

ANNEXE 1

Réponse du ministre à l'interpellation parlementaire de Mme Aelvoet membre de la Chambre des Représentants, à propos du calendrier des travaux du T.G.V.

A l'occasion de l'interpellation qui lui est adressée par Mme Aelvoet et des interventions des représentants des différents groupes politiques, le ministre voudrait rappeler les considérations de base qui ont conduit à l'inscription de notre pays dans le projet T.G.V.

La signification du projet de train à grande vitesse ne peut être sérieusement appréciée que dans la perspective de la mobilité en Europe après l'an 2000, lorsque l'ensemble du réseau aura atteint sa pleine maturité, la partie belge de ce réseau étant destinée à en être le centre nerveux.

La suppression progressive des frontières des pays d'Europe occidentale, et des réformes fondamentales qui se produisent en Europe de l'Est, la construction du tunnel sous la Manche aboutiront à un accroissement des échanges au sein de l'Europe.

Malgré la stabilisation démographique, et même en cas de faible croissance économique, une forte expansion du transport de personnes et de marchandises en Europe est prévue par les experts.

Ces dernières années, on a essentiellement augmenté les possibilités de transport par air et par route.

On prévoit une forte augmentation du trafic routier pour le transport des personnes et des marchandises. Il est évident que l'infrastructure routière, en particulier dans les régions à forte densité de population et dans les grandes agglomérations européennes, ne pourra pas soutenir un tel rythme de croissance.

Une réorientation de l'offre ferroviaire s'impose donc. En effet, actuellement, l'offre en matière de transport international de personnes n'est plus suffisante pour contribuer efficacement à l'amélioration de la mobilité. La structure actuelle du réseau ferroviaire, qui date du 19^e siècle, ne permet pas d'exploiter pleinement les possibilités du transport à grande vitesse.

Aussi, peu après la mise en service de la ligne T.G.V. Paris-Lyon en 1981, l'idée d'utiliser cette technique également pour la relation Paris-Bruxelles-Cologne s'est fait jour. Les ministres des transports des pays concernés ont constitué le 18 juillet 1983 un groupe de travail tripartite pour étudier cette question.

Au fil des négociations, les autorités néerlandaises ont été associées et la partie allemande a fait savoir son souhait de transformer la relation Cologne-Francfort en ligne à grande vitesse et de l'inclure dans le projet. Au début 1986, les britanniques ont été également associés dans la perspective de la construction d'une ligne Londres-Paris.

Le projet initial s'est donc transformé en la recherche de l'établissement d'une liaison ferroviaire ultra-rapide entre presque toutes les grandes agglomérations du centre de l'Europe occidentale.

Pour notre pays, la participation à ce projet, il faut le rappeler, présente un intérêt manifeste.

BIJLAGE 1

Antwoord van de Minister op een interpellatie van mevrouw Aelvoet in de Kamer van Volksvertegenwoordigers over de planning van de S.S.T.-werken

Naar aanleiding van de interpellatie van mevrouw Aelvoet en de opmerkingen van de sprekers van de verschillende fracties herinnert de Minister aan de overwegingen die ertoe hebben geleid dat ons land in het project gestapt is.

Het project kan enkel op zijn echte waarde worden geschat, wanneer men het in het perspectief van de mobiliteit in Europa na 2000 bekijkt: het gehele net zal dan volledig ontwikkeld zijn met het Belgische deel als centraal knooppunt.

De landsgrenzen in West-Europa vallen geleidelijk weg. Oost-Europa is het voorwerp van fundamentele hervormingen en onder het Kanaal wordt een tunnel gegraven: dat zijn allemaal factoren die tot een verhoging van de mobiliteit in Europa leiden.

Ondanks een demografische stabilisering en zelfs in de veronderstelling dat de economische groei beperkt blijft, voorspellen de deskundigen toch nog een sterke uitbreiding van het personen- en goederenvervoer in Europa.

Gedurende de laatste jaren werd aan de supplementaire verplaatsingsbehoeften hoofdzakelijk voldaan door de weg en het vliegtuig.

De vooruitzichten kondigen een sterke toename van het autoverkeer voor personen en goederen aan. Het is dus duidelijk dat de wegeninfrastructuur, voornamelijk in streken met een grote bevolkingsdichtheid, en in het hart van de grote Europese agglomeraties, een dergelijk groeiritme niet kan aanhouden.

Een heroriëntatie van het spooraanbod dringt zich dus op. Het huidige aanbod op het gebied van internationaal personenvervoer per spoor is immers niet langer in staat om op voldoende wijze bij te dragen tot de verbetering van de mobiliteit. De thans bestaande structuur van het spoorwegnet, dat uit de 19e eeuw dateert, biedt de mogelijkheid niet om de grote snelheidsmogelijkheden te benutten.

Enige tijd na het openstellen van de T.G.V.-lijn Parijs-Lyon in 1981 wordt de idee geopperd die techniek ook toe te passen voor de lijn Parijs-Brussel-Keulen. De ministers van verkeerswezen van de betrokken landen hebben op 18 juli 1983 een werkgroep opgericht die die kwestie moest bestuderen.

In de loop van de onderhandelingen zijn ook de Nederlandse bevoegde autoriteiten erbij gekomen, en de Duitse partner liet weten dat hij van de verbinding Keulen-Frankfurt een hogesnelheidslijn wenste te maken die in het project moest worden opgenomen. Begin 1986 werden ook de Britten bij de onderhandelingen betrokken, in het vooruitzicht van de aanleg van een lijn Londen-Parijs.

Het oorspronkelijke project werd dus omgebogen in een plan om een supersnelle spoorwegverbinding aan te leggen tussen nagenoeg alle grote agglomeraties in het centrum van West-Europa.

Voor ons land is het uiteraard belangrijk dat het aan het project meewerkt.

On peut citer l'atout supplémentaire que représente la liaison T.G.V. pour la ville de Bruxelles dans ses ambitions de devenir la capitale de l'Europe. On peut également relever que notre participation entraînera également des retombées économiques et industrielles positives pour nos entreprises.

Mais plus fondamentalement, à mon sens, le projet T.G.V. trouve sa justification dans la réorientation du trafic ferroviaire qu'il permet au sein de notre réseau national. Ce projet T.G.V. n'est en effet concevable que si il s'intègre harmonieusement dans le réseau intérieur. Il offre en effet l'occasion unique d'adapter l'infrastructure du service intérieur aux missions que les chemins de fer devront remplir au 21^e siècle. Le plan Star 21 doit donc être compris comme étant le complément indispensable du projet T.G.V. La réalisation du projet T.G.V. conduira à une intégration du réseau ferroviaire notamment pour ce qui concerne les liaisons interurbaines et suburbaines. Ceci explique la décision de l'Etat de participer au projet T.G.V. pour un montant de 15 milliards.

Une participation européenne est également prévue, près de 60 millions d'Ecus ont été débloqués depuis 1989, 20 millions d'Ecus sont en principe acquis pour cette année et notre espoir est que l'aide européenne s'inscrive dans le cadre d'un plan décennal.

Pour ce qui est du calendrier global d'implantation du T.G.V. dans notre pays, les dates repères suivantes peuvent être fournies. Il est tout d'abord à noter que le 18 mars dernier, vient d'avoir lieu la cérémonie de pose la première pierre de l'atelier T.G.V. à Forest. Cet atelier inaugure en quelque sorte l'arrivée du T.G.V. en Belgique. Une arrivée qui s'échelonnait en trois phases, sur six années. 1993 connaîtra en principe la mise en fonction du T.G.V. trans-Manche sur le tracé Londres-Bruxelles à partir des voies existantes, pour autant que des retards ne soient pas enregistrés dans la mise en service du tunnel ou dans les livraisons du matériel. En 1996, il sera procédé à la liaison frontière française-Bruxelles en site propre, et en 1998 à la mise en service de la liaison Bruxelles-Liège-Cologne et Bruxelles-Anvers-Amsterdam.

Un des aspects importants du dossier T.G.V. concerne bien entendu les tracés et leurs délais de réalisation. Les tracés proposés ont été établis sur la base des résultats des études d'impact sur l'environnement, de la répercussion de la rentabilité et de la nécessité d'adapter l'infrastructure ferroviaire aux besoins croissants de la mobilité. Une concertation permanente avec les autorités locales a été menée à propos des tracés.

Pour réaliser ces tracés, une procédure en trois étapes doit être respectée. Tout d'abord il convient de modifier les plans de secteur, ensuite il faut obtenir les permis de bâtir et enfin procéder aux expropriations.

Les modifications partielles des plans de secteur pour la Région wallonne ont été publiés au *Moniteur belge* des 28 août 1991, 5 décembre 1991 et 18 et 21 mars 1992. La Région flamande a publié au *Moniteur belge* du 17 avril 1992 la fixation des plans de secteur permettant la construction de la ligne T.G.V.

Maintenant, il s'agit de déposer simultanément comme le prévoit l'accord de gouvernement, les permis de bâtir pour d'une part le tronçon entre la frontière française et Antwerp-Tournai. Et d'autre part, le site de Bierbeek pour lequel des travaux importants doivent être réalisés afin de relier la ligne existante Bruxelles-Louvain et le futur site propre Louvain-Liège. Les permis de bâtir sont attendus pour juin 1992 ce qui devrait permettre la réalisation des premiers travaux probablement dès le début de 1993.

Après ces quelques considérations générales que le ministre croyait nécessaires de rappeler, il voudrait en revenir plus précisément aux questions qui lui sont adressées par Mme Aelvoet.

Les réponses qu'il va apporter lui semblent d'autant plus nécessaires que le ministre-Président de l'Exécutif régional flamand a fait état récemment de certaines déclarations qu'il aurait faites à propos du tunnel de Bierbeek.

Voor de stad Brussel is de S.S.T.-verbinding een bijkomende troef om haar ambities van hoofdstad van Europa waar te maken. Onze deelname zal ook positieve economische en industriële gevolgen hebben voor onze bedrijven.

Meer fundamenteel is dat het S.S.T.-project wordt gerechtvaardigd door de heroriëntering van het binnenlandse spoorwegverkeer die daardoor mogelijk wordt. Het project is immers pas haalbaar als het op een harmonieuze manier ingepast wordt in het binnenlandse spoorwegnet. Het biedt ook de unieke gelegenheid om de infrastructuur van de binnenlandse spoorwegen aan te passen aan de opdracht die de spoorwegen in de 21^e eeuw zullen hebben. Het Star 21-plan dient dan ook beschouwd te worden als de onontbeerlijke aanvulling op het S.S.T.-project. Het tot uitvoering brengen van dit S.S.T.-project zal een integratie van het spoorwegnet meebrengen, met name voor de intercity- en voorstadsverbindingen. Dat verklaart dan ook waarom de Staat besloten heeft 15 miljard voor het S.S.T.-project uit te trekken.

Een Europese deelneming is gepland. Voor dit jaar zijn in principe al 20 miljoen ecu uitgetrokken, en hopelijk wordt de Europese hulp in een tienjarenplan opgenomen.

Voor het globale tijdschema om de S.S.T. in ons land aan te leggen, zijn volgende schakelpunten van belang: op 18 maart jongstleden was er de eerstesteenlegging van de S.S.T.-werkplaats in Vorst, waardoor de komst van de S.S.T. in België werd ingeluid. Daarna zijn er drie fasen gepland, die over zes jaar zullen lopen: in 1993 wordt in principe het S.S.T.-traject onder het Kanaal in gebruik genomen op het tracé Londen-Brussel met gebruik van de reeds bestaande sporen, tenzij de ingebruikneming van de tunnel of de levering van het materiaal vertraging oploopt; in 1996 wordt de verbinding Franse grens-Brussel in eigen baan voltooid, en in 1998 gaat de lijn Brussel-Luik-Keulen en de lijn Brussel-Antwerpen-Amsterdam open.

Een belangrijk aspect van het S.S.T.-dossier heeft betrekking op de trajecten en op de termijnen waarbinnen ze worden aangelegd. De voorgestelde trajecten houden rekening met milieueffectenrapporten, met de gevolgen ervan op de rendabiliteit, en met de noodzaak de spoorinfrastructuur aan de groeiende mobiliteitsbehoeften aan te passen. In dat verband werd voortdurend met de plaatselijke overheden overleg gepleegd.

Om die trajecten aan te leggen, dient een procedure in drie fasen te worden gevolgd: de gewestplannen moeten worden gewijzigd, de bouwvergunningen verkregen en de onteigeningen uitgevoerd.

De gedeeltelijke wijzigingen van de gewestplannen voor het Waalse Gewest zijn in het *Belgisch Staatsblad* van 28 augustus 1991, 5 december 1991 en 18 en 21 maart 1992 verschenen. Het Vlaamse Gewest publiceerde in het *Belgisch Staatsblad* van 17 april 1992 de definitief gewijzigde gewestplannen, waardoor de aanleg van de S.S.T.-lijn mogelijk wordt.

Het is nu zaak — zoals het regeerakkoord vermeldt — de bouwvergunningen voor het traject Franse grens-Antwerp-Doornik tegelijkertijd in te dienen. Dat geldt ook voor Bierbeek, waar belangrijke werken nodig zijn om de bestaande lijn Brussel-Leuven met de toekomstige eigen baan Luik-Leuven te verbinden. De bouwvergunningen worden tegen juni 1992 verwacht, zodat de werken begin 1993 kunnen starten.

Na die algemene beschouwingen, die hij noodzakelijk achtte, komt de Minister tot de vragen die mevrouw Aelvoet heeft gesteld.

Die antwoorden lijken hem des te noodzakelijker daar de Minister-Voorzitter van de Vlaamse gewestregering onlangs verwees naar een aantal verklaringen die hij over de tunnel te Bierbeek zou hebben afgelegd.

Le gouvernement national a approuvé les projets relatifs aux travaux à effectuer pour le T.G.V. en juillet 1991. Ces projets prévoient que les études et les travaux nécessités par le tunnel sous l'E 40 à Bierbeek devraient être entamés et exécutés au cours de la période 1992-1996.

La S.N.C.B. a entamé les études avec l'aide d'un bureau d'études externe.

Un dossier visant à obtenir un permis de bâtir pourra être introduit en juin 1992.

Les études portant sur l'exécution technique des projets seront menées parallèlement à la procédure d'octroi du permis de bâtir par l'Exécutif flamand. Le calendrier précis des travaux sera établi sitôt la procédure et les études achevées.

La S.N.C.B. n'a pas connaissance de frais supplémentaires dus à l'aménagement d'un double chantier ou à une double procédure administrative.

La S.N.C.B. suit la procédure normale, c'est-à-dire, qu'elle se mettra en rapport avec la commune dès qu'un premier avant-projet d'étude sera prêt. Celui-ci constituera la base de la négociation. Les auditions qui ont eu lieu avec la commune ont permis à la S.N.C.B. de prendre connaissance des desiderata de l'administration communale.

Par ailleurs, la commune de Bierbeek a été informée par écrit, le 2 avril 1992, des intentions de la S.N.C.B. Lors d'une réunion entre les services compétents de la S.N.C.B. et une délégation du conseil communal, qui s'est tenue à Bruxelles le 29 avril 1992, les intéressés ont en outre été informés de l'état d'avancement des études.

La S.N.C.B. a décidé de soumettre le plan global des travaux à l'administration communale au cours de la seconde moitié du mois de mai 1992. Sur cette base, la S.N.C.B. entamera également des négociations avec l'administration communale en ce qui concerne l'utilisation du fonds T.G.V. dont il est question dans le contrat passé le 7 août 1991 (*Moniteur belge* du 4 septembre 1991) entre la S.N.C.B. représentée par l'administrateur délégué, d'une part, et l'Etat belge représenté par le ministre des Communications, d'autre part.

En conclusion, le ministre voudrait rappeler que l'accord de gouvernement prévoit une série de mesures qui doivent permettre au T.G.V. de s'intégrer dans l'environnement. La S.N.C.B. a constitué un fonds appelé « Fonds-T.G.V. » qui représente 10 p.c. du montant total des investissements que nécessite son implantation et qui sera géré par la S.N.C.B. en concertation avec les communes concernées. Ce fonds comprend des moyens financiers qui seront affectés non seulement à l'acquisition de méthodes classiques de protection comme les murs anti-bruit ou les systèmes d'enterrement des voies et à l'aménagement en bordure du tracé, mais également à une indemnisation des communes traversées.

Le principe d'un fonds géré par la S.N.C.B. en concertation avec les communes est, il faut le souligner, un fait nouveau en Europe dans la mesure où aucune société ferroviaire n'a, dans le cadre de l'implantation du T.G.V., pris une telle initiative.

De planning der S.S.T.-werken werd in juli 1991 door de nationale regering goedgekeurd. De planning voorziet dat de studies en de werken voor de S.S.T.-tunnel onder de E 40 te Bierbeek aangevat en uitgevoerd zullen worden in de periode 1992-1996.

De N.M.B.S. heeft de studies aangevat met de hulp van een extern studiebureau.

Een dossier voor het verkrijgen van de bouwvergunning zal in de loop van juni 1992 kunnen worden ingediend.

De studies voor de technische uitwerking lopen dan verder parallel met de procedure tot het verlenen van de bouwtoelating door de Vlaamse Executieve. De precieze timing van de werken zal vastgelegd worden zodra de genoemde studie en de genoemde procedure zijn voltooid.

De N.M.B.S. is niet op de hoogte van bijkomende kosten naar aanleiding van een dubbele werfinrichting of van ontdubbelde administratieve procedures.

De normale procedure wordt door de N.M.B.S. gevolgd, dat wil zeggen dat zij contact opneemt met de gemeente zodra een eerste voorontwerp van de studie beëindigd is. Dit vormt een basis voor discussie. Uitgaande van de hoorzittingen met de gemeente, heeft de N.M.B.S. kennis gekregen van de wensen van het gemeentebestuur.

Anderzijds werd de gemeente Bierbeek op 2 april 1992 schriftelijk ingelicht over de bedoelingen van de N.M.B.S. Daarenboven werden tijdens een vergadering tussen de bevoegde diensten van de N.M.B.S. en een afvaardiging van de gemeenteraad, gehouden te Brussel op 29 april 1992, de betrokkenen ingelicht over de actuele stand van de studies.

In deze zaak heeft de N.M.B.S. zich voorgenomen om het globale plan der werken aan het gemeentebestuur voor te stellen in de tweede helft van de maand mei 1992. Op die basis zal de N.M.B.S. ook de onderhandelingen aanvangen met het gemeentebestuur over de benutting van het S.S.T.-fonds waarvan sprake is in de overeenkomst van 7 augustus 1991 (*Belgisch Staatsblad* van 4 september 1991) tussen de N.M.B.S., vertegenwoordigd door de gedelegeerd-bestuurder enerzijds, en de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Verkeerswezen anderzijds.

Tot slot wijst de Minister erop dat het regeerakkoord maatregelen omvat waardoor de S.S.T. in het milieu moet worden geïntegreerd. De N.M.B.S. heeft een S.S.T.-fonds gecreëerd, waarin 10 pct. gestopt wordt van de totale investering die nodig is om de S.S.T. in ons land te laten rijden, en dat in samenspraak met de betrokken gemeenten door de N.M.B.S. zal worden beheerd. Dat fonds behelst financiële middelen voor de aankoop van de klassieke beschermingssysteem zoals geluidswallen of systemen voor het in de grond leggen van de sporen, en voor de aanleg van de gronden bezijden het tracé, maar ook voor de schadeloosstelling van de door de trein doorgesneden gemeente.

Het N.M.B.S.-fonds dat de spoorwegen in samenspraak met de gemeenten beheert, is — en ik meen dat we dit moeten onderstrepen — een nieuwigheid in Europa, want geen enkele andere spoorwegmaatschappij heeft met het oog op de S.S.T. een dergelijk initiatief genomen.

ANNEXE II

Réponse du ministre à l'interpellation de M. Van Hooland au sujet d'une politique plus opérante en matière d'amélioration de la sécurité routière

Les statistiques des accidents pour 1990 montrent clairement qu'il faut consacrer une attention particulière à la sécurité routière et que des moyens indispensables doivent rester disponibles pour son amélioration.

Il est vrai, et c'est heureux, que nous sommes loin de la situation du début des années 70: que l'on se souvienne qu'en 1972, il y eut 106 538 victimes d'accidents de la circulation pour un parc de 2 668 000 véhicules contre 88 160 victimes et un parc de 4 594 000 véhicules en 1990. Toutefois, nous devons essayer de manière effective d'infléchir la tendance à l'augmentation à la hausse de ces dernières années.

Une politique qui a pour but d'accroître la sécurité routière et la qualité de l'environnement routier, doit prendre en compte les trois facteurs qui déterminent la sécurité routière, à savoir: l'usager, le véhicule et l'infrastructure.

S'agissant du comportement de l'usager, il touche les domaines suivants: l'apprentissage de la conduite, le code de la route, l'information et l'éducation ainsi que le contrôle et les sanctions.

En ce qui concerne l'apprentissage de la conduite et de la réglementation, il convient de se référer aux nouvelles modalités d'apprentissage de la conduite qui visent à l'amélioration de l'apprentissage théorique et pratique et à la certification d'une expérience de la conduite pendant la période de stage ainsi qu'à l'enseignement d'une conduite routière défensive. Il faut également prendre en compte les modifications importantes de la réglementation routière comme celles intervenues le 1^{er} janvier 1990 et qui étaient particulièrement orientées vers les usagers faibles, à savoir les piétons et les cyclistes, et celles intervenues le 1^{er} janvier 1991 qui étaient principalement orientées vers la maîtrise de la vitesse et vers de nouveaux moyens de signalisation.

L'analyse des accidents de la circulation a en effet montré que la majeure partie des victimes d'accidents se trouve dans la catégorie des nouveaux conducteurs, jeunes et inexpérimentés et parmi les usagers faibles, notamment les piétons.

Dans un premier stade, il est important de suivre l'application de ces réglementations, de les évaluer et au besoin de les adapter.

Quant au permis de conduire, le ministre attire l'attention sur le fait que l'instauration du permis à points est une priorité, mais aucun calendrier précis ne peut encore être avancé. Il s'agit en effet d'une disposition qui a été inscrite dans la loi sur la police de roulage et qui doit être concrétisée. Au préalable toutefois, les mesures d'exécution doivent être examinées de manière pointue avec toutes les parties intéressées. Il faut en effet s'efforcer de dégager un consensus social aussi large que possible si l'on veut conférer une certaine efficacité à cette mesure.

En ce qui concerne l'éducation et la diffusion de l'information, les moyens indispensables doivent être prévus pour aller de l'avant en ce domaine.

L'importance d'une information judicieuse et l'enseignement visant à adopter un comportement adéquat dans la circulation, par le biais des médias, des campagnes de sensibilisation, est à l'avis du ministre tout à fait primordiale.

Venons-en maintenant à la problématique du contrôle et des sanctions. Le contrôle du respect des prescriptions routières doit

BIJLAGE II

Antwoord van de Minister op de interpellatie van de heer Van Hooland betreffende een effectiever beleid tot verbetering van de verkeersveiligheid

De ongevalstatistieken van 1990 tonen duidelijk aan dat de nodige aandacht en de nodige middelen blijvend aan de verbetering van de verkeersveiligheid moeten worden besteed.

Weliswaar, maar gelukkig, staan we nog ver van de situatie van het begin van de jaren 70: laten we niet vergeten dat er in 1972 106 538 verkeersslachtoffers waren voor een motorvoertuigenpark van 2 668 000 voertuigen tegenover 88 160 slachtoffers voor een motorvoertuigenpark van 4 594 000 voertuigen voor 1990. Niettemin moet alles in het werk worden gesteld om de stijgende tendens van de laatste jaren om te buigen.

Een beleid dat tot doel heeft de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid te verhogen, moet rekening houden met drie factoren die determinerend zijn voor de veiligheid op de weg, met name: de weggebruiker, het voertuig en de infrastructuur.

Het gedrag van de weggebruiker raakt de volgende domeinen: de rijopleiding, het verkeersreglement, de informatieverstrekking en de opvoeding alsook de controle en de bestraffing.

Wat betreft de rijopleiding moet worden verwezen naar de nieuwe rijopleiding die gericht is op de verbetering van de theoretische en de praktische kennis, het verwerven van rijervaring tijdens de stageperiode en het aanleren van defensief rijgedrag. Tevens moet rekening worden gehouden met belangrijke wijzigingen in de verkeersreglementering, zoals die van 1 januari 1990 welke vooral de zwakke weggebruikers beoogde, namelijk de voetgangers en de fietsers, en die van 1 januari 1991 die hoofdzakelijk gericht was op de snelheidsbeheersing en de nieuwe verkeerstekens.

De analyse van de verkeersongevallen heeft inderdaad aangetoond dat het merendeel van de verkeersslachtoffers behoren tot de categorie van de nieuwe bestuurders, de onervaren jongeren en de zwakke weggebruikers.

In een eerste stadium, is het belangrijk dat de toepassing van deze reglementeringen op de voet wordt gevolgd, dat ze worden geëvalueerd en zo nodig bijgesteld.

In verband met het rijbewijs, vestigt de Minister de aandacht op het feit dat het invoeren van het rijbewijs met punten prioritair is, maar er kunnen nog geen vaste data worden vastgesteld. Het betreft inderdaad een bepaling die opgenomen is in de wet op de wegpolitie en die nog moet worden uitgevoerd. Vooraf zullen de uitvoeringsbesluiten evenwel grondig met alle betrokken partijen moeten worden onderzocht. Er moet inderdaad naar een zo ruime als mogelijk sociale consensus worden gestreefd, wil men een zekere efficiëntie aan deze maatregel geven.

Aangaande de informatieverstrekking en de opvoeding, moeten de nodige middelen ter beschikking worden gesteld om op dit domein verder te werken.

Het belang van degelijke informatie en van het aanleren van een passend rijgedrag, via de media en via sensibiliseringscampagnes, zijn volgens de Minister van het grootste belang.

Komen we tot de problematiek van de controle en de bestraffing. De controle op de naleving van de verkeersvoorschriften

être réel, c'est-à-dire qu'il faut que l'usager sache qu'il a une grande probabilité d'être contrôlé. De cette façon, les chances que les prescriptions réglementaires soient respectées seront élevées.

Le contrôle doit en outre être utile. La surveillance de la circulation par la gendarmerie et les polices constitue le premier moyen par lequel sont recherchées les infractions qui ont des conséquences néfastes et qui créent des risques d'accidents.

Parallèlement, la procédure de constatation par les autorités verbalisantes doit être facilitée. Dans cette optique, une importante modification en matière de procédure de constatation de conduite sous imprégnation alcoolique doit être citée.

La recherche et le contrôle du taux d'alcool dans le sang après un alcotest positif seront à l'avenir effectués par l'analyse de l'haleine au moyen d'appareils électroniques qui sont plus précis et plus aisément opérationnels. A bref délai, les premiers appareils dépistant le taux d'imprégnation alcoolique dans l'air expiré seront homologués. Parallèlement, l'on œuvre afin d'équiper la gendarmerie et les polices avec ce nouvel appareillage.

C'est probablement vers la mi-1993 que la nouvelle réglementation qui prévoit entre autres l'abaissement du taux maximal d'imprégnation alcoolique autorisé de 0,8 pour mille à 0,5 pour mille entrera en vigueur.

Le contrôle, si l'on veut qu'il soit efficace, doit être suivi de poursuites rapides.

Logiquement, l'appareil judiciaire doit recevoir à disposition les moyens adéquats pour assurer une politique de poursuites efficace.

Comme le souligne l'interpellation, la fragmentation des compétences ne facilite pas la tâche pour instaurer une politique cohérente en matière de circulation.

Il est dès lors absolument nécessaire qu'à un haut niveau, il y ait une concertation régulière entre les différentes autorités qui ont une tâche à accomplir en matière de sécurité routière afin qu'elles harmonisent leur politique pour obtenir le résultat escompté: moins d'accidents, moins de victimes, une plus grande qualité de l'environnement routier.

En ce qui concerne le facteur «véhicule», la Belgique, comme c'est déjà le cas depuis longtemps, intégrera dans sa réglementation les directives des Communautés européennes s'agissant de l'équipement des véhicules.

Pour ce qui concerne le troisième pilier de la sécurité, c'est-à-dire le facteur infrastructure, le ministre ne redira pas l'importance pour la mise en œuvre d'une circulation sûre.

L'aménagement, le réaménagement et l'entretien des routes ressortissent toutefois aux gestionnaires: les routes communales aux communes, les routes provinciales aux provinces et la voirie régionale aux Régions.

Elles doivent, selon le ministre, continuer à œuvrer dans la voie choisie, opérant une distinction claire entre les domaines de la circulation et ceux de l'habitat.

Dans ces derniers, les véhicules motorisés et non motorisés ainsi que les piétons doivent pouvoir prendre part à la circulation de manière conviviale.

Eu égard au fait que la signalisation routière ne suffit pas toujours, que les forces de l'ordre doivent fixer des priorités dans l'exécution de leurs tâches, des aménagements dans l'infrastructure même constituent souvent une solution.

moet reëel zijn, dat betekent dat de gebruiker goed moet weten dat de pakkans groot is. Op die wijze zullen de kansen op de naleving van de verkeersvoorschriften ook groot zijn.

Daarenboven moet de controle nuttig zijn. Daartoe is het gericht verkeerstoezicht door rijkswacht en politie het eerste middel waarbij verkeersovertredingen die nefaste gevolgen en een ongevalrisico inhouden, worden opgespoord.

Tegelijkertijd moet de procedure voor vaststelling door de controlerende overheid vergemakkelijkt worden. In dat verband moet de belangrijke wijziging inzake vaststellingsprocedure bij het rijden onder invloed geciteerd worden.

Opsporen en vaststellen van het alcoholgehalte in het bloed na een positieve ademtest zal in de toekomst worden vervangen door een analyse van de ademtest door middel van elektronische apparatuur die veel preciezer is en handiger in het gebruik. Zeer binnenkort zullen de eerste toestellen die het alcoholgehalte opsporen, gehomologeerd worden. Tegelijkertijd wordt gewerkt om rijkswacht en politie met de nieuwe apparatuur uit te rusten.

Vermoedelijk zal halfweg 1993 de nieuwe wetgeving die onder meer de verlaging van het maximum toegelaten alcoholgehalte van 0,8 promille naar 0,5 promille voorziet, in werking treden.

De controle moet, wil ze efficiënt zijn, door een snelle vervolging worden gevolgd.

Logischerwijze moeten aan het gerechtelijk apparaat de passende middelen worden gegeven om een efficiënt vervolgingsbeleid te voeren.

Zoals gesteld in de interpellatie, vergemakkelijkt de versnippering van de bevoegdheden de opdracht om een coherent verkeersbeleid te voeren niet.

Het is dan ook absoluut noodzakelijk dat op hoog niveau regelmatig overleg wordt gepleegd tussen de diverse overheden die op het vlak van de verkeersveiligheid een taak te vervullen hebben teneinde hun beleid op elkaar af te stemmen om tot het gewenste resultaat te komen: minder ongevallen, minder slachtoffers en een grotere verkeersleefbaarheid.

Met betrekking tot de factor «voertuig» zal België, zoals dat tot nu toe steeds het geval was, de richtlijnen van de Europese Gemeenschappen aangaande de uitrusting van voertuigen, in nationaal recht omzetten.

Wat de derde pijler van de veiligheid betreft, d.w.z. de factor infrastructuur, kan de Minister het belang ervan voor een veilig verkeersverloop slechts herhalen.

Aanleg, heraanleg en onderhoud van de wegen behoort evenwel tot de bevoegdheid van de wegbeheerders: de gemeenten wat de gemeentewegen betreft, de provincie wat de provinciewegen betreft en de Gewesten wat de gewestwegen betreft.

Zij moeten naar mijn mening verder gaan op de ingeslagen weg waarbij een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen verkeersgebieden en woongebieden.

In deze laatste zullen de gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde voertuigen en voetgangers evenwaardig aan het verkeer moeten kunnen deelnemen.

Aangezien verkeerstekens op zichzelf niet volstaan, en vermits de controlerende overheid prioriteiten moet stellen bij de uitvoering van haar taak, vormen infrastructuraanpassingen vaak een oplossing.

Par ailleurs, sur les routes principalement destinées à la circulation, l'on doit tendre vers une sécurité maximale par le biais d'un bon entretien et d'une signalisation routière correcte et bien entretenue.

Les nouveaux projets en matière de signalisation (signalisation par bandes, signalisation à messages variables en tant qu'instruments de gestion du flux important de circulation) doivent être stimulés.

Ook op de verkeerswegen moet naar een maximale veiligheid gestreefd worden via een goed onderhoud en een juiste en goed onderhouden verkeerssignalisatie.

De nieuwe signalisatieprojecten (signalisatie per rijstrook, variabele signalisatie als instrument voor het beheer van een vlotte verkeersafwikkeling), moeten gestimuleerd worden.