

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 17 DECEMBER 2007

Namiddag

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

du

LUNDI 17 DÉCEMBRE 2007

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Bert Schoofs aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijkheid om Turkse rijbewijzen om te wisselen in Belgische exemplaren" (nr. 513)

01.01 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Ik vernam dat een Turks rijbewijs ingewisseld kan worden tegen een Belgisch rijbewijs in de gemeente waar de houder van het rijbewijs is ingeschreven. Waarom kunnen precies Turken gebruik maken van deze mogelijkheid? Welke wettelijke basis heeft dit? Is het misschien zelfs een verplichting? Voor wie geldt die dan? Bestaan er gelijkaardige regelingen voor inwoners uit andere niet-EU-staten?

Zijn de Turkse normen inzake rijgedrag vergelijkbaar met de Belgische? Wat voor garanties zijn er dat de houders van een Turks rijbewijs voldoende rijvaardigheid hebben?

01.02 Minister **Renaat Landuyt** (Nederlands): Net als met Turkije hebben we ook met verscheidene andere landen een internationale overeenkomst gesloten, maar ik heb daar nu geen gegevens over meegebracht. Ik kan dat later bezorgen.

Het akkoord met Turkije dateert al uit 1970. Volgens het KB van 23 maart 1998 inzake het rijbewijs hebben inwoners van ons land recht op een Belgisch rijbewijs in ruil voor een Turks rijbewijs. Het gaat om een van de vele verdragen die andere landen worden afgesloten en vervolgens omgezet in onze wetgeving.

01.03 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Ik blijf op mijn honger zitten. Wie zijn rijbewijs in een wereldstad als Istanbul gehaald heeft, zal wel met een wagen kunnen rijden, maar geldt dat ook voor iemand die zijn rijbewijs in een dorp in het Turkse binnenland gehaald heeft? De administratieve regels worden daar misschien ook niet zo streng toegepast. Deze ruiloperatie kan mijns inziens problemen opleveren.

01.04 Minister **Renaat Landuyt** (Nederlands): Ik ben zelf afkomstig uit een dorp in de verre Westhoek en toen ik voor de eerste keer in Brussel reed, was dat inderdaad erg spannend. Als zo een overeenkomst met een ander land wordt afgesloten, wordt erover gewaakt dat de omstandigheden in beide landen ongeveer overeenkomen.

01.05 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Er is een verschil tussen een dorp in Turkije en een dorp in België. Wettelijk is er inderdaad geen probleem, maar we zullen zien wat de gevolgen zijn op onze wegen.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het tekort aan treinbestuurders" (nr. 518)
- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rekrutering van nieuwe treinbestuurders" (nr. 521)
- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het verlenen van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel" (nr. 522)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het tekort aan treinbestuurders" (nr. 725)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Vorige week heb ik staatssecretaris Tuybens al ondervraagd over het tekort aan treinbestuurders. Het bleek om een gedeelde bevoegdheid te gaan.

Er is dus een schrijnend tekort aan treinbestuurders, met sociale onrust als gevolg. De nieuwe dienstregeling kan door deze problemen niet eens ten volle worden uitgevoerd. Daarbovenop vernietigde de Raad van State het KB over de opleidingsinstelling, waardoor er geen nieuwe bestuurders kunnen worden opgeleid. Ondertussen blijkt dat er nu een KB is, waardoor de oude regeling toch behouden kan blijven. Hoe kunnen al deze problemen worden opgelost?

02.02 Guido De Padt (Open Vld): De context is correct geschetst. Wat voor juridische gevolgen heeft het arrest? Is de rechtsgeldigheid van de reeds gegeven opleidingen daardoor aangetast? Hoeveel examens zijn er dit jaar reeds afgelegd na het doorlopen van opleidingen in toepassing van het KB van 21 januari 2007? Doorkruist deze uitspraak de bedoeling van de NMBS om tijdig voldoende treinbestuurders te kunnen opleiden? Wat zijn de specifieke exploitatiegevolgen?

Het derde spoorpakket heeft het over een Europees rijbewijs voor treinbestuurders en een Europese certificering voor personeel met een veiligheidsfunctie. Het is in het belang van België dat opleidingscertificaten wederzijds erkend worden, zodat bestuurders ook in het buitenland kunnen worden aangetrokken. Heeft men ter zake al voorbereidend werk gedaan?

02.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijn vraag is ingediend op het ogenblik dat de treinopleidingen blijkens een arrest van de Raad van State niet konden worden voortgezet, een bericht dat later werd herroepen. Ik sluit mij dus aan bij de vragen van de andere vraagstellers.

02.04 Jean-Luc Crucke (MR): Wallonië en Vlaanderen zitten in hetzelfde schuitje. Tot bewijs van het tegendeel stoppen de problemen bij het spoor niet aan de taalgrens! (*Onderbreking van de heer Landuyt, minister van Mobiliteit*).

Ik wou het vooral hebben over het ongenoegen bij de reizigers.

Zoals gewoonlijk vernemen de reizigers als laatsten dat er gestaakt wordt!

Ik begin nu ook te begrijpen waarom de treinbestuurders en het overige personeel van de NMBS zo ontevreden zijn. Ze vragen zich natuurlijk af wat hen nu te wachten staat!

Wat zijn de vooruitzichten op het stuk van de indienstneming van personeel? Naar verluidt zijn er ongeveer 200 treinbestuurders te weinig. Klopt dit cijfer? Zo ja, hoe zal men dat tekort wegwerken? Bovendien verloopt er enige tijd tussen de examens en de indiensttreding van de geslaagde kandidaten. Hoelang zal het duren om de vacatures te vervullen?

Mag men ervan uitgaan dat er in de huidige situatie geen gevaar is voor de veiligheid? Kan men garanderen dat de treinen bestuurd worden door uitgeslagen personeel en dat er geen risico's zijn?

02.05 Minister Renaat Landuyt (Frans): Wat de cijfers betreft, bestaat er reeds een antwoord van de heer Tuybens waarnaar ik verwijs (zie *Beknopt Verslag* n° 52, COM 43, blz. 32 en 33).

Op het stuk van de veiligheid denk ik dat de Europese liberalisering de oorzaak is van die problemen.

(Nederlands) In het kader van de liberalisering van het spoorverkeer hebben we de essentiële veiligheidsvereisten bewaard door voor de opleidingscentra in dezelfde voorschriften te voorzien als voor de NMBS. Het KB dat de opleidingsvereisten regelde werd geschorst op vraag van een concurrerende instelling, omdat de markt onvoldoende vrij was door dit KB. Door de schorsing valt men momenteel terug op de normale opleidingssituatie van vroeger, namelijk een feitelijke opleiding in iedere firma.

De selectie en de aflevering van het attest en door Infrabel blijft onverkort gelden. Voor de wervingen is er dus geen specifiek probleem.

Het KB zal aangepast worden aan de essentiële veiligheidsvoorwaarden en de erkenning van concurrerende centra moet mogelijk worden.

Inzake personeelswerving is dit een neutrale operatie. Het tekort aan treinbestuurders is een ander debat, want dat heeft alles te maken met een goede politiek inzake openbaar vervoer.

02.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Een goed beleid vergt vooruitziendheid. Die is er de voorbije maanden onvoldoende geweest. Gelukkig is er nu een inhaalbeweging bezig.

02.07 Guido De Padt (Open Vld): Is er voorbereidend werk gebeurd inzake het Europese rijbewijs voor treinbestuurders?

02.08 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Méér dan voorbereidend werk. De debatten zijn volop bezig. Onze reglementering zal zo goed als mogelijk passen in de toekomstige Europese afspraken. In ons land zitten er minstens voor het vrachtverkeer reeds nieuwe spelers op de sporen. Er ontstaat een gezonde concurrentie inzake opleiding van spoorpersoneel. Die opleiding moet vooral gericht zijn op veiligheid. De liberalisering mag die veiligheid niet in het gedrang brengen.

02.09 Guido De Padt (Open Vld): Ik betreur dat de minister veiligheid tegenover liberalisering zou stellen. Wij hebben er altijd op aangedrongen dat alles in de meest veilige omstandigheden zou gebeuren, maar een monopolie inzake opleiding zijn uit de boze, daarin geeft de Raad van State ons gelijk.

02.10 Jean-Luc Crucke (MR): Ik begrijp dat de minister, na de aankondiging dat op 8 december slechts één op de twee treinen in Vlaanderen reed, een schuldige wil aanwijzen. En volgens hem is het liberalisme de bron van al het kwaad!

Liberalisering staat echter niet gelijk met liberalisme. In de Europese beweging behoren we tot een minderheid, naast de twee grote families: de sociaal-democraten en de socialisten. En men wil de verantwoordelijkheid op een kleine politieke familie afwentelen.

02.11 Renaat Landuyt, ministre (Frans): Wij zijn klein in Vlaanderen.

02.12 Jean-Luc Crucke (MR): Indien er volgens u een risico bestaat, moet u – los van het politieke gekrakeel - uw verantwoordelijkheid opnemen om de duurzame ontwikkeling niet in het gedrang te brengen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de Belgische wegeninfrastructuur" (nr. 549)

03.01 Guido De Padt (Open Vld): Een recente rondvraag van de Europese Conferentie van Wegdirecteurs bij 3.900 weggebruikers in twaalf Europese landen heeft uitgewezen dat België het slechtst scoort inzake de kwaliteit en netheid van het wegennet en de signalisatie van wegwerkzaamheden. Ook op het vlak van wegmarkering, richtingaanduiding, bewegwijzering en aangepaste informatieborden langs snelwegen doen we het bijzonder slecht. Dit moet de federale mobiliteitsminister toch ter harte gaan, ook al beschikt hij niet over alle bevoegdheden op dit vlak.

Is de minister op de hoogte van deze studie en wat vindt hij hiervan? Zijn er verschillen volgens de Gewesten? Hoe is deze Belgische achterstand te verklaren? Kan dit met het huidige investeringsritme ingehaald worden? Via welke maatregelen? Of zijn er bijkomende middelen nodig? Hoe kan de minister de verantwoordelijken op andere beleidsniveaus sensibiliseren?

03.02 Minister **Renaat Landuyt** (Nederlands): Ik heb kennis genomen van de studie en van het commentaar erop. Deontologisch is het voor mij erg moeilijk om een antwoord te geven op vragen over achterstand, inhaalbewegingen en bijkomende middelen, omdat dit gewestelijke bevoegdheden zijn.

Wel probeer ik samen met mijn Europese collega's van Transport tot eenduidige veiligheidsregels op het globale Europese wegennet te komen, zoals het systematisch instellen van een verkeersveiligheidsaudit bij grote wegwerkzaamheden. Op dit vlak voldoet België trouwens nu reeds aan de hoogste veiligheidsvereisten.

03.03 **Guido De Padt** (Open Vld): Ook al behoort het niet tot zijn bevoegdheden, toch is het volgens mij belangrijk dat de federale minister van Mobiliteit zich een beeld kan vormen van de staat van het wegennet. Ik ben blij te horen dat hier ook op Europees vlak aan wordt gewerkt.

Het incident is gesloten.

04 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Corinne De Permentier** aan de minister van Mobiliteit over "de overtredingen begaan door de hulpdiensten" (nr. 577)

- mevrouw **Linda Vissers** aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "het gebruik van prioritaire voertuigen bij de brandweer" (nr. 534)

- mevrouw **Colette Burgeon** aan de minister van Mobiliteit en aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "het beleid inzake de vaststelling en de vervolging van verkeersovertredingen begaan door chauffeurs van prioritaire voertuigen en voertuigen gebruikt in het kader van een opdracht" (nr. 581)

- mevrouw **Linda Vissers** aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van prioritaire voertuigen bij de brandweer" (nr. 657)

04.01 **Corinne De Permentier** (MR): Een brandweerman van de Dienst voor brandweer en dringende medische hulp (DBDMH) werd veroordeeld omdat hij met een snelheid van 38 km per uur een rood licht negeerde toen hij een patiënt naar het ziekenhuis bracht. Die veroordeling toont aan dat het voor het personeel van de hulpdiensten niet eenvoudig is om het verkeersreglement na te leven. De Brusselse brandweperlui dreigen ermee het verkeersreglement naar de letter te zullen naleven, wat de aanrijtijd wel eens zou kunnen verdubbelen. Sommige personeelsleden van de hulpdiensten weigeren nu al om achter het stuur plaats te nemen. Uiteindelijk dreigt de burger de dupe te worden.

Wat was het precieze aantal overtredingen met prioritaire voertuigen alsook het aantal septs gedurende de jongste vijf jaar? Is de bestaande regelgeving wel altijd toereikend? In welke mate passen de hoven en rechtbanken het beginsel "nood breekt wet" toe? Is het mogelijk 'na te hebben gestopt' te vervangen door 'na sterk te hebben geremd' in verband met het optreden van prioritaire voertuigen bij het naderen van verkeerslichten? Zou die versoepeling kunnen worden beperkt tot de diensten 100 en 101? Zou u me meer gegevens kunnen bezorgen in verband met de gecijferde evaluatie van de misbruiken door de hulpdiensten? Is een sensibilisatiebeleid in verband met de inachtneming van het verkeersreglement niet te verkiezen boven het huidige repressief beleid?

04.02 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Onlangs werd een Brusselse ambulancier veroordeeld tot een geldboete en een rijverbod wegens een verkeersinbreuk tijdens een interventie. De Brusselse brandweer ontving in de laatste acht maanden zowat 400 PV's! In het kader van hun opleiding tot hulpverlener-ambulancier voor het besturen van een ziekenwagen krijgen brandweermannen een cursus over de verkeersregels voor prioritaire voertuigen. Het verbaliseren van inbreuken valt echter niet altijd te rijmen met het belang van de opdracht.

Hoeveel PV's werden in 2006 en 2007 per provincie opgesteld tegen bestuurders van een prioritaire voertuig?? Moet de wetgeving niet aangepast worden, gezien de levensreddende opdrachten van deze hulpverleners? Hoe interpreteert de minister de rondzendbrief van 16 juni 2006 van minister Dewael inzake het gebruik van de blauwe lichten en het geluidssignaal? Vindt de minister dat de wegcode aangepast moet worden? Hoe wil hij deze problematiek van verbalisering anders oplossen?

04.03 Colette Burgeon (PS): In november werd een brandweerman veroordeeld omdat hij wederrechtelijk door het rode licht was gereden. De verkeerswetgeving bepaalt in welke gevallen een rood verkeerslicht mag genegeerd worden.

Andere bepalingen uit het verkeersreglement, in het bijzonder artikel 59.13, leggen de afwijkingen vast voor prioritaire voertuigen die een interventie uitvoeren, met name wat de snelheidsbeperkingen en de verkeerslichten betreft.

In een omzendbrief van de procureurs-generaal van 6 september 2006 wordt getracht klaarheid te scheppen omtrent het vervolgingsbeleid voor verkeersovertredingen die door prioritaire voertuigen worden begaan.

Kan u een overzicht geven van de regels die van toepassing zijn op de prioritaire voertuigen?

Officiële informatie met betrekking tot ieders verplichtingen, zowel ter attentie van de burgers als van de ambtenaren van de veiligheidsdiensten, zou nuttig zijn.

Werd de omzendbrief opgesteld in samenspraak met de representatieve organisaties van de brandweer en de politie, met de federale politie en de FOD Binnenlandse Zaken? Heeft men deze regels al kunnen evalueren? Zijn er bij uw weten andere gevallen in de jurisprudentie?

04.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De toepassing van artikel 37 van de wegcode heeft nooit problemen opgeleverd, totdat men flitspalen begon te installeren op kruispunten. De twee bestaande filters volstaan normaal opdat vaststellingen met betrekking tot prioritaire voertuigen zonder gevolg zouden blijven. In eerste instantie maakt de procureur des Konings een afweging. Dit leidt er bijna altijd toe dat de zaak wordt geseponeerd. Zoniet is er nog de tweede filter: de politierechter kan in de feiten vaststellen dat de chauffeur van het prioritaire voertuig het rode licht genegeerd heeft in de uitvoering van een dringende interventie, zodat er geen aanleiding is om een straf op te leggen. De uitspraak waarnaar de vraagstellers verwijzen, is te verklaren door het feit dat er in die zaak geen verdediging gevoerd is. Ik heb er vertrouwen in dat de uitspraak in hoger beroep waarschijnlijk niet bevestigd zal worden.

Het lijkt dus niet nodig artikel 37 van de wegcode te wijzigen. Cijfers van het aantal vaststellingen zijn niet bekend, omdat daarover geen aparte statistieken worden bijgehouden. Het gaat om een nieuw fenomeen dat het gevolg is van de installatie van steeds meer automatische radars op kruispunten.

04.05 Corinne De Permentier (MR): Ik denk net als u dat het de hoogste tijd is om artikel 37 aan te passen. Op een dag zullen er ongelukken gebeuren omdat we de wegcode naar de letter hebben willen toepassen en we te laat zullen aankomen.

Brandweerlieden hebben een van de mooiste beroepen ter wereld: levens redden. Gezien de magere lonen die aan deze overheidswerknemers worden uitgekeerd, zou het niet mogen dat zij opdraaien voor de financiële gevolgen van een eventueel ongeval.

04.06 Linda Vissers (Vlaams Belang): Ik heb hierover ook een vraag gesteld aan de minister van Justitie en ook van haar heb ik een geruststellend antwoord gekregen. Toch denk ik dat het goed zou zijn om de tekst van artikel 37 aan te passen, door het woord 'stoppen' te vervangen door 'op een veilige manier en tegen een snelheid die hen in staat stelt te stoppen'.

04.07 Colette Burgeon (PS): U heeft me niet gezegd of de omzendbrief van de procureurs-generaal van 6 september 2006 na overleg tot stand is gekomen.

In dit geval hebben de filters niet gewerkt. Waarom moet men in hoger beroep gaan? Zou de minister, in afwachting van de aanpassing van dit artikel 37.4, niet simpelweg kunnen toestaan dat men zich bij de ontvangst van een betalingsbevel kan beroepen op het feit dat het om een dringende interventie ging? Kan u in het kader van de lopende zaken iets ondernemen?

04.08 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Veel omzendbrieven van de procureurs-generaal hebben het nadeel al te legalistisch te zijn. Ook die van 2006 ontsnapt daar niet aan. Die omzendbrief dwingt ons er haast toe de tekst van artikel 37 aan te passen, onder meer om te preciseren dat “stoppen” niet hetzelfde is als “blijven staan”.

Voor mij bestaat de beste oplossing erin om via overleg tussen de burgemeesters, de procureurs en de politiechefs van elke gemeente tot een goed akkoord te komen, waarbij elk proces-verbaal met betrekking tot een overtreding die met een verkeerscamera werd vastgesteld, geseponneerd zou kunnen worden, omdat men ervan mag uitgaan dat bestuurders van een prioritair voertuig een gewettigde reden hebben om een snelheidsovertreding te begaan.

Het incident is gesloten.

05 **Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Mobiliteit over "de exploitatie van Brussels Airport" (nr. 667)**

05.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!) : Bij de overdracht van de meerderheid van de overheidsaandelen in BIAC aan de maatschappij Macquarie zijn er heel wat vragen gerezen.

Wij veronderstellen dat een exploitatievergunning van de luchthaven geleverd of verlengd werd. Voor hoelang?

Bovendien heeft Belgocontrol het aantal vliegtuigbewegingen op Brussels Airport met 3,6 procent tegenover vorig jaar zien stijgen.

Werd er in de exploitatievergunning of de overdrachtsovereenkomst met deze verhoging rekening gehouden? Werd er een maximum of een geleidelijke verhoging over een bepaalde periode vastgelegd en zo ja, tot wanneer?

05.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): De exploitatielicentie wordt geregeld bij een koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van BIAC in een naamloze vennootschap van privaatrecht en een koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie.

Het koninklijk besluit van 27 mei 2004 bepaalt dat de exploitatie van elke luchtvaartinstallatie onderworpen is aan de voorafgaande toekenning van een individuele exploitatielicentie van onbepaalde duur.

Het koninklijk besluit van 21 juni 2004 bepaalt dan ook enkel dat de licentie voor de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal aan BIAC wordt verleend.

Wat het optrekken van het aantal vluchten betreft, is in de verplichtingen van de licentiehouder geen sprake van het aantal vluchten. Dat is wel het geval in de Vlaamse regelgeving, maar niet in het federale kader.

05.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Voorziet de door het Vlaams Gewest uitgereikte milieuvergunning in een beperking van het aantal vluchten? Is het het koninklijk besluit van 21 juli 2004 dat de exploitatielicentie regelt? Stelt dat besluit nog andere exploitatievoorwaarden vast?

05.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Op federaal niveau wordt deze materie geregeld bij de koninklijke besluiten van 27 mei 2004 en 21 juni 2004. Daarenboven gelden er Vlaamse regels voor de toekenning van een milieuvergunning.

05.05 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Ik zal die teksten doornemen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Werk en aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de gebrekkige mobiliteit tussen de regio's Doornik en Kortrijk en de gevolgen voor de tewerkstelling" (nr. 712)

06.01 Jean-Luc Crucke (MR): In Kortrijk zijn er nauwelijks 5% werklozen, terwijl het werkloosheidscijfer in Doornik oploopt tot 15%. Doornikse werkzoekenden zouden dus best werk kunnen vinden in Kortrijk, als er goede verbindingen met Kortrijk zouden bestaan met het openbaar vervoer. Nu duurt de treinrit tussen beide steden veertig minuten.

Dit is niet enkel een federaal probleem. Zou het niet mogelijk zijn het openbaar vervoersaanbod nieuw leven in te blazen wanneer zo'n schril contrast op het gebied van werkgelegenheid wordt waargenomen tussen zeer dicht bij elkaar gelegen regio's? Kan er overleg gepleegd worden met het Waals Gewest teneinde redelijke oplossingen te vinden?

Zijn er concrete verbeteringen mogelijk om de rentabiliteit van de openbare diensten te verzekeren en tegelijkertijd aan de noden van de burgers, de ondernemingen en het land te beantwoorden?

06.02 Minister **Renaat Landuyt** (Frans): De optimalisering van het vervoersaanbod en de verbetering van de multimodale aansluitingen in de stadsrand zullen een prioriteit vormen in de volgende beheerscontracten van de NMBS. Er zal rekening gehouden worden met de wijzigingen van de grensoverschrijdende en transregionale vraag als gevolg van de evolutie op de arbeidsmarkt.

Wat de verbindingen Doornik-Rijsel en Kortrijk-Rijsel betreft, zal ik de NMBS vragen na te gaan hoe het aanbod kan worden bijgestuurd, met behoud van de rechtstreekse verbindingen en rekening houdend met de kosten van een bijkomende stopplaats, de middelen en het personeel waarover de NMBS beschikt, het totale aanbod, enz. We moeten ook bekijken of we de treinen en bussen niet beter op elkaar kunnen laten aansluiten. In de toekomstige beheerscontracten van de NMBS zal overleg met de gewestelijke vervoermaatschappijen een van de doelstellingen zijn.

06.03 Jean-Luc Crucke (MR): Dit antwoord komt tegemoet aan mijn verwachtingen en die van de werkzoekenden. Ik zal dit dossier in het kader van het beheerscontract van nabij volgen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de Hasseltse zebrapaden die op kunstzinnige wijze zijn herschilderd" (nr. 719)

07.01 Guido De Padt (Open Vld): In de Hasseltse binnenstad zijn negentien zebrapaden op kunstzinnige wijze beschilderd. Daarmee wil het stadbestuur de zebrapaden extra onder de aandacht brengen. De meningen over dit project zijn verdeeld. Sommigen vragen zich af of de zebrapaden nog conform zijn met de voorschriften. De verkeersveiligheid is hier mogelijk bedreigd. Een Hasselaar heeft voor de kortgedingrechter geëist dat de zebrapaden in hun oorspronkelijke staat worden hersteld.

Wat vindt de minister van dit initiatief? Hoe moet een zebrapad op reglementaire wijze worden gemarkeerd en in welke mate kan er van die voorschriften worden afgeweken? Zijn er al gelijkaardige initiatieven geweest? Kunnen dergelijke kunstzinnige projecten aanleiding geven tot onduidelijkheden op het vlak van aansprakelijkheid?

07.02 Minister **Renaat Landuyt** (Nederlands): Ik kom te weinig in Hasselt om mijn persoonlijke appreciatie van dit project te geven. In artikel 18, 3° van het MB van 11 oktober 1976 worden de voorwaarden bepaald waaraan markeringen van een oversteekplaats moeten voldoen. Artikel 1 van dat besluit zegt dat alleen verkeerstekens die aan die voorwaarden voldoen, als verkeerstekens kunnen worden beschouwd.

De Vlaamse overheid, die de bevoegde wegbeheerder is, heeft geen bezwaar geuit bij dit project. Volgens de nieuwe verdeling van de bevoegdheden mag er geen voogdij meer uitgeoefend worden door de federale overheid hieromtrent. Het gaat hier bovendien om een gewestweg en dus is de Vlaamse regering de eindverantwoordelijke.

Volgens sommige is dit project een schending van de verkeersreglementering, volgens anderen vallen de zebrapaden nu beter op en gaan de auto's daardoor trager rijden. Ik meng mij niet in deze discussie. Strikt juridisch heeft de Vlaamse wegbeheerder geoordeeld dat die zebrapaden nog altijd voldoen aan de vereisten van een geldig zebrapad.

07.03 Guido De Padt (Open Vld): De minister schuift de verantwoordelijkheid af naar de Vlaamse overheid. Ik kan mij daar niet in vinden. Het gaat over een federaal aangestuurde regelgeving.

07.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Ik schuif de verantwoordelijkheid niet af. De initiatiefnemers van dit project hebben de toelating gevraagd aan de wegbeheerder om de zebrapaden te mogen bewerken. De wegbeheerder moet waken over de toepassing van de federale verkeersregels. Alleen de wegbeheerder kan bepalen of de zebrapaden geldig zijn en in dit geval had de Vlaamse overheid dus geen bezwaar.

07.05 Guido De Padt (Open Vld): Als men de redenering van de minister volgt, dan zou de Vlaamse overheid ook de volgorde van de kleuren van de verkeerlichten kunnen veranderen.

07.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Sommige rode lichten worden inderdaad bewerkt met een hartje en daar betwist niemand de geldigheid van. Het Hasseltse project gaat natuurlijk een stap verder, maar op zich blijven de zebrapaden – al zijn ze bewerkt – wel bestaan.

Nogmaals: sinds 1 juli 2007 heeft de federale overheid niet meer de bevoegdheid om toe te zien op de wegbeheerder.

07.07 Guido De Padt (Open Vld): In het voorbeeld van de minister worden de verkeerslichten zelf niet veranderd, in mijn voorbeeld gaat het over een wijziging van de volgorde van de kleuren. Als de wegbeheerder de vrijheid zou hebben om die volgorde te veranderen, dan zouden de verkeerslichten in Vlaanderen anders kunnen zijn dan in Wallonië en dat wil toch niemand, vermoed ik.

07.08 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Ofwel moet iemand de Vlaamse minister van Openbare Werken hierover ondervragen, ofwel wacht men tot er een ongeval op een van die zebrapaden gebeurt. In de rechtbank zal dan waarschijnlijk het argument worden aangehaald dat deze zebrapaden bewerkt werden, maar het tegenargument zal dan zijn dat de wegbeheerder, die verantwoordelijk is, oordeelde dat er geen probleem is.

07.09 Guido De Padt (Open Vld): Ik vind toch dat men niet mag spelen met de verkeersveiligheid.

De **voorzitter**: De diameter van de verkeerslichten is een Europese richtlijn vastgelegd. De afmetingen van de zebrapaden voor voetgangers moeten op dezelfde wijze worden vastgelegd. Het gaat om stricte normen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van de afschaffing van het federaal toezicht op de aanvullende reglementen inzake de politie van het wegverkeer en de contacten ter zake met de Gewesten" (nr. 724)

08.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Het federaal toezicht met betrekking tot de aanvullende reglementen over de politie van het wegverkeer, dat nochtans gewaardeerd wordt door de gemeenten, zal vanaf 1 januari 2008 niet meer uitgeoefend worden. Het zou jammer zijn als de expertise die de federale overheid verworven heeft, verloren zou gaan in het kader van de overdracht van bevoegdheden aan de Gewesten.

Wat zullen de gevolgen zijn voor de verantwoordelijkheid van de gemeenten?

Hoe verzekert men de continuïteit van de adviesverlening aan de gemeenten? Werd er contact opgenomen met de Gewesten?

Zullen de Gewesten alle taken uitvoeren die voordien vervuld werden door de FOD Mobiliteit?

Welke initiatieven hebben de Gewesten genomen?

Zal er personeel van de FOD Mobiliteit naar de Gewesten worden overgeheveld?

08.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): In functie van wat door de Gewesten zal worden uitgewerkt, kan de afschaffing van het federale toezicht een administratieve vereenvoudiging betekenen voor de gemeenten, waarvan de verantwoordelijkheid onveranderd blijft.

De FOD Mobiliteit behoudt zijn informerende rol inzake de voorwaarden voor het plaatsen van de verkeerssignalisatie.

Er zijn verscheidene contacten geweest met de drie Gewesten. Zij dienen te oordelen over het systeem dat moet worden opgezet inzake het toezicht op de lokale overheden. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat een systeem ontwerpen voor de goedkeuring van de aanvullende reglementen dat identiek is aan het huidige federale systeem. In het Waals Parlement wordt er gediscussieerd over een ontwerp van decreet en ik denk niet dat het erg zal verschillen van het huidige systeem.

In het Vlaams Gewest wordt er ook een decreet voorbereid.

De inspecteurs van de FOD Mobiliteit zullen zich in de eerste plaats toeleggen op de evaluatie van de actieplannen van de politiezones inzake wegverkeer, een taak waarvan zij zich sinds 2005 kwijten.

08.03 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*): Ik durf in dit geval de administratieve vereenvoudiging in twijfel trekken, want voortaan zullen er drie administraties bij de procedure betrokken zijn. Er zal bovendien enige tijd een rechtsvacuüm zijn, want het gaat slechts om ontwerpdecreten.

Ik ben blij dat de FOD zijn voorlichtingsrol behoudt, wat niet duidelijk was in de omzendbrief die aan de burgemeesters gestuurd werd, en dat de administratie een rol blijft spelen bij de begeleiding van de gemeenten.

08.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Er komt een vereenvoudiging in die zin dat de Gewesten die verantwoordelijk zijn voor de infrastructuur, ook verantwoordelijk zullen zijn voor het naleven van de regels bij het uitwerken van de infrastructuur. Dat is allemaal zeer logisch !

08.05 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*): De Gewesten zullen een expertise moeten opbouwen waarover zij niet beschikken. Het is ook logisch dat degenen die de regels vaststellen ook de toepassing ervan controleren.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de recentste verkeersveiligheidsbarometer" (nr. 510)**

09.01 **François Bellot** (*MR*): Uit de laatste verkeersveiligheidsbarometer blijkt dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers stijgt. Dat staat haaks op de tendens van de voorbije drie jaar.

Kan u de gegevens met betrekking tot die evolutie opsplitsen per categorie van weggebruikers, per Gewest en per leeftijdscategorie? Wat zijn de oorzaken van die ongunstige evolutie?

09.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Men kan de barometer, die maandelijks wordt geüpdatet, terugvinden op de site www.ikbenvoor.be. www.ikbenvoor.be.

In het Vlaams Gewest zijn de voortschrijdende jaartotalen met betrekking tot de doden ter plaatse tussen september 2005 en augustus 2006 van ongeveer 570 naar ongeveer 470 gedaald. Op dit ogenblik stagneren de cijfers spijtig genoeg.

In het Waals Gewest heeft het jaartotaal met betrekking tot de doden ter plaatse in de barometer van augustus 2007 de kaap van 500 overschreden. Daar moeten later nog de gegevens met betrekking tot een overlijden binnen dertig dagen worden bijgeteld.

Het aantal verkeersdoden in Vlaanderen en Wallonië is dus nagenoeg identiek, maar het aantal ongevallen ligt in Vlaanderen dubbel zo hoog. In het zuiden van het land doen zich ernstiger ongevallen voor, wat wellicht aan de snelheid te wijten is. België beschikt niet over een instituut dat zich met de analyse van dat soort gegevens bezighoudt.

Toch kunnen we drie oorzaken voor de problemen onderscheiden: de Waalse autosnelwegen, het weekendverkeer en de vrachtwagens.

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid beslisten in het licht daarvan de bestuurders te sensibiliseren in verband met hun rijgedrag in het weekend en meer controles uit te voeren op de vrachtwagens.

Ik hoop dat Wallonië rekening zal houden met het gevaar dat voortvloeit uit een te hoge snelheid en de aanbevelingen in dat verband zal volgen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer François Bellot aande minister van Mobiliteit over "de vergoeding te betalen wanneer vanuit een luchtballon foto's worden genomen" (nr. 541)

10.01 François Bellot (MR): De fotografie evolueert met de jaren, met name op het vlak van luchtopnamen vanuit een kabelballon.

In ons land moeten fotografen echter vele vergoedingen betalen: toelating voor luchtfoto's (134 euro voor twee jaar), onderzoek met het oog op de erkenning van de ballon (80 euro), machtiging tot luchtarbeid (1.190 euro voor twee jaar), vergoeding per luchtvaartuig (80 euro) en vergoeding voor iedere opstijging van de ballon (82 euro), alhoewel het koninklijk besluit van 14 februari 2001 voor die laatste vergoeding slechts voorziet in een bedrag van 75 euro (82 euro geïndexeerd) voor drie maanden. Die vergoeding is bovendien slecht voor de economie en we zijn het enige land in Europa dat ze nog aanrekent. Kan die vergoeding niet worden toegepast voor een periode van drie maanden eerder dan voor iedere opstijging van de ballon?

10.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): Krachtens het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen wordt het opstijgen van luchtschepen en kabelballons onderworpen aan de toelating van de minister en van de directeur-generaal belast met het bestuur van de luchtvaart.

Zoals blijkt uit het koninklijk besluit van 14 februari 2001 bedraagt de toelatingsretributie voor het laten opstijgen van een kabelballon voor maximaal drie maanden 75 euro (82 euro geïndexeerd). Het belastingcriterium is dus niet het individueel opstijgen maar wel de toelating, die een optreden van het bestuur vereist. Er moet immers een inventaris worden opgemaakt van de obstakels in het luchtruim, en de mensen die de vlucht organiseren, moeten verwittigd worden. Als de luchtfotografen hun aanvragen groeperen, betalen zij de retributie éénmaal. Indien dit onmogelijk blijkt en het bestuur meerdere toelatingen afgeeft of ertoe genoopt is deze te moduleren uit hoofde van de administratieve taken, moet de retributie telkens worden gekweten.

Ik voeg eraan toe dat de toelating voor luchtfotografie (134 euro voor twee jaar) werd afgeschaft na de opheffing, bij het koninklijk besluit van 15 augustus 2006, van het koninklijk besluit van 21 februari 1939 tot het reglementeren van luchtfoto's, opnamen boven het nationaal grondgebied en het vervoeren van fototoestellen aan boord van luchtvaartuigen.

In het kader van de opmaak van de begroting 2007 heb ik een evaluatie van het retributiebeleid gevraagd aan de algemene directie van het luchtvervoer. De bedoeling is ervoor te zorgen dat de resultaten beschikbaar zijn voor de opmaak van de begroting 2009!

10.03 François Bellot (MR): Niettemin moet men vier of vijf vergoedingen betalen om een toestel te laten opstijgen! Bovendien worden de fotografen niet drie of vier maanden op voorhand door hun klanten verwittigd

dat er foto's gemaakt moeten worden.

Wij doen niet hetzelfde als de andere Europese landen. Zou het niet mogelijk zijn om de regelgeving van de verschillende landen met elkaar in overeenstemming te brengen of te onderzoeken hoe de andere landen te werk gaan? Ik veronderstel dat de normen en de regels inzake het gebruik van het luchtruim dezelfde zijn!

10.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Ik ben bereid de administratie de vraag te stellen maar ik ben niet zeker dat wij het strengst zijn in Europa.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.54 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 23 par M. François Bellot, président.

01 **Question de M. Bert Schoofs au ministre de la Mobilité sur "la possibilité d'échanger des permis de conduire turcs contre des permis belges" (n° 513)**

01.01 **Bert Schoofs** (Vlaams Belang): Il me revient qu'un permis de conduire turc peut être échangé contre un permis belge dans la commune où est inscrit le titulaire du permis de conduire. Pourquoi les Turcs précisément peuvent-ils recourir à cette possibilité et sur quelle base légale? S'agit-il peut-être même d'une obligation? Dans l'affirmative, à qui s'applique-t-elle? Existe-t-il des régimes similaires pour les résidents issus d'autres États non-membres de l'Union européenne?

Les normes de conduite turques sont-elles comparables aux normes belges? De quelles garanties dispose-t-on en ce qui concerne la capacité de conduite des titulaires d'un permis de conduire turc?

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Tout comme avec la Turquie, nous avons également conclu un accord international avec plusieurs autres pays mais je n'ai pas apporté de données en la matière aujourd'hui. Je puis vous les transmettre ultérieurement.

L'accord conclu avec la Turquie date déjà de 1970. Aux termes de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, les habitants de notre pays peuvent obtenir un permis belge en échange d'un permis turc. Il s'agit-là de l'un des nombreux accords conclus avec d'autres pays et transposés ensuite dans notre législation.

01.03 **Bert Schoofs** (Vlaams Belang): Je reste sur ma faim. On peut supposer que les personnes qui ont obtenu leur permis de conduire dans une métropole mondiale comme Istanbul sont effectivement capables de conduire une voiture mais cette supposition vaut-elle également pour celles qui ont obtenu leur permis de conduire dans un village de Turquie? Les règles administratives n'y sont peut-être pas appliquées avec la même rigueur. Cette opération d'échange peut, à mon estime, poser des problèmes.

01.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Je suis moi-même originaire d'un village du lointain Westhoek et lorsque j'ai conduit une voiture pour la première fois à Bruxelles, j'étais effectivement très nerveux. Lorsqu'un tel accord est conclu avec un autre pays, l'on veille à ce que les circonstances soient quasiment équivalentes dans les deux pays.

01.05 **Bert Schoofs** (Vlaams Belang): Il y a une différence entre un village en Turquie et en Belgique. Il ne se pose effectivement aucun problème légal mais nous verrons quelles seront les conséquences sur nos routes.

L'incident est clos.

02 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la pénurie de conducteurs de train" (n° 518)

- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le recrutement de nouveaux conducteurs de train" (n° 521)

- **M. Guido De Padt** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les services de formation offerts aux conducteurs de train et au personnel de bord" (n° 522)

- **M. Jean-Luc Crucke** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le manque de conducteurs de train" (n° 725)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : La semaine dernière déjà, j'ai interrogé le secrétaire d'État, M. Tuybens, sur la pénurie de conducteurs de trains qui relève, ainsi qu'il est apparu, d'une compétence partagée.

Nous sommes donc confrontés à une pénurie grave de conducteurs de trains qui provoque des désordres sociaux et empêche même d'appliquer intégralement les nouveaux horaires. Le Conseil d'État ayant, en outre, annulé l'arrêté royal relatif à l'organe de formation, il est actuellement impossible de former de nouveaux conducteurs. En attendant, il semble qu'un autre arrêté royal permette de maintenir les anciens horaires.

Comment tous ces problèmes seront-ils résolus ?

02.02 Guido De Padt (Open Vld) : Le contexte a été correctement esquissé. Quelles conséquences juridiques entraînera cet arrêt ? La validité juridique des formations déjà dispensées s'en trouvera-t-elle compromise ? Combien d'examens ont déjà été organisés cette année à l'issue des formations, en application de l'arrêté royal du 21 janvier 2007 ? Cet arrêt contrecarre-t-il le projet de la SNCB de former en temps opportun un nombre suffisant de conducteurs ? Quelles en sont les conséquences sur le plan spécifique de l'exploitation ?

Le troisième ensemble de mesures relatives aux chemins de fer prévoit l'instauration d'un permis européen pour les conducteurs de trains et une certification européenne pour le personnel investi d'une mission de sécurité. Dans l'intérêt de la Belgique, les certificats de formation doivent être mutuellement reconnus afin que les conducteurs puissent également travailler à l'étranger. Des travaux préparatoires ont-ils déjà été effectués en la matière ?

02.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Ma question avait été déposée à un moment où les formations des conducteurs ne pouvaient être poursuivies, à la suite d'un arrêt du Conseil d'État. L'information a été corrigée dans l'intervalle. Je me joins dès lors aux questions des autres intervenants.

02.04 Jean-Luc Crucke (MR) : Le problème se pose en Wallonie comme en Flandre ; jusqu'à preuve du contraire, les difficultés sur le rail ne s'arrêtent pas à la frontière linguistique ! (*Interruption de M. Landuyt, ministre de la Mobilité*).

Je voulais surtout vous parler de la mauvaise humeur des passagers.

Quand il y a une grève, ce sont les derniers avertis !

J'en arrive aussi à comprendre la mauvaise humeur des conducteurs et du personnel de la SNCB qui se demandent à quelle sauce ils vont être mangés !

Quelle est la perspective en termes d'engagement ? On dit qu'il manquerait quelque deux cents conducteurs. Est-ce exact ? Si oui, comment va-t-on remédier à ce problème ? En outre, entre les examens et le moment où les lauréats entrent en fonction, il y a un délai. Combien de temps faudra-t-il attendre pour combler le déficit ?

Enfin, peut-on considérer que la situation actuelle ne pose aucun problème de sécurité ? Peut-on assurer que les trains sont conduits par des personnes totalement éveillées, et qu'il n'y a pas de risques ?

02.05 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Pour les chiffres, il existe une réponse de M. Tuybens à laquelle je vous renvoie (voir *Compte rendu analytique* n° 52 COM 43, p. 32 & 33).

En ce qui concerne la sécurité, je crois que c'est à cause de la libéralisation européenne qu'on rencontre ces

problèmes.

(En néerlandais) Dans le cadre de la libéralisation du trafic ferroviaire, nous avons maintenu les exigences essentielles en matière de sécurité en prévoyant pour les centres de formation les mêmes règles que pour la SNCB. L'arrêté royal qui a défini les exigences en matière de formation a été suspendu à la demande d'un organisme concurrent parce qu'il ne contribuait pas à créer une liberté suffisante sur le marché. A la suite de cette suspension, nous en sommes revenus à la situation qui était auparavant normale en matière de formation, c'est-à-dire une formation ad hoc dans chaque entreprise.

La sélection et la délivrance de l'attestation par Infrabel demeurent valables sans aucune réserve. Aucun problème spécifique ne se pose donc pour les recrutements.

L'arrêté royal sera adapté aux conditions essentielles de sécurité et des centres concurrents devraient ainsi pouvoir être agréés.

En ce qui concerne le recrutement de personnel, il s'agit d'une opération dont l'incidence ne sera ni positive ni négative. La pénurie de conducteurs de train est un autre débat qui porte sur la définition d'orientations politiques appropriées dans le domaine des transports en commun.

02.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Gouverner, c'est prévoir. Et on a singulièrement manqué de prévoyance ces derniers mois. Un mouvement de rattrapage est heureusement en cours.

02.07 Guido De Padt (Open Vld) : Des travaux préparatoires ont-ils été menés en ce qui concerne le permis européen pour les conducteurs de train ?

02.08 Renaat Landuyt, ministre *(en néerlandais)* : On a dépassé le stade des travaux préparatoires : les débats battent leur plein. Notre réglementation s'inscrira autant que possible dans les futurs accords européens. De nouveaux acteurs sont apparus dans notre pays, en tout cas dans le domaine du transport de marchandises. Une saine concurrence se dessine en matière de formation du personnel ferroviaire. Cette formation doit avant tout être axée sur la sécurité, qui ne peut être compromise par la libéralisation.

02.09 Guido De Padt (Open Vld) : Je déplore que le ministre oppose sécurité et libéralisation. Nous avons toujours insisté sur la nécessité de garantir la sécurité à tous les niveaux. Mais un monopole en matière de formation est inadmissible et le Conseil d'État nous donne raison à cet égard.

02.10 Jean-Luc Crucke (MR) : Je comprends qu'après l'annonce, le 8 décembre, que seul un train sur deux circulait en Flandre, le ministre veuille trouver un responsable. Et c'est le libéralisme qu'il considère comme responsable de tous les maux !

Mais libéralisation et libéralisme sont deux concepts différents. Dans le mouvement européen, nous faisons partie d'une minorité ; il y a deux grands groupes (social-chrétien et socialiste). Et on cherche un petit pour endosser les responsabilités.

02.11 Renaat Landuyt, ministre *(en français)* : Nous sommes des petits en Flandre.

02.12 Jean-Luc Crucke (MR) : Si vous estimez qu'il y a un risque, vous devez prendre vos responsabilités, indépendamment des querelles des familles politiques, pour ne pas mettre en péril le développement durable.

L'incident est clos.

03 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'infrastructure routière belge" (n° 549)

03.01 Guido De Padt (Open Vld) : Une enquête menée récemment par la Conférence Européenne des Directeurs des Routes auprès de 3.900 usagers de douze pays européens a révélé que la Belgique affichait les moins bons scores en matière de qualité et de propreté du réseau routier et de signalisation des travaux routiers. Notre classement est également particulièrement médiocre en ce qui concerne le marquage routier, les panneaux directionnels et la présence de panneaux à message variable sur les autoroutes. Ce constat

doit tout de même interpellier le ministre fédéral de la Mobilité, même s'il ne dispose pas de toutes les compétences en la matière.

Le ministre a-t-il connaissance de cette étude et qu'en pense-t-il ? Note-t-on des différences entre les Régions ? Comment expliquer le retard accumulé par la Belgique ? Pourra-t-on le rattraper au rythme actuel des investissements ? Par quelles mesures pourra-t-on y parvenir ? Des moyens supplémentaires sont-ils nécessaires ? Comment le ministre peut-il sensibiliser les responsables des autres niveaux politiques à ce problème ?

03.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : J'ai pris connaissance de cette étude ainsi que du commentaire auquel elle a donné lieu. Sur le plan déontologique, il me serait particulièrement difficile de répondre à des questions portant sur le retard accumulé, la manière de rattraper ce dernier et les moyens supplémentaires à allouer à ces politiques étant donné qu'il s'agit de compétences régionales.

Avec mes collègues européens des Transports, je m'efforce toutefois de définir des règles de sécurité uniformes pour l'ensemble du réseau routier européen, telles que la mise en œuvre systématique d'un audit de sécurité routière lors d'importants travaux de voirie. A cet égard, la Belgique répond d'ailleurs déjà actuellement aux exigences les plus strictes en matière de sécurité.

03.03 Guido De Padt (Open Vld) : Même si cette matière ne relève pas de ses compétences, j'estime néanmoins qu'il est important que le ministre fédéral de la Mobilité puisse se forger une idée de l'état du réseau routier. Je me félicite d'apprendre que l'on s'y emploie aussi au niveau européen.

L'incident est clos.

04 Questions jointes

- de **Mme Corinne De Permentier** au ministre de la Mobilité sur "les infractions commises par les services de secours" (n° 577)
- **Mme Linda Vissers** au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "l'utilisation de véhicules prioritaires par les services d'incendie" (n° 534)
- **Mme Colette Burgeon** au ministre de la Mobilité et au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "la politique de constatation et de poursuite des infractions routières commises par des conducteurs à bord de véhicules prioritaires et en mission" (n° 581)
- **Mme Linda Vissers** au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de véhicules prioritaires par les services d'incendie" (n° 657)

04.01 Corinne De Permentier (MR) : Un pompier du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) a été condamné pour avoir brûlé un feu rouge à la vitesse de 38 km/h alors qu'il emmenait une personne à l'hôpital. Cette condamnation illustre le problème du respect du Code de la route par le personnel des services de secours. Les pompiers bruxellois menacent de respecter scrupuleusement le Code de la route, ce qui pourrait parfois doubler leurs délais d'intervention. De plus, certains membres du personnel des services d'urgence refusent déjà de prendre le volant. Au final, c'est le citoyen qui risque d'être lésé. Quel est le nombre exact d'infractions commises par des véhicules prioritaires ainsi que le nombre de classements sans suite des cinq dernières années ? Estimez-vous que la réglementation en vigueur soit toujours adéquate ? Dans quelle mesure le principe de « l'urgence casse la loi » est-il appliqué par les cours et tribunaux ? Serait-il envisageable de remplacer « marque l'arrêt » par « ralentit fortement » à propos de l'attitude que les véhicules de secours doivent adopter à l'approche d'un feu rouge et serait-il praticable de limiter cet assouplissement aux services 100 et 101 ? Pourriez-vous me donner davantage d'informations quant à l'évaluation chiffrée des abus commis par les services de secours ? Une politique de sensibilisation à l'importance du respect du Code de la route ne serait-elle pas préférable à la politique répressive actuelle ?

04.02 Linda Vissers (Vlaams Belang) : Un ambulancier bruxellois a été condamné récemment à une amende et à une interdiction de conduire pour avoir enfreint le code de la route lors d'une intervention. Au cours des huit derniers mois, le service incendie de Bruxelles s'est vu adresser pas moins de 400 procès-verbaux ! Les pompiers suivant une formation de secouriste-ambulancier reçoivent, dans le cadre de leur apprentissage de la conduite d'une ambulance, un cours concernant les règles de circulation applicables aux véhicules prioritaires. La verbalisation d'infractions ne tient pas toujours compte de l'importance de la mission.

Combien de procès-verbaux ont-ils été établis en 2006 et en 2007 à l'encontre de conducteurs de véhicules prioritaires ? Ne conviendrait-il pas d'adapter la législation compte tenu du fait que les missions de ces secouristes ont pour vocation de sauver des vies humaines ? Comment le ministre interprète-t-il la circulaire du 16 juin 2006 du ministre Dewael concernant l'utilisation du gyrophare bleu et de la sirène ? Le ministre est-il d'avis que le code de la route doit être adapté ? Dans la négative, comment entend-il résoudre les problèmes liés à la verbalisation ?

04.03 Colette Burgeon (PS) : Un pompier a été condamné en novembre pour avoir franchi irrégulièrement un feu rouge. Le code de la route énonce les règles dérogatoires en matière de franchissement de feu rouge.

D'autres dispositions du code de la route, plus particulièrement l'article 59.13, énoncent les règles dérogatoires pour les véhicules prioritaires en intervention, notamment en ce qui concerne les limitations de vitesse et les feux rouges.

Une circulaire des procureurs généraux du 6 septembre 2006 vise à clarifier la politique de poursuite pour les infractions routières commises par les véhicules prioritaires.

Pourriez-vous faire le point en matière de règles applicables aux véhicules prioritaires ?

Une information officielle relative aux obligations de chacun, à destination des citoyens et des fonctionnaires des services de sécurité, serait utile.

La circulaire a-t-elle été rédigée après consultation des organisations représentatives des pompiers et des policiers ainsi que de la police fédérale et du SPF Intérieur ? Ces règles ont-elles déjà pu être évaluées ? Avez-vous connaissance d'autres cas de jurisprudence ?

04.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : L'application de l'article 37 du code de la route n'a jamais posé de problème jusqu'à ce qu'on installe des radars aux carrefours. Les deux filtres existants suffisent normalement pour que des constatations relatives à des véhicules prioritaires restent sans conséquence. Le procureur du Roi commence par procéder à une pondération qui débouche presque toujours sur un classement sans suite de l'affaire. Sinon, il est prévu un deuxième filtre sous la forme d'un constat *de facto* par le juge de police que le conducteur du véhicule prioritaire a brûlé un feu rouge dans l'accomplissement d'une intervention urgente de sorte qu'il n'y a pas lieu d'appliquer de sanction. Le jugement auquel font référence les auteurs des questions s'explique par le fait que, dans cette affaire, toute défense a fait défaut. Je pense d'ailleurs que ce jugement ne sera probablement pas confirmé en appel.

Une modification de l'article 37 du code de la route ne semble donc pas nécessaire. Il n'existe pas de données chiffrées disponibles concernant le nombre de constatations parce qu'il n'y a pas de statistiques distinctes à ce sujet. Il s'agit d'un nouveau phénomène qui résulte de l'installation d'un nombre croissant de radars automatiques aux carrefours.

04.05 Corinne De Permentier (MR) : Je pense comme vous qu'il est plus que temps d'adapter l'article 37. Un jour, nous aurons un accident parce qu'on aura voulu respecter le code à la lettre et qu'on arrivera trop tard.

Les pompiers exercent l'un des plus beaux métiers du monde : ils sauvent des vies. Il ne faudrait pas, vu les maigres salaires octroyés à ces travailleurs du service public, qu'ils en viennent à devoir payer de leurs deniers les suites d'un accident éventuel.

04.06 Linda Vissers (Vlaams Belang) : J'ai aussi interrogé la ministre de la Justice à ce sujet et j'ai obtenu une réponse qui se voulait également rassurante. Je pense néanmoins qu'il s'indiquerait d'aménager le texte de l'article 37 en remplaçant la notion d'arrêt par une référence à des conditions de sécurité et de vitesse permettant au conducteur de s'arrêter.

04.07 Colette Burgeon (PS) : Vous ne m'avez pas dit si la circulaire des procureurs généraux du 6 septembre 2006 avait été rédigée après consultation.

Dans ce cas-ci, les filtres n'ont pas fonctionné. Pourquoi faut-il aller en appel ? Lors d'une réception d'ordre de payer, en attendant la modification de cet article 37,4, ne serait-il pas plus simple que le ministre permette d'y répondre en se justifiant par la prestation d'un service d'urgence ? Pouvez-vous agir dans le cadre des affaires courantes ?

04.08 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : La circulaire de 2006, comme beaucoup de circulaires provenant des procureurs généraux, a le défaut d'être trop legaliste. C'est presque à cause de celle-ci que nous nous voyons dans l'obligation de modifier les termes de l'article 37, notamment pour préciser que « stopper » n'est pas « s'arrêter ».

Pour moi, une vraie solution serait un bon accord dans le cadre de la concertation entre les bourgmestres, les procureurs et les chefs de police de chaque commune, par lequel il serait admis que chaque PV afférent à une constatation par un radar soit écarté, partant de la supposition que les conducteurs d'un véhicule prioritaire ont une raison légitime de dépasser les limitations de vitesse.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au ministre de la Mobilité sur "l'exploitation de Brussels Airport" (n° 667)

05.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Lors de la cession de la majeure partie des actions de l'État dans la BIAC à la société Macquarie, beaucoup de demandes d'information ont été formulées.

Nous imaginons qu'une licence d'exploitation de l'aéroport a été délivrée ou renouvelée. Pour quelle durée ?

De plus, Belgocontrol a enregistré une augmentation de 3,6 % du nombre de mouvements d'avions à Brussels Airport par rapport à l'an dernier.

La licence d'exploitation ou le contrat de cession a-t-il prévu cette augmentation ? Un maximum a-t-il été fixé ou une progression dans le temps a-t-elle été déterminée et, dans un tel cas, jusqu'à quel terme ?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : La licence d'exploitation fait l'objet d'un arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en société anonyme de droit privé et d'un arrêté royal du 21 juin 2004 relatif à l'octroi de la licence d'exploitation.

L'arrêté royal du 27 mai 2004 prévoit que l'exploitation de toute installation aéroportuaire est soumise à l'octroi préalable d'une licence d'exploitation individuelle à durée indéterminée.

Aussi, l'arrêté royal du 21 juin 2004 se limite-t-il à stipuler que la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National est octroyée à BIAC, sans plus.

En ce qui concerne l'augmentation du nombre de vols, les obligations du titulaire ne sont pas exprimées en termes de nombre de vols. C'est la réglementation flamande qui en parle. Il n'en est pas question dans le cadre fédéral.

05.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Le permis d'environnement délivré par la Région flamande prévoit-il une limitation des vols ? L'arrêté royal relatif à la licence est-il celui du 21 juillet 2004 ? Cet arrêté définit-il d'autres modalités d'exploitation ?

05.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Au niveau fédéral, cette matière est réglée par les arrêtés royaux du 27 mai 2004 et du 21 juin 2004. Il existe en outre des règles flamandes pour l'octroi d'un permis d'environnement.

05.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : J'en prendrai connaissance.

L'incident est clos.

06 Question de M. Jean-Luc Crucke au ministre de l'Emploi et au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le manque de mobilité entre la région de Tournai et la région de Courtrai et ses conséquences pour l'emploi" (n° 712)

06.01 Jean-Luc Crucke (MR) : À Courtrai, le taux de chômage atteint à peine 5 % alors qu'il est de 15 % à Tournai. Les demandeurs d'emploi de Tournai pourraient donc trouver du travail à Courtrai si des transports publics performants leur permettaient de s'y rendre. Aujourd'hui, il faut quarante minutes pour relier ces deux villes en train.

Sachant que le problème n'est pas que fédéral, peut-on imaginer une relance des moyens publics de transport lorsque des situations aussi contrastées en matière d'emploi sont identifiées dans des bassins très proches ? Une concertation peut-elle avoir lieu avec la Région wallonne afin d'aboutir à des solutions raisonnables ?

Des améliorations concrètes sont-elles envisageables pour assurer la rentabilité des services publics tout en répondant aux besoins des citoyens, des entreprises et du pays ?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : L'optimisation de l'offre de transport et l'amélioration des connexions multimodales dans les zones périurbaines seront des priorités pour les prochains contrats de gestion de la SNCB. Il sera tenu compte des modifications de la demande transfrontalière et transrégionale dues à l'évolution du marché du travail.

En ce qui concerne les liaisons Tournai-Lille et Courtrai-Lille, je demanderai à la SNCB d'examiner les possibilités d'adaptation de l'offre en maintenant les liaisons directes et en tenant compte du coût d'une desserte supplémentaire, des disponibilités de la SNCB en matériel et personnel, de l'offre globale, etc. Une meilleure coordination avec l'offre de bus doit également être envisagée. La concertation avec les sociétés régionales de transport compte également parmi les objectifs des prochains contrats de gestion de la SNCB.

06.03 Jean-Luc Crucke (MR) : Cette réponse est conforme à mes attentes et à celles des demandeurs d'emploi. Je suivrai de près ce dossier dans le cadre du contrat de gestion.

L'incident est clos.

07 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les passages pour piétons à Hasselt qui ont été repeints de manière artistique" (n° 719)

07.01 Guido De Padt (Open Vld) : Dans le centre-ville de Hasselt, 19 passages pour piétons ont été repeints avec une touche artistique, l'administration communale étant désireuse de les mettre davantage en évidence. Ce projet suscite cependant des réactions en sens divers. Ainsi, certains se demandent si ces passages pour piétons sont encore conformes aux prescriptions réglementaires. Cette initiative pourrait compromettre la sécurité routière. Un Hasseltois a exigé du juge des référés que les passages pour piétons soient remis dans leur état initial.

Que pense le ministre de cette initiative ? Quels marquages réglementaires doit comporter un passage pour piétons et dans quelle mesure peut-on s'écarter des dispositions en la matière ? A-t-on déjà observé d'autres initiatives similaires ? Ces projets artistiques sont-ils susceptibles de créer des zones d'ombre sur le plan des responsabilités ?

07.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je me rends trop peu souvent à Hasselt pour pouvoir vous livrer mon appréciation personnelle quant à ce projet. L'article 18, 3° de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 énonce les conditions auxquelles doivent satisfaire les marques des passages pour piétons. En vertu de l'article premier de cet arrêté, seule la signalisation qui satisfait à ces conditions peut être considérée comme une signalisation réglementaire.

L'administration flamande, gestionnaire compétent en charge de ces voiries, n'a pas émis d'objections à ce projet. Selon la nouvelle répartition des compétences, le fédéral ne peut plus exercer de tutelle en la matière. En outre, étant donné qu'il s'agit d'une voirie régionale, le responsable final est l'administration flamande.

D'aucuns estiment que ce projet enfreint la réglementation routière. Pour d'autres, les passages pour piétons sont désormais plus visibles et les véhicules réduiront dès lors leur vitesse. Je ne veux pas intervenir dans cette discussion. D'un point de vue strictement juridique, le gestionnaire flamand de la voirie a estimé que ces passages pour piétons satisfont toujours aux exigences de validité.

07.03 Guido De Padt (Open Vld) : Le ministre rejette la responsabilité sur les autorités flamandes. Je ne partage pas son avis : il s'agit d'une réglementation relevant du pouvoir fédéral.

07.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je ne rejette pas la responsabilité. Les auteurs de ce projet ont demandé l'autorisation au gestionnaire de voirie de décorer les passages pour piétons. Le gestionnaire de voirie doit veiller à l'application des règles de circulation fédérales. Il lui appartient seul de juger de la validité des passages pour piétons et en l'espèce, les autorités flamandes n'ont donc formulé aucune objection.

07.05 Guido De Padt (Open Vld) : Si on suit le raisonnement du ministre, les autorités flamandes pourraient tout aussi bien modifier l'ordre des couleurs des feux de signalisation.

07.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Certains feux rouges ont effectivement été revêtus d'un cœur et personne n'en conteste la validité. Le projet de Hasselt franchit évidemment un pas supplémentaire mais en soi, les passages pour piétons – même décorés – demeurent bel et bien réels.

Je le répète : depuis le 1^{er} juillet 2007, les autorités fédérales ne sont plus habilitées à contrôler le gestionnaire de voirie.

07.07 Guido De Padt (Open Vld) : Dans l'exemple cité par le ministre, les feux de signalisation eux-mêmes ne sont pas modifiés alors que dans le mien, il s'agit d'une modification de l'ordre des couleurs. Si le gestionnaire de voirie avait le loisir de modifier cet ordre, les feux de circulation pourraient différer en Flandre et en Wallonie, ce que nul ne souhaite, j'imagine.

07.08 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : De deux choses l'une : on interroge à ce sujet la ministre flamande des Travaux publics ou on attend qu'un accident survienne sur l'un de ces passages pour piétons. Au tribunal, on fera sans doute valoir que ces passages pour piétons ont été décorés mais on y rétorquera que le gestionnaire de voirie, responsable en la matière, a estimé que l'intervention ne posait pas problème.

07.09 Guido De Padt (Open Vld) : J'estime tout de même qu'on ne joue pas avec la sécurité routière.

Le **président** : Le diamètre des feux est fixé par une directive européenne. Il doit en aller de même concernant les passages pour piétons : ce sont des normes strictes.

L'incident est clos.

08 Question de M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité sur "les conséquences de la suppression de la tutelle fédérale sur les règlements complémentaires de police de circulation routière et le contact avec les Régions sur le sujet" (n° 724)

08.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : La tutelle fédérale en matière de règlements complémentaires de police de circulation routière, pourtant appréciée par les communes, ne s'exercera plus à partir du 1^{er} janvier 2008. Il serait dommage que l'expertise acquise par l'administration fédérale soit perdue dans le cadre du transfert de compétences vers les Régions.

Quelles seront les conséquences sur la responsabilité des communes ?

Comment garantit-on la continuité du conseil aux communes ? Des contacts sont-ils pris avec les Régions ? Celles-ci exerceront-elles toutes les missions précédemment assurées par le SPF Mobilité ?

Quelles sont les initiatives prises par les Régions ?

Envisage-t-on certains transferts de personnel du SPF Mobilité vers les Régions ?

08.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : En fonction de ce qui sera mis en place par les Régions, l'abrogation de la tutelle fédérale peut représenter une simplification administrative au bénéfice des communes, dont la responsabilité est inchangée.

Le SPF Mobilité conserve son rôle d'information au sujet des conditions de placement de la signalisation routière.

Plusieurs contacts ont eu lieu avec les trois Régions, auxquelles il revient de juger du système à mettre en place en matière de tutelle sur les pouvoirs locaux. La Région de Bruxelles-Capitale va mettre sur pied un système d'approbation des règlements complémentaires identique à celui qui existe aujourd'hui au niveau fédéral. Un projet de décret est en discussion au Parlement wallon et je ne crois pas qu'il diffèrera énormément du système actuel. Un décret est également en préparation à la Région flamande.

Les inspecteurs du SPF Mobilité se concentreront en priorité sur l'évaluation des plans d'action des zones de police en matière de circulation routière, mission qu'ils exercent depuis 2005.

08.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je mets en doute la simplification administrative dans ce cas, puisque dorénavant trois administrations seront concernées. Il y aura une période de vide juridique, car il ne s'agit que de projets de décrets.

Je me réjouis que le SPF conserve son rôle d'information, ce qui n'était pas clair dans la circulaire aux bourgmestres, et que des membres de l'administration conservent un rôle dans l'accompagnement des communes.

08.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Il y a simplification dans le sens où les Régions, qui sont responsables de l'infrastructure, vont également être responsables du respect des règles en élaborant l'infrastructure. Tout cela est très logique !

08.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Les Régions devront développer une expertise qu'elles n'ont pas. Il y a aussi une logique à ce que ceux qui définissent les règles en contrôlent la bonne application.

L'incident est clos.

09 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "le dernier baromètre de la sécurité routière" (n° 510)

09.01 François Bellot (MR) : Le dernier baromètre de la sécurité routière montre, contrairement à la tendance observée ces trois dernières années, une augmentation du nombre de victimes mortelles sur les routes.

Pouvez-vous nous détailler cette évolution selon la catégorie d'usagers, la Région, la catégorie d'âge ?
Quelles sont les causes de cette évolution défavorable ?

09.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : On peut retrouver le baromètre, actualisé chaque mois, sur le site www.jesuispour.be.

En Région flamande, les totaux mobiles annuels des tués sur place sont passés, entre septembre 2005 et août 2006, de 570 à 470 tués par an environ. Malheureusement cette tendance positive laisse à présent place à une stagnation.

En Région wallonne, le nombre annuel de tués sur place est passé au-dessus de la barre des 500 lors du baromètre d'août 2007. Il convient d'y ajouter ultérieurement les décès dans les 30 jours.

Le nombre de tués sur la route est donc quasiment identique en Flandre et en Wallonie, mais le nombre d'accidents est deux fois plus important en Flandre. La gravité des accidents est supérieure sur les routes du Sud du pays, probablement à cause de la vitesse. La Belgique ne dispose pas d'un institut permettant l'analyse de telles données.

Trois causes de problèmes apparaissent cependant: les autoroutes wallonnes, la circulation durant les week-ends et les poids lourds.

Constatant ces trois causes de danger, les états-généraux de la sécurité routière se sont mis d'accord pour sensibiliser les gens à la conduite le week-end et pour contrôler davantage les poids lourds.

J'espère que la Wallonie tiendra compte de la dangerosité de la vitesse et suivra les recommandations en la matière.

L'incident est clos.

10 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la redevance ballon aérien pour prise de vue" (n° 541)

10.01 François Bellot (MR) : Depuis des années, la photographie a évolué, notamment en matière de prises de vue aériennes à partir d'un ballon captif.

Or, les photographes doivent, dans notre pays, s'acquitter de nombreuses redevances : autorisation de photographies aériennes (134 euros pour deux ans), examen d'agrégation du ballon (80 euros), autorisation de travail aérien (1.190 euros pour deux ans), redevance par aéronef (80 euros) et redevance pour chacune des élévations du ballon (82 euros), et ce, alors que l'arrêté royal du 14 février 2001 prévoit que cette dernière redevance est de 75 euros (82 euros indexés) pour trois mois. Cette redevance est, en outre, anti-économique et nous sommes le seul pays européen à l'appliquer. Ne peut-on l'appliquer par période de trois mois plutôt qu'à chaque élévation du ballon ?

10.02 Renaat Landuyt, ministre (en français) : L'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air soumet à l'autorisation du ministre et du directeur général chargés de l'administration de l'aéronautique les ascensions de dirigeables et de ballons captifs.

Comme l'indique l'arrêté royal du 14 février 2001, la redevance pour une autorisation d'ascension de ballon captif pour trois mois maximum est de 75 euros (82 euros indexés). Le critère d'imposition n'est donc pas l'ascension individuelle mais l'autorisation qui implique une intervention de l'administration pour dresser l'inventaire des obstacles dans l'espace aérien et d'en avertir les navigants. Si les photographes aériens groupent leur demande, ils ne payent qu'une seule fois la redevance. Si cela s'avère impossible et que l'administration délivre plusieurs autorisations ou est amenée à varier celles-ci en raison de travaux administratifs, la redevance est due à chaque fois.

J'ajoute que l'autorisation de photographie aérienne (134 euros pour deux ans) a été supprimée à la suite de l'abrogation par arrêté royal du 15 août 2006 de l'arrêté royal du 21 février 1939 réglementant la prise de vues aériennes au-dessus du territoire national et le transport d'appareils photographiques à bord d'aéronefs.

Dans le cadre de la confection du budget 2007, j'ai demandé une évaluation de la politique de redevance à la direction générale du transport aérien. L'objectif est de faire en sorte que les résultats soient disponibles pour la confection du budget 2009 !

10.03 François Bellot (MR) : Il reste qu'il faut s'acquitter de quatre ou cinq redevances pour faire décoller un appareil ! En outre, les photographes ne sont pas prévenus trois ou quatre mois à l'avance par leurs clients de la nécessité de faire des photos.

Nous sommes en rupture avec les autres pays européens. N'y a-t-il pas moyen d'harmoniser en la matière ou d'examiner la façon dont les autres pays opèrent ? Je suppose que les normes et les règles d'occupation de l'espace aérien sont les mêmes !

10.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Je suis prêt à poser la question à l'administration mais je ne suis pas certain que nous sommes les plus sévères en Europe.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 54.