het bedrag van 2006, namelijk 296,5 miljoen euro in 2007 tegenover 298 miljoen euro in 2006.

Het uiteindelijke bedrag in het Verkeersveiligheidsfonds wordt gevormd door de opbrengst van die boetes,

verminderd evenwel met het bedrag van de opbrengst van 2002 geïndexeerd.

Aangezien de inflatie meer is toegenomen, betekent dit ook een grotere vermindering van het uiteindelijke bedrag dat beschikbaar wordt gesteld. De praktische uitvoering van de verdeling van de middelen over de politiezones en de mededeling daarvan aan de politiezones gebeurt traditiegetrouw door Binnenlandse Zaken.

Er zijn verschillende redenen waarom dit zo laat is gebeurd, zoals de laattijdige mededeling van de opbrengst door Financiën, maar vooral door het wetsontwerp tot hervorming van het Verkeersveiligheidsfonds dat de regering heeft opgesteld en in de eerste helft van dit jaar werd behandeld en goedgekeurd door het Parlement. Daar moet de oorzaak van de vertraging worden gezocht.

**02.03** **Peter Luykx** (N-VA): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de staatssecretaris. Samen met de antwoorden die destijds zijn gegeven is dit ruim voldoende. Ik wens daar niet verder op in te gaan.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**03** **Vraag van de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "motorrijders die inhalen in files" (nr. 7628)**

**03** **Question de M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la remontée des files de voitures dans les embouteillages par les motocyclistes" (n° 7628)**

**03.01** **Peter Luykx** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb nog een vraag in verband met het feit dat bij traag of stilstaand verkeer motorrijders dikwijls tussen twee stilstaande autorijen door rijden. We merken het allemaal zelf wel eens als we in de file staan. Herhaaldelijk leidt dit ook tot gevaar of tot een ongeval, bijvoorbeeld wanneer een auto iet of wat bruusk van rijvak verwisselt.

Zo vond er op donderdag 2 oktober een ongeval plaats door een motorrijder die tussen twee rijen stilstaande wagens heen reed op de E40 richting Brussel, met een enorme toename van de file als onmiddellijk gevolg. Mijnheer de staatssecretaris, bestaan er eigenlijk cijfers over het aantal ongevallen dat veroorzaakt werd door dat soort inhaalmanoeuvres?

Bent u het ermee eens dat de motorrijder veeleer dan de autobestuurder bij een dergelijk ongeval het recht aan zijn zijde heeft? Voorbijsteken in een file zou overigens door de wegcode of tenminste door de verkeershandhaver niet worden beschouwd als inhalen: is dat juist?

Hoe zou u tegen dergelijke toestanden van gevaar willen optreden?

Zijn er tijdens de vorige regeringsperiodes regelgevende initiatieven geweest dienaangaande?

**03.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, ik kan aan de heer Luykx meedelen dat wij uit de ongevalregistratieformulieren van de politie niet kunnen afleiden hoeveel ongevallen met een motorrijder zich hebben voorgedaan omdat die motorrijder auto's die naast elkaar in de file stilstaan of in beweging zijn, voorbijrijdt of inhaalt. Uit een Franse studie daterend van 2005, blijkt dat bij 17.492 ongevallen waarbij motorrijders waren betrokken, er 380 gevallen waren van motorrijders die tussen de files reden. Dat was dus 2,2%.

Wat de tweede vraag betreft, moet ik meedelen dat het verkeersreglement geen uitdrukkelijke bepalingen bevat betreffende de toelating voor motorrijders om tussen de auto's in files te rijden, in te halen of voorbij te steken. Er wordt aangenomen dat, wanneer auto's in files stilstaan, de regels betreffende het inhalen niet van toepassing zijn.

Bijgevolg mogen motorrijders tussen de files rijden. Wanneer de auto's in de file in beweging zijn, moeten evenwel de regels betreffende het inhalen wel worden nageleefd. De motorrijder mag dan niet meer inhalen tussen de auto's.

Bij ongevallen die in dergelijke omstandigheden gebeuren, zal uit de feitelijke vaststellingen moeten blijken wie uiteindelijk aansprakelijk is voor het ongeval: de autobestuurder die een manoeuvre heeft uitgevoerd

door van rijstrook te veranderen, en/of de motorrijder die te snel reed of die onaangepast reed.

Wat de derde en vierde vraag betreft, het aangekaarte probleem is reeds vele jaren aan de orde. Ik stel ook vast dat er nooit een oplossing voor werd gevonden, omdat het toch wel een delicate aangelegenheid is. Men moet immers een keuze maken tussen de veiligheid van de motorrijder enerzijds, en de globale mobiliteit anderzijds. Misschien kan een gedeelte van het probleem worden opgevangen door de maatregel waardoor motorrijders binnenkort ook gebruik mogen maken van de busstroken, zodat zij minder geneigd zullen zijn om tussen de auto's te rijden? Ook de sensibilisatiecampagne die het BIVV in 2009 zal voeren, kan de aandacht van de autobestuurders vragen voor de aanwezigheid van de motorrijders in de files.

Ten slotte zal het probleem verder worden onderzocht door de werkgroep Motorrijders van de federale politie voor de verkeersveiligheid, die het punt op de agenda zullen plaatsen.

**03.03** **Peter Luykx** (N-VA): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de staatssecretaris.

Ik heb slechts één opmerking. Vanaf het moment dat een wagen van rijstrook wisselt, is er altijd een zekere beweging. Dan is er alleszins geen sprake van stilstaand verkeer. Zolang alles en iedereen stilstaat, is er geen enkel probleem. De ongevallen gebeuren natuurlijk alleen wanneer een wagen effectief vooruitrijdt en wisselt van strook. Als zo'n ongeval plaatsvindt, is er in alle omstandigheden sprake van verkeer dat beweegt. Ik wacht uw initiatieven ter zake af.

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

*De behandeling van de vragen en interpellaties wordt geschorst van 14.50 uur tot 15.37 uur.  
Le développement des questions et interpellations est suspendu de 14.50 heures à 15.37 heures.*

**04** **Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de 'Bike Beep'" (nr. 8546)**

**04** **Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le 'Bike Beep'" (n° 8546)**

**04.01** **David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, we hebben het in het licht van de bespreking van uw beleidsnota al over de Bike Beep gehad. Ik heb mijn vraag echter niet ingetrokken omdat ik vandaag in het verslag nog een aantal specifieke zaken wil laten opnemen, hoewel de meeste collega's de zaal reeds hebben verlaten.

Wij hebben over de partijgrenzen heen een resolutie ingediend die reeds werd besproken. Wij hebben u de vrijheid gelaten om ter zake de gepaste maatregelen te treffen.

Wij zijn nu een zestal maanden later. Ik verwijt u hier niets, maar gebruik het huidige forum om het Parlement via het verslag op te roepen de resolutie over de Bike Beep verder te behandelen en er effectief over te stemmen. Wij hadden een akkoord binnen de commissie voor de Infrastructuur om de behandeling effectief te realiseren.

Ik krijg immers nog steeds een siddering, wanneer ik bij het openslaan van de krant zie dat er een aantal dodehoekongevallen gebeurd zijn. Voor 1.067 verkeersdoden gaat het om ongeveer 10% fietsers. Voor voornoemde 10% fietsers gaat het om ongeveer 25% dodelijke slachtoffers. Wij spreken dan nog niet over alle andere ongevallen waarmee er lichamelijke letsels zijn gemoeid.

Daarom wil ik nogmaals oproepen om als eerste etappe in de commissie voor de Infrastructuur effectief over de resolutie te stemmen, zodat u een sterkere legale basis hebt om in een breder geheel, maatregelen te treffen. Daarvoor heb ik alle begrip. De tijd is echter gekomen om een stap verder te zetten in de richting van het garanderen van een betere verkeersveiligheid.

**04.02** **Staatssecretaris Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, ik kan u verzekeren dat ik veel aandacht zal besteden aan de problematiek van de dode hoek bij vrachtwagens die rechtsaf slaan en daardoor de fietsers die zich rechts van hen bevinden niet kunnen zien.

Zoals u hebt gemerkt in mijn beleidsnota die wij onlangs hebben besproken, heb ik zowel in het hoofdstuk zwaar vervoer als in het hoofdstuk over de fietsers expliciet verwezen naar de problematiek van de dode hoek.

Naast de sensibilisering van en informatie aan zowel de vrachtwagenbestuurders als de fietsers - sensibilisering die zeker moet worden opgedreven -, verwijs ik in mijn beleidsnota ook naar bepaalde technologische oplossingen die conflictsituaties tussen vrachtwagens en fietsers moeten voorkomen.

Ik denk bijvoorbeeld aan de camerasystemen die reeds op de markt zijn en die door bepaalde transporteurs al op hun vrachtwagens werden gemonteerd.

Aangezien het hier om een technische uitrusting van het voertuig gaat, kan de verplichte montage van een dergelijk camera-systeem in principe alleen door Europa worden opgelegd.

Ik vind dat we echter niet bij de pakken moeten blijven zitten. We moeten ervoor zorgen dat de transportsector de installatie van deze technische hulpmiddelen zou stimuleren bij de ondernemingen.

Ik zal dan ook initiatieven in die richting nemen. Ik weet niet of de Bike Beep zoals u die hier in het voorjaar aan ons hebt gepresenteerd, wel degelijk aan de verwachtingen beantwoordt. Tot nu toe heb ik nog geen resultaat gekregen van het onderzoek dat ik daarover aan het BIVV heb gevraagd, wellicht omdat ik ook heb gevraagd een meer omvangrijk onderzoek in te stellen naar de recente stand van zaken met betrekking tot de technische hulpmiddelen die werden ontwikkeld, niet alleen in België maar ook op andere plaatsen, om het probleem van de dode hoek te voorkomen. Ik volg dat nauwgezet, dat kan ik u garanderen.

Ik wacht echter tot ik conclusies heb alvorens Europa daar verder warm voor te maken. We moeten een systeem goedgekeurd krijgen, zodat we dat effectief bij de ondernemingen kunnen propagieren.

**04.03 David Geerts** (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord.

Mijnheer de staatssecretaris, ik erken dat u daar in uw beleidsnota wel degelijk de nodige aandacht aan hebt gegeven. Ik zie dat de uitvoerende macht, waartoe u behoort, aan de federale commissie voor de Verkeersveiligheid de nodige adviezen heeft gevraagd in een breder geheel. Ik vind echter in deze dat ook de wetgevende macht – daartoe roep ik mijn collega's op – het aspect effectief hoog op de politieke agenda moet houden. Zo niet, vrees ik dat we vertraging oplopen.

De zeer beperkte resolutie was eigenlijk een stimulans om ook als wetgevende macht een eerste stap te zetten in het dossier. U hebt natuurlijk gelijk wanneer u zegt dat het in een veel breder kader moet worden behandeld.

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

#### **05 Questions jointes de**

- **Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les plaques minéralogiques illisibles" (n° 8386)**

- **Mme Josée Lejeune au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les plaques minéralogiques illisibles" (n° 8387)**

#### **05 Samengevoegde vragen van**

- **mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "onleesbare nummerplaten" (nr. 8386)**

- **mevrouw Josée Lejeune aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "onleesbare nummerplaten" (nr. 8387)**

**05.01 Josée Lejeune** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, veuillez excuser mon retard, mais je me trouvais en commission des Finances.

Monsieur le secrétaire d'État, depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2001, date de l'entrée en vigueur de l'arrêté royal relatif à l'immatriculation des véhicules, une marque d'immatriculation, qu'il s'agisse de l'officielle ou de sa reproduction, est considérée comme illisible, conformément à l'article 29 de l'arrêté royal, lorsque le numéro

de la plaque ne peut être lu dans la journée, par temps clair, par un observateur avec une vue normale à une distance de 40 mètres au moins. Cette distance de lisibilité est réduite à 30 mètres pour les marques d'immatriculation ou les reproductions qui sont plus petites que le format européen et à 20 mètres pour les plaques motocyclettes.

La marque d'immatriculation est également considérée comme illisible si elle a subi des manipulations qui prêteraient à confusion avec le contenu de son inscription.

Monsieur le secrétaire d'État, le GOCA tient-il des statistiques sur l'illisibilité des plaques à l'occasion des contrôles techniques? Quelles mesures envisagez-vous prendre afin de lutter contre cette problématique? Ne pourrait-on pas envisager que les plaques officielles soient rentrées ou échangées à intervalle régulier? Enfin, la presse a évoqué l'éventualité de remplacer l'association du rouge et du blanc par celle du noir et du blanc. Quelles sont vos commentaires à ce sujet?

**05.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame, en ce qui concerne votre première question, je peux vous dire que le GOCA tient effectivement des statistiques sur l'illisibilité des plaques d'immatriculation à l'occasion des contrôles techniques.

Par an, il y a quelque 1,1% de véhicules qui ont reçu la mention "plaque d'immatriculation partiellement illisible ou confusion possible". Dans ce cas, un certificat de visite valable est délivré, mais la défectuosité doit être réparée sans nouvelle visite au contrôle technique. Toutefois, dans 0,04% des cas – ce chiffre figure dans les statistiques qui m'ont été communiquées –, un certificat non valable avec obligation de retourner au contrôle technique est délivré. Ce pourcentage est donc très minime.

En ce qui concerne votre deuxième question, la procédure actuellement appliquée répond à la problématique soulevée. Je n'envisage donc pas d'autre mesure, si ce n'est d'intervenir auprès des centres de contrôle technique pour demander qu'ils accentuent ce contrôle.

N'oubliez pas que la police verbalise également pour les plaques peu ou non lisibles ou les plaques détériorées avec obligation de se présenter avec une plaque renouvelée. Hélas, je ne dispose pas de statistiques sur le nombre d'infractions constatées par la police.

En ce qui concerne votre troisième question, je suis en mesure de préciser qu'il n'est pas envisageable de procéder à l'échange, à intervalles réguliers, des plaques officielles qui répondent à un cahier de charges strict et précis en ce qui concerne notamment leur qualité, leur durabilité et leur résistance aux intempéries et à la pollution. De plus, le remplacement d'une plaque abîmée est gratuit. La DIV a d'ailleurs mis au point un système d'échange simple et facile qui permet aux usagers de ne pas se démunir de leur plaque d'immatriculation abîmée ou partiellement illisible en attendant la nouvelle. Il faut qu'il y ait commande au préalable.

En réponse à votre quatrième question, je vous informe avoir l'intention, à l'occasion de la présidence belge de l'Union européenne en 2010, d'instaurer la plaque du modèle européen en Belgique. Cette plaque présente un fond blanc avec des caractères noirs, assortis du symbole européen sur fond bleu et l'indication du pays, à savoir le B. En outre, les spécialistes me communiquent que le rouge sur fond blanc est moins lisible que le noir sur fond blanc. Les plaques européennes ont également des dimensions plus grandes que les plaques actuelles de sorte que les caractères seront plus grands, eux aussi.

**05.03 Josée Lejeune** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse que je partage concernant le centre de contrôle technique, mais il serait peut-être intéressant d'accentuer les contrôles à ce niveau.

Vous avez fait allusion aux procès-verbaux des services de police. Si mes informations sont correctes, il semblerait que 10 à 15% des procès-verbaux seraient classés sans suite par manque de lisibilité des plaques. C'est la raison pour laquelle il me semble particulièrement intéressant d'accentuer les contrôles au niveau des centres de contrôle technique. Je compte sur vous pour faire un petit rappel.

**05.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Rappel que j'adresserai bien entendu auxdits centres!

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**06** Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la mise en place d'un accord de coopération pour la reconfiguration de l'espace aérien européen" (n° 7642)

**06** Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van een samenwerkingsakkoord voor de herconfiguratie van het Europees luchtruim" (nr. 7642)

**06.01** **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous interrogeais au printemps dernier sur la problématique de la reconfiguration de l'espace aérien européen, processus en cours à l'époque. Vous me répondiez que les négociations pour la reconfiguration de l'espace européen intéressaient au plus grand chef la Belgique et qu'elles se dérouleraient après l'été 2008. Comme je suis un parlementaire qui essaie de suivre les questions qu'il pose, nous voilà au mois de novembre et je reviens donc vers vous.

Qu'en est-il de cette décision? A-t-elle été prise ou reportée?

Pouvez-vous me dire quelle forme précise prendra la collaboration qui concerne les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Allemagne, la France, la Suisse et la Belgique, si je ne me trompe?

**06.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame, messieurs, je peux répondre à M. Baeselen que l'étude de faisabilité d'un "Fonctional Airspace Bloc Europe Central" (FABEC) terminée cet été a démontré que la réalisation du FABEC serait favorable à l'efficacité des vols, à la sécurité, à l'environnement et à la réduction des coûts.

La réalisation du FABEC nécessite une nouvelle conception de l'espace aérien et surtout une harmonisation opérationnelle des procédures et des systèmes techniques. Ces développements nécessiteront encore beaucoup de travail tant de la part des autorités civiles et militaires que des fournisseurs de services de navigation aériens.

Pour ce faire, les six États ont signé une déclaration d'intention le 18 novembre dernier - c'est donc très récent - pour les aspects légaux et de régulation, tandis que les 7 fournisseurs de services de navigation aériens comme Belgocontrol, etc. et Eurocontrol ont signé un contrat de coopération pour les aspects techniques et opérationnels.

La signature de l'accord FABEC proprement dit – ce sont maintenant les administrations et les services techniques qui vont collaborer – est prévue en 2010 pour être ratifiée en 2011 par les différents États.

**06.03** **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, j'espère que je serai toujours parlementaire à cette période pour pouvoir réinterroger le ministre que je remercie pour sa réponse.

Je me réjouis que ce dossier avance dans le timing prévu.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**07** Question de M. Xavier Baeselen au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les nouveaux systèmes de contrôle des passagers dans les aéroports" (n° 8257)

**07** Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de nieuwe systemen voor passagierscontrole in de luchthavens" (nr. 8257)

**07.01** **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, cette question concerne les nouveaux systèmes de contrôle des passagers dans certains aéroports. Le Parlement européen a amorcé, par le vote d'une résolution en séance plénière du 23 octobre dernier, le débat sur l'installation dans les aéroports européens de nouveaux systèmes de contrôle des passagers qui permettent de détecter tout ce que le passager porte sur lui, à tel point qu'il apparaît presque dénudé à l'écran de contrôle.

Des expérimentations se déroulent, semble-t-il, déjà en France et aux Pays-Bas. Ces nouveaux dispositifs posent bien entendu la question du respect de la vie privée et de l'intégrité physique des passagers et des conditions dans lesquelles ces contrôles sont effectués face aux impératifs de sécurité, auxquels on ne peut se soustraire.

J'ai interrogé le ministre de l'Intérieur, qui m'a renvoyé vers vous.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle est la position de la Belgique dans ce dossier?

Ce sujet a-t-il été abordé au niveau du Conseil des ministres européens du Transport?

Avez-vous déjà demandé que des expérimentations similaires soient effectuées dans nos aéroports? Est-il prévu que ce type de contrôle des passagers soit effectué sur notre territoire?

Ces nouveaux systèmes signifient-ils que les systèmes actuels ne sont pas assez performants au regard des exigences européennes de sécurité?

**07.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur Baeselen, le contrôle de sûreté valable pose toujours la question du respect de la vie privée des passagers. Une fouille manuelle ou un interrogatoire poussé sur les activités privées du passager ne se conçoivent que dans un environnement sécurisé comme il y en a dans les aéroports. C'est la raison pour laquelle il est garanti à chacun de pouvoir s'y dérober sans sanction aucune si ce n'est de ne pas monter à bord d'un avion ou de pénétrer dans les endroits dont l'accès est réservé.

La technologie nouvelle vise à maximiser la capacité à déceler des substances interdites et en même temps à minimiser la fouille sur la personne. Dans cette optique, la Belgique est favorable aux nouvelles techniques pour autant que certaines dispositions spécifiques soient prises afin d'éviter tout abus. Ainsi, la vue sur la personne doit être restreinte au seul opérateur, masculin ou féminin, et les images ne doivent pas pouvoir être emmagasinées.

En ce qui concerne votre deuxième question, le sujet n'a pas encore été abordé en détail au niveau du Conseil européen des ministres; je ne puis donc vous répondre.

Pour ce qui est de votre troisième question, il n'est pas utile d'effectuer les expérimentations dans tous les aéroports étant entendu que l'environnement, les sujets à contrôler et les objets à déceler sont comparables. Il n'empêche que, lors de toute installation, une période de calibrage et d'essai reste nécessaire.

Pour répondre à votre dernière question, je puis vous dire que ce nouveau système ne signifie pas que les systèmes actuels ne sont pas assez performants, mais qu'ils sont perfectibles. Une fois que les équipements installés mériteront la qualification de technologie de pointe, vous admettrez que, suite à une nouvelle évolution, il est prévisible qu'ils deviendront perfectibles à leur tour.

**07.03 Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, dois-je en conclure que ces nouveaux dispositifs déshabillant ne sont pas pour l'instant installés sur le territoire belge?

**07.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Nous n'en sommes pas encore là.

**07.05 Xavier Baeselen** (MR): Très bien. Merci.

**07.06 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Nous suivons cela avec attention. Notre préoccupation première c'est la sûreté et la sécurité. Sur ce plan-là, nous verrons ce que donnera l'évolution. Le moindre changement ou la moindre orientation que prendra ce dossier sur le plan européen constituera un signal pour aller également dans ce sens-là.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**08 Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le permis de conduire" (n° 8426)**

**08 Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs" (nr. 8426)**

**08.01 Josée Lejeune** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, malgré les nombreuses campagnes de prévention, les mesures législatives en vigueur ainsi que la mobilisation et la coopération existantes entre différents secteurs en matière de sécurité routière, on dénombre encore aujourd'hui, chaque année, un nombre important de victimes sur nos routes. Les efforts accomplis ne sont pas vains et la baisse constante du nombre de tués est un constat positif mais l'objectif de faire passer ce chiffre en dessous de 1.000 personnes par an pour 2006 n'a pas été atteint et montre que des progrès supplémentaires peuvent encore être réalisés.

De plus, lors des deuxièmes États généraux de la sécurité routière organisés en mars 2007, il a été fixé comme nouvel objectif de réduire le nombre de tués sur nos routes à moins de 500 personnes par an d'ici 2015. Pour que celui-ci soit atteint, vous avez essentiellement fait deux propositions dans votre note de politique générale 2009. La première est de doubler le nombre de contrôles de vitesse et d'alcoolémie et la deuxième de rendre plus stricte la procédure d'octroi du permis de conduire. Cela passera notamment par de nouvelles décisions concernant l'apprentissage en filière libre mais également par l'instauration d'un permis provisoire pour une durée de deux ans sous certaines conditions. La période de deux ans écoulée, le conducteur pourra se voir octroyer son permis définitif en cas de conduite irréprochable.

Monsieur le ministre, j'en viens à mes questions.

À quelles formalités devront se soumettre les détenteurs du permis provisoire une fois les deux années d'apprentissage écoulées? Sera-t-il, par exemple, question d'un nouvel examen de conduite?

Quel sera le régime applicable aux détenteurs de ces permis provisoires notamment en cas d'infraction?

Les détenteurs d'un permis provisoire seront-ils identifiables sur les routes? Constitueront-ils un public-cible lors des contrôles effectués?

**08.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Madame Lejeune, tout d'abord, il convient de bien distinguer, d'une part, le permis de conduire provisoire, que nous connaissons dans le cadre de la formation à la conduite, et, d'autre part, la situation qui peut exister après l'obtention du permis de conduire et qu'on appelle parfois la période post-permis. Vous n'ignorez pas que plusieurs pays européens connaissent, sous l'une ou l'autre forme, un système de post-permis ou de période probatoire pendant laquelle le conducteur débutant est suivi d'une manière spécifique et pendant laquelle certaines limitations à la conduite sont d'application. Je vous signale d'ailleurs que notre législation routière actuelle prévoit déjà une application de ce système. En effet, l'article 38, §5 de la loi sur la police de la circulation routière stipule que si le conducteur a son permis B depuis moins de deux ans, le juge est obligé de prononcer une déchéance du droit de conduire avec l'obligation de repasser des examens pour le permis de conduire pour une infraction qui est punissable d'une déchéance du droit de conduire.

Tout le monde sait qu'un conducteur débutant n'est pas encore un chauffeur chevronné. Petit à petit, le nouveau conducteur explore, tout en roulant seul, les possibilités de ses aptitudes et capacités dans des situations de circulation qu'il n'a pas encore rencontrées précédemment. C'est cela qu'on appelle le manque d'expérience. Malheureusement, ces situations de circulation routière nouvellement vécues, sont souvent liées à une conduite nocturne sous influence même de petites quantités d'alcool, peut-être également sous influence de drogues, à une surévaluation de soi-même, etc. C'est justement la raison pour laquelle le monde de la sécurité routière est favorable à une instauration d'une période post-permis avec des modalités limitant la conduite d'un véhicule.

C'est dans ce cadre qu'il faut situer ma réflexion sur l'abaissement du taux d'alcool à 0,2 gramme. Une autre possibilité qui rejoint ce qui existe consiste en une réaction adéquate pour les infractions routières commises, par exemple, en appliquant une mesure éducative.

Comme je l'ai déjà dit précédemment en réponse à des questions posées par d'autres membres de la commission, j'ai demandé à un groupe de travail au sein de la commission fédérale pour la sécurité routière d'examiner et d'évaluer la formation à la conduite actuelle et d'étudier de plus près les formations dans d'autres pays d'Europe, y compris leurs systèmes de post-permis.

J'attends la fin de leurs travaux pour le début de l'année prochaine. Dès lors, je vous propose d'attendre le

rapport de ce groupe de travail pour pouvoir donner des réponses détaillées aux autres questions que vous avez posées.

**08.03 Josée Lejeune (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse.

J'attendrai évidemment le rapport de ce groupe de travail qui est en train d'examiner la formation à la conduite. Je reviendrai plus tard sur le sujet.

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

**09 Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les panneaux de signalisation" (n° 8597)**

**09 Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkeersborden" (nr. 8597)**

**09.01 Josée Lejeune (MR):** Monsieur le ministre, selon une enquête réalisée par Touring, en collaboration avec 17 organisations européennes de mobilité et de tourisme auprès de 16.000 automobilistes européens, il s'avère que plus de 60% d'entre eux affirment éprouver des difficultés à comprendre les panneaux de signalisation à l'étranger, principalement du fait de la surabondance d'indications et de la présence d'obstacles tels qu'arbustes ou poteaux. Au niveau national, 55% des automobilistes sont d'avis qu'il y a trop de panneaux sur nos routes et six Belges sur dix les trouvent confus.

Ceci peut provoquer des manœuvres dangereuses, voire très dangereuses, tant pour l'automobiliste qui les effectue que pour les autres usagers. Il semblerait que l'IBSR reconnaisse l'existence de ce problème; des brochures sont d'ailleurs éditées à destination des gestionnaires de voirie pour tenter de mettre fin à cette profusion de panneaux.

La presse s'est également fait l'écho de votre volonté d'aller de l'avant dans ce dossier. Confirmez-vous cette volonté? Quelles propositions concrètes comptez-vous avancer en matière de signalisation routière? Où en est le groupe de travail chargé de la simplification du Code de la route? Qu'en est-il de la concertation avec les Régions? Enfin, votre prédécesseur avait avancé l'année dernière l'idée d'une uniformisation à l'échelle européenne en collaboration avec les différents ministres des Transports. Où en est cette idée? Vers quoi tend-elle concrètement?

**09.02 Etienne Schouppe,** secrétaire d'État: Madame Lejeune, j'ai pris connaissance de l'enquête réalisée par Touring relative à la signalisation en Europe. L'objectif de Touring vise l'harmonisation des panneaux de direction partout en Europe afin que les usagers ne se perdent plus. Il faut bien admettre que les exemples de panneaux de signalisation, d'indication ou de direction, qui illustrent le questionnaire constituent des cas tout à fait particuliers qui ne représentent, fort heureusement, pas la norme en la matière. Il est cependant absolument important de poursuivre les efforts réalisés au niveau national en vue d'optimiser le placement de la signalisation.

Au niveau national, diverses mesures ont été prises à cette fin. Un guide a été publié par l'IBSR à l'attention des gestionnaires de voirie. Son but est de signaler moins mais mieux. Des conseils sont prodigués afin de réduire le nombre de panneaux et de procéder au placement du panneau adéquat au meilleur endroit possible. Il est notamment conseillé aux gestionnaires de la voirie de ne pas répéter, par des panneaux de signalisation, des règles de circulation clairement établies par le Code de la route.

L'utilisation de la signalisation zonale a aussi été encouragée par le biais de zones de vitesse, par exemple. Dans le cadre des travaux de simplification du Code de la route, une attention particulière sera également apportée à la signalisation routière.

Les Régions, en qualité de gestionnaires de voirie et d'autorités responsables de la supervision du placement de la signalisation routière par les communes sont associées au groupe de travail.

J'estime qu'il est important de renforcer l'uniformisation des signaux routiers au niveau européen, surtout lorsqu'il s'agit de panneaux directionnels qui ne sont malheureusement pas encore harmonisés. Je ne peux que le regretter.

**09.03 Josée Lejeune (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse qui ne me satisfait cependant pas.

Le groupe de travail chargé de la simplification du Code de la route va apporter une attention particulière à cette problématique de signalisation mais, de manière concrète, je ne vois pas une politique à long terme; certes, il y a une concertation entre les Régions liée à la gestion de ce genre de problèmes.

Quelle est votre vision de cette problématique? Avez-vous des mesures concrètes à proposer pour 2009 ou à long terme?

**09.04 Etienne Schouppe,** secrétaire d'État: Madame Lejeune, laissez-moi d'abord l'opportunité de prendre connaissance des propositions que cette commission va me faire. J'espère que, comme je l'ai demandé, la proposition me sera délivrée début de l'année prochaine.

Je me suis fixé comme objectif, s'il y a effectivement des propositions suffisamment soutenues par l'ensemble des acteurs de la commission, de les respecter au maximum en donnant un délai d'environ un semestre pour donner une répartition suffisante et prendre connaissance des modifications concernées.

J'espère pouvoir agir et construire au départ de cela. Toutefois, je ne suis pas en mesure aujourd'hui de dire ce qu'il adviendra effectivement à ce moment-là. Lorsqu'une nouvelle orientation sera établie, je pourrai m'avancer, m'engager à moyen terme et vous expliquer dans quel sens je vois une évolution possible.

**09.05 Josée Lejeune (MR):** Monsieur le président, vous comprendrez que je reviendrai longuement sur la question l'an prochain, lorsque les résultats de tous ces groupes de travail seront connus.

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

*La réunion publique de commission est levée à 16.13 heures.  
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.13 uur.*