

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1996-1997 (*)

3 MARS 1997

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi relative
à la police de la circulation routière
en vue d'interdire les compétitions
automobiles qui se déroulent
entièrement ou partiellement
sur la voie publique**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES (1)

PAR
M. Julien VAN APEREN

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Schellens.

A. — Titulaires :

C.V.P. M. Ansoms, Mme Pieters
(T.), MM. Van Eetvelt,
Vermeulen.
P.S. MM. Grosjean, Moock,
Toussaint.
V.L.D. MM. Huts, Taelman, Van
Aperen.
S.P. MM. Bartholomeeussen,
Schellens.
P.R.L.- MM. Vandenhoute, Waut-
F.D.F. hier.
P.S.C. M. Fournaux.
VI. M. Huysentruyt.
Blok
Agalev/M. Vanoot.
Ecolo

B. — Suppléants :

MM. Brouns, Didden, Ghesquière,
Lenssens, Vanpoucke.
MM. Canon, Demotte, Meureau,
Minne.
MM. Cortois, De Croo, Lahaye,
Smets.
MM. Cuyt, Roose, Verstraeten.
MM. Hotermans, Moerman, Reyn-
ders.
MM. Gehlen, Lespagnard.
MM. Geraerts, Spinnewyn.
Mme Schüttringer, M. Van Dien-
deren.

C. — Membre sans voix délibérative :

V.U. M. Olaerts.

Voir :

- 455 - 95 / 96 :

— N° 1 : Proposition de loi de M. Lozie.

(*) Troisième session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1996-1997 (*)

3 MAART 1997

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet
betreffende de politie over het
wegverkeer om autowedstrijden
te verbieden die volledig
of gedeeltelijk op de
openbare weg plaatshebben**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN
DE OVERHEIDSBEDRIJVEN (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER Julien VAN APEREN

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Schellens.

A. — Vaste leden :

C.V.P. H. Ansoms, Mevr. Pieters
(T.), HH. Van Eetvelt,
Vermeulen.
P.S. HH. Grosjean, Moock, Tous-
saint.
V.L.D. HH. Huts, Taelman, Van
Aperen.
S.P. HH. Bartholomeeussen,
Schellens.
P.R.L.- HH. Vandenhoute, Waut-
F.D.F. hier.
P.S.C. H. Fournaux.
VI. H. Huysentruyt.
Blok
Agalev/H. Vanoot.
Ecolo

B. — Plaatsvervangers :

HH. Brouns, Didden, Ghesquière,
Lenssens, Vanpoucke.
HH. Canon, Demotte, Meureau,
Minne.
HH. Cortois, De Croo, Lahaye,
Smets.
HH. Cuyt, Roose, Verstraeten.
HH. Hotermans, Moerman, Reyn-
ders.
HH. Gehlen, Lespagnard.
HH. Geraerts, Spinnewyn.
Mevr. Schüttringer, H. Van Dien-
deren.

C. — Niet-stemgerechtigd lid :

V.U. H. Olaerts.

Zie :

- 455 - 95 / 96 :

— N° 1 : Wetsvoorstel van de heer Lozie.

(*) Derde zitting van de 49^e zittingsperiode.

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi a été examinée par votre commission lors de ses réunions des 15 et 29 janvier 1997.

*
* *

Préalablement à la discussion, *l'auteur* s'est déclaré prêt à faire reporter celle-ci et à entamer une nouvelle réflexion, pour autant que l'évaluation des mesures prises par le Secrétaire d'Etat à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement à l'aube de la saison dernière et la réaction des organisateurs de rallyes à ces mesures lui paraissent satisfaisantes.

Après que *le Secrétaire d'Etat* eut indiqué que cette évaluation n'était pas encore terminée et que des discussions auraient encore lieu, entre autres avec les organisateurs de rallyes, *l'auteur* a exprimé sa crainte d'une capitulation devant ces derniers et a dès lors jugé préférable, faute de pouvoir obtenir leur coopération, d'interdire totalement les rallyes automobiles.

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DE L'AUTEUR

M. Lozie souligne que les rallyes, à la différence des courses sur circuits, font usage de la voie publique, aux dépens des autres utilisateurs de celle-ci.

Pour les habitants des régions concernées, les nuisances sont nombreuses, tant sur le plan de l'insécurité que sur celui de la qualité de la vie, gravement perturbée non seulement au moment même du rallye, mais également pendant les nombreuses semaines vouées à la reconnaissance du parcours par les concurrents.

Sur le plan même des principes, la philosophie des rallyes tourne en dérision tous les efforts entrepris pour promouvoir la sécurité routière en général et la conduite défensive en particulier. La médiatisation des rallyes et la fascination qu'engendre leur caractère spectaculaire causent sans aucun doute un tort considérable. Les dommages à l'environnement sont également très importants et l'indemnisation financière ne constitue pas une réponse appropriée.

Enfin, l'attitude des organisateurs de rallyes — on peut quasiment parler de terrorisme à l'encontre des habitants des régions traversées — ne permet pas d'espérer que le secteur des rallyes accepte de se réformer.

La seule solution est dès lors d'interdire les compétitions automobiles sur la voie publique.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel tijdens haar vergaderingen van 15 en 29 januari 1997 besproken.

*
* *

Nog vóór de bespreking verklaarde *de indiener* dat hij bereid was om ze te laten verdagen en een nieuwe reflectie op gang te brengen aangezien de evaluatie van de maatregelen die de staatssecretaris voor Veiligheid, Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu net vóór de start van het vorige seizoen had genomen, en de reactie daarop van de organisatoren van rally's genoegdoening bleken te schenken.

Nadat *de staatssecretaris* erop had gewezen dat die evaluatie nog niet helemaal afgelopen was en dat nog besprekingen met onder andere de organisatoren van rally's gepland waren, sprak de indiener de vrees uit dat men voor die organisatoren zou buigen. Aangezien men hun medewerking toch niet kon verkrijgen, vond hij het dan ook verkieslijker autorally's volledig te verbieden.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE INDIENER

De heer Lozie onderstreept dat rally's, in tegenstelling tot wedstrijden op circuits, gebruik maken van de openbare weg ten koste van de andere weggebruikers.

Voor de bewoners van de betrokken regio's is de veroorzaakte hinder zowel op het vlak van de onveiligheid als van de kwaliteit van het leven, groot. Niet alleen tijdens de rally's zelf, ook weken voordien al, wanneer de concurrenten het traject komen « verkennen », krijgt die levenskwaliteit het zwaar te verduren.

Alleen principieel al maakt het concept zelf van dergelijke rally's een lachertje van alle inspanningen die worden gedaan om de verkeersveiligheid in het algemeen en defensief rijgedrag in het bijzonder te bevorderen. De mediagekte rond dergelijke rally's en de fascinatie die van het spectaculaire karakter ervan uitgaat, berokkenen zonder enige twijfel heel wat schade. Ook de milieuschade is zeer aanzienlijk; financiële schadeloosstellingen bieden hier niet het passende antwoord.

Ten slotte valt van de houding van de organisatoren van dergelijke rally's — men kan haast spreken van terrorisme tegenover de bewoners van de regio's die worden doorkruist — weinig goeds te verwachten : het ligt niet in de lijn van de verwachtingen dat de sector enige hervorming zal aanvaarden.

De enige oplossing bestaat er dan ook in autowedstrijden op de openbare weg volledig te verbieden.

II. — DISCUSSION GENERALE

M. Van Aperen estime qu'une interdiction des rallyes n'apporterait pas une réponse satisfaisante. L'essentiel est en fait de créer un cadre et des normes qui permettent l'organisation et le déroulement des événements sportifs dans les meilleures conditions de sécurité possibles.

Quant au caractère pernicieux de l'exemple fourni par les rallyes, il s'agit là d'un argument à nuancer : à suivre ce raisonnement, ne devrait-on pas interdire toute retransmission télévisée des matches de football, qui ont parfois donné lieu à des scènes de hooliganisme ?

M. Ansoms distingue deux niveaux d'analyse.

Sur le plan des questions de principe, il y a tout lieu d'être réticent à l'encontre des rallyes : ainsi que l'a souligné l'auteur, l'organisation de rallyes — mais aussi de motocross ou de grands prix automobiles — réduit à néant les efforts tendant à promouvoir la sécurité routière. Toutefois, si c'est sur le plan des principes que l'on veut porter la discussion, le débat ne peut être limité aux seuls rallyes, car la question est en fait beaucoup plus vaste.

Si on limite le débat aux seuls rallyes, il faut par contre l'aborder sous l'angle pratique.

Sur ce plan, il faut faire observer que l'interdiction des rallyes ne nécessite pas l'intervention du législateur : une telle interdiction peut très bien être décidée dans le cadre de la législation actuelle.

Même en se limitant à cette seconde approche, centrée exclusivement sur des considérations d'ordre pratique, il faut souligner que le problème central n'est pas l'utilisation de la vie publique mais la présence de spectateurs se pressant sur les lieux de passage des voitures, dans des conditions laissant fortement à désirer sur le plan de la sécurité.

Il appartient dès lors aux autorités concernées de prendre leurs responsabilités et d'édicter les conditions nécessaires à la garantie d'une plus grande sécurité, sur la base d'une analyse objective.

M. Huysentruyt se rallie aux arguments développés par les deux premiers intervenants.

Il attire par ailleurs l'attention sur la formulation trop large des dispositions imposées : interdire toute compétition automobile sur la voie publique ne reviendrait-il pas à pénaliser également le circuit de Francorchamps, puisque celui-ci fait partie de la voie publique ?

Enfin, d'autres événements — comme les courses cyclistes — perturbent également la vie des riverains, sans que l'on ne songe pour autant à les interdire.

M. Lozie répond que les courses sur circuit se distinguent très fortement des rallyes par des conditions de sécurité très strictes pour ce qui est de la

II. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Van Aperen is van oordeel dat een verbod op rally's geen afdoend antwoord biedt. Waar het wezenlijk om gaat is een kader te scheppen en normen in te voeren die het mogelijk maken sportieve manifestaties in optimale voorwaarden inzake veiligheid te organiseren en te doen verlopen.

De kwalijke voorbeeldfunctie van rally's is een argument waar men alle kanten mee uit kan. Als men die redenering volgt, moet men dat niet alle televisie-uitzendingen verbieden van voetbalwedstrijden, waar soms hooligantoestanden worden vertoond ?

De heer Ansoms maakt een onderscheid tussen twee analyseniveaus.

Op principieel vlak is er alle reden om terughoudend te zijn ten opzichte van rally's : zoals de indier het heeft beklemtoond, doet de organisatie van rally's — maar ook van motorwedstrijden of grote autowedstrijden — de inspanningen om de verkeersveiligheid te bevorderen volledig te niet. Als men het debat evenwel principieel wil voeren, dan mag het niet alleen tot rally's beperkt blijven, want het gaat hier om een veel ruimere problematiek.

Als men het debat alleen tot de rally's beperkt, moet men het integendeel uit een praktisch standpunt benaderen.

In dat verband zij opgemerkt dat om rally's te verbieden geen optreden van de wetgever vereist is : de beslissing tot zo'n verbod kan perfect in het raam van de vigerende wetgeving worden genomen.

Zelfs als men zich beperkt tot die tweede invalshoek, waarbij men de zaak vanuit een louter praktisch oogpunt bekijkt, dan moet worden benadrukt dat het voornaamste probleem niet het gebruik van de openbare weg is, wel de aanwezigheid van kijklustigen die zich staan de verdringen op plaatsen waar de auto's voorbij komen, in omstandigheden die qua veiligheid heel wat te wensen over laten.

Het is dan de taak van de betrokken overheidsinstanties hun verantwoordelijkheid op zich te nemen en, op grond van een objectieve analyse, ervoor te zorgen dat de noodzakelijke voorwaarden vervuld zijn om een grotere verkeersveiligheid te waarborgen.

De heer Huysentruyt deelt de argumenten die door beide vorige sprekers naar voren zijn gebracht. Hij vestigt voorts de aandacht op de al te ruime formulering van de voorgestelde bepalingen : als men iedere autowedstrijd op de openbare weg verbiedt, betekent zulks dan niet dat ook Francorchamps in de klappen deelt, aangezien die wedstrijd ook op de openbare weg wordt verreden ?

Tot besluit kan worden gesteld dat ook andere manifestaties — zoals wielervedstrijden — het leven van de omwonenden verstoren, zonder dat men daarom overweegt die te verbieden.

De heer Lozie antwoordt dat er een heel groot verschil is tussen de wedstrijden op een circuit en de rally's. Op circuits gelden immers zeer strikte veilig-

présence du public. Les rallyes sont par contre source d'insécurité dans leur concept même.

Le secrétaire d'Etat à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement fait observer que, si l'on entend se placer sur le plan des principes, la question déborde largement du problème de l'organisation de rallyes automobiles : le risque est inhérent à certaines activités et il ne sera jamais possible, quoi que l'on fasse, de le supprimer totalement. Ce qu'il faut essayer d'atteindre, c'est la plus grande sécurité possible, via l'imposition de conditions strictes.

En cette matière, la sensibilisation entamée l'année dernière a porté ses fruits et l'on a pu constater en 1996 une forte diminution du nombre de victimes des rallyes.

Paradoxalement, ce ne sont pas les rallyes connus qui engendrent le plus d'insécurité, mais bien les quelque 120 « petits » rallyes organisés chaque année de manière beaucoup moins professionnelle. On vise dès lors à en réduire le nombre (– 8 % l'année dernière).

M. Lozie estime que, vu l'insécurité engendrée par les rallyes, il ne paraît pas judicieux de laisser la responsabilité de les autoriser aux seuls bourgmestres, qui ne manquent pas d'être soumis à des pressions considérables.

En outre, le respect des prescriptions techniques complexes dont le Secrétaire d'Etat annonce l'imposition par circulaire sera, dans la pratique, extrêmement malaisé à contrôler par les bourgmestres.

M. Grosjean ne croit pas que la compétence d'autoriser les rallyes doive être retirée aux bourgmestres, ceux-ci étant les mieux placés pour se prononcer.

M. Ansoms s'étonne que l'auteur de la proposition veuille retirer une compétence aux responsables locaux et faire prendre la décision au niveau supérieur : une telle position n'est-elle pas en contradiction avec le point de vue — habituellement défendu par le parti de l'auteur — selon lequel le bon fonctionnement de la démocratie implique que les décisions soient prises au niveau le plus proche du citoyen ?

Il lui paraît plus judicieux que le Secrétaire d'Etat fasse rédiger des directives précises, sur lesquelles les responsables locaux pourront dorénavant se fonder.

M. Vanoost fait observer que la subsidiarité — car c'est là le principe auquel l'intervenant précèdent a fait allusion — n'est pas synonyme de prise de décision au niveau le plus bas, mais au niveau le plus adéquat : en l'occurrence, l'échelon supérieur est le plus indiqué.

M. Lozie ajoute que, sur le plan concret, les « grands » rallyes, qui s'étendent sur pas moins de trois jours et concernent un territoire plus vaste, dépassent le cadre de la compétence des autorités communales.

heidsvoorschriften inzake de aanwezigheid van de toeschouwers. Rally's daarentegen zijn door hun concept zelf een bron van onveiligheid.

De staatssecretaris voor Veiligheid, Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu stipt aan dat als men een en ander principieel benadert, dit vraagstuk veel ruimer is dan de organisatie van autorally's. Bepaalde activiteiten houden nu eenmaal een gevaar in; wat men ook probeert, het is onmogelijk om dergelijke risico's helemaal uit te bannen. Streefdoel is via het opleggen van strikte voorwaarden de grootst mogelijke veiligheid in te bouwen.

Ter zake werpt de vorig jaar begonnen sensibilisering vruchten af. In 1996 werd een forse daling van het aantal ongevallen bij autorally's vastgesteld.

Paradoxaal genoeg zijn niet de bekende rally's het onveiligst, wel de zowat 120 « kleine » rally's die elk jaar op touw worden gezet, maar een stuk minder professioneel worden georganiseerd. Er wordt dan ook beoogd om het aantal van die rally's te vermindere(n) (– 8 % vorig jaar).

De heer Lozie wijst op de door rally's veroorzaakte onveiligheid. Hij vindt het dan ook niet aangewezen dat de toestemming om die wedstrijden te laten doorgaan wordt overgelaten aan de burgemeesters, die wellicht aanzienlijke druk ondergaan.

Voorts zullen de burgemeesters het in de praktijk heel moeilijk hebben om toe te zien op de naleving van de complexe technische voorschriften, die door de staatssecretaris bij circulaire zullen worden opgelegd.

Volgens *de heer Grosjean* hoeft de bevoegdheid om rally's toe te staan niet aan de burgemeesters te worden ontnomen aangezien zij het best zijn geplaatst om ter zake een beslissing te nemen.

De heer Ansoms vindt het merkwaardig dat de indiener van het voorstel de lokale overheid een bevoegdheid wil ontnemen en de beslissingen ter zake wil doorschuiven naar een hogere overheid. Staat dat standpunt niet haaks op de uitgangspunten die doorgaans worden verdedigd door de partij van de indiener, met name dat een degelijke democratische werking inhoudt dat de beslissingen zo dicht mogelijk bij de burger worden genomen ?

Volgens hem ware het beter mocht de staatssecretaris precieze richtlijnen doen opstellen, die vervolgens als leidraad dienen voor de lokale beleidsmeder.

De heer Vanoost wijst erop dat subsidiariteit (want daar heeft de vorige spreker het over) niet wil zeggen dat een beslissing op het laagste echelon moet worden genomen, maar op het meest geëigende echelon. In het voorliggende geval is dat het hogere beleidsniveau.

De heer Lozie voegt daar een concreet element aan toe : de « grote rally's », die over minstens drie dagen worden gespreid en in een grotere zone worden verreden, overschrijden ruimschoots de bevoegdheid van een gemeentebestuur.

M. Ansoms rappelle sa conviction (cf. *supra*) que l'organisation de rallyes va à l'encontre de la démarche tendant à promouvoir la sécurité routière.

Il estime toutefois qu'une étude devrait être entreprise pour analyser de manière scientifique l'incidence des rallyes sur la sécurité routière.

M. Van Aperen estime que seules les conclusions d'une telle étude pourraient justifier la prise d'une décision de principe visant les rallyes. Dans l'intervalle, l'interdiction prônée par l'auteur de la proposition serait à tout le moins prématurée.

M. Van Dienderen demande qu'une étude soit réalisée par l'IBSR.

Le secrétaire d'Etat juge qu'une étude serait superflue : il est évident que les rallyes peuvent influencer le comportement de certains. Il faut en tenir compte et organiser strictement l'encadrement des rallyes. Il est dès lors primordial que les organisateurs se conforment à la réglementation. A cet égard, la circulaire envoyée à l'aube de la saison passée a eu un effet satisfaisant sur le plan de la sécurité. Des mesures plus définitives sont en préparation, mais elles doivent encore être soumises aux autorités régionales. Il faudra ensuite conscientiser les différents acteurs présents dans le monde des rallyes.

M. Ansoms fait observer que les moyens de l'IBSR sont de toute manière limités. Il serait dès lors préférable de se limiter à charger l'IBSR de vérifier si des études sur l'influence des rallyes ont déjà été menées à l'étranger.

M. Lozie se rallie à cette proposition.

*
* *

L'article 1^{er}, l'article 2, et par conséquent également l'ensemble, est rejeté par 12 voix contre une.

Le rapporteur,

J. VAN APEREN

Le président,

A. SCHELLENS

De heer Ansoms onderstreept nogmaals dat hij ervan overtuigd is dat de organisatie van rally's niet spoort met een beleid dat de verkeersveiligheid wil bevorderen.

Toch vindt hij dat er behoefte is aan een studie die een wetenschappelijke analyse maakt van de weerslag van rally's op de verkeersveiligheid.

Volgens *de heer Van Aperen* kunnen alleen de conclusies van een dergelijke studie rechtvaardigen dat er inzake rally's een principiële beslissing komt. In afwachting daarvan ware het verbod waar de indiener van het wetsvoorstel op aanstuurt voorbarig.

De heer Van Dienderen vraagt dat het BIVV ter zake een studie zou maken.

De staatssecretaris vindt een studie overbodig; het spreekt voor zich dat rally's het rijgedrag van sommigen kunnen beïnvloeden. Daar moet rekening mee worden gehouden; de rally's moeten heel nauwgezet worden georganiseerd. Het is dan ook van het grootste belang dat de organisatoren de regelgeving in acht nemen. In dat verband is de bij het begin van het vorige rallyseizoen uitgevaardigde circulaire de veiligheid onbetwistbaar ten goede gekomen. Er wordt aan een aantal meer structurele maatregelen gewerkt, maar die moeten nog worden voorgelegd aan de gewestautoriteiten. In een volgend stadium moeten ook de diverse bij rally's betrokken partijen op die aspecten worden gewezen.

De heer Ansoms merkt op dat de middelen van het BIVV hoe dan ook beperkt zijn. Het ware derhalve beter om het BIVV alleen te verzoeken na te gaan of in het buitenland al studiewerk werd verricht naar de effecten van rally's.

De heer Lozie sluit zich bij dat voorstel aan.

*
* *

Artikel 1 en artikel 2, en bijgevolg het gehele wetsvoorstel, worden verworpen met 12 tegen 1 stem.

De rapporteur,

J. VAN APEREN

De voorzitter,

A. SCHELLENS