

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 11 MAART 2008

Namiddag

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

du

MARDI 11 MARS 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.11 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de haalbaarheid van het wegovignet in België" (nr. 1831)

01.01 Guido De Padt (Open Vld): De Vlaamse minister-president Peeters is het idee om een forfaitair wegovignet tegen 2009 in te voeren, niet langer genegen. De Waalse minister van Verkeer en Begroting, Daerden, streeft van zijn kant nog steeds naar een invoering tegen 2009. De afstemming van de initiatieven tussen de Gewesten en de toetsing aan de Europese richtlijnen zijn nochtans noodzakelijke voorwaarden voor een succesvolle implementatie, met voldoende draagkracht bij de bevolking.

Heeft de minister al overleg gepleegd met de Gewesten? Is hij bereid de invoering van het vignet federaal te coördineren om een eenzijdige invoering te voorkomen?

01.02 Minister Yves Leterme (*Nederlands*): Ik verwijs naar wat er hierover in de commissievergadering van 21 januari 2008 werd gezegd. De basisbevoegdheid in deze aangelegenheid ligt bij de Gewesten. Alleen zij kunnen een verkeersbelasting invoeren. Ik ken dit dossier en het lijkt mij het beste om naar een harmonisering met de buurlanden te streven en het elektronisch rekeningrijden in te voeren eerder dan op een drafje het papieren vignet in 2009 verplicht te maken.

De federale minister van Mobiliteit is in dit dossier eigenlijk niet rechtstreeks betrokken. Geregeld overleg tussen de gewestministers en de bevoegde diensten heeft echter duidelijk gemaakt dat de Gewesten momenteel geen gemeenschappelijke standpunt innemen. Het is best hierop te wachten. Bekijken of dat standpunt compatibel is met dat van andere landen is mijn enige invalshoek in dit dossier. Ik bied de Gewesten mijn steun aan in hun overleg met elkaar of op internationaal vlak.

01.03 Guido De Padt (Open Vld): Ons land is te klein om twee systemen te herbergen. Dat zou Kafka in het kwadraat zijn. Het is goed dat de minister zijn steun toezegt.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de dringende vraag van de constructeurs en importeurs van vrijetijdswagens" (nr. 1832)

02.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): De sector van de vrijetijdswagens vertegenwoordigt in ons land een economisch gewicht van 285 miljoen euro. De sector kampt echter met zware moeilijkheden omdat België een gewichtsnorm hanteert die afwijkt van de Europese norm. Europese fabrikanten begrijpen niet waarom de Europese richtlijnen in België niet worden toegepast. De sector vraagt al jaren om de Belgische

norm gelijk te schakelen met de Europese.

Is de minister op de hoogte van dit probleem? Is hij bereid een prioriteit te maken van het oplossen ervan? Binnen welke termijn? Zal hij de sector raadplegen?

02.02 Minister **Yves Leterme** (*Nederlands*): Elk voertuig heeft een maximaal toegelaten massa (MTM). Deze MTM is de som van het leeggewicht en de additionele massa, dit is het gewicht van de vervoerde personen en de bagage en dergelijke. Houders van een rijbewijs B mogen voertuigen besturen tot een MTM van 3,5 ton. Daarboven is een rijbewijs C vereist. Omdat het leeggewicht bij mobilhomes reeds relatief hoog is, blijkt het moeilijk onder deze grens te blijven. De installatie van accessoires zoals een zonneluifel, klimaatregeling of schotelantenne doet de additionele massa immers snel oplopen. Daardoor kan het aantal personen dat vervoerd mag worden door een chauffeur met rijbewijs B in het gedrang komen.

In België worden de Europese richtlijnen wel degelijk toegepast. De administratie heeft de instructie gegeven om vrijetijdswagens bij elke keuring te wegen en desgevallend het aantal te vervoeren personen te herberekenen overeenkomstig de resultaten van deze weging. Dit heeft geleid tot heel wat onbegrip bij constructeurs en gebruikers. Daarom heeft de administratie die instructie terug ingetrokken en een overleg opgestart met de sector en de gebruikersverenigingen. Daaruit is gebleken dat het vooral gaat om een probleem van gebrekkige communicatie. Er werden twee werkgroepen opgericht, een eerste die zich zal bezighouden met de verbetering van de communicatie en een tweede die zich zal toeleggen op de inhoudelijke problematiek met betrekking tot de technische regelgeving.

02.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Het klopt dus niet dat motorhomes die volgens Europese normen zijn goedgekeurd, in België niet door de keuring raken?

02.04 Minister **Yves Leterme** (*Nederlands*): Dat klopt inderdaad niet. Wel zal nu nagegaan worden of de omzetting van de Europese regelgeving in ons land beantwoordt aan onze Europese verplichtingen en aan de doelstelling ervan, alsook of de Belgische regelgeving hanteerbaar is voor de gebruikers.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de veiligheidsmaatregelen in de nationale luchthavens" (nr. 1949)**

03.01 **Guido De Padt** (Open Vld): In Nederland legde een tv-reportage onlangs ernstige tekortkomingen bloot in de beveiliging van de luchthaven van Schiphol. Ook in België werden de zwakke plekken van de beveiliging van onze luchthavens al meermaals aangeklaagd. Nadat een journalist er in 2004 in slaagde een nepbom aan boord van een Amerikaans vliegtuig te brengen, zijn de veiligheidsmaatregelen wel verscherpt.

Voldoen de Belgische luchthavens en de bedrijven die er actief zijn, aan alle Europese veiligheidsvoorschriften?

Hoeveel maal werden onze luchthavens in 2005, 2006 en 2007 gecontroleerd op de naleving van die regels? Welke inbreuken werden daarbij vastgesteld?

Is de minister van mening dat de getroffen maatregelen volstaan?

Is het aangewezen de strenge veiligheidsregels die gelden voor passagiers, ook op te leggen aan het luchthavenpersoneel?

03.02 Minister **Yves Leterme** (*Nederlands*): Zowel de Belgische luchthavens als de bedrijven die er actief zijn, zijn aan strikte veiligheidsregels onderworpen. Het gaat zowel om regels uitgevaardigd door internationale organisaties zoals de ICAO, als om Belgische regels. Bovendien hebben zij eigen beveiligingsprogramma's, die goedgekeurd werden door het directoraat-generaal Luchtvaart. De luchtvaartinspectie voert regelmatige audits alsook onaangekondigde inspecties uit. Ook het bevoegde DG van de Europese Commissie voert regelmatig inspecties uit en de bedrijven hebben bovendien ook interne kwaliteitscontroleprogramma's.

De Belgische luchthavens voldoen aan de Europese voorschriften.

Op alle internationale luchthavens voert de luchtvaartinspectie van het DG Luchtvaart elk jaar een audit uit. Het aantal inspecties bedroeg in 2005 21, in 2006 41 en in 2007 32. Het aantal inspecties zal in de periode 2008-2009 nog opgevoerd worden. Daartoe wordt ook extra personeel aangeworven.

Ik geloof dat deze maatregelen voldoende zijn, maar ik denk dat ze best regelmatig worden geëvalueerd. Zij moeten in geval van dreiging ook kunnen worden bijgesteld. Nationaal staat het Nationaal Comité voor de Veiligheid van de Burgerluchtvaart in voor de evaluatie, op lokaal vlak zijn dat de beveiligingscomités van de luchthavens. Op Europees niveau is er regelmatig overleg, waarin België overigens een zeer actieve rol speelt.

De FOD Mobiliteit en Vervoer verzorgt de ondersteuning van het Europees Opleidingscentrum Luchtvaartbeveiliging(EASTI). Het is gevestigd in de gebouwen van de FOD en is het opleidingscentrum van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO en van de Europese Conferentie voor de Burgerluchtvaart. Via dat centrum worden alle opleidingsprogramma's inzake luchtvaartbeveiliging uitgewerkt voor het luchtvaart- en het luchthavenpersoneel en wordt tevens de certificatie vanuit beveiligingsoogpunt voor het beveiligingspersoneel geregeld.

Voor luchthavenpersoneel gelden vrijwel dezelfde beveiligingsregels als voor passagiers. Op sommige punten zijn ze zelfs strikter. Omwille van de vertrouwelijkheid van een aantal maatregelen ga ik daar niet in extenso op in tijdens deze openbare vergadering. De heer Durinckx staat ter beschikking van parlementsleden die er meer wensen over te weten.

03.03 Guido De Padt (Open Vld): Is er al een versterking van het personeelsbestand? Heeft de FOD Mobiliteit inmiddels iemand kunnen afvaardigen naar het Orgaan voor de Coördinatie en de Analyse van de Dreiging (OCAD). Tot vorig jaar was dit niet zo. Mobiliteitsgegevens zijn voor het inschatten van een dreigingsanalyse nochtans substantieel.

03.04 Minister Yves Leterme (Nederlands): Er worden bijkomend zes mensen ingeschakeld. De FOD Mobiliteit werd inderdaad uitgenodigd om iemand af te vaardigen naar de werkzaamheden van het OCAD. Aan die uitnodiging werd niet onmiddellijk spontaan gevolg gegeven. Ondertussen werd de instructie gegeven om daar effectief iemand voor aan te duiden.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Valérie De Bue** aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het invoeren van een alcoholtest die aangesloten is op het startmechanisme van het voertuig van overtredders-recidivisten" (nr. 2090)
- de heer **Jean-Luc Crucke** aan de minister van Justitie over "de plaatsing van alcoholsloten in sommige voertuigen" (nr. 2101)

De **voorzitter**: de heer Crucke is afwezig.

04.01 Valérie De Bue (MR): Enkele weken geleden reeds konden we uit de pers vernemen dat u van plan bent een wetsontwerp in te dienen waarmee recidivisten door de rechter zouden kunnen worden verplicht een alcoholslot in hun wagen te installeren. Wie dan dronken achter het stuur zit, kan de wagen gewoon niet meer starten. Volgens de pers zouden de installatiekosten van dat systeem van de boete worden afgetrokken.

Ik veronderstel dat er hierover studies werden uitgevoerd, onder andere in het buitenland. Zijn er streefcijfers (beoogde personen, daling van het aantal ongevallen en recidives) die u wenst te bereiken? Komen er nog andere uitvoeringsmodaliteiten, zoals de controle van het toestel na installatie, een controle gedurende de strafuitvoering, de minimum- en maximumduur van de straf? Waarom zou dit systeem enkel voor de recidivisten worden ingevoerd? Waarom wordt het niet vanaf de eerste inbreuk opgelegd?

Enkele dagen geleden woonden we de lunch van het BIVV over het thema van de "alcoholsloten" bij. De personen die er het woord namen, benadrukten het belang van de follow-up en de begeleiding bij dit

systeem. Een politierechter stelde dat de toepassing van die maatregel vooral op rechterlijk vlak op problemen stuit, omdat men nog lang niet over een databank met gegevens over de recidivisten beschikt. Hij vond ook dat men de keuze aan de rechter moet overlaten. Om dat systeem op punt te stellen is er overleg nodig met uw collega van Justitie. Wat is de stand van zaken met betrekking tot dat overleg?

04.02 Minister **Yves Leterme** (*Frans*): Ik dank u dat u mijn aandacht gevestigd heeft op de recente initiatieven in verband met het alcoholslot. Het is belangrijk dat we nog meer middelen kunnen inzetten in de strijd tegen de verkeersonveiligheid.

Vorige week hebben de federale ministers die bevoegd zijn voor mobiliteit en verkeersveiligheid (met inbegrip van de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie) vergaderd om te onderzoeken hoe de besluiten van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in praktijk kunnen worden gebracht. De heer Koekelberg – die namens de federale politie sprak – en de vertegenwoordigers van het BIVV benadrukten dat er bij drie van de vier elementen die bepalend kunnen zijn voor het rijgedrag van de automobilisten (dragen van de gordel, dronkenschap en overdreven snelheid) een oorzakelijk verband bestaat: een betere naleving van de reglementering leidt tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Op dat vlak is er nog werk aan de winkel.

Als men slechts drie of vier maanden aan het hoofd van een departement staat, moet men het impulsen kunnen geven en trachten een en ander in beweging te brengen. De parlementaire initiatieven in verband met het alcoholslot en de ervaringen in het buitenland hebben me ertoe aangezet voortgang te maken met het dossier. In 2006 heeft het BIVV een proefproject geleid met betrekking tot de toepassing van het alcoholslot voor recidivisten. De resultaten van dat project waren positief. De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid hebben een aanbeveling ter zake goedgekeurd.

Voor ik mijn standpunt bepaalde en gevraagd heb om het voorontwerp van wet verder voor te bereiden, heb ik mijn collega van Justitie geraadpleegd.

Ik heb dus beslist om samen met collega Vandeuren een wetsontwerp voor te bereiden inzake de politie van het wegverkeer, waarin het « alcoholslot » beschouwd wordt als een maatregel ter aanvulling van het verval van het recht op sturen (net als andere maatregelen). Het is de rechter die er zal over oordelen, maar het alcoholslot is bestemd voor bestuurders die herhaaldelijk betrapt werden op het rijden onder invloed.

Wat de praktische modaliteiten betreft, houden de FOD Mobiliteit en het BIVV zich bezig met de analyse ervan. Om de maatregel een interessant efficiëntieniveau te laten bereiken, zal de duur ervan – minimum een jaar – afhankelijk zijn van de ernst van de overtreding. Tijdens de meting worden de gegevens die door het toestel worden opgetekend aan een permanente controle onderworpen. De betrokkene zal ook sociaal worden opgevolgd. Als de maatregel eenmaal van toepassing is, zal men een idee kunnen krijgen van het aantal personen waarvoor hij geldt en zal men kunnen nagaan om welke mensen het gaat. Op dat ogenblik zal een en ander moeten worden geëvalueerd.

Overigens zou men de regeling als preventieve maatregel kunnen invoeren in de ondernemingen van de vervoersector. De sector wenst trouwens reeds te beschikken over de mogelijkheid om het alcoholslot in te voeren, en beschouwt het als een middel om alcoholmisbruik van vrachtwagenchauffeurs te voorkomen. Maar er zal overleg nodig zijn, waarvoor de minister van Mobiliteit contact zal opnemen met de minister van Arbeid en Tewerkstelling.

04.03 **Valérie De Bue** (MR): Dit thema is nog steeds actueel aangezien het “alcoholplan” het voorwerp is van een vergadering met de zeven ministers voor volksgezondheid die ons land telt.

Ik heb nota genomen van uw voorstellen en van de modaliteiten. Rijst het probleem van de fameuze gegevensbank van recidivisten, die nog niet klaar is. Ik veronderstel dat zij wel klaar zal moeten zijn wanneer deze maatregel doorgevoerd wordt.

04.04 Minister **Yves Leterme** (*Frans*): Absoluut! Uiteraard kan de rechter, geval per geval, kennis nemen van de antecedenten van de betrokkene, maar de maatregel kan enkel worden toegepast wanneer men over de gegevens beschikt.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de maximaal toegelaten hoogte van vrachtwagens voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 2145)

05.01 Guido De Padt (Open Vld): De minister heeft zich reeds meermaals bereid getoond om oplossingen te zoeken die leiden tot minder zware voertuigen op de weg. Er wordt gedacht aan het opstarten van proefprojecten met lange zware vrachtwagens of ecocombi.

De sector van het uitzonderlijk vervoer dringt al geruime tijd aan op een aangepaste reglementering die de maximaal toegelaten hoogte van vrachtwagens voor uitzonderlijk vervoer optrekt van 4 naar 4,3 meter. Er zijn in het verleden wel al voorbereidende stappen gezet, maar de uitvoering bleef tot op heden uit. Een aangepaste reglementering is echter broodnodig.

Is de minister voorstander van het optrekken van de maximaal toegelaten hoogte voor uitzonderlijk vervoer naar 4,30 meter? Zal de minister overleg opstarten met de sector van het uitzonderlijk vervoer?

05.02 Minister Yves Leterme (*Nederlands*): De vorige regering nam het principiële standpunt in dat de hoogte van vrachtwagens moest worden verhoogd van 4 naar 4,3 meter. Daarover werd ondertussen met de Gewesten in hun rol als wegbeheerders overlegd. Doch alleen het Vlaamse Gewest reageerde positief. Het is gebruikelijk dat er zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met het standpunt van de Gewesten en wellicht heeft mijn voorganger daarom de zaak laten rusten.

Voor het normale vervoer wordt de hoogte geregeld via de Europese richtlijn. Voor het uitzonderlijk transport is de hoogte in principe niet beperkt, maar afhankelijk van de vergunning die voor dat specifieke vervoer moet worden afgeleverd.

05.03 Guido De Padt (Open Vld): Uitzonderlijk vervoer kan toch niet stoppen aan de gewestgrenzen? Daarom net moet het federale niveau rechtszekerheid creëren en de hoogte voor vrachtwagens tot 4,3 meter optrekken. Wij dringen daarop aan, want de transportsector moet zich kunnen voorbereiden op de toekomst.

05.04 Minister Yves Leterme (*Nederlands*): Het is in dit land gebruikelijk dat rekening wordt gehouden met de adviezen van de Gewesten. Wij zullen echter Brussel en Wallonië nog eens aanschrijven met de vraag hun standpunt op basis van enkele extra argumenten opnieuw te overwegen.

05.05 Guido De Padt (Open Vld): Vlaanderen is wellicht groter dan Brussel en Wallonië samen. Er moet toch rekening worden gehouden met de grootste partner.

05.06 Minister Yves Leterme (*Nederlands*): Vlaanderen is niet groter in oppervlakte, noch in wegennet.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het niet organiseren van een sensibiliseringscampagne voor motorrijders door het BIVV" (nr. 2371)
- de heer Guido De Padt aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de sensibiliseringscampagne voor motorrijders" (nr. 2452)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke afwijzing van een sensibiliseringscampagne voor motorfietzers door het BIVV" (nr. 2479)

06.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Volgens de belangenorganisatie Motorcycle Action Group (MAG) zou de voor dit jaar aangekondigde sensibilisatiecampagne voor motorrijders niet doorgaan. Nochtans is zo'n jaarlijkse campagne echt nodig. Het aantal dodelijke slachtoffers bij motorrijders ligt immers drie keer hoger dan bij autobestuurders. De MAG vraagt daarom de campagnes net te intensifiëren.

Klopt dit bericht?

06.02 Guido De Padt (Open Vld): De Federatie van de Motorrijders betreurt dat er dit jaar langs de autosnelwegen en gewestwegen geen sensibilisatiecampagne komt voor motorrijders bij gebrek aan overleg en samenwerking tussen het federale BIVV en de gewestelijke wegbeheerders. De aandacht voor de kwetsbaarheid van motorrijders in het verkeer mag niet worden gehypothekeerd door die gebrekkige bevoegdheidscoördinatie. Motorrijders behoren immers tot de meest kwetsbare weggebruikers en de voorbije campagnes hebben de bewustwording van andere weggebruikers voor motorrijders ongetwijfeld bevorderd, wat een positief effect heeft op de veiligheid in het hele verkeer.

Is de minister zich bewust van de problematiek en wil hij zich engageren om alsnog een BIVV-sensibilisatiecampagne voor motorrijders op poten te zetten? Bevestigt hij het gebrek aan coördinatie tussen het BIVV en de wegbeheerders? Welke initiatieven neemt hij om de campagnes rond verkeersveiligheid van het federale en het Vlaamse niveau beter op elkaar af te stemmen?

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Dat die sensibilisatiecampagnes nodig zijn wordt door de cijfers bevestigd. Het aantal slachtoffers onder de motorfietzers is met 35 procent gestegen in de periode 2000-2005. Die verontrustende evolutie wordt mee in de hand gewerkt door de toename van de verkeersdruk en door de stijging van het aantal motorfietzers met 23 procent in die periode. Sensibilisatie moet zeker een plaats krijgen in het verkeersveiligheidsbeleid van het BIVV. Het BIVV beslist daar uiteraard autonoom over – zij het in overleg met de overheid – maar de minister van Mobiliteit is ook voorzitter van de raad van bestuur van het BIVV.

Hoeveel campagnes heet het BIVV sinds 2000 afgestemd op bepaalde risicogroepen in het verkeer en om welke groepen ging het hierbij? Wat zijn de criteria om als bijzondere risicogroep te worden erkend en vallen de motorfietzers daaronder? Hoeveel campagnes met betrekking tot de motorfietzers heeft het BIVV sinds 2000 gevoerd en stelt het BIVV zo'n campagne in het vooruitzicht?

06.04 Minister Yves Leterme (Nederlands): Het BIVV voert elk jaar minstens één sensibilisatiecampagne voor de categorie van de zwakke weggebruikers. Oorspronkelijk bedoelde men daarmee enkel de fietsers en de voetgangers. Sinds 2000 worden de campagnes voor voetgangers en fietsers jaarlijks afgewisseld. In 2005 werden de motorrijders aan de categorie toegevoegd. Zowel in 2005 als in 2006 werd een motorrijdercampagne gevoerd. In 2007 was het de beurt aan de fietsers en dit jaar aan de voetgangers. Sinds 2000 waren er dus twee campagnes voor motorrijders, vier voor voetgangers en drie voor fietsers.

Het BIVV maakt gedurende ongeveer zes maanden per jaar gebruik van affichageborden langs autosnelwegen en gewestwegen en dit volgens een kalender die wordt afgesproken met de Gewesten. Er wordt met de Gewesten ook overlegd over de thema's en de te bereiken doelgroep.

Dat er geen campagne wordt gevoerd op de grote affichageborden langs de wegen betekent niet het BIVV aan de motorrijders geen aandacht zou schenken. Het BIVV doet dat via andere kanalen, onder meer via tv-programma's, folders en brochures, zoals de brochure *Motorrijders en automobilisten samen veilig onderweg*. Die brochure kan trouwens gratis worden gedownload op de website van het BIVV. Daarnaast is er ook de brochure *Open vizier op veilig motorrijden*. Er wordt samengewerkt met diverse motorrijderverenigingen en het BIVV steunt acties die hun veiligheid bevorderen. Aangezien motorrijders een specifieke risicogroep zijn, zal het BIVV die gerichte maatregelen zeker behouden en verder ontwikkelen.

Ook de algemene campagnes van het BIVV hebben hun effect op de veiligheid van motorrijders. Zo is de strategie tegen overdreven en onaangepaste snelheid van de laatste jaren zeer succesvol gebleken. Uit onderzoek blijkt dat 70 procent van de ongevallen met motorrijders te wijten is aan het feit dat de autobestuurder de motorrijder te laat opmerkt, in 37 procent van de gevallen ligt de fout bij de motorrijder zelf.

Tenslotte is tijdens de tweede staten-generaal voor de verkeersveiligheid van 12 maart 2007 gebleken dat

motorrijders kwetsbare weggebruikers zijn waarvoor specifieke maatregelen vereist zijn. Daarom werd een werkgroep opgericht binnen Verkeersveiligheid om aanbevelingen op te doen ter verhoging van de veiligheid van de motorrijder.

Een bijzondere aandacht voor de positie van de motorrijder blijft alleszins belangrijk, maar we moeten de BIVV ook haar werk laten doen.

06.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik onthoud vooral dat er keuzes moeten worden gemaakt wat betreft de inzet van de bestaande middelen. Ik vind het toch jammer dat men werkt met een systeem van alternerende campagnes, wat minder efficiënt is dan jaarlijks terugkerende campagnes voor alle categorieën van weggebruikers. Misschien heeft een en ander te maken met het feit dat deze materie nog niet geregionaliseerd is, hetgeen de verkeersveiligheid volgens mij nochtans ten goede zou komen.

Toch durf ik nog hopen op een campagne in 2008 ten bate van de motorrijders.

06.06 Guido De Padt (Open Vld): Een opsplitsing over de Gewesten lijkt mij niet meteen nodig, omdat het hier toch om een Belgisch probleem gaat. De Gewesten kunnen trouwens nu al preventie- en sensibiliseringscampagnes voeren.

06.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Vlaanderen kan misschien wel meer middelen uittrekken voor verkeersveiligheid.

06.08 Guido De Padt (Open Vld): Ik geloof niet dat we deze discussie hier moeten voeren. Wel sluit ik mij aan bij de redenering dat het beter zou zijn indien men zich gelijktijdig zou blijven richten op de verschillende doelgroepen.

06.09 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): De aandacht voor de kwetsbare doelgroepen blijft gelukkig duidelijk bestaan. Wat de affichecampagnes betreft, gaan er jaarlijks zes uit van het BIVV en zes van het Vlaamse Gewest, waarbij het Vlaamse Gewest deze dan nog eens verdeelt tussen mobiliteit en infrastructuur. Los van de budgettaire mogelijkheden, houdt zoiets automatisch beperkingen in en moet men zoeken naar prioriteiten. Een juist evenwicht tussen de verschillende doelgroepen is daarbij geboden.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "supertrucks" (nr. 2536)

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): U wil een proefproject opzetten met supertrucks.

Het ABVV maakt zich zorgen over de veiligheidsproblemen die voortvloeien uit het toenemende gebruik van dat vervoermiddel. Bovendien heeft minister Daerden, met betrekking tot het inhaalverbod voor vrachtwagens op autowegen met twee rijstroken, beslist de autowegen op te delen in stukken met en stukken zonder inhaalverbod.

Dat toont aan hoe gevaarlijk het is steeds meer federale bevoegdheden over te hevelen naar de Gewesten, waardoor bepaalde federale wetten een lege doos dreigen te worden.

Hoe wil u uw proefproject in praktijk brengen, rekening houdend met de problemen in verband met het drukke verkeer en met de eigen interpretatie die de Gewesten geven aan de recente federale wetten?

07.02 Minister Yves Leterme (Frans): Het gebruik van supertrucks werd besproken naar aanleiding van een vraag van de Vlaamse Gewestregering en van een resolutie van het Vlaams Parlement betreffende de logistieke ontwikkeling en de verbetering van de doeltreffendheid van het wegvervoer op ecologisch en economisch vlak.

Het Vlaamse Gewest wenst pilootprojecten te organiseren tussen Ford Genk en de haven van Antwerpen

enerzijds en Ford Genk en de Volvofabriek te Gent anderzijds, gezien het grote volume van het transport tussen deze twee zetels van eenzelfde groep.

Om een pilootproject op poten te zetten dient afgeweken te worden van de bepalingen van het technisch reglement met betrekking tot de afmetingen en het gewicht van de vrachtwagens, met inachtneming van de Europese regelgeving dienaangaande.

Dat betekent niet dat het Waals Gewest geen soortgelijke pilootprojecten kan opzetten.

De afwijkingen van het federale verkeersreglement moeten het voor de Gewesten makkelijker maken om verkeersmaatregelen te treffen, zoals ook het geval was met het inhaalverbod voor vrachtwagens, waarvan de Gewesten afwijkingen mogen toestaan.

07.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het betreft hier een zeer specifieke problematiek waarvan alle aspecten nochtans goed geïntegreerd kunnen worden.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de invoering van het e-Call-systeem" (nr. 2152)

08.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De bedoeling van e-Call, het Europese systeem dat automatisch de hulpdiensten verwittigt bij een ongeval, is het aantal doden tegen 2010 met de helft te verminderen ten opzichte van 2001, door een snellere interventie van de hulpdiensten.

Hoewel de kosten om dat systeem in de voertuigen in te bouwen door de fabricage in serie teruggebracht zouden kunnen worden tot 100 euro per voertuig, werpen de autoconstructeurs tegen dat de reële kosten per wagen momenteel veel hoger zou liggen en dat het systeem vervangen zou kunnen worden door een GPS-systeem dat geïntegreerd zit in een gsm. Om een noodoproep te kunnen doen met een gsm, moet de persoon in kwestie echter nog wel bij bewustzijn zijn (wat niet steeds het geval is) en zijn gsm kunnen pakken, en er moet een bereik zijn voor het netwerk.

Hoe zult u op Europees of federaal niveau te werk gaan om deze belangrijke doelstelling inzake verkeersveiligheid tegen 2010 te halen, met het oog op een zo groot mogelijke veiligheid en een zo doeltreffend mogelijke integratie van het systeem in de elektronica van de voertuigen?

08.02 Minister Yves Leterme (Frans): De Europese Commissaris voor Vervoer denkt er inderdaad over na om vanaf 2010 een e-Callsysteem verplicht te maken voor nieuwe wagens. Tot dusver werd deze intentie nog niet in een richtlijn gegoten.

Het e-Callsysteem legt rechtstreeks contact met de hulpdiensten, zonder omweg via privécentra. Om de goedkeuring van deze politieke maatregel te vergemakkelijken, heeft de Europese Commissie een *memorandum of understanding* opgesteld voor de regeringen van de lidstaten, de constructeurs en elke andere betrokken partij.

Tot op heden heeft België dat memorandum nog niet ondertekend. Ik bereid echter nog overleg daarover voor met de minister van Binnenlandse Zaken, die bevoegd is voor de hulpdiensten. Een van de knelpunten betreft de uitwerking van een eigen technische norm waardoor de e-Calltoepassingen in verbinding kunnen staan met de hulpdiensten. Het Europees Normalisatiecomité (CEN) werkt momenteel aan een norm, maar heeft nog niet besloten of het zal kiezen voor de GPS- of de gsm-technologie.

Nu moet nog wel de verbinding tot stand gebracht worden tussen de communicatieprotocollen in de voertuigen en de hulpdiensten, en moet ervoor gezorgd worden dat ze grensoverschrijdend werken. Het is geen kwestie van technologie, maar van compatibiliteit met de diverse bestaande technologieën. Zo staan de zaken er dus voor. Er is nog geen richtlijn, wat het geschikte juridische instrument zou zijn.

08.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Mijn vraag was misschien voorbarig. Aangezien het om een richtlijn gaat, zullen de uitvoeringsbepalingen nog volgen. Het is nochtans niet slecht om bij de bron te zitten.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de ontwikkeling van een ecologisch verkeersmanagementbeleid" (nr. 2153)

09.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Om in dit domein nog even door te gaan: werken uw diensten aan een globale benadering van de verkeersproblematiek in termen van verbetering van de mobiliteit, zoals bijvoorbeeld het synchroniseren van de verkeerslichten om het verkeer vlotter te laten verlopen met minder "stop and go", een dynamische verkeersafwikkeling afhankelijk van de verkeersstromen, een betere verkeersgeleiding of een intelligent gebruik van verkeersremmers?

De slechte staat van de infrastructuur, vooral in het Waalse Gewest, vanwege de stop op de investeringen voor wegenwerken en het onderhoud van het wegennet, evenzeer als het niet optimale beheer van de instrumenten voor de verkeersafwikkeling dragen dan ook niet bij tot een daling van het energieverbruik in ons land.

Hoever staan de diensten van de federale overheid hiermee?

09.02 Minister Yves Leterme (Frans): Ik deel uw bezorgdheid. Het is met dit soort maatregelen dat men de vermindering van de CO₂-uitstoot kan bevorderen zonder de burger of de autobestuurder lastig te vallen.

De oplossingen die u voorstelt, betreffen vooral de verbetering van de mobiliteit. Maatregelen zoals het synchroniseren van de verkeerslichten, de dynamische verkeersafwikkeling afhankelijk van de verkeersstromen, een betere verkeersondersteuning en een oordeelkundiger gebruik van de verkeersremmers hebben te maken met de weginfrastructuur en -uitrusting en behoren tot de bevoegdheid van de Gewesten.

Zij hebben maatregelen in die zin genomen, zoals bijvoorbeeld de borden met variabele boodschappen afhankelijk van de verkeersdichtheid of onverwachte gebeurtenissen (ongevallen, werken). Er wordt reeds gebruik gemaakt van het blokrijden bij heel druk verkeer en een betere regeling van de signalisatie door middel van gescheiden lichten.

De aanleg van voorzieningen om het verkeer te vertragen (plateaus of rotondes) is vaak nodig om de verkeerssnelheid te vertragen en de veiligheid te verhogen, vooral in de bebouwde kom. Wat we winnen in termen van brandstofverbruik en CO₂-uitstoot kan ook worden verkregen door ons mobiliteitsgedrag aan te passen, namelijk door minder de wagen te nemen en gebruik te maken van het openbaar vervoer of door te voet of met de fiets te gaan.

Niettemin dienen er maatregelen genomen te worden om het brandstofverbruik te verminderen en de CO₂-uitstoot terug te dringen. Over het algemeen zijn het de infrastructuurbeheerders die deze maatregelen in praktijk moeten brengen.

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): U zal deze kwestie ongetwijfeld indachtig zijn wanneer u eerste minister zal worden en de actie met de Gewesten en Gemeenschappen zal coördineren.

Ik ben het er met u over eens dat andere vormen van mobiliteit moeten gestimuleerd worden. Zo kunnen we bijvoorbeeld op het kanaal van Charleroi, dat via Ronquières en Halle stroomt, het gebruik van een snelle pendeldiensten met Brussel aanmoedigen.

Verder wens ik nog op een aberrante situatie in België te wijzen: de flessenhals in Halle. Het onbegrip tussen de Gewesten heeft tot gevolg dat de bevolking in deze wijk met de drie beruchte verkeerslichten het meest te lijden heeft onder de vervuiling. Daar moet toch een oplossing voor te vinden zijn.

09.04 Minister **Yves Leterme** (*Frans*): Ik heb in 2005 geprobeerd om dat dossier uit het slop te halen. Toen de heer Di Rupo Waals minister-president was, hebben we een onderhoud gehad over de verbinding met de A8. Toen werden bepaalde verbintenissen aangegaan, waaraan tot op heden echter geen gevolg werd gegeven. Een experiment met pendelschepen tussen Mechelen en Brussel werd weer opgedoekt wegens het grote aantal sluizen. Het blijft wel een interessante piste, die verder moet worden uitgediept, aangezien vele steden zich in deze situatie bevinden.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de weldra opgebruikte nummerplaatcombinaties in de serie 3 letters-3 cijfers" (nr. 2187)**

10.01 **Melchior Wathelet** (cdH): De beschikbare nummerplaatcombinaties raken stilaan op en de Z-platen zijn voorbehouden aan de garagehouders.

Volgens uw voorganger moest de volgorde van de tekens worden omgedraaid: drie cijfers, gevolgd door drie letters. Volgens een recent artikel in *Het Laatste Nieuws* kan dat echter niet, omdat een nummerplaat die met nul begint, zou kunnen worden verward met de platen die met de letter O beginnen.

Wat is uw standpunt daaromtrent? Zullen we, bijvoorbeeld, met nummerplaat 100-AAA beginnen? Wil u, wat de betalende voorkeurnummers betreft, de combinatie van drie cijfers en drie letters behouden, of aanvaardt u andere combinaties op voorwaarde dat ze zes tekens bevatten?

10.02 Minister **Yves Leterme** (*Frans*): Er staat geen enkele wijziging op stapel wat het nummerplaattypen betreft. De overgang van letter-cijfercombinaties naar cijfer-lettercombinaties brengt geen andere wijziging mee op het stuk van de afmetingen of het uitzicht van de Belgische nummerplaten.

De cijferreeks van 001 tot 099 zal wel degelijk worden gebruikt voor elke mogelijke combinatie op grond van de regeling van het ministerieel besluit van 19 december 2007 tot wijziging van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen.

Bij de ondertekening van dat besluit heeft de bevoegde minister in een begeleidende nota een aantal toepassingsregels verduidelijkt. Een daarvan bepaalt dat de voorzitter van het directiecomité van de FOD kan beslissen wanneer reservaties van gepersonaliseerde nummerplaten kunnen worden aanvaard. Het tijdpad hangt af van de invoering van de nieuwe reeksen met drie cijfers gevolgd door drie letters, die in principe voor juni 2008 is gepland. Die datum wordt echter ook beïnvloed door het al dan niet snel naderende ogenblik waarop de huidige combinaties op zullen zijn.

Er wordt niet gedacht aan zogenaamde speciale nummerplaten zoals u voor ogen heeft. De DIV wil de technische kenmerken en de afmetingen van de huidige nummerplaten van auto's en aanhangwagens behouden en de configuratie van drie cijfers plus drie letters handhaven.

10.03 **Melchior Wathelet** (cdH): De berichten die in Het Laatste Nieuws verschenen zijn, zijn dus onjuist.

10.04 Minister **Yves Leterme** (*Frans*): Dat zal niet de laatste keer zijn!

10.05 **Melchior Wathelet** (cdH): Het is nuttig dat een en ander wordt uitgeklaard. Het zal dus niet mogelijk zijn om een nummerplaat van het type "YVES-01" te hebben.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het smogbord dat niet voorkomt in het verkeersreglement" (nr. 2746)**

11.01 Melchior Wathelet (cdH): De Gewesten hebben afspraken gemaakt teneinde tot een gemeenschappelijk beleid te komen voor de afwikkeling van de verkeersstromen tijdens vervuilingsspieken. Tevens zal er werk worden gemaakt van een plan voor de verlaging van de toegelaten maximumsnelheid op snelwegen van 120 naar 90 km per uur.

Onlangs oordeelde een politierechter dat de boetes voor het niet in acht nemen van de verkeersborden "90 - SMOG" niet wettelijk waren, omdat dit bord niet in het verkeersreglement opgenomen is. Het smogbord komt inderdaad niet voor in de bepalingen van het verkeersreglement, noch in enigerlei andere catalogus van geïnventariseerde wegwijzers. Welke aanpassingen overweegt u om deze feitelijke situatie te verhelpen, en een nauwgezette toepassing van de door de Gewesten genomen beslissingen mogelijk te maken ?

11.02 Minister Yves Leterme (Frans): Het bord in kwestie is het verkeersbord C43 "Bijzondere snelheidsbeperking" met onderbord "SMOG". Het bord met de snelheidsbeperking van 90 km/uur is geldig, want het wordt omschreven in ons verkeersreglement. Het klopt dat het onderbord "SMOG" niet opgenomen is in het verkeersreglement, maar de combinatie met het C43-bord heft de op het C43-bord aangekondigde snelheidsbeperking niet op. Het onderbord "SMOG" dient als een louter informatief bord te worden beschouwd. De snelheidsbeperking is dus perfect geldig en overtredingen geven bijgevolg aanleiding tot een proces-verbaal en desgevallend, tot vervolging.

11.03 Melchior Wathelet (cdH): Ik moet toegeven dat ik het in grote lijnen eens ben met uw standpunt. Mijn enige bezorgdheid vloeit voort uit het feit dat er rechtelijke beslissingen werden genomen door politierechtbanken die het verkeersbord niet erkennen en diengevolge weigerden een straf uit te spreken. Zou het niet opportuun zijn een ministerieel besluit uit te vaardigen of via een omzendbrief een toelichting te verspreiden? Dit antwoord zal de rechtbanken ongetwijfeld helpen om een standpunt in te nemen. Om uiteenlopende beslissingen te voorkomen zou men er goed aan doen een en ander te uniformeren. Uw antwoord lijkt mij correct, maar er zijn magistraten die hier anders over oordelen.

11.04 Minister Yves Leterme (Frans): Wat enkele weken geleden de aandacht trok, is het standpunt, niet een veroordeling: het ging om een uitspraak van een rechter. Gelet op uw vraag en het antwoord, werd nu wel klaarheid gebracht over deze aangelegenheid.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de discrepantie tussen de Belgische en Europese regelgeving inzake de technische onderdelen van bromfietsen en de verantwoordelijkheid van handelaren" (nr. 2431)

12.01 Guido De Padt (Open Vld): Het KB van 5 april 1995 verbiedt de verkoop van kits om bromfietsen op te drijven. Deze regelgeving is ondertussen echter achterhaald door Europese richtlijnen, die een uitzondering maken voor onderdelen die beschikken over een Europese homologatie. Politie en parket blijven zich echter op het verbod beroepen en handelen dus in strijd met de Europese wetgeving. Erkent de minister dat er een discrepantie bestaat tussen de Belgische wetgeving en de Europese bepalingen? Zal de minister een initiatief nemen om de Belgische regelgeving aan te passen?

12.02 Minister Yves Leterme (Nederlands): De Belgische reglementering is niet in strijd met de Europese richtlijnen. Die bepalen alleen dat er de verkoop van Europees gehomologeerde onderdelen niet mag verboden worden. Een aanpassing van de Belgische reglementering is dus niet nodig. Gehomologeerde onderdelen mogen immers niet gemonteerd worden op bromfietsen waarvoor ze niet bestemd zijn. Mijn administratie zal contact opnemen met de politiediensten en de parketten om de juiste draagwijdte van de Europese en Belgische wettelijke bepalingen toe te lichten.

12.03 Guido De Padt (Open Vld): Gehomologeerde onderdelen die nog niet gemonteerd zijn, mogen dus niet in beslag genomen worden?

12.04 Minister Yves Leterme (Nederlands): Nee.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de problemen met de nieuwe rij- en rusttijden voor autocarbedrijven" (nr. 2790)

13.01 Guido De Padt (Open Vld): Door de nieuwe Europese reglementering mag een buschauffeur nog maar zes dagen na elkaar rijden, terwijl dit voordien dubbel zoveel was. Volgens de Federatie van Belgische Autobus- en Autocarondernemers (FBAA) lijdt de sector hierdoor zwaar verlies. Volgens de FBAA heeft deze regeling vorig jaar geleid tot een omzetverlies van liefst 30 procent.

Tegelijk blijkt dat er vorig jaar een kwart minder controles werden uitgevoerd op de rij- en rusttijden. Ik vind dat het beter zou zijn de bestaande regels beter te controleren dan alsmaar strengere regels in te voeren.

Wat is het standpunt van de minister over de nieuwe richtlijn met betrekking tot de rij- en rusttijden? Is hij zich bewust van de financiële gevolgen hiervan voor de betrokken ondernemingen? Is hij bereid op Europees niveau een initiatief te nemen om deze regeling bij te sturen?

13.02 Minister Yves Leterme (*Nederlands*): Ik ben er mij inderdaad van bewust dat de afschaffing van de twaalfdagenregeling bijkomende kosten met zich meebrengt voor de autocarbedrijven. Het gaat hier om een Europese materie waarvoor de Europese Commissie het initiatiefrecht heeft.

De commissie Vervoer en Toerisme van het Europees Parlement heeft een studie gemaakt over de rij- en rusttijden. De resultaten hiervan moeten nog geanalyseerd worden.

Ik heb begrip voor het standpunt van de FBAA. Anderzijds mogen we ook de objectieven van de afschaffing van de twaalfdagenregeling niet uit het oog verliezen, namelijk de verbetering van de verkeersveiligheid en van de arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs. Toch denk ik dat de argumenten van de sector pertinent zijn en opwegen tegen de voordelen van de afschaffing van de twaalfdagenregeling. Ik ben dan ook bereid om, desgevallend naar aanleiding van de studie van het Europees Parlement, op Europees niveau een bijsturing te bepleiten.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de afschaffing van het koninklijk besluit van 14 april 2002 houdende verbod op nachtvluchten van sommige burgerlijke subsonische straalvliegtuigen" (nr. 2834)

14.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Het koninklijk besluit van 14 april 2002 houdende verbod op nachtvluchten van sommige burgerlijke subsonische straalvliegtuigen werd op 7 december 2007, dus tijdens een periode van lopende zaken, afgeschaft door uw voorganger, minister Landuyt. Hoe kan worden verantwoord dat zo een koninklijk besluit wordt uitgevaardigd door een minister in een periode van lopende zaken? Wat zijn de concrete implicaties en gevolgen van de afschaffing van dat besluit? Bent u van plan een nieuw koninklijk besluit tot regeling van de nachtvluchten uit te vaardigen? Welke kant wil u daarmee uit?

14.02 Minister Yves Leterme (*Frans*): De beslissing van de heer Landuyt vloeit voort uit de veroordeling van ons land door het Europese Hof van Justitie op 14 juni 2007. In het arrest van het Hof wordt België veroordeeld omdat ons land het besluit van 14 april 2002 heeft aangenomen zonder de verplichtingen die krachtens richtlijn 2002/30 op de lidstaten rusten, in acht te nemen. Die opheffing – waartoe werd beslist om zware financiële gevolgen te voorkomen – heeft slechts een beperkte invloed op het milieu, aangezien het luchtverkeer op de Belgische luchthavens al aan andere beperkingen is onderworpen. Bovendien heeft de heer Landuyt die opheffing opgevangen met het koninklijk besluit van 27 november 2007 dat de opstijgingen en de landingen van marginaal conforme luchtvaartuigen gedurende de nacht op de luchthaven Brussel-Nationaal verbiedt.

Ter uitvoering van het akkoord van de interim-regering bereid ik een voorstel voor om het dossier-Zaventem uit de patstelling te halen.

Ik heb er alle vertrouwen in dat ik u binnenkort zal kunnen meedelen welke initiatieven ik precies zal nemen. Het spreekt evenwel voor zich dat mijn collega's in de regering de primeur ervan zullen hebben.

14.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): We wachten met belangstelling op uw voorstel. Ik hoop de komende dagen een maatregel voorgelegd te krijgen die eindelijk een afdoende oplossing zal bieden voor de omwonenden en de economische actoren, en die het milieu in het algemeen zal vrijwaren.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de studie 'Evolutie en optimalisatie van het GEN van, naar, in en rond Brussel' " (nr. 2840)

15.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Volgens de pers zou u een studie met betrekking tot de evolutie en optimalisatie van het GEN besteld hebben. Die studie zou over acht maanden beschikbaar zijn en zou tot doel hebben de mobiliteitsbehoeften in de Brusselse rand te analyseren en te bepalen waar de stopplaatsen van het toekomstige net moeten komen.

Over het GEN zijn er echter al veel studies gemaakt, en bovendien zijn alle administratieve procedures bijna afgehandeld.

Wat rechtvaardigt die nieuwe studie? In hoeverre draagt de federale overheid bij tot de financiering van die relatief dure studie (1.240.000 euro)? Welke resultaten verwacht men, en welke concrete implicaties zal die studie hebben? Heeft u nieuwe stopplaatsen of verlengingen voor ogen of zal het net volgens het huidig ontwerp worden aangelegd?

15.02 Minister Yves Leterme (Frans): Artikel 13 van de overeenkomst die de federale overheid en de Gewesten op 4 april 2003 hebben gesloten, beoogt de uitvoering van het programma van een GEN van, naar, in en rond Brussel. Mevrouw Durant heeft de overeenkomst medeondertekend. Die overeenkomst werd door alle betrokken parlementen goedgekeurd en met de instemmingswet van 30 december 2005 bekrachtigd.

Artikel 13 van die overeenkomst bepaalt dat er een onderzoek moet worden gevoerd naar de verplaatsingsbehoeften en de functionaliteitseisen inzake frequentie, amplitude en haltes. Ter uitvoering van dat artikel werden de voornoemde beslissingen genomen en werd vorige week die handtekening gezet. De door u gevraagde rechtvaardiging van die studie is dus terug te vinden in de wet van 30 december 2005. Het GEN-programma is niet alleen op die wettelijke basis gestoeld maar ook op een toestand die vandaag grotendeels achterhaald is. Het dossier evolueert immers vrij snel, en de toestand in 2008 is niet meer dezelfde als in 2000 en 2001, toen de overeenkomst werd opgesteld.

Ik verwijs bijvoorbeeld naar het Diaboloproject, dat de ontsluiting van de luchthaven moet verbeteren. Dat project zal een belangrijke rol spelen in de ontsluiting van Zaventem en in het mobiliteitsvraagstuk in en rond Brussel.

De voorbije vijf jaar zijn vele andere factoren ook geëvolueerd. Een updating is verantwoord, temeer daar de overeenkomst zelf bepaalt dat het referentiespooraanbod kan worden aangepast en kan evolueren. De federale bijdrage aan de financiering van die studie bedraagt 52,5 procent, wegens het gewicht van het spooraanbod in het hele GEN-aanbod.

We zullen de resultaten van de studie en de gevolgen ervan moeten afwachten. In het verleden werden soms studies opgezet om reeds vooraf bepaalde standpunten te staven, maar dat is hier niet het geval. De doelstellingen van de studie worden omschreven in artikel 13 van de overeenkomst betreffende het GEN, dat als doel heeft de modale verschuiving van de verplaatsingen met een privévoertuig naar het gemeenschappelijk vervoer in de GEN-zone zo veel mogelijk te bevorderen.

De studie moet een antwoord bieden op de volgende vragen: welk GEN-programma zal het best tegemoetkomen aan die doelstellingen? Zijn de middelen die uitgetrokken worden adequaat en performant?

Wat moet er op lange termijn gebeuren om het referentiespooraanbod te verbeteren en aan te vullen? Uitgaande van de studie stelt de NMBS een businessplan op met daarin het aanbod en de financiële aspecten.

De studie is niet executoir. Bovendien zal ze gecontroleerd worden door de stuurgroep die in het kader van de overeenkomst werd ingesteld. Het is natuurlijk waarschijnlijk dat er, naar aanleiding van de studie, aanbevelingen zullen worden geformuleerd met het oog op de bijsturing en de verbetering van het GEN-project in al zijn onderdelen, waaronder de lokalisatie van de stations en de ontwikkeling van de nieuwe spoordiensten.

15.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Mijn excuses omdat ik artikel 13 van de wet van 30 december 2005 niet heb gelezen. Ik maakte me al zorgen over de trage gang van zaken, en ik dacht dat een studie dit proces nog meer zou vertragen. Ik heb de doelstelling fout geïnterpreteerd.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.51 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 11 par M. François Bellot, président.

01 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la question de l'instauration d'une vignette routière en Belgique" (n° 1831)

01.01 Guido De Padt (Open Vld) : Le ministre-président flamand, M. Peeters, n'est plus favorable à l'instauration d'une vignette autoroutière forfaitaire pour 2009, à l'inverse du ministre wallon de l'Équipement et du Budget, M. Daerden. La coordination des initiatives entre les Régions et la conformité aux directives européennes constituent cependant des conditions nécessaires à une mise en œuvre réussie, avec un soutien suffisant de la population.

Le ministre s'est-il déjà concerté avec les Régions ? Est-il disposé à assurer la coordination de l'instauration de la vignette au niveau fédéral, afin d'éviter une instauration unilatérale ?

01.02 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Je renvoie aux déclarations faites lors de la réunion de commission du 21 janvier 2008. À la base, cette matière relève de la compétence des Régions, ces niveaux de pouvoir étant les seuls à pouvoir instaurer une taxe routière. Connaissant le dossier, j'estime qu'il serait préférable d'harmoniser cette matière avec nos voisins et d'instaurer une tarification électronique à l'usage plutôt que de forcer à tout prix la mise en place d'une vignette en papier dès 2009.

En réalité, le ministre fédéral de la Mobilité n'est pas directement impliqué dans ce dossier. Des concertations régulières entre les ministres régionaux et les services concernés ont cependant permis d'établir clairement que les Régions n'ont actuellement aucune position commune en la matière. La meilleure solution consiste à patienter jusqu'à ce qu'un consensus soit atteint. Ma seule contribution dans ce dossier sera d'évaluer la compatibilité de cette position commune avec celles présentées par d'autres pays. Je propose mon aide dans le cadre des concertations entre les Régions ou sur le plan international.

01.03 Guido De Padt (Open Vld) : Notre pays est trop petit pour appliquer deux systèmes en parallèle. Une telle situation correspondrait à Kafka au carré. Il est bon que le ministre accorde son soutien.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la demande urgente des constructeurs et des importateurs de véhicules de loisirs" (n° 1832)

02.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) : Le secteur des véhicules de loisir représente dans notre pays un poids économique de 285 millions d'euros. Il connaît toutefois de graves difficultés parce que la Belgique applique une norme de masse qui diverge de la norme européenne. Les fabricants européens ne

comprennent pas pourquoi la directive européenne n'est pas d'application en Belgique. Le secteur demande depuis des années d'uniformiser la norme belge par rapport à la norme européenne.

Le ministre a-t-il connaissance de ce problème? Envisage-t-il de faire de sa résolution une priorité? Va-t-il consulter le secteur?

02.02 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Chaque véhicule a une masse maximum autorisée (MMA) qui est la somme de la masse à vide et de la masse additionnelle, c'est-à-dire le poids des personnes transportées, des bagages, etc. Les titulaires d'un permis B peuvent conduire des véhicules d'une MMA jusqu'à 3,5 tonnes. Au-delà, le permis C est requis. Le poids à vide étant relativement élevé dans le cas des mobil-homes, il semble difficile de rester sous cette limite. L'installation d'accessoires comme un auvent, un conditionnement d'air ou une antenne parabolique accroît en effet très rapidement la masse additionnelle. Dans ces conditions, il peut se poser un problème en ce qui concerne le nombre de personnes que peut transporter le titulaire d'un permis B.

La Belgique applique scrupuleusement les directives européennes. L'administration a donné pour instruction de peser les motor-homes à chacun de leurs passages au contrôle technique et de recalculer le cas échéant le nombre de personnes qu'ils sont autorisés à transporter conformément aux résultats de cette pesée. Cette mesure s'est heurtée à l'incompréhension des constructeurs et des utilisateurs de ce type de véhicule. Face à cette situation, l'administration a retiré cette instruction et a entamé une concertation avec le secteur et les associations d'utilisateurs. Il est ressorti de cette concertation qu'il s'agit surtout d'un problème de communication. Deux groupes de travail ont été créés: le premier s'occupera de l'amélioration de la communication et le deuxième se concentrera sur le fond du problème relatif à la réglementation technique.

02.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) : Il n'est donc pas vrai que les motor-homes conformes aux normes européennes sont refusés lorsqu'ils passent le contrôle technique en Belgique ?

02.04 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Ce n'est en effet pas le cas. Il sera maintenant toutefois vérifié si la transposition de la réglementation européenne dans notre pays répond à nos obligations européennes et à leur objectif, et si la réglementation belge peut facilement être appliquée par les utilisateurs.

L'incident est clos.

03 Question de M. Guido De Padt au ministre de l'Intérieur sur "les mesures de sécurité dans les aéroports nationaux" (n° 1949)

03.01 Guido De Padt (Open Vld) : Aux Pays-Bas, un reportage télévisé a récemment révélé de graves manquements dans la sécurisation de l'aéroport de Schiphol. En Belgique aussi, les points faibles de la sécurisation de nos aéroports ont déjà été dénoncés à plusieurs reprises. Les mesures de sécurité ont toutefois été renforcées après qu'un journaliste est parvenu, en 2004, à introduire une fausse bombe à bord d'un avion américain.

Les aéroports belges et les entreprises qui y sont actives satisfont-ils à toutes les consignes de sécurité européennes ?

À combien de reprises le respect de ces règles a-t-il été contrôlé dans nos aéroports en 2005, en 2006 et en 2007 ? Quelles infractions a-t-on constatées lors de ces contrôles ?

Le ministre juge-t-il les mesures prises suffisantes ?

S'indique-t-il d'imposer également au personnel de l'aéroport les règles de sécurité strictes applicables aux passagers ?

03.02 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Tant les aéroports belges que les entreprises qui y sont actives sont soumis à des règles de sécurité strictes. Il s'agit de règles arrêtées par des organisations internationales telles que l'OACI, ainsi que de règles belges. En outre, des programmes de sécurité

spécifiques, approuvés par la direction générale Transport aérien, sont appliqués. L'inspection aéronautique effectue régulièrement des audits et des inspections inopinées. La DG compétente de la Commission européenne procède également à des inspections régulières. Par ailleurs, les entreprises disposent également de programmes internes de contrôle de la qualité.

Les aéroports belges répondent aux prescriptions européennes.

L'inspection aéronautique de la DG Aviation réalise chaque année un audit de tous les aéroports internationaux. Le nombre d'inspections a été de 21 en 2005, de 41 en 2006 et de 32 en 2007. Pour la période 2008-2009, le nombre d'inspections sera encore accru. Du personnel supplémentaire sera d'ailleurs recruté à cet effet.

Bien que ces mesures soient suffisantes selon moi, j'estime qu'il est préférable de les évaluer régulièrement. Elles doivent également pouvoir être adaptées en cas de menace. À l'échelle nationale, l'évaluation est réalisée par le Comité national de sûreté de l'aviation civile et, à l'échelle locale, par les comités de protection des aéroports. Une concertation est régulièrement organisée à l'échelon européen et la Belgique y joue d'ailleurs un rôle très actif.

Le SPF Mobilité et Transport assure le soutien logistique du Centre de formation européen pour la sûreté aéronautique (EASTI), établi dans les bâtiments du SPF. Il s'agit du centre de formation de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, et de la Conférence européenne de l'aviation civile. Tous les programmes de formation relatifs à la sécurité aérienne pour le personnel aéronautique et aéroportuaire sont élaborés par l'intermédiaire de ce centre et en matière de sécurité, ce centre règle également la certification du personnel de sécurité.

Les règles de sécurité sont quasiment les mêmes pour le personnel aéroportuaire et les passagers. Elles sont même plus strictes sur certains points. Étant donné le caractère confidentiel de certaines mesures, je ne les détaillerai pas lors de cette réunion publique. M. Durinckx est à la disposition des parlementaires qui souhaitent en savoir plus.

03.03 Guido De Padt (Open Vld) : L'effectif du personnel a-t-il déjà été renforcé ? Le SPF Mobilité a-t-il déjà pu déléguer quelqu'un à l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace (OCAM) ? Ce n'était pas le cas jusqu'à l'an passé. Les données relatives à la mobilité sont pourtant essentielles pour l'évaluation et l'analyse de la menace.

03.04 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Six personnes supplémentaires seront engagées. Le SPF Mobilité a en effet été invité à envoyer un représentant pour participer aux travaux de l'OCAM. Il n'a pas été immédiatement et spontanément donné suite à cette invitation. Dans l'intervalle, des instructions ont été données pour qu'une personne soit effectivement désignée à cet effet.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- **Mme Valérie De Bue** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'installation d'un éthylotest connecté au système de démarrage dans les véhicules des contrevenants récidivistes" (n° 2090)

- **M. Jean-Luc Crucke** au ministre de la Justice sur "l'installation d'un alcolock sur certains véhicules" (n° 2101)

Le **président**: M. Crucke est absent.

04.01 Valérie De Bue (MR): Il y a déjà quelques semaines, la presse a annoncé votre intention de proposer un projet de loi permettant au juge d'imposer aux récidivistes le système « alcolock » qui les empêcherait de démarrer sous l'effet de la boisson. D'après la presse, les frais d'installation du système seraient déduits de l'amende.

Je suppose que des études ont été menées, notamment à l'étranger. Y a-t-il des objectifs chiffrés (personnes visées, diminution du nombre d'accidents, du nombre de récidives) que vous souhaitez atteindre ? Y aurait-il d'autres modalités d'application comme la vérification de l'appareil installé, son contrôle durant l'exécution de la peine, la durée minimale et maximale de celle-ci ? Pourquoi ce système est-il envisagé uniquement pour les récidivistes et pas dès la première infraction ?

Il y a quelques jours, nous avons assisté au déjeuner de l'IBSR sur le thème des « alcolocks ». Les personnes qui ont témoigné ont insisté sur le suivi et l'accompagnement nécessaire dans ce système. Un juge de police a précisé que le problème d'application de cette mesure se situe surtout dans le domaine de la justice où on est encore loin d'une banque de données sur les récidivistes. Il pensait aussi qu'il fallait laisser le choix au juge. Une concertation avec votre collègue de la Justice est indispensable pour mettre ce système au point ; où en est-elle ?

04.02 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Merci d'avoir attiré mon attention sur les initiatives récentes au sujet de l'alcolock. Il est important de renforcer les moyens mis en œuvre pour lutter contre l'insécurité routière.

La semaine passée, les ministres fédéraux compétents pour la mobilité et la sécurité routière (y compris ceux de l'Intérieur et de la Justice) se sont réunis pour examiner l'exécution des conclusions des états généraux de la sécurité routière. M. Koekelberg, au nom de la police fédérale, et les représentants de l'IBSR ont souligné que trois des quatre éléments constitutifs du comportement des automobilistes (port de la ceinture, alcoolémie et excès de vitesse) présentent un lien de cause à effet : une meilleure observance de la réglementation mène à une diminution du nombre de victimes des accidents de la route. Dans ce domaine, il reste des efforts à faire.

Quand on reste seulement trois ou quatre mois à la tête d'un département, il faut pouvoir lui donner des impulsions, faire bouger les choses. Les initiatives parlementaires concernant l'« alcolock » et les expériences à l'étranger m'ont incité à faire avancer ce dossier. En 2006, l'IBSR a conduit un projet pilote sur l'application de l'« alcolock » pour les récidivistes. Les conclusions en ont été positives. Les états généraux de la sécurité routière ont approuvé une recommandation à ce sujet.

J'ai pris contact avec mon collègue de la Justice, avant de prendre position et de demander d'avancer dans le travail préparatoire d'un avant-projet de loi.

J'ai donc décidé, avec mon collègue Vandeurzen, de préparer un projet de loi en matière de police de la circulation routière, où l'« alcolock » est considéré comme une mesure complétant la déchéance du droit de conduire (au même titre que d'autres mesures). C'est le juge qui en décidera, mais l'« alcolock » est destiné aux récidivistes de la conduite sous l'influence de l'alcool.

Pour les modalités pratiques, le SPF Mobilité et l'IBSR s'occupent de les analyser. Pour que la mesure atteigne un niveau d'efficacité intéressant, sa durée - d'un an minimum - sera déterminée par la gravité de l'infraction. Durant la mesure, les données enregistrées par l'appareil seront soumises à un contrôle permanent. L'intéressé fera aussi l'objet d'un suivi social. Une fois la mesure d'application, on pourra avoir une idée du nombre et de la nature des personnes assujetties. Une évaluation s'imposera à ce moment-là.

Par ailleurs, l'on pourrait introduire le dispositif comme mesure préventive dans les entreprises des secteurs du transport. Le secteur souhaite d'ailleurs déjà disposer de la faculté d'introduire l'« alcolock », le considérant comme un moyen pour éviter l'abus d'alcool des chauffeurs de camion. Mais il faudra une concertation, pour laquelle le ministre de la Mobilité prendra contact avec le ministre de l'Emploi et du Travail.

04.03 Valérie De Bue (MR) : Ce thème est toujours d'actualité, puisque le plan « alcool » fait l'objet d'une réunion avec les sept ministres de la santé que compte notre pays.

J'ai pris note de vos propositions et des modalités. Se pose le problème de cette fameuse banque de données des récidivistes non encore prête. J'imagine que ce devra être le cas, lorsqu'on mettra cette mesure en œuvre.

04.04 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Certainement ! Évidemment, au cas par cas, le juge peut connaître les antécédents de la personne en question, mais disposer de données est nécessaire pour appliquer la mesure.

L'incident est clos.

05 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la hauteur maximum autorisée des camions de transport exceptionnel" (n° 2145)

05.01 Guido De Padt (Open Vld) : Le ministre s'est déjà dit plusieurs fois disposé à rechercher des solutions qui permettraient de réduire la présence sur nos routes de véhicules lourds. Le lancement de projets pilotes axés sur la mise en circulation de convois routiers ou écocombis est envisagé.

Le secteur des transports exceptionnels est depuis longtemps demandeur d'une réglementation adaptée qui relève de 4 à 4,3 mètres la hauteur maximum autorisée des camions de transport exceptionnel. Des démarches préparatoires ont certes été entreprises dans ce sens par le passé mais à ce jour rien de tangible n'a été réalisé. Or une réglementation adaptée est indispensable.

Le ministre est-il favorable à un relèvement de la hauteur maximum autorisée jusqu'à 4,3 mètres pour les transports exceptionnels ? Entamera-t-il une concertation avec le secteur des transports exceptionnels ?

05.02 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Le gouvernement précédent avait souscrit l'engagement de principe de porter de 4 à 4,3 mètres la hauteur maximum autorisée des camions. Cette question a été entre-temps l'objet d'une concertation avec les Régions qui jouent entre autres le rôle de gestionnaires de la voirie. Toutefois, seule la réaction de la Région flamande a été positive. Il est d'usage de tenir compte autant que possible de la position adoptée par les Régions et c'est sans doute ce qui a amené Freya Van den Bossche, qui m'a précédé au poste de ministre du Budget, à laisser ce dossier en suspens.

Pour les transports normaux, la hauteur des camions est réglée par la directive européenne. Pour les transports exceptionnels, leur hauteur n'est en principe pas limitée quoiqu'elle dépende de l'autorisation qui doit être délivrée pour ce type de transports.

05.03 Guido De Padt (Open Vld) : Depuis quand les transports exceptionnels s'interdisent-ils de franchir les frontières régionales ? Dans ce domaine, justement, le niveau de pouvoir fédéral est appelé à créer une certaine sécurité juridique en relevant la hauteur maximum autorisée des camions jusqu'à 4,3 mètres. Nous sommes demandeurs de ce relèvement car nous pensons que le secteur des transports doit pouvoir se préparer à l'avenir.

05.04 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Il est d'usage dans notre pays de tenir compte de l'avis des Régions. Toutefois, nous comptons redemander à la Région de Bruxelles et à la Région wallonne de reconsidérer leur position en tentant de les convaincre par de nouveaux arguments.

05.05 Guido De Padt (Open Vld) : La Flandre est sans doute un partenaire plus important que Bruxelles et la Wallonie réunis. On ne peut ignorer la position adoptée par ce partenaire-là.

05.06 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : La Flandre n'est pas plus importante pour ce qui est de la superficie ni en ce qui concerne le réseau routier.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes**

institutionnelles sur "la non-organisation d'une campagne de sensibilisation pour les motocyclistes par l'IBSR" (n° 2371)

- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la campagne de sensibilisation pour les motocyclistes" (n° 2452)

- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "le refus éventuel d'une campagne de sensibilisation des motocyclistes par l'IBSR" (n° 2479)

06.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Selon le groupement d'intérêt Motorcycle Action Group (MAG), la campagne de sensibilisation destinée aux motocyclistes, qui avait été annoncée pour cette année, n'aura pas lieu. Une telle campagne annuelle est pourtant une vraie nécessité. Le nombre de victimes mortelles est en effet trois fois plus élevé parmi les motocyclistes que parmi les automobilistes. Le MAG demande donc précisément d'intensifier les campagnes.

Cette information est-elle exacte ?

06.02 Guido De Padt (Open Vld) : La Fédération des motocyclistes déplore le fait qu'il n'y aura pas, cette année, le long des autoroutes et des voies régionales, des panneaux de sensibilisation destinés aux motocyclistes, et ce, en raison d'un manque de concertation et de coopération entre l'IBSR et les gestionnaires des voiries régionales. Le souci de la vulnérabilité des motocyclistes ne peut être hypothéqué par un tel manque de coordination. Les motocyclistes comptent en effet parmi les usagers de la route les plus vulnérables, et les campagnes antérieures ont indéniablement favorisé une prise de conscience chez les autres usagers, ce qui a eu un effet positif global sur la sécurité routière.

Le ministre est-il conscient du problème et entend-il faire le nécessaire afin qu'une campagne de sensibilisation de l'IBSR puisse tout de même être organisée cette année encore ? Confirme-t-il le manque de coordination entre l'IBSR et les gestionnaires du réseau routier ? Quelles initiatives compte-t-il prendre afin d'assurer une meilleure harmonisation entre les campagnes de sécurité routière organisées à l'échelon fédéral et à l'échelon flamand ?

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Les statistiques confirment l'utilité des campagnes de sensibilisation. En effet, le nombre de motocyclistes victimes de la route a augmenté de 35 % entre 2000 et 2005, une évolution préoccupante en partie favorisée par la croissance de la densité du trafic ainsi que par la hausse de 23 % du nombre de motocyclistes durant cette même période. Les campagnes de sensibilisation doivent faire partie de la stratégie de l'IBSR en matière de sécurité routière. S'il est évident que l'Institut décide de cette matière en toute autonomie tout en se concertant avec l'administration, le ministre de la Mobilité est toutefois également président du conseil d'administration de l'IBSR.

Combien de campagnes de l'IBSR organisées depuis 2000 ont ciblé certains groupes à risques impliqués dans le trafic et de quels groupes s'agissait-il ? Quels sont les critères permettant d'être reconnu comme un groupe particulièrement exposé et les motocyclistes en sont-ils un ? Combien de campagnes centrées sur les motocyclistes l'IBSR a-t-il organisées depuis 2000 et l'Institut envisage-t-il encore une telle campagne ?

06.04 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : L'IBSR mène chaque année au minimum une campagne de sensibilisation centrée sur les usagers faibles, une catégorie qui ne comprenait initialement que les cyclistes et les piétons. Depuis 2000, les campagnes concernent alternativement les piétons et les cyclistes. Les motocyclistes ont rejoint cette catégorie en 2005, une campagne leur étant consacrée cette année-là ainsi qu'en 2006. En 2007 ce fut le tour des cyclistes, puis cette année, celui des piétons. Depuis 2000, deux campagnes ont ainsi été centrées sur les motocyclistes, quatre sur les piétons et trois sur les cyclistes.

Environ six mois par an, l'IBSR utilise les panneaux d'affichage situés le long des autoroutes et des voiries régionales en fonction d'un calendrier établi en accord avec les Régions. Les thèmes mis en avant ainsi que les groupes cibles font également l'objet d'une concertation avec les Régions.

L'absence de toute campagne d'affichage sur les grands panneaux disposés le long des routes ne signifie pas que l'IBSR n'accorde aucune attention aux motards. Il mène en effet des campagnes par d'autres canaux, notamment des programmes télévisés, des dépliants et des brochures, telles que *Motards et automobilistes, pour un partage convivial et sûr de la route*. Cette brochure peut d'ailleurs être téléchargée

gratuitement sur le site internet de l'IBSR. Il existe également la brochure *Gros plan sur la sécurité à moto*. L'IBSR collabore avec diverses associations de motards et soutient toutes les actions destinées à promouvoir leur sécurité. Étant donné que les motards constituent un groupe à risque spécifique, l'IBSR maintiendra certainement ces mesures ciblées et continuera à les développer.

Les campagnes générales de l'IBSR ont eu des effets sur la sécurité des motocyclistes. C'est ainsi que la campagne contre la vitesse exagérée et inappropriée menée ces dernières années s'est avérée une grande réussite. Une étude a montré que 70 % des accidents avec des motocyclistes sont imputables au fait que les conducteurs automobiles les remarquent trop tardivement et que dans 37 % des cas, la faute de l'accident incombe au motocycliste.

Enfin, pendant les deuxièmes états-généraux pour la sécurité routière du 12 mars 2007, il s'est avéré que les motocyclistes sont des usagers de la route vulnérables qui exigent la prise de mesures spécifiques. Pour cette raison, un groupe de travail chargé d'émettre des recommandations en matière de renforcement de la sécurité des motocyclistes a été créé au sein de la Sécurité routière.

Une attention particulière à la place du motocycliste reste en tout cas importante, mais nous devons aussi laisser l'IBSR faire son travail.

06.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Je retiendrai surtout que des choix doivent être opérés en ce qui concerne l'utilisation des moyens existants. Je trouve qu'il est quand même dommage qu'on travaille avec un système de campagnes en alternance moins efficace que des campagnes annuelles récurrentes s'adressant à toutes les catégories d'usagers de la route. Cette situation est peut-être due au fait que cette matière n'est pas encore régionalisée, ce qui, selon moi, serait pourtant bénéfique à la sécurité routière.

J'espère toujours néanmoins qu'une campagne en faveur des motocyclistes sera programmée en 2008.

06.06 Guido De Padt (Open Vld) : Il ne me paraît pas directement nécessaire de procéder à une répartition entre les Régions puisqu'il s'agit malgré tout d'un problème belge. Du reste, les Régions peuvent déjà mener à l'heure actuelle des campagnes de prévention et de sensibilisation.

06.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : La Flandre pourrait peut-être dégager plus de moyens pour la sécurité routière.

06.08 Guido De Padt (Open Vld) : Ce n'est pas ici, à mon sens, qu'il convient de mener ce débat. Par contre, je souscris au raisonnement selon lequel il serait préférable de continuer de s'adresser simultanément aux différents groupes cibles.

06.09 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Il est heureux qu'on continue de s'intéresser clairement aux groupes cibles vulnérables. Chaque année, six campagnes d'affichage sont menées par l'IBSR et six autres par la Région flamande, qui partage encore celles-ci entre la mobilité et les infrastructures. Indépendamment des possibilités budgétaires, ceci implique automatiquement certaines limitations et il s'agit de fixer des priorités. Un juste équilibre entre les différents groupes cibles s'indique dans ce contexte.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les super poids lourds" (n° 2536)

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Vous souhaitez mettre en place une expérience pilote en faveur des super poids lourds.

La FGTB s'inquiète des problèmes de sécurité entraînés par l'accroissement de ce moyen de transport d'autant que le ministre Daerden a décidé un saucissonnage des autoroutes en ce qui concerne l'interdiction pour les camions d'utiliser la voie de gauche pour dépasser lorsqu'ils se trouvent sur une autoroute à deux voies.

Cela souligne le danger de régionaliser toujours plus les compétences fédérales au risque de voir certaines lois fédérales transformées en coquilles vides.

Comment comptez-vous mettre en place votre projet pilote à la lumière des problèmes de densité de circulation et de la lecture régionale des lois fédérales récentes ?

07.02 Yves Leterme, ministre (*en français*) : La problématique de l'usage des super poids lourds a fait l'objet de discussions suite à une demande du gouvernement de la Région flamande et à une résolution du Parlement flamand concernant le développement logistique et l'amélioration de l'efficacité du transport routier sur les plans écologique et économique.

La volonté de la Région flamande est de mener des projets pilotes entre, d'une part, Ford Genk et le port d'Anvers et, d'autre part, Ford Genk et l'usine Volvo à Gand, le transport entre ces deux sièges d'un même groupe étant très important.

Pour mettre un projet pilote sur pied, des dérogations sont nécessaires au niveau du règlement technique auquel doivent satisfaire les poids lourds en matière de dimension et de poids, tout en tenant compte des prescrits européens en la matière.

Ceci n'exclut pas la possibilité pour la Région wallonne de mettre en place des projets pilotes similaires.

La dérogation à la réglementation fédérale de la circulation doit faciliter les mesures de circulation pour les Régions comme c'était le cas avec l'interdiction de dépasser appliquée aux camions, à laquelle les Régions peuvent accorder des dérogations.

07.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Il s'agit d'une problématique bien spécifique dont tous les aspects peuvent cependant être bien intégrés.

L'incident est clos.

08 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la mise en place du système e-Call" (n° 2152)

08.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Le développement de l'e-Call, système européen d'avertissement automatique des services de secours lors d'un accident, vise à une réduction de moitié du nombre de décès en 2010 par rapport à 2001 en raison d'une diminution du délai d'intervention des services de secours.

Si la production en série devrait amener le coût de l'intégration de ce système dans les automobiles à 100 euros par véhicule, les constructeurs objectent que, pour l'instant, le coût réel par véhicule serait beaucoup plus élevé et qu'on peut y substituer le système de GPS intégré par portable. Or, pour pouvoir déclencher une alerte à partir du portable, il faut que la personne soit encore consciente (ce qui n'est pas toujours le cas), qu'elle ait accès à son portable et qu'il y ait une couverture réseau.

Comment comptez-vous œuvrer au niveau européen ou fédéral pour que cet objectif majeur de sécurité routière soit mis en œuvre d'ici 2010, dans sa version la plus sécurisante et la plus efficace d'intégration au système électronique de la voiture ?

08.02 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Il est exact que le commissaire européen aux Transports envisage d'imposer un système e-Call pour les véhicules neufs dès 2010. Jusqu'ici, cette intention n'a pas encore fait l'objet d'une directive.

Le système e-Call permettrait d'établir un contact direct avec les services de secours, sans passer par des centres privés. Pour faciliter l'adoption de cette mesure politique, la Commission européenne a élaboré un *Memorandum of Understanding* (MoU), destiné aux gouvernements des États membres, aux constructeurs ou toute autre partie impliquée.

À ce jour, la Belgique n'a pas encore signé ce *Memorandum*. Je prépare toutefois une concertation à ce propos avec le ministre de l'Intérieur, dont relèvent les services de secours. Une des préoccupations concerne le développement d'une norme technique propre qui permet aux applications de l'*e-Call* d'entrer en communication avec les services de secours. Pour l'instant, le Comité européen de Normalisation (CEN) développe une norme, mais n'a pas encore décidé s'il utilisera la technologie du GPS ou celle du portable.

Reste le défi de raccorder les protocoles de communication dans la voiture avec les services de secours et d'assurer leur fonctionnement transfrontalier. La question n'est pas celle de la technologie mais de la compatibilité avec les différentes technologies existantes. Voilà l'état des lieux. Il n'y pas encore de directive, qui serait l'instrument juridique adapté.

08.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : J'ai peut-être été trop prompt dans ma question. Comme il s'agit d'une directive, nous aurons encore les modalités d'application. Ce n'est cependant pas plus mal d'être à la source de la question.

L'incident est clos.

09 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "le développement d'une politique de gestion du trafic écologique" (n° 2153)

09.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Pour poursuivre dans ce domaine, est-ce que vos services travaillent à une approche globale des problèmes de circulation en termes d'amélioration de la mobilité, comme par exemple la synchronisation des feux pour fluidifier le trafic avec réduction de « *stop and go* », une régulation dynamique du trafic en fonction des flux, un meilleur guidage du trafic ou une utilisation intelligente des ralentisseurs ?

En effet, le mauvais état des infrastructures, surtout en Région wallonne, en raison d'un frein mis aux investissements routiers et à l'entretien de réseaux, tout comme la gestion non optimisée des outils de régulation du trafic ne sont pas de nature à aider à une réduction de la consommation d'énergie dans notre pays.

Où en sont les services de l'État fédéral en ce domaine ?

09.02 Yves Leterme, ministre (en français) : Je partage votre préoccupation. C'est dans ce genre de mesures qu'on peut avoir un effet bénéfique sur la réduction des émissions de CO₂ sans importuner le citoyen ou l'automobiliste.

Les solutions que vous proposez concernent surtout l'amélioration de la mobilité. Des mesures comme la synchronisation des feux de signalisation, le réglage dynamique de la circulation en fonction des flux, une meilleure assistance à la circulation et un usage plus judicieux des ralentisseurs sont liés à l'infrastructure et à l'équipement des routes et relèvent de la compétence des Régions.

Celles-ci ont pris des mesures en ce sens, comme par exemple les tableaux émettant des messages variables en fonction de la densité du trafic ou d'événements imprévus (accidents, travaux). La circulation par bloc lorsque la circulation est très dense, un meilleur réglage de la signalisation au moyen de feux séparés sont déjà utilisés.

La construction d'aménagements visant à ralentir le trafic (plateaux ou ronds-points) sont souvent nécessaires pour réduire la vitesse de circulation et augmenter la sécurité surtout dans les territoires bâtis. Les gains en termes de consommation de combustibles et d'émissions de CO₂ peuvent aussi être dégagés en adaptant notre comportement en matière de mobilité, à savoir en prenant moins la voiture, en utilisant les transports en commun, en allant à pied ou à vélo.

Cependant, il y a des mesures à prendre, qui améliorent les performances en termes de consommation de combustible et de rejet de CO₂. La plupart du temps, ce sont les gestionnaires de l'infrastructure qui sont responsables de leur mise en place.

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Je ne doute pas que la question restera dans votre esprit, lorsque vous deviendrez premier ministre et assurerez la coordination de l'action avec les Régions et les Communautés.

Je partage votre opinion sur le fait qu'il faut inciter à d'autres types de mobilité. Ainsi, sur le canal de Charleroi qui passe par Ronquières et Hal, on pourrait promouvoir l'usage de navettes rapides qui permettent d'accéder à Bruxelles.

Par ailleurs, je voulais évoquer une des aberrations que nous avons en Belgique : le goulet de Hal. En raison d'incompréhensions entre Régions, c'est la population de ce quartier où se trouvent les trois fameux feux rouges qui subit la pollution la plus importante. Il devrait y avoir moyen de trouver des solutions à ce problème.

09.04 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Sur ce dernier sujet, j'ai essayé de débloquent le dossier, en 2005. Quand M. Di Rupo était ministre-président wallon, nous avons eu une entrevue à propos de la liaison vers la A8. Certains engagements avaient été pris mais jusqu'à présent, il n'y a pas été donné suite. Quant à l'utilisation de navettes fluviales, elle a fait l'objet d'une expérience entre Malines et Bruxelles qui n'est plus d'application en raison du nombre d'écluses. L'idée reste à creuser, vu le nombre de villes dans lesquelles cela existe.

L'incident est clos.

10 Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la fin prochaine de toutes les combinaisons disponibles pour les plaques d'immatriculation automobiles dans la série 3 lettres-3 chiffres" (n° 2187)

10.01 Melchior Wathelet (cdH) : Les plaques d'immatriculation vont être bientôt épuisées et les plaques Z sont réservées aux garagistes.

Votre prédécesseur avait expliqué qu'il fallait renverser l'ordre des signes : commencer par les trois chiffres suivis des trois lettres. Mais un article de *Het Laatste Nieuws* expliquait récemment que ce n'était pas possible, car une plaque commençant par zéro risquait d'être confondue avec les plaques commençant par la lettre « O ».

Quelle est votre position ? Allons-nous commencer par la plaque 100-AAA, par exemple ? Pour les plaques choisies ou achetées, voulez-vous maintenir le système « trois chiffres et trois lettres » ou acceptez-vous d'autres types de plaques à condition de conserver les six caractères ?

10.02 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Aucun changement de type de plaque n'est prévu. L'inversion des caractères alphanumériques en caractères numéro-alphabétiques n'entraîne aucune autre modification en termes de format et de présentation des plaques d'immatriculation belges.

La série numérique de 001 à 099 sera bien utilisée pour chaque combinaison prévue dans le système défini par l'arrêté ministériel du 19 décembre 2007 modifiant celui du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules.

À la signature de cet arrêté, le ministre compétent a précisé certaines modalités d'application dans une note d'accompagnement. L'une d'entre-elles indique que le président du comité de direction du SPF peut décider quand il sera accepté des réservations des plaques personnalisées. Le calendrier dépendra du début des nouvelles séries de trois chiffres suivis de trois lettres, laquelle est, en principe, prévue en juin 2008, mais dépend aussi de l'épuisement plus ou moins rapide du système actuel.

Il n'est pas envisagé d'immatriculation dite spéciale au sens où vous l'entendez. La politique de la DIV est de maintenir les caractéristiques techniques et dimensionnelles des marques actuelles d'immatriculation des véhicules automobiles et des remorques et de s'en tenir à la configuration trois chiffres plus trois lettres.

10.03 Melchior Wathelet (cdH) : L'information reprise dans "Het Laatste Nieuws" n'était donc pas correcte.

10.04 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Cela arrivera encore!

10.05 Melchior Wathelet (cdH) : Enfin, il est utile que cela soit clarifié. Il ne sera donc pas possible d'avoir une plaque de type "YVES-01" !

L'incident est clos.

11 Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'absence du panneau 'SMOG' dans le Code de la route" (n° 2746)

11.01 Melchior Wathelet (cdH) : Les Régions se sont entendues pour une politique commune de gestion du trafic routier lors des pointes de pollution, ainsi que pour l'activation d'un plan de réduction de la vitesse maximale autorisée sur la voie de circulation rapide de 120 à 90 kilomètres à l'heure.

Récemment, un juge de police a estimé que les amendes infligées pour non-respect des panneaux de circulation "90 SMOG" n'étaient pas légales, car ce panneau ne figurait pas au Code de la route. En effet, le panneau "SMOG" est inconnu des dispositions du Code de la route et ne figure dans aucun catalogue des signaux répertoriés. Pourriez-vous préciser quelles adaptations vous envisagez de prendre afin de remédier à cet état de fait et en vue de permettre une application stricte des décisions prises par les Régions?

11.02 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Le panneau dont il s'agit est le panneau de signalisation C43 "Limitation de vitesse particulière" sous lequel a été fixé un panneau additionnel indiquant "SMOG". Le panneau de limitation de vitesse à 90 km/h est valable car il est prévu dans notre Code de la route. Il est vrai que le panneau "SMOG" n'est pas prévu dans notre Code de la route, mais sa combinaison avec le panneau C43 n'annule pas la limitation de vitesse annoncée via le panneau C43. Le panneau "SMOG" doit être vu comme un panneau purement informatif. La limitation de vitesse est donc parfaitement valable et les infractions mèneront par conséquent à un procès-verbal et, le cas échéant, à des poursuites.

11.03 Melchior Wathelet (cdH) : Je dois avouer être assez d'accord avec votre position. Ma seule inquiétude provient du fait que des décisions de justice ont été prises par des tribunaux de police qui, ne reconnaissant pas le panneau, refusaient de sanctionner. Ne serait-il pas opportun de prendre un arrêté ministériel ou d'éditer une clarification par circulaire? Cette réponse aidera sans doute les tribunaux à prendre position. Pour éviter d'assister à des décisions en sens divers, il serait bon d'uniformiser. Votre réponse me paraît correcte, mais ce n'est pas l'appréciation qu'en font tous les magistrats.

11.04 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Ce qui a retenu l'attention il y a quelques semaines, c'est la prise de position et non une condamnation: il s'agissait d'une déclaration d'un juge. Il est clair qu'à l'occasion de votre question et de la réponse, le problème est clarifié.

L'incident est clos.

12 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la discordance entre la réglementation belge et la réglementation européenne concernant les composantes techniques des cyclomoteurs et la responsabilité des commerçants" (n° 2431)

12.01 Guido De Padt (Open Vld) : L'arrêté royal du 5 avril 1995 interdit la vente de kits de montage de vélomoteurs. Toutefois, cette réglementation est entre-temps dépassée par des directives européennes, qui prévoient une exception pour les pièces assorties d'une homologation européenne. La police et le parquet continuent cependant à se fonder sur l'interdiction et enfreignent donc la législation européenne. Le ministre reconnaît-il l'existence d'une discordance entre la législation belge et les dispositions européennes ?

Prendra-t-il une initiative pour adapter la réglementation belge ?

12.02 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : La réglementation belge n'est pas contraire aux directives européennes, qui prévoient uniquement qu'on ne peut interdire la vente de pièces assorties d'une homologation européenne. Il n'est donc pas nécessaire d'adapter la réglementation belge. Les pièces homologuées ne peuvent en effet être montées sur des vélomoteurs auxquels elles ne sont pas destinées. Mon administration prendra contact avec les services de police et les parquets pour expliquer la portée exacte des dispositions légales belges et européennes.

12.03 Guido De Padt (Open Vld) : Les pièces homologuées qui n'ont pas encore été montées ne peuvent donc pas être saisies ?

12.04 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Non.

L'incident est clos.

13 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes relatifs aux nouveaux temps de conduite et de repos pour les autocaristes" (n° 2790)

13.01 Guido De Padt (Open Vld) : En vertu de la nouvelle réglementation européenne, un conducteur de bus ne peut plus conduire que six jours consécutivement contre douze auparavant. Selon, la Fédération des exploitants d'autobus et d'autocars (FBAA), le secteur subit ainsi de lourdes pertes. La FBAA estime que cette réglementation a généré l'an dernier une perte de chiffre d'affaire de pas moins de 30 %.

Il semble par ailleurs que le nombre de contrôles des temps de conduite et de repos aient été réduits d'un quart l'an dernier. Mieux vaut à mon sens mieux contrôler les règles existantes que d'instaurer des règles toujours plus sévères.

Que pense le ministre de la nouvelle directive relative aux temps de conduite et de repos ? Se rend-il compte des conséquences financières que subissent les exploitants ? Envisage-t-il de prendre une initiative au niveau européen pour amender cette directive ?

13.02 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Je me rends compte en effet que la suppression de la règle des douze jours entraîne des surcoûts pour les entreprises d'autocars. Mais il s'agit d'une matière européenne pour laquelle la Commission européenne détient un droit d'initiative.

La commission Transport et Tourisme du Parlement européen a réalisé une étude sur les temps de roulage et de repos. Les résultats de cette étude doivent encore être analysés.

Je puis comprendre la position de la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars. D'un autre côté, nous ne pouvons pas perdre de vue les objectifs de la suppression du régime des douze jours, à savoir l'amélioration de la sécurité routière et des conditions de travail des chauffeurs. J'estime néanmoins que les arguments du secteur sont pertinents et font le poids face aux avantages de la suppression du régime des douze jours. Je suis dès lors disposé, le cas échéant dans le cadre de l'étude du Parlement européen, de plaider au niveau européen en faveur de certains aménagements.

L'incident est clos.

14 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la suppression de l'arrêté royal du 14 avril 2002 réglementant les évolutions de nuit de certains avions à réaction subsoniques civils" (n° 2834)

14.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): L'arrêté royal du 14 avril 2002 réglementant les évolutions de nuit de certains avions à réaction subsoniques civils, a été supprimé le 7 décembre 2007, donc dans une période d'affaires courantes, par votre prédécesseur M. Landuyt. Comment se justifie la décision de prendre un tel arrêté royal de la part d'un ministre en affaires courantes ? Quelles sont les implications et répercussions concrètes de la suppression de cet arrêté ? Avez-vous

l'intention de prendre un nouvel arrêté réglementant les vols de nuit ? Dans quel sens allez-vous faire évoluer ce règlement ?

14.02 Yves Leterme, ministre (*en français*) : La décision de M. Landuyt fait suite à une condamnation de notre pays par la Cour de justice européenne le 14 juin 2007. Cet arrêt condamne la Belgique pour avoir adopté l'arrêté du 14 avril 2002 sans respecter les obligations des États membres en vertu de la directive 2002/30.

Cette abrogation - prise pour éviter des conséquences financières importantes - a un impact environnemental limité vu les autres restrictions déjà en vigueur pour les aéroports belges. De plus, M. Landuyt a suppléé à cette abrogation par l'arrêté ministériel du 27 novembre 2007 qui interdit les décollages ou atterrissages des aéronefs présentant une faible marge de conformité à Bruxelles-National.

En exécution de l'accord du gouvernement intérimaire, je prépare une proposition de déblocage du dossier de Zaventem.

J'ai bon espoir de vous informer prochainement de mes initiatives. Naturellement, j'en réserve la primeur aux collègues du gouvernement.

14.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Nous attendons avec intérêt votre proposition. Dans les prochains jours, j'espère découvrir une mesure qui satisfera enfin les riverains, les acteurs économiques et les intérêts de l'environnement en général.

L'incident est clos.

15 Question de Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'étude intitulée 'Évolution et optimisation du RER de, vers, dans et autour de Bruxelles' " (n° 2840)

15.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : La presse a rapporté que vous auriez commandé une étude d'évaluation et d'optimisation du RER. Cette étude, disponible d'ici huit mois, viserait à analyser les besoins de mobilité dans la périphérie de la capitale et de fixer les points d'arrêt du futur réseau.

Or, le RER a déjà fait l'objet de nombreuses études et nous sommes presque au bout de nos peines au niveau des actes administratifs.

Qu'est-ce qui justifie cette nouvelle étude ? Quelle est la part du fédéral dans le financement de cette étude qui coûte relativement cher (1.240.000 euros) ? Quels sont les résultats attendus et les implications concrètes ? Envisagez-vous de nouveaux arrêts ou prolongements ou s'agit-il d'aménager le réseau tel que prévu aujourd'hui ?

15.02 Yves Leterme, ministre (*en français*) : L'État fédéral et les Régions ont signé, le 4 avril 2003, une convention qui comporte un article 13 qui vise à mettre en œuvre le programme du RER de, vers, dans et autour de Bruxelles. Une des signataires était Mme Durant. Cette convention, approuvée par tous les parlements concernés, fait l'objet d'une loi d'assentiment du 30 décembre 2005.

L'article 13 de cette convention stipule qu'une étude doit être réalisée sur les besoins en déplacements et les demandes de fonctionnalité en matière de fréquence, amplitude et points d'arrêt. Les décisions prises et la signature portée la semaine dernière l'ont été en exécution de cet article. La justification de l'étude que vous demandez sont donc inscrites dans la loi du 30 décembre 2005.

Outre cette justification légale, le programme RER est basé sur une situation largement dépassée aujourd'hui. L'évolution du dossier est assez rapide et la situation en 2008 différente de celle de 2000 ou 2001, lors de l'élaboration de la convention.

Je citerai, par exemple, le projet d'amélioration de la desserte de l'aéroport (projet Diabolo) qui va jouer un

rôle important dans la desserte de Zaventem et dans la problématique de la mobilité à et autour de Bruxelles.

Beaucoup d'autres facteurs ont évolué depuis cinq ans. Une mise à jour est d'autant plus justifiée que la convention elle-même prévoit d'adapter et de faire évoluer l'offre de référence ferroviaire.

La part du fédéral dans le financement de cette étude est de 52,5%, en raison de l'importance de l'offre ferroviaire dans l'ensemble de l'offre du RER.

Pour les résultats de l'étude et leurs conséquences, il faut attendre. On a déjà vu des études entamées pour faire corroborer des points de vue déjà établis mais ce n'est pas le cas ici. Les objectifs de l'étude sont établis dans l'article 13 de la convention RER qui vise à obtenir un report modal maximal de la voiture privée vers le transport en commun dans la zone RER.

L'étude doit répondre précisément aux questions suivantes : quel est le programme RER susceptible de répondre le mieux à ces objectifs ? Les moyens prévus sont-ils adéquats et performants ? Que faut-il prévoir à long terme pour améliorer et compléter l'offre de référence ? Sur la base de l'étude, un plan d'affaires comportant offre et aspects financiers est établi par la SNCB.

En ce qui concerne les conséquences de l'étude, elle n'a pas force exécutoire. En outre, elle sera contrôlée par le comité de pilotage mis en place dans le cadre de la convention. Naturellement, il est probable que l'étude aboutira à des recommandations visant à aménager et améliorer le projet RER dans toutes ses composantes, y compris la localisation des gares et le développement des nouveaux services ferroviaires.

15.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Je m'excuse de ne pas avoir lu l'article 13 de la loi du 30 décembre 2005. Je m'inquiétais de la lenteur, si bien qu'une étude me semblait risquer de freiner le processus. J'ai mal interprété l'objectif.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 51.