

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

MAANDAG 12 NOVEMBER 2007

Namiddag

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

du

LUNDI 12 NOVEMBRE 2007

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.28 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Mobiliteit over "het vrachtwagenverkeer op zondag" (nr. 50)

01.01 Jean-Luc Crucke (MR): Met zijn voorstel om een zondags rijverbod voor vrachtwagens in te voeren, waarvan sprake in de pers, heeft de heer Antoine onrust gezaaid bij de UPTR (*Union professionnelle des transporteurs routiers*) en FEBETRA (Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners). Zij vrezen dat de minister vooral wil scoren met de aankondiging van een maatregel waarvan de doeltreffendheid lang niet bewezen is.

Werden er studies uitgevoerd inzake een zondagrijverbod?

Hebt u overleg gepleegd met de UPTR en FEBETRA?

Wat is uw standpunt in dit dossier?

Hebt u minister Antoine eraan herinnerd dat hij ten aanzien van deze federale aangelegenheid niet buiten zijn boekje dient te gaan?

01.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): Voor zover ik weet werden er tot op heden in België geen studies over de effecten van een rijverbod voor vrachtwagens op zondag uitgevoerd. Frankrijk handhaaft een dergelijk verbod wel, om opstoppen tijdens de grote vakantie-uittochten die in een weekend vallen, te voorkomen, de zondagsrust voor vrachtwagenbestuurders te respecteren en het risico op ongevallen te verkleinen.

Ik ben vereerd dat u me vraagt hoe ik tegenover deze kwestie sta. Toch laat ik dit liever aan de oranje-blauwe partijen over. Minister Antoine kan in deze materie optreden en de wegen al dan niet uitrusten met variabele verkeersborden.

01.03 Jean-Luc Crucke (MR): Ik dank de minister voor zijn al te verhelderend antwoord.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Mobiliteit over "de homologatie van de mobiele keuringsstations voor vrachtwagens" (nr. 51)

02.01 Jean-Luc Crucke (MR): De Nederlandstalige pers heeft vragen bij de snelheid en de doeltreffendheid van de mobiele stations wat de keuring van de remmen betreft. Het BIVV en de FOD Mobiliteit zijn het zo te zien niet eens over hun respectieve verantwoordelijkheid in deze. Werkt de controleregeling op dit ogenblik

naar behoren? Welke besluiten kunnen we trekken uit een eventuele evaluatie van die controles, ook wat de frequentie ervan betreft?

02.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Er is geen sprake van enig bevoegdheidsconflict tussen het BIVV en mijn administratie.

Nadat sommige firma's de vaststellingen bij de remcontrole hadden betwist, vond een technische discussie plaats. Het is niet de grond van het probleem dan wel de vaststelling van de gebreken die vragen doet rijzen. Op een jaar tijd werden er 6.474 voertuigen gecontroleerd. In 32 procent van de gevallen werden er tekortkomingen vastgesteld. Iets meer dan acht procent van de voertuigen moest aan de kant blijven omdat ze te gevaarlijk zijn.

We moeten deze kwestie blijven volgen door regelmatig technische controles op ons wegennet uit te voeren. Zo kunnen we ook vrachtwagens controleren die niet in België zijn ingeschreven en die soms niet in orde zijn.

Tekorten worden echter ook op voertuigen vastgesteld die in België ingeschreven zijn.

02.03 **Jean-Luc Crucke** (MR): De cijfers lijken me belangrijk genoeg om er alarmerende conclusies uit te trekken. Het zou zinvol zijn het aandeel gecontroleerde voertuigen te kennen die in het buitenland ingeschreven zijn alsook de weerslag van deze factor op de vaststelling van een defect.

02.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Ongeveer 60 procent van de gecontroleerde voertuigen was in het buitenland ingeschreven. Ik beschik nog niet over de gegevensanalyse waarmee een eventueel verband tussen de inschrijving in het buitenland en de aard van de vastgestelde defecten gelegd zou kunnen worden.

02.05 **Jean-Luc Crucke** (MR): Ik zal dan ook eerdaags op die vraag terugkomen.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van de heer Wouter De Vriendt aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartverkeer via de luchthaven van Oostende" (nr. 62)**

03.01 **Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen!): Op de luchthaven van Oostende vinden vluchten plaats met een vrachtvliegtuig Douglas DC8 met de Ghanese registratie 9G-AXA. Het vliegtuig vliegt naar Basra.

Werd de wet bij al deze vluchten nageleefd? Worden van op andere luchthavens ook goederen naar Irak gevlogen? Welk traject volgt het vliegtuig en wat is de rol van de luchthaven van Oostende? Wat is de aard van de vracht? Welke maatschappij voert deze vluchten uit? Acht de minister ze geschikt?

03.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De vluchten worden uitgevoerd door de maatschappij Air Charter Express Limited, die een exploitatievergunning in Oostende heeft. Die maatschappij heeft toestemming om de *ferryflights* vanuit Oostende uit te voeren. De vliegtuigen vertrekken uit Lenham in het Verenigd Koninkrijk en hebben als eindbestemming Basra. De stop in Oostende is een *staff and fuel* – stop.

De vracht bevat geen gevaarlijke stoffen, want daarvoor werd geen vergunning aangevraagd. De inhoud is bekend bij de douane. Ik ken de aard van de vracht niet, maar ik vermoed dat het om logistieke voorwerpen gaat. Er is immers geen wapenvergunning.

Deze vluchten werden bij aanvraag als conform bestempeld, ook internationaal. Ik weet niet of er nog andere vluchten zijn geweest dan die in de lijst. Ik vermoed van wel. Er zijn geen andere vluchten in die richting vanuit België.

03.03 **Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen!): Dit was een bijna perfect antwoord. Slechts één vraag blijft onbeantwoord.

03.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Wellicht zijn er na 15 september nog vluchten geweest. Er is immers een vergunning.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Mobiliteit over "de inschrijving van voertuigen via internet" (nr. 148)

04.01 Jean-Luc Crucke (MR): Een persbericht van de FOD Mobiliteit van 11 oktober leert ons dat ongeveer 50 procent van de inschrijvingen voortaan via internet gebeuren en dat de DIV diverse pistes onderzoekt om het aantal inschrijvingen die via internet kunnen worden verricht, te verhogen.

Om welke pistes gaat het ? Quid met de human resources wier werklast bijgevolg sterk is afgenomen

Bepaalde landen zouden hun interesse voor dat initiatief hebben laten blijken. Om welke landen gaat het?

04.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): Voor bepaalde voertuigen – bijvoorbeeld ingevoerde – moeten bijzondere controles worden uitgevoerd. Die controlegegevens moeten derhalve vooraf gecomputeriseerd worden. Daartegenover staat dat de commerciële platen vanaf 2008 via internet verlengd zullen kunnen worden. Het systeem wordt momenteel getest.

Het is de bedoeling tijd te winnen en de platen na twee dagen af te leveren.

Met het aldus overtuigd geworden personeel trachten we een callcenter te bemannen. Dat project beantwoordt aan de tweede doelstelling van de operatie, namelijk het beter informeren van het publiek.

We hebben ons project voorgesteld aan IREC, de vereniging van de inschrijvingsdiensten van de Europese Unie. Een aantal landen – waaronder Finland – heeft weliswaar reeds belangstelling getoond, maar tot op heden niet om samenwerking verzocht.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit over "de slechte scores voor verkeersveiligheid" (nr. 180)

05.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Volgens de Europese koepel van verkeersveiligheidsorganisaties daalde het aantal verkeersdoden in België tussen 2005 en 2006 met slechts 1,8 procent, terwijl de Europese daling gemiddeld 5 procent bedraagt. Ook inzake het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners scoren we slecht. Zo tellen we meer dan dubbel zoveel verkeersdoden als Nederland. De meest recente cijfers wijzen niet op een verbetering, wel integendeel.

Wat zijn volgens de minister de oorzaken van deze te geringe daling en hoe is het verschil met Nederland te verklaren? Wijst dit alles niet op tekortkomingen in het mobiliteitsbeleid? Wat voor maatregelen werden reeds genomen om het tij te keren en welke worden nog overwogen?

05.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Tijdens de tweede staten-generaal voor de verkeersveiligheid bleek dat België een van de drie sterkste dalers inzake verkeersdoden was. We hebben toen als volgende fase een achtpuntencharter opgesteld, waarvan ik hoop dat de volgende regering dit zal opnemen in haar beleid. Het werd immers door alle partijen onderschreven.

Dankzij mijn veiligheidsbarometer beschikken we sinds drie jaar over een maandelijkse update van cijfers over verkeersongevallen. Alle gerechtelijke arrondissementen en politiezones werden daarvoor op elkaar afgestemd. Door deze snelle registratiemethode zien we nu ook dat zes maanden van lopende zaken wel degelijk een negatieve impact op de verkeersveiligheid hebben. Wanneer de aandacht verslapt en het debat verdwijnt, neemt ook de verkeersveiligheid af.

De regering heeft alleszins haar beleidsbrieven gerealiseerd, onder andere met betrekking tot een betere registratie en een striktere samenhang tussen overtredingen en boetes. Overtredingen die een hoger risico inhouden, worden strenger beboet. De betere registratie van cijfers leert ons ook dat bijzondere aandacht moet gaan naar twee pijnpunten: het weekendverkeer en het vrachtvervoer.

Schoolomgevingen werden veiliger gemaakt. Bovendien hebben we een studie gemaakt over de vereenvoudiging van de signalisatie, een sector waar meer gezond verstand geboden is. De wegcode zou beter moeten aansluiten bij wat het gezond verstand ons zegt. Het voorbereidende werk is daar klaar.

Ik zou over dit alles een breder debat kunnen voeren, maar ik hoop vooral dat het charter overgenomen wordt door de volgende regering.

05.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Ik zal alles rustig nalezen en tijdens de volgende regeerperiode deze kwestie blijven opvolgen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "het Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse" (nr. 213)

06.01 Guido De Padt (Open Vld): In *De Tijd* van 24 oktober 2007 beweert Jean-Claude Delepière, de ontslagnemend directeur van het Coördinatieorgaan voor de Dreigingsanalyse (Ocad), dat de antiterrorismediendienst het een jaar na zijn oprichting nog altijd moet stellen zonder een vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit. Hoe komt dat? Wanneer zal de FOD Mobiliteit iemand aanduiden?

06.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Ik kan niet inschatten wat de waarde is van de uitspraken van een ontslagnemend directeur in de pers. Er is inderdaad een probleem met het personeelsbestand van het Ocad, maar er is geen probleem met het verzamelen van informatie door de FOD Mobiliteit. Er is een persoon die zich hiermee bezighoudt en die alles goed coördineert, maar die voldoet niet aan de kwaliteitsvereisten van het Ocad. Deze vereisten zijn zo hoog, dat enkel de voorzitter van mijn administratie ervoor in aanmerking zou komen. Ondertussen wordt het werk wel gedaan.

06.03 Guido De Padt (Open Vld): Waarom werd er dan een coördinatieorgaan opgericht als men het toch niet correct kan samenstellen?

06.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Mijn ervaring leert mij dat bij de oprichting van een dergelijk coördinatieorgaan het gevaar bestaat dat er vooral wordt gediscussieerd over de samenstelling ervan en dat men daardoor de coördinatie zelf uit het oog verliest. Ik heb gedurende de acht jaar dat ik minister ben steeds op de eerste plaats gedacht aan de coördinatie zelf. Het probleem is dat de eisen voor de samenstelling van het Ocad te hoog liggen.

06.05 Guido De Padt (Open Vld): Maar de FOD Mobiliteit is volgens mijn informatie de enige die niemand kan leveren om in het orgaan te zetelen.

06.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): In uw oorspronkelijke vraag zegt u dat u zich baseert op een krantenartikel, maar nu hebt u plots bijkomende informatie. Vanwaar is die afkomstig?

06.07 Guido De Padt (Open Vld): Maar klopt mijn informatie?

06.08 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De FOD Mobiliteit is de enige waarover ik de leiding heb. De detacheringseisen zijn zeer hoog.

06.09 Guido De Padt (Open Vld): Er moet op de FOD toch voldoende kwalitatief personeel aanwezig zijn voor zo een detachering.

06.10 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Natuurlijk is die kwaliteit er, maar de formele vereisten zijn te hoog. Maar het verzamelen van de gegevens gebeurt ook zonder detachering.

06.11 Guido De Padt (Open Vld): Kan de minister bevestigen dat er geen enkel probleem is in de FOD Mobiliteit met het inschatten van de terreurdreiging en de doorstroming van gegevens?

06.12 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Ik doe niet mee aan deze chantage, die laat uitschijnen alsof zoiets zou afhangen van een discussie onder ambtenaren.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid aan spoorwegoverwegen" (nr. 225)**

07.01 **Valérie De Bue** (MR): Volgens de pers is het aantal ongevallen onveranderd gebleven, ondanks het feit dat 75 van de 2035 overwegen afgeschaft werden. Welke maatregelen worden er genomen om dat probleem aan te pakken?

Is er een evaluatie geweest van de gevoerde sensibiliseringscampagnes?
Moet men de onbewaakte overwegen niet beter beveiligen?

07.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Infrabel heeft de regering erop gewezen dat heel wat ongevallen niet aan de overwegen zelf, maar wel aan het gedrag van de weggebruikers te wijten zijn: vaak gaat het om zelfmoord of worden de veiligheidsregels ernstig met voeten getreden. Wanneer een overweg wordt afgeschaft, verdwijnt meteen ook een spoorwegovergang. Mijn standpunt is dat overwegen waar mogelijk moeten worden afgeschaft. We hebben onze verantwoordelijkheid ten aanzien van de weggebruikers die de regels wel in acht nemen, ten volle opgenomen.

07.03 **Valérie De Bue** (MR): In de cijfers die ik heb genoemd, zijn de zelfmoorden niet opgenomen. Werden de campagnes geëvalueerd?

07.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Ik ben bereid evaluaties te laten uitvoeren, maar de huidige maatregelen moeten in ieder geval worden voortgezet. Zo hebben we de strafmaat voor het oversteken van een gesloten overweg verhoogd.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.12 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 28 par M. François Bellot, président.

01 **Question de M. Jean-Luc Crucke au ministre de la Mobilité sur "la circulation des camions le dimanche" (n° 50)**

01.01 **Jean-Luc Crucke** (MR) : L'interdiction de circulation des camions le dimanche, telle qu'évoquée par M. Antoine dans la presse, inquiète l'Union professionnelle des transporteurs routiers (UPTR) et la Fédération royale belge des transporteurs (FEBETRA). Celles-ci craignent que l'on joue l'effet d'annonce par rapport à une mesure dont l'efficacité est largement mise en doute.

Des études ont-elles été menées sur l'interdiction de circulation le dimanche ?

Avez-vous discuté avec l'UPTR et la FEBETRA ?

Quelle est votre position dans ce dossier ?

Avez-vous rappelé au ministre Antoine la limite de ses compétences dans cette matière fédérale ?

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : À ma connaissance, il n'existe actuellement en Belgique aucune étude sur les effets d'une interdiction de la circulation des poids lourds le dimanche. Le maintien de cette interdiction en France permet d'éviter dans l'Hexagone les encombrements lors des grandes migrations du week-end, de respecter le repos du dimanche des routiers et de réduire les risques d'accidents.

Je suis honoré que vous me demandiez ma position sur cette question mais je préfère la renvoyer à l'*Orange bleue*. Le ministre Antoine est libre d'agir en la matière et peut poser des panneaux variables ou non le long des routes.

01.03 Jean-Luc Crucke (MR) : Je remercie le ministre pour sa non-réponse.

L'incident est clos.

02 Question de M. Jean-Luc Crucke au ministre de la Mobilité sur "l'homologation des stations mobiles de contrôle des camions" (n° 51)

02.01 Jean-Luc Crucke (MR) : La presse néerlandophone a mis en cause la rapidité et l'efficacité des stations mobiles quant aux contrôles des freins. L'IBSR et le SPF Mobilité semblent ne pas être d'accord quant à la répartition des responsabilités en la matière. Le système est-il actuellement fonctionnel et efficace ? Quelles conclusions peut-on tirer d'une éventuelle évaluation de ces contrôles et de leur fréquence ?

02.02 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Il n'y a aucun conflit de compétences entre l'IBSR et mon administration.

Une discussion technique a eu lieu à la suite de l'opposition de certaines firmes face au constat relatif au freinage. Ce n'est pas le fond du problème qui pose question mais la constatation des défauts.

En un an, 6 474 véhicules ont été contrôlés. Des défauts ont été constatés dans 32% des cas. Un peu plus de 8% des véhicules ont été immobilisés car ils représentaient un danger trop important.

Il faut continuer à faire un suivi au moyen de contrôles techniques effectués le long de nos routes. Ces contrôles permettent aussi de tester des camions qui ne sont pas inscrits en Belgique et qui parfois ne sont pas en règle.

On constate cependant des défauts également sur des véhicules inscrits en Belgique.

02.03 Jean-Luc Crucke (MR) : Les chiffres me semblent suffisamment importants pour pouvoir en tirer des conclusions alarmantes. Il serait judicieux de connaître la proportion de véhicules immatriculés à l'étranger parmi ceux qui ont été contrôlés et l'incidence de ce facteur sur la constatation d'un défaut.

02.04 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Quelque 60% des véhicules qui ont été contrôlés étaient inscrits à l'étranger. Je ne dispose pas encore de l'analyse des données permettant d'établir un éventuel lien entre l'origine de l'inscription et la nature des défauts constatés.

02.05 Jean-Luc Crucke (MR) : Je reviendrai donc prochainement sur cette question.

L'incident est clos.

03 Question de M. Wouter De Vriendt au ministre de la Mobilité sur "le trafic aérien à l'aéroport d'Ostende" (n° 62)

03.01 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!) : Des vols sont effectués au départ de l'aéroport d'Ostende au moyen d'un avion de transport de fret du type Douglas DC8 avec l'immatriculation ghanéenne 9G-AXA. L'appareil vole sur Bassora.

La loi a-t-elle toujours été observée dans le cadre de ces vols ? Des marchandises sont-elles également acheminées vers l'Irak depuis d'autres aéroports ? Quel est l'itinéraire de l'avion et quel rôle joue l'aéroport d'Ostende ? Quelle est la nature du chargement ? Quelle société assure ces vols ? Le ministre considère-t-il qu'elle soit apte à le faire ?

03.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Les vols ont été effectués par la société Air Charter Express Limited, qui possède une autorisation d'exploitation à Ostende. Cette société est autorisée à effectuer les *ferryflights* au départ d'Ostende. Les avions décollent de Lenham, au Royaume-Uni, à destination de Bassora. L'escale à Ostende est du type *staff and fuel*.

Le chargement ne comporte aucune substance nocive car aucune autorisation n'a été sollicitée à cet effet. Son contenu est connu des douanes. Je n'en connais pas la nature mais je pense qu'il s'agit de matériel logistique. Il n'existe pas de licence de transport d'armes.

Lors de la demande, ces vols ont été considérés comme normaux, également au plan international. J'ignore s'il y a eu des vols autres que ceux de la liste. J'imagine que oui. Il n'y a pas d'autres vols avec cette destination depuis la Belgique.

03.03 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!) : La réponse était presque parfaite. Une seule question n'a pas été traitée.

03.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Sans doute y a-t-il encore eu des vols après le 15 septembre. Il existe en effet une autorisation.

L'incident est clos.

04 Question de M. Jean-Luc Crucke au ministre de la Mobilité sur "l'immatriculation de véhicules par internet" (n° 148)

04.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Un communiqué de presse du SPF Mobilité du 11 octobre nous apprend qu'environ 50% des immatriculations ont désormais lieu par *internet* et que la DIV étudie plusieurs pistes pour étendre le nombre d'immatriculations potentiellement réalisables par ce biais.

Pouvez-vous préciser quelles sont ces pistes à l'étude ? Qu'advient-il des ressources humaines déchargées d'une partie non négligeable de leur travail ?

Des pays auraient marqué leur intérêt pour cette initiative. Quels sont-ils ?

04.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Pour certains véhicules, par exemple en cas d'importation, des vérifications particulières doivent être faites. Il faut donc prévoir une informatisation préalable des données. En revanche, le renouvellement des plaques commerciales pourra être effectué par ce biais dès 2008. Des tests sont actuellement en cours.

L'objectif est de gagner du temps : fournir les plaques au bout de deux jours.

On essaie d'utiliser le personnel désormais superflu pour mettre sur pied un *call center*, projet qui répond au second objectif de l'opération : fournir davantage d'information aux gens.

Notre projet a été présenté à l'IREC, association qui rassemble les services d'immatriculation de l'Union européenne. L'intérêt manifesté par certains pays – notamment la Finlande – n'a cependant pas débouché à ce jour sur une demande de collaboration.

L'incident est clos.

05 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité sur "les mauvais résultats en matière de sécurité routière" (n° 180)

05.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : Selon l'organe faïtier des organismes de sécurité routière, le nombre de tués sur la route en Belgique n'a diminué que de 1,8 % entre 2005 et 2006, alors que moyenne européenne se monte à 5 %. Nous obtenons également de mauvais chiffres concernant le nombre de tués par million d'habitants. Ainsi, nous comptons plus du double de tués sur la route que les Pays-Bas. Les

derniers chiffres n'indiquent aucune amélioration, au contraire.

À quoi le ministre attribue-t-il cette baisse insuffisante et comment explique-t-il la différence avec les Pays-Bas ? Tout ceci ne met-il pas en évidence des lacunes dans la politique de mobilité ? Quelles mesures ont été prises et le seront à l'avenir pour inverser la tendance ?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Au cours des deuxièmes États Généraux de la sécurité routière, il s'est avéré que la Belgique figurait parmi les trois pays où le nombre de tués sur la route a le plus diminué. Dans une phase suivante, nous avons alors rédigé une charte en huit points dont j'espère que le prochain gouvernement la reprendra à son compte. Tous les partis y ont en effet souscrit.

Grâce à mon baromètre de la sécurité, nous disposons depuis trois ans d'une mise à jour mensuelle des chiffres des accidents de la route. Toutes les zones de police et les arrondissements judiciaires ont été harmonisés à cet effet. Cette méthode d'enregistrement rapide montre que les six mois de gouvernement en affaires courantes ont eu une incidence négative sur la sécurité routière. Lorsque l'attention se relâche et qu'il est mis fin au débat, la sécurité routière régresse.

Le gouvernement a en tout cas réalisé ses objectifs, notamment en ce qui concerne l'amélioration de l'enregistrement et le renforcement de la cohérence entre les infractions et les amendes. Les infractions qui font courir un risque accru sont punies plus sévèrement. L'amélioration de l'enregistrement des chiffres montre qu'il faut être attentif à deux points épineux : la circulation le week-end et le trafic des poids lourds.

Les abords des écoles ont été sécurisés. Nous avons en outre fait réaliser une étude sur la simplification de la signalisation, un domaine qui requiert davantage de bon sens. Le code devrait tenir davantage compte de ce que nous dicte le bon sens. Les travaux préparatoires sont terminés.

Je pourrais mener à propos de tout ceci un débat plus vaste mais j'espère surtout que le prochain gouvernement reprendra la charte à son compte.

05.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : Je vais lire tout ceci à tête reposée et je resterai attentif à ce dossier sous la prochaine législature.

L'incident est clos.

06 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace" (n° 213)

06.01 Guido De Padt (Open Vld) : M Jean-Claude Delepière, le directeur démissionnaire de l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace (OCAM), a soutenu dans le quotidien *De Tijd* du 24 octobre 2007 que le représentant du SPF Mobilité au service de lutte contre le terrorisme n'a toujours pas été désigné, un an après la création de ce service. Comment cela se fait-il ? Quand le SPF Mobilité désignera-t-il quelqu'un ?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je ne puis me prononcer sur la valeur des déclarations dans la presse d'un directeur démissionnaire. S'il se pose en effet un problème à propos de l'effectif de l'OCAM, il n'en est rien pour la collecte d'informations par le SPF Mobilité. Une personne s'en occupe et assure la coordination mais il n'est pas satisfait ainsi aux critères de qualité de l'OCAM. Les exigences en la matière sont telles que seul le directeur de mon administration serait apte. En attendant, le travail se fait.

06.03 Guido De Padt (Open Vld) : Pourquoi a-t-on donc créé un organe de coordination si on n'est de toute façon pas en mesure de le constituer correctement ?

06.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : L'expérience m'a enseigné que lors de la création d'un tel organe de coordination, la discussion risque de porter principalement sur sa constitution et d'occulter dès lors la coordination proprement dite. Au cours de mes huit années de mandat en tant que ministre, j'ai toujours accordé la priorité à la coordination. Le problème est que les exigences relatives à la constitution de l'OCAM sont trop élevées.

06.05 Guido De Padt (Open Vld) : Mais selon mes informations, le SPF Mobilité est le seul SPF à ne pouvoir mandater un représentant pour siéger au sein de l'organe.

06.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Dans votre question initiale, vous affirmez vous baser sur un article de journal mais, à présent, vous disposez subitement de plus amples informations. Quelle est votre source ?

06.07 Guido De Padt (Open Vld) : Mais mes informations sont-elles exactes ?

06.08 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Le SPF Mobilité est le seul que je dirige. Les exigences en matière de détachement sont très élevées.

06.09 Guido De Padt (Open Vld) : Mais n'y a-t-il pas, au sein du SPF, suffisamment de personnel qualifié qui entre en ligne de compte pour ce détachement ?

06.10 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Oui, évidemment, mais les exigences formelles sont trop élevées. Cela dit, la collecte des données concernant la menace terroriste est réalisée, même sans qu'il soit procédé à ce détachement.

06.11 Guido De Padt (Open Vld) : Le ministre affirme-t-il qu'aucun problème ne se pose au sein du SPF Mobilité en ce qui concerne l'évaluation de la menace terroriste et la transmission des données la concernant ?

06.12 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je refuse de me prêter à ce chantage qui donne à penser que la gestion de ce dossier dépendrait d'une discussion entre fonctionnaires.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la sécurité aux passages à niveau" (n° 225)

07.01 Valérie De Bue (MR) : Selon la presse, alors que sur les deux mille trente-cinq passages à niveau du réseau, septante-cinq ont disparu depuis 2005, le nombre d'accidents demeure identique. Quelles sont les mesures mises en œuvre pour lutter contre ce problème ?

Y a-t-il une évaluation des campagnes de sensibilisation qui ont été menées ?

Ne faudrait-il pas davantage sécuriser les passages non protégés ?

07.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Infrabel a fait remarquer au gouvernement que de nombreux accidents de sont pas dus aux passages à niveau, mais au comportement des gens : il s'agit souvent de suicides ou de non respect très grave des règles de sécurité. De plus, si on supprime un passage à niveau, on supprime un passage. Ma position est que partout où on peut supprimer un passage à niveau, il faut le faire. Nous avons pris toutes nos responsabilités envers les gens qui respectent les règles.

07.03 Valérie De Bue (MR) : Les chiffres que j'ai cités excluent les suicides. Les campagnes ont-elles été évaluées ?

07.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Je suis prêt à demander des évaluations, mais les mesures en cours doivent se poursuivre. Ainsi, nous avons renforcé la peine pour non-respect du passage à niveau.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 12.