

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 17 DECEMBER 2007

Namiddag

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

du

LUNDI 17 DÉCEMBRE 2007

Après-midi

La séance est ouverte à 14.23 heures et présidée par M. François Bellot.

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

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

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

01.01 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, met mijn vraag wil ik vernemen wat de achtergrond is van de mogelijkheid voor Turkse inwijkelingen in België om een Turks rijbewijs in te wisselen tegen een Belgisch rijbewijs in de gemeente waar zij zijn ingeschreven. Ik zou graag weten waarom het precies voor Turkse inwijkelingen mogelijk is om dat rijbewijs in te wisselen.

Welke wettelijke of verdragrechtelijke basis ligt hieraan ten grondslag?

Gaat het om een verplichting tot inwisseling of is het hier slechts een mogelijkheid?

Wanneer het gaat om een verplichting, welke personen van Turkse origine moeten dan aan die verplichting voldoen? Zijn dat mensen die de Belgische nationaliteit inmiddels hebben verworven of nog net niet, dus mensen die hier gevestigd zijn op basis van een bepaalde verblijfsregeling?

Bestaan er gelijkaardige regelingen voor onderdanen van andere niet-EU-lidstaten? Of is het een uitzonderingsgeval? Zo ja, welke onderdanen van welke staten kunnen hun rijbewijs inwisselen volgens een analoge regeling?

Stemmen de Turkse normen inzake rijvaardigheid en het behalen van een rijbewijs, of de verplichtingen voor autovoerders om zich in het verkeer te mogen begeven, overeen met onze regels, die wij hier hebben goedgekeurd en die hier zijn opgelegd bij wet of koninklijk besluit? Is er een afweging mogelijk tussen de draagkracht van het rijbewijs en de rijvaardigheid die wordt geacht daaraan gekoppeld te zijn?

Ten slotte, welke garanties bestaan er dat die mensen van Turkse origine die hun rijbewijs hier omwisselen, aan dezelfde voorwaarden, criteria en modaliteiten voldoen om zich veilig in het verkeer te begeven? Ik kan me voorstellen dat iemand die afkomstig is uit een grootstad of een wereldstad als Istanbul, wellicht minder problemen zal hebben om zich hier in het verkeer te begeven. Of dat ook zo is voor iemand die van de stoffige wegen van het binnenland van Turkije komt, daar heb ik toch vragen bij, want dat vergt soms een heel andere rijstijl. Ik ben heel nieuwsgierig naar uw antwoord.

01.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik geef een praktische opmerking vooraf. Ik heb het antwoord in verband met de Turkse onderdanen. De heer Schoofs vraagt echter ook naar andere landen. Er zijn met verschillende landen internationale overeenkomsten, waarop een en ander gebaseerd is. De lijst daarvan heb ik niet bij mij, maar ik kan hem dat altijd bezorgen.

Wat de Turkse rijbewijzen aangaat, dat is gebaseerd op een akkoord van 1970 reeds. Zodra men voldoet

aan de voorwaarden zoals omschreven in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, heeft men recht op het Belgisch rijbewijs in ruil voor het Turks rijbewijs. Het is zo geregeld met verschillende landen.

Dergelijke regelingen zijn gebaseerd op een verdrag van land tot land, dat dan in onze wetgeving is omgezet. Die wetgeving geeft de mogelijkheid aan de buitenlander om hier zijn buitenlands rijbewijs in te wisselen voor een Belgisch rijbewijs.

01.03 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik blijf daarmee toch op mijn honger. Zoals ik daarnet al zei, als iemand zijn rijbewijs haalt in een wereldstad zoals Istanbul, zal er wel geen probleem zijn om dezelfde rijstijl te hanteren als hier. Wanneer men echter ergens in het binnenland zijn rijbewijs heeft behaald, waar de administratieve regels vaak ook niet al te streng zijn en niet even streng als bij ons, dan heb ik daar toch bepaalde vragen bij. Veel mensen uit Turkije halen bijvoorbeeld hun huwelijkspartner ginder. Die mensen zijn totaal niet geïntegreerd. Wanneer zij naar hier komen met een dergelijk rijbewijs, dan vraag ik mij toch af of er zich geen probleem zou kunnen voordoen. Ik wil dat zeker niet veralgemenen, maar in bepaalde individuele gevallen, zou het wel tot problemen kunnen leiden, vrees ik.

01.04 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, ik ben zelf afkomstig van een dorp ver in de Westhoek. Ik heb daar mijn rijbewijs behaald en de eerste keer dat ik in Brussel moest rijden, was spannend.

Dat gezegd zijnde, er wordt inderdaad bij het sluiten van dergelijke overeenkomsten, erover gewaakt dat de voorwaarden ongeveer gelijklopend zijn.

01.05 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Persoonlijk heb ik mijn rijbewijs in Limburg behaald, maar ik denk dat er tussen de kust en Limburg niet zo veel problemen zijn, dat is maar zowat tweehonderd kilometer. Voor grote landen echter met toch nog een zekere ontwikkelingsachterstand ten opzichte van ons zou dat misschien wel een andere zaak kunnen zijn.

Mijnheer de minister, volgens de inhoud van mijn vraag en de toedracht inzake de legistiek die u hebt gegeven, schept het inderdaad geen enkel probleem. We zullen nagaan hoe die regeling op de weg zal worden toegepast.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

02 Samengevoegde vragen van

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

02 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la pénurie de conducteurs de train" (n° 518)
- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le recrutement de nouveaux conducteurs de train" (n° 521)
- M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les services de formation offerts aux conducteurs de train et au personnel de bord" (n° 522)
- M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le manque de conducteurs de train" (n° 725)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb deze vraag vorige week ook gesteld, aan staatssecretaris Tuybens, maar hij was slechts gedeeltelijk bevoegd. Voor de resterende vragen kom ik nu bij u terecht.

Mijn vraag betreft het tekort aan treinbestuurders en, daarmee verweven, de uitspraak van de Raad van State die het KB over de opleidingsinstelling voor treinbestuurders vernietigd heeft. Bovenop de sociale onrust, die er sowieso al is, en bovenop de vaststelling dat de geplande dienstregeling niet voor 100 procent kon worden ingevoerd vorige week, op 9 december, omdat er een tekort is aan treinbestuurders, leek het erop uit te draaien dat het aanwerven de komende maanden nog moeilijker zou kunnen verlopen.

Ondertussen blijkt dat wij terugvallen op de regeling die bestond vóór de invoering van het KB. Op die manier kunnen er dus toch nog treinbestuurders opgeleid en in dienst genomen worden.

Ik heb een vraag over wat er dient te gebeuren, want de vernietiging van dit KB schept een problematische toestand. Hoe denkt de regering de huidige problemen met de opleidingsinstelling voor de NMBS-treinbestuurders op te lossen?

02.02 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de context werd al geschetst, ik meen dat ik die niet moet herhalen. Ik heb wel een aantal vragen aan u.

Ten eerste, kunt u meedelen welke juridische gevolgen aan dit arrest verbonden zijn? In welke mate is de rechtsgeldigheid van de reeds gegeven opleidingen aangetast? Dat is toch wel belangrijk. Zijn er dit jaar reeds examens afgelegd na het hebben doorlopen van opleidingen bij toepassing van het KB van 21 januari 2007? Zo ja, hoeveel?

Ten tweede, in welke mate doorkruist deze uitspraak de perspectieven van de NMBS om tijdig voldoende treinbestuurders te kunnen opleiden? Welke zijn de specifieke gevolgen daarvan op het vlak van de exploitatie?

Ten derde, dit is een vraag die niet in mijn schriftelijke vragen vermeld stond, maar ik neem aan dat u daarop toch zult kunnen antwoorden. Het is een niet onbelangrijke vraag in deze context, omdat in het derde spoorpakket staat dat er een Europees rijbewijs voor treinbestuurders en een Europese certificering van personeel dat veiligheidsfuncties vervult, moeten komen. Op die manier kunnen de opleidingscertificaten namelijk wederzijds erkend worden binnen de EU, zodat gemakkelijker treinpersoneel over de grenzen aangeworven kan worden. Dat kan ook voor de NMBS interessant zijn. In dat verband wou ik u vragen of er al voorbereidend werk is gebeurd, zeker nu deze bepaling uitdrukkelijk in het belang is van België.

02.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, de heer De Padt heeft mij in snelheid genomen, maar daar heb ik geen problemen mee, want de problematiek werd correct geschetst.

Ik heb mijn vraag ingediend nadat in de pers een bericht verscheen dat er een probleem was met de treinopleiding, in die zin dat deze niet meer kon worden voortgezet. Dat bericht werd enkele uren later rechtgezet. Treinbestuurders konden nog wel in dienst gaan omdat men terugviel op een vroegere regeling. Dat probleem is dus al opgelost.

Ik sluit mij wel aan bij de vragen van de collega's, wat de toekomst betreft.

02.04 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, mon intervention traitera plus ou moins des mêmes questions et quand on est le quatrième, on n'a souvent pas grand-chose à ajouter.

02.05 Renaat Landuyt, ministre: Pour les francophones: la même chose.

02.06 Jean-Luc Crucke (MR): Je vous confirme que le problème se pose en Wallonie comme en Flandre pour l'instant. Jusqu'à preuve du contraire, les difficultés sur le rail ne s'arrêtent pas à la frontière linguistique. Cependant, vous avez raison de le dire, il est vrai pour une fois que le mouvement a été plus important en Flandre. Comme nous sommes des gens prudents, on se dit que ce qui part de gauche peut arriver à droite... Je parle de la frontière linguistique, pas d'autres sujets dont on pourrait également parler aujourd'hui!

02.07 Renaat Landuyt, ministre: Il y a des Crucke de gauche et des Crucke de droite!

02.08 Jean-Luc Crucke (MR): Oui, il y a eu des Crucke de gauche et maintenant, les Crucke sont de droite: nous nous sommes améliorés avec le temps, et c'est tout ce que je vous souhaite. Mais cela, c'est un autre débat.

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

Quand il y a un mouvement de grève, ce sont les derniers avertis.

Vous allez dire que, pour un libéral, j'en arrive à bien comprendre la mauvaise humeur des conducteurs de train et du personnel de la SNCB qui se demandent à quelle sauce ils vont être mangés à l'approche de Noël. Parfois, ils ne peuvent même plus placer de jours de congé!

Quelle est la perspective en termes d'engagement? On dit qu'il manquerait 200 conducteurs. Ce chiffre est-il exact? Dans l'affirmative, comment va-t-on remédier à ce problème? S'il n'est pas exact, pouvez-vous nous indiquer l'état actuel du cadre?

Enfin, tout le monde sait qu'entre le moment où l'on prévoit des examens pour remplir un cadre et le moment où les lauréats entrent en fonction, il y a un délai. Selon vous, quel est le délai nécessaire pour combler le déficit, pour autant qu'il existe?

Enfin, vous allez voir mon côté libéral revenir!

Peut-on considérer que la situation actuelle ne pose aucune difficulté en termes de sécurité? Peut-on assurer que les trains sont toujours conduits par des personnes totalement éveillées, qui ont toutes les possibilités de l'être et que, nonobstant le déficit en personnel, il n'y a pas de risques pour ceux qui font confiance au service public?

02.09 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, je répondrai tout d'abord en français aux questions spécifiques de M. Crucke, mais je sais qu'en raison de ses antécédents familiaux, il comprend très bien le néerlandais.

02.10 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le ministre, si vous avez l'impression qu'il y a des Crucke de gauche et des Crucke de droite, je vous préciserai même qu'il y a une "Crucke" de Noël. Il s'agit d'une bière qu'on ne fabrique que pour la Noël. Je vous en apporterai un spécimen.

02.11 Renaat Landuyt, ministre: Je reconnais bien là la famille Crucke!

02.12 Jean-Luc Crucke (MR): Toujours le sens des affaires!

02.13 Renaat Landuyt, ministre: Venons-en à votre question. Un premier élément concerne les chiffres: il existe une réponse de M. Tuybens fournissant ces chiffres; je vous renvoie donc à sa réponse.

En ce qui concerne la sécurité, je n'ai pas très bien compris. Ce qui est essentiel, à mon avis, c'est que vous ayez dit qu'il y avait là votre côté libéral, la sécurité. C'est vraiment là que se trouve la difficulté: c'est sans doute à cause de la libéralisation européenne qu'on rencontre ce problème d'insécurité, belge ou européen. Je m'explique en néerlandais.

Wij hebben er in het kader van de liberalisering van het spoorverkeer voor gezorgd de essentiële veiligheidsvereisten te bewaren door voor de opleidingscentra in dezelfde voorschriften te voorzien als deze die reeds bestaan bij de NMBS. Het KB, dat niet de vereisten voor een attest van treinbestuurder regelde, maar wel de opleidingsvereisten, werd geschorst op vraag van een concurrerende opleidingsinstelling, met het argument dat de markt niet voldoende vrij was door dit KB.

Dit KB is geschorst, wat betekent dat wij op dit moment terugvallen op de normale opleidingssituatie van vroeger. Dat betekent een feitelijke opleidingssituatie in iedere firma, waarbij buiten kijf staat dat de selectie

en het afleveren van het attest door Infrabel, onverkort blijft gelden. Voor de aanwervingen is er dus geen specifiek probleem. Men moet aan dezelfde vereisten voldoen via een attest dat men moet bekomen bij Infrabel.

Wij moeten er wel voor zorgen dat niet enkel de NMBS een feitelijke opleidingsinstantie kan zijn, maar dat ook andere spelers opleidingsinstanties kunnen zijn. In die zin zullen wij het koninklijk besluit aanpassen aan de essentiële voorwaarden, vooral inzake veiligheid, maar met een mogelijkheid dat concurrerende opleidingscentra ook kunnen erkend worden. Zij voelden zich in hun rechten benadeeld.

Voor de aanwerving van personeel zal dit in essentie een neutrale operatie zijn. Het is meer een discussie tussen marktspelers, zijnde de opleidingscentra onder elkaar, om ervoor te zorgen – wellicht terecht – dat er meer opleidingscentra kunnen zijn.

Dat wij mogelijk een tekort hebben aan treinbestuurders, heeft alles te maken met een goed beleid inzake openbaar vervoer, maar dat is een ander debat.

02.14 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een goed beleid vergt natuurlijk vooruitziendheid en dus het tijdig aanwerven van nieuwe bestuurders. Dat hebben wij de voorbije jaren hier herhaaldelijk aan bod gebracht, maar de regering is daarbij achtergebleven. Gelukkig is er nu toch een inhaaloperatie bezig en kan dat de komende jaren wat verbeteren.

02.15 Minister Renaat Landuyt: Ik sta vol bewondering voor het feit dat de collega van CD&V de woorden “goed bestuur” nog in de mond durft nemen. Voor de rest, geen probleem.

02.16 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op mijn derde vraag die echter niet op schrift werd gebracht en die u dus niet kon terugvinden. Ik heb vermeld dat er in het derde spoorpakket ook sprake is van het Europees rijbewijs voor treinbestuurders en van de Europese certificering voor personeel dat veiligheidsfuncties vervult. Dat zou de wederzijdse erkenning van opleidingscertificaten kunnen vergemakkelijken. De vraag is of daaromtrent al voorbereidend werk is gebeurd.

02.17 Minister Renaat Landuyt: Meer dan voorbereidend werk. De debatten voor het derde spoorwegpakket zijn volop aan de gang. Wat wij nu aan reglementering voorzien, zal zo goed mogelijk passen in de toekomstige Europese afspraken. U hebt gelijk, in die zin dat alles zal afhangen van het eindresultaat van de laatste akkoorden inzake spoorverkeer over het Europees grondgebied, zijnde een eenduidig Europees rijbewijs en eenduidigheid inzake veiligheidsvereisten.

Wat nu in ons land volop bezig is, is dat minstens voor het vrachtverkeer er reeds nieuwe spelers op de sporen zitten. Er ontstaat nu een gezonde concurrentie inzake opleiding van spoorpersoneel. Ik wil er toch op wijzen dat onze opleiding vooral is gericht op veiligheid. De discussie gaat over een voldoende aantal uren opleiding als treinbestuurder, want deze moet in staat zijn om zoveel mogelijk lijnen in het land specifiek te kennen. Dat gaat echt over veiligheid.

Er is hier enige spanning, zowel in eigen land als op Europees niveau, tussen liberalisering en veiligheid. Daarom heb ik tegen collega Crucke niet zomaar gezegd dat veiligheid niet direct liberaal is, want de veiligheid staat hier enorm onder druk door de liberalisering van de markt. Men wil veel te vlug mensen tot treinbestuurder opleiden.

02.18 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik wil hier geen ideologische discussie aangaan, maar ik betreur het ten zeerste, mijnheer de minister, dat u veiligheid tegenover liberalisering stelt. Wij hebben altijd aangedrongen om alles in de meest veilige omstandigheden te laten gebeuren. Alsof de kerncentrales nu plots, nu er liberalisering is, onveilig zouden zijn of onveiliger dan vroeger! Dat is hoegenaamd niet waar; ook daarop hebben wij altijd aangedrongen.

Reeds in 2006 hebben wij ervoor gewaarschuwd dat het voor moeilijkheden zou zorgen op het vlak van de opleiding als men Electrabel een monopoliepositie zou toekennen. De Raad van State heeft ons enigszins gelijk gegeven en heeft de waarschuwing die wij destijds hebben geuit, bevestigd, namelijk dat het niet kon dat u slechts een instelling als opleidingsinstelling zou weerhouden, terwijl er nog andere spelers op de markt waren.

02.19 Minister **Renaat Landuyt**: Heb ik iets over kerncentrales gezegd? Ik heb er nog nooit aan gedacht om liberalisme te vergelijken met kernenergie, maar nu dat u dat zegt....

02.20 **Guido De Padt** (Open Vld): U geeft soms ook antwoorden op vragen die wij niet hebben gesteld.

02.21 **Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, je peux comprendre que, suite à l'annonce par la presse que le 8 décembre, c'est-à-dire deux jours après la Saint-Nicolas, seul un train sur deux circulait en Flandre, le ministre veuille trouver un responsable. C'est donc le libéralisme qui est considéré comme responsable de tous les maux, ce qui est bien évidemment dommage!

02.22 **Renaat Landuyt**, ministre: Je n'ai pas dit cela!

02.23 **Jean-Luc Crucke** (MR): Je n'ai pas dit que vous l'aviez dit, mais vous essayez de le penser, ce que je peux comprendre!

Malheureusement, le temps nous est compté, et nous ne pourrions pas entamer une discussion de fond.

Pour ma part, j'ai toujours pensé que sécurité et libéralisme allaient bien ensemble. Mais libéralisation et libéralisme sont deux concepts différents.

Dans ce mouvement européen, le Parlement et même la Commission, vous, monsieur le président, comme moi, faisons partie d'une minorité. Nous ne décidons pas. Nous ne disposons pas de la clef pour décider de tout. Il existe deux grands groupes: le groupe social-chrétien et le groupe socialiste. Et il faut toujours trouver un petit pour endosser les responsabilités.

02.24 **Renaat Landuyt**, ministre: En Flandre, nous sommes pour les petits!

02.25 **Jean-Luc Crucke** (MR): C'est la première fois que j'entends dire cela! Je vais tenter de le retenir. Je pensais que dans ce pays, il existait une autre différence.

Il peut effectivement arriver que l'on soit premier, puis deuxième, et dernier. Il s'agit d'une règle humaine.

Toutefois – et j'en terminerai par là – j'ai parfois entendu des discours et des réponses intéressants. Je n'ai pas la réponse du ministre sous les yeux. Il est important de savoir combien de conducteurs manquent. Mais outre cette question, des responsabilités doivent être prises. Et si vous estimez que pour des raisons purement objectives de sécurité – il n'est pas question de politique et de la manière dont on peut voir les choses, c'est ce qui fait d'ailleurs la richesse d'une démocratie – des mesures radicales doivent être prises, prenez-les! Peu importe, qu'elles soient de gauche ou de droite! Il n'est pas question de mettre en péril ce que l'on appelle le développement durable. Autrement dit, il faut accroître la possibilité pour les gens de prendre le train et les transports publics, ce qui entraînera la diminution de l'utilisation de leur véhicule personnel. Mais pour ce faire, il faudrait qu'une autre réponse que celle qui est donnée soit apportée!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

03.01 **Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de resultaten van een recente grootschalige rondvraag van de Europese Conferentie van Wegdirecteurs bij 3.900 weggebruikers in 12 Europese landen schetsen geen fraai beeld van de Belgische wegeninfrastructuur. België wordt als slechtste land beoordeeld op het vlak van zowel de kwaliteit en netheid van het wegennet als van de signalisatie van wegenwerken. Amper beter is de beoordeling van de wegmarkering, richtingaanduiding, bewegwijzering en beschikbaarheid van aanpasbare informatieborden langs de autosnelwegen. Daar bekleedt België de voorlaatste plaats.

Ik heb een tijdje getwijfeld of ik deze vraag wel zou stellen want ik besef dat de federale overheid in deze

niet over maximale bevoegdheden beschikt maar voormelde vaststelling moet ook de bezorgdheid van de federale mobiliteitsminister wegdragen. Een aantal aspecten zoals de signalisatie en de beoordeling van de veiligheid zelf van het wegennet mag ook het mobiliteitsdepartement of het BIVV niet onberoerd laten. Vandaar volgende vragen, mijnheer de minister, voor zover ze u aanbelangen.

Ten eerste, bent u op de hoogte van deze bevindingen? Wat is uw reactie?

Ten tweede, beschikt u via de FOD Mobiliteit over aanvullende of andersluidende gegevens over onze wegeninfrastructuur? Zijn er verschillen afhankelijk van de Gewesten? Hoe is het kunnen gebeuren dat België deze achterstand ten opzichte van de rest van Europa heeft opgelopen, zeker wanneer men weet dat de logistieke sector een dergelijk belangrijke schakel in de Belgische economie is?

Ten derde, kan op basis van het huidige investeringsritme een inhaalbeweging worden verwacht? Zo ja, uit welke geplande maatregelen kan dat blijken?

Ten vierde, bestaat de intentie bij de respectievelijke wegbeheerders om bijkomende middelen vrij te maken om een inhaalbeweging in te zetten en te versnellen? Zo ja, in welke budgetten en projecten is voorzien? Wat is de voorziene timing? Misschien kon u dat te weten komen via het overleg met de gewestelijke ministers.

Ten vijfde, ziet u zich in de mogelijkheid om de verantwoordelijken op andere beleidsniveaus die bij deze aangelegenheid betrokken zijn tot bijkomende inspanningen aan te zetten? Zo ja, welke initiatieven zijn genomen of voorzien?

03.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, op uw eerste vraag kan ik u antwoorden dat ik net u zoals op de hoogte ben van deze studies. Ik heb de commentaren daaromtrent gelezen.

Ten tweede, u vraagt mij een beoordeling te maken van de gewestregeringen die belangrijke bevoegdheden inzake infrastructuur hebben. Ik denk dat het van mij deontologisch niet correct zou zijn om van dit forum gebruik te maken om daarop commentaar te geven.

Uw vragen drie en vier brengen mij evenzeer in verlegenheid omdat dit echt buiten mijn bevoegdheden ligt. Infrastructuur is een Vlaamse, Waalse en Brusselse bevoegdheid. Op het federale niveau is er geen enkele resterende bevoegdheid ter zake.

Enkel op vraag 5 kan ik antwoorden dat wij in de discussie met de verschillende Europese collega's van Transport, waar ik hen niet echt uitleg dat ik niet bevoegd ben maar waar ik woordvoerder ben van de drie Gewestregeringen, zoeken naar eenduidige veiligheidsvereisten. Er wordt met name gedacht en gewerkt aan een reglementering om bij iedere realisatie van grote werken in een verkeersveiligheidsaudit te voorzien. Het gaat hier over het transeuropees wegennet waarvan ik meen dat het Belgische gedeelte, en in het bijzonder het Vlaamse gedeelte, voldoet aan de hoogste veiligheidsvereisten. Op dat vlak, wat het transnationale wegennetwerk betreft, meen ik dat wij de vergelijking met andere Europese staten zeker kunnen doorstaan, zo niet als voorbeeld kunnen dienen.

03.03 **Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik was mij er natuurlijk van bewust dat ik hier op een slappe koord danste wat evenwel niet wegneemt dat u als mobiliteitsminister toch ook, met betrekking tot het mobiliteitsvraagstuk, een algemeen oordeel moet kunnen hebben over de staat waarin de wegen zich bevinden om de functionaliteit van die wegen te kunnen evalueren. Ik ben blij te vernemen dat er ook op Europees niveau aan dat veiligheidsgegeven wordt gewerkt.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

04 Questions jointes de

- Mme Corinne De Permentier au ministre de la Mobilité sur "les infractions commises par les services de secours" (n° 577)

- Mme Linda Vissers au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "l'utilisation de véhicules prioritaires par les services d'incendie" (n° 534)

- Mme Colette Burgeon au ministre de la Mobilité et au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "la politique de constatation et de poursuite des infractions routières commises par des conducteurs à bord de véhicules prioritaires et en mission" (n° 581)

- Mme Linda Vissers au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de véhicules prioritaires par les services d'incendie" (n° 657)

04 Samengevoegde vragen van

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

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

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

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

04.01 **Corinne De Permentier** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, les journaux "La Libre Belgique" et "Le Soir" faisaient état dans leurs éditions du 27 et 28 novembre 2007 de la condamnation d'un pompier du Samu à une amende de 275 euros avec sursis ainsi que du retrait de son permis pour huit jours. Les faits reprochés à ce pompier étaient d'avoir brûlé un feu rouge à la vitesse de 38 km/h, alors qu'il emmenait une personne à l'hôpital.

Cette condamnation illustre un problème récurrent du personnel des services de secours. Comment réaliser au mieux un travail dans lequel "le temps, c'est la vie" tout en respectant les dispositions du Code de la route? En effet, il ne peut évidemment pas être question de leur donner un blanc seing quant au respect de la réglementation. Néanmoins, le régime dérogatoire dont les véhicules prioritaires bénéficient ne semble pas pouvoir couvrir l'exercice quotidien des missions d'urgence.

La disposition contraignant les services de secours à marquer l'arrêt lors du franchissement du feu rouge est la plus litigieuse (article 37.2, alinéa 1^{er} de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975). La relative tolérance des parquets (30 km/h maximum 5 mètres après le feu) ne suffit pas à permettre aux services de secours d'exercer leur mission dans de très bonnes conditions. Par exemple, lorsqu'ils circulent en convoi, le premier véhicule marque l'arrêt pour sécuriser le carrefour mais les autres doivent suivre ensuite plus rapidement. Avec la multiplication des radars, la crainte du PV ne fait que grandir. De plus, en vue d'éviter les abus, le Collège des procureurs généraux des cours d'appel a adopté une circulaire, la COL 16/2006, accentuant la répression. Ainsi, alors que seuls 6 PV furent envoyés aux pompiers en 2003, nous en sommes déjà à 410 pour 2007.

La situation risque aujourd'hui de dégénérer. Les pompiers bruxellois menacent de respecter scrupuleusement le Code de la route, ce qui pourrait parfois doubler le délai d'intervention. De plus, certains membres du personnel des services d'urgence refusent déjà de prendre le volant. Au final, c'est le citoyen qui sera lésé.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes. Que savez-vous du nombre exact d'infractions commises par des véhicules prioritaires ainsi que du nombre de classements sans suite des cinq dernières années?

Aujourd'hui, le véhicule prioritaire peut franchir un feu s'il utilise son avertisseur sonore, s'il a ses feux bleus clignotants, s'il n'en résulte pas de danger pour les autres usagers et s'il marque l'arrêt. Estimez-vous que, dans le contexte actuel, entre autres avec la multiplication des radars, cette réglementation est toujours adéquate? Savez-vous dans quelle mesure le principe de "l'urgence casse la loi" est appliqué par les cours et tribunaux en la matière? Serait-il envisageable de remplacer "marque l'arrêt" par "ralentit fortement"? De même, serait-il praticable de limiter cet assouplissement au sein des véhicules prioritaires, aux services de secours, par exemple le 100 et le 101?

Pourriez-vous me donner davantage d'informations quant à l'évaluation chiffrée des abus commis par les services de secours? Une politique de sensibilisation à l'importance du respect du Code de la route ne serait-elle pas préférable à cette politique répressive des parquets, handicapant bien sûr l'exercice des missions d'urgence? Existe-t-il une politique de sensibilisation à l'importance du respect du Code de la route

au sein des services d'urgence?

04.02 Linda Vissers (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, wij vernamen dat een Brusselse ambulancier veroordeeld werd tot het betalen van een boete van 275 euro en acht dagen rijverbod kreeg opgelegd omdat hij tijdens een interventie een verkeersinbreuk zou gepleegd hebben door een rood licht te negeren. De Brusselse brandweer ontving de voorbije acht maanden, zoals de collega juist gezegd heeft, ongeveer 400 pv's.

Brandweermannen dienen een opleiding hulpverlener-ambulancier te volgen vooraleer zij met een ziekenwagen mogen rijden. De voorschriften en verplichtingen vinden we terug in het Handboek Hulpverlener-Ambulancier dat werd uitgegeven door de FOD Volksgezondheid. Tijdens de lessenreeks die de aspirant-hulpverleners-ambulanciers moeten volgen komt ook de wetgeving inzake verkeer aan bod. In deze cursus wordt duidelijk omschreven zoals de wegcode voorschrijft in artikel 37, 4: "Wanneer het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld mag het prioritaire voertuig dat het speciaal geluidstoestel gebruikt het rood licht voorbijrijden na te hebben gestopt en op voorwaarde dat zulks geen gevaar voor de andere weggebruikers oplevert".

Ik heb dan ook een aantal vragen aan de minister. Ten eerste, hoeveel pv's werden er opgesteld tegen brandweermannen hulpverleners-ambulanciers tijdens het jaar 2006 en tijdens het jaar 2007 tot heden, dit opgedeeld per provincie?

Ten tweede, het redden van een mensenleven is een van de prioritaire doelstellingen van de interventies van de brandweermannen hulpverleners-ambulanciers. Is het niet nodig de wetgeving aan te passen omdat blijkbaar nu brandweermannen-ambulanciers tijdens een dringende interventie, zoals in het bovenstaand voorbeeld, geverbaliseerd worden?

Ten derde, welke interpretatie geeft de minister aan de ministeriële omzendbrief van 16 juni 2004 van zijn collega, minister Dewael, betreffende het gebruik van de blauwe lichten en/of het speciaal geluidstoestel?

Ten vierde, is de minister van mening dat de wegcode dient aangepast te worden? Indien niet, hoe denkt de minister een oplossing te vinden voor de geverbaliseerde brandweermannen-ambulanciers die een levensreddende opdracht uitvoeren?

Le **président**: On nous demande de ne pas aller trop vite pour la lecture des questions.

04.03 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir accepté de répondre à ma question car je l'ai posée à plusieurs ministres et je suppose que vous avez décidé entre vous...

04.04 Renaat Landuyt, ministre: Suis-je le seul qui ait accepté de répondre?

04.05 Colette Burgeon (PS): Je ne sais pas! Je suppose que vous avez décidé entre vous de qui apporterait une réponse. En tout cas, je vous remercie d'avoir accepté de répondre.

Dans le courant du mois de novembre, un pompier a été condamné par le tribunal de Vilvorde à une amende de 275 euros, assortie d'une suspension de permis de conduire de huit jours pour avoir franchi irrégulièrement un feu rouge. Ce jugement étant frappé d'appel, je ne vous interrogerai pas sur ce cas particulier. Toutefois, cette mésaventure me permet de vous questionner sur la politique de constatation et de poursuite des infractions routières commises par les conducteurs de véhicules prioritaires.

Suite à la condamnation de leur confrère, les membres des trois organisations syndicales représentatives ont rappelé que le franchissement d'un feu rouge pouvait se faire sous les conditions suivantes: être en mission d'urgence, faire fonctionner l'avertisseur sonore spécial et les feux bleus mais aussi marquer l'arrêt et s'assurer que le franchissement ne mette aucun usager en danger. On a pu lire dans la presse que les pompiers de la capitale mais aussi des provinces en ont assez de la prolifération des procès-verbaux qui leur sont adressés pour franchissement de feu rouge sans avoir marqué l'arrêt. L'augmentation du nombre de sanctions est liée à celle du nombre de radars automatiques placés aux carrefours. J'ai également eu des échos semblables venant d'autres services. Les citoyens sont aussi inquiets quant à la portée réelle de la réglementation et des dispenses dont bénéficient, à raison, les véhicules prioritaires.

Monsieur le ministre, l'article 37.4 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, plus communément appelé le Code de la route, fixe les conditions dans lesquelles un véhicule prioritaire peut franchir un feu rouge. D'autres dispositions du Code de la route, plus particulièrement l'article 59.13, énoncent les règles dérogatoires pour les véhicules prioritaires en intervention, notamment en ce qui concerne les limitations de vitesse. Une circulaire des procureurs généraux du 6 septembre 2006, appelée COL 16/2006, vise à clarifier la politique de constatation et de poursuite pour les infractions routières commises par les véhicules prioritaires.

Afin de lever les inquiétudes des citoyens et des fonctionnaires des services de sécurité, pourriez-vous faire le point de la situation sur les règles du Code de la route applicables aux véhicules prioritaires?

Une information officielle à destination des citoyens et des fonctionnaires des services de sécurité concernés serait certainement utile. Je vous rends attentif à l'arrêt de la Cour de cassation du 29 septembre 1998, qui précise que "si la priorité reconnue au conducteur d'une ambulance est indépendante de la manière dont elle circule, ce conducteur ne peut cependant déjouer les prévisions raisonnables de l'usager débiteur de priorité ni provoquer une erreur invincible".

Cette circulaire a-t-elle été rédigée après consultation des organisations représentatives des pompiers et des policiers ainsi qu'avec la police fédérale et le SPF Intérieur? Ces règles ont-elles déjà pu être évaluées? Avez-vous connaissance d'autres cas de la jurisprudence à cet égard?

04.06 **Minister Renaat Landuyt:** Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, de problematiek van de prioritaire voertuigen wordt geregeld, zoals door de vraagstellers gesteld, in artikel 37 van het koninklijk besluit over de wegcode.

Nu er op kruispunten meer en meer radars staan, valt het op dat dit artikel erop gericht is rekening te houden met twee bestaande filters.

Eenzijds, is het in de praktijk de procureur des Konings die de afweging maakt wel of niet te vervolgen bij gebreke aan de betaling van een minnelijke schikking na een vaststelling. Meestal – eigenlijk altijd – worden prioritaire voertuigen niet vervolgd. Meer zelfs, politiemensen noteren het niet. Maar nogmaals, gezien in de praktijk steeds meer radars gebruikt worden – wat een nieuw fenomeen is in Brussel – zijn er, louter formeel, meer vaststellingen.

Normaal werkt die eerste filter, met name de procureur des Konings, die vaststelt dat het om een prioritaire voertuig gaat en die meestal geen vervolging instelt.

Anderzijds, is er nog de tweede filter, de politierechter, die in de feiten kan vaststellen dat een prioritaire voertuig in volle opdracht het rode licht aan het negeren was. Meestal rijst daar geen probleem, tenzij in een situatie, zoals die welke aanleiding gaf tot de beroering in Brussel, waar men zich niet verdedigt op dat punt.

Ik heb er alle vertrouwen in, al komt het mij niet toe ter zake een oordeel te vellen, dat in hoger beroep die uitspraak niet zal worden bevestigd.

Een gemakkelijk antwoord zou dus kunnen zijn dat artikel 37 van de wegcode kan worden geherformuleerd. Een correcter antwoord is dat er in de normale praktijk geen probleem rijst met dergelijke vaststellingen omdat zeer vlug aanvaard wordt dat iemand zijn functie aan het uitoefenen was en zeer vlug op een plaats moest zijn toen hij een rood licht negeerde.

Cijfers over vaststellingen zijn ons niet bekend omdat op dat vlak geen specifieke statistieken worden bijgehouden.

Nogmaals, het fenomeen is nieuw omdat het een gevolg is van het radarsysteem. Een radar kan men namelijk niet vragen niet te flitsen als hij een ambulance ziet passeren.

04.07 **Corinne De Permentier (MR):** Monsieur le président, monsieur le ministre, je pense comme vous qu'il est plus que temps d'adapter l'article 37. Un jour, nous aurons un accident parce qu'on aura voulu respecter à la lettre le code et qu'on arrivera trop tard. Pour Bruxelles, il dépendra de l'endroit où sont casernés les pompiers ou de l'endroit où se trouve le centre hospitalier le plus proche en relation avec le service 100 que l'intervention soit vraiment une intervention d'urgence. Avec les embouteillages, pompiers et

ambulances sont parfois obligés d'emprunter des itinéraires bis plus contraignants; mais il s'agit de sauver des vies.

Je ne voudrais pas qu'on en arrive à des dérives. Ces personnes exercent un métier très ingrat, ils font l'un des plus beaux métiers du monde, monsieur le ministre. Je ne sais pas ce qu'en pense votre collaboratrice mais pour moi, il s'agit d'un des plus beaux métiers du monde. Et quand on pense qu'ils sacrifient une partie de leur...

04.08 Renaat Landuyt, ministre: Il ne faut pas se laisser séduire par la beauté!

04.09 Corinne De Permentier (MR): Je vous parle du problème des pompiers. La beauté, c'est autre chose: c'est l'intérieur qui compte, voyez-vous.

04.10 Renaat Landuyt, ministre: Vous êtes bien placée pour en parler.

04.11 Corinne De Permentier (MR): Chacun ses goûts, monsieur le ministre. Les goûts et les couleurs, ça ne se discute pas.

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

Vous êtes un mauvais élève, monsieur le ministre. J'en ai déjà vu beaucoup mais si je devais décerner la palme à l'un d'entre eux, je crois que ce serait à vous. Vous n'écoutez jamais ce qu'on dit. J'en terminerai là puisque cela ne vous intéresse pas mais ce sera au moins acté dans le compte rendu.

04.12 Linda Vissers (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik beloof de vertalers dat ik in het vervolg iets trager zal praten.

Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. De brandweermannen moeten inderdaad een heel moeilijke taak vervullen. Elke minuut telt immers bij een dringende interventie.

Ik heb dezelfde vraag gesteld aan minister Onkelinx en heb van haar een geruststellend antwoord gekregen.

Het zou misschien toch goed zijn om het artikel een beetje aan te passen. U begrijpt ook dat wanneer er niet te veel verkeer is, zij niet stoppen aan een rood licht, maar vertragen. We zouden bijvoorbeeld "stoppen aan een rood licht" kunnen vervangen door "op een veilige manier en met een snelheid die hen in staat stelt om te stoppen", zodat er in de toekomst minder processen-verbaal worden opgesteld.

Ik dank u nogmaals voor uw antwoord.

04.13 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, merci pour vos réponses. Néanmoins, à ma question au sujet de la circulaire des procureurs généraux du 6 septembre 2006, vous ne m'avez pas dit si elle avait été rédigée après consultation ou sur simple décision des procureurs sans consultation. Premier élément.

Deuxième élément: vous parlez des filtres. Très bien, mais dans ce cas, ils n'ont pas fonctionné. Pourquoi faut-il réellement aller en appel? À la réception d'un ordre de payer, en attendant la modification de cet article 37.4, ne serait-il pas plus simple pour vous – si vous pouvez agir en tant que ministre d'un gouvernement en affaires courantes – ou pour votre successeur éventuel, de permettre d'y répondre: "j'appartiens à la police ou au service d'incendie et j'allais chercher quelqu'un, je conduisais quelqu'un"? Voilà qui éviterait pas mal de perte de temps et d'énergie.

Je suis parfaitement disposée à une modification de cet article 37.4, mais pouvez-vous agir dans le cadre des affaires courantes?

04.14 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, la circulaire de 2006, comme plusieurs de ces circulaires provenant des procureurs généraux, a le défaut d'être trop légaliste. C'est donc presque à cause

de cette circulaire que nous nous voyons dans l'obligation de changer certains termes de l'article 37, comme cette indication que "stopper" n'est pas vraiment "s'arrêter", ainsi que suggéré par certains.

Pour moi, une vraie solution serait un bon accord dans le cadre de ce qu'on appelle en néerlandais le "vijfhoeksoverleg": la concertation entre le bourgmestre, le procureur et les chefs de police de chaque commune ou chaque groupe de communes pour parvenir à un bon accord. Par cet accord, il serait admis que chaque PV afférent à une constatation par un radar soit mis à l'écart, partant de la supposition évidente que les conducteurs d'un véhicule prioritaire ne s'amuse pas, mais sont forcés de rouler vite pour arriver à destination dans les meilleurs délais. Mieux que modifier la loi, il s'agirait donc plutôt de conclure un véritable accord entre ces personnes responsables, soit les bourgmestres, les chefs de police et les procureurs.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

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

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

05.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, lors de la cession de la majeure partie des actions de l'État dans la BIAC à la société Macquarie, beaucoup de demandes d'information ont été formulées pour savoir ce que contenait l'accord entre l'État belge et Macquarie.

Nous imaginons qu'une licence permettant l'exploitation de l'aéroport a été délivrée ou renouvelée. Pourriez-vous nous préciser pour quelle durée cette licence d'exploitation a été délivrée?

De plus, Belgocontrol, l'entreprise publique en charge de la sécurité de la navigation aérienne, a enregistré 23.649 mouvements d'avions à Brussels Airport en juillet 2007, soit une augmentation de 3,6% par rapport à l'an dernier. Le nombre de vols annuel tourne aujourd'hui aux alentours de 335.000, selon mes sources.

Je voudrais dès lors savoir si la licence d'exploitation ou le contrat de la cession des parts de l'État à Macquarie a prévu cette augmentation du nombre de vols, si un maximum a été fixé ou si une progression dans le temps a été déterminée et, dans un tel cas, jusqu'à quel terme?

05.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, en réponse au premier volet de votre question portant sur la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, je vous informe que la licence d'exploitation fait l'objet de deux arrêtés royaux, dont le premier est relatif à la transformation de BIAC en société anonyme de droit privé, alors que le second porte sur l'octroi de la licence d'exploitation.

L'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de "Brussels International Airport Company" en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires stipule en son article 26 que l'exploitation de toute installation aéroportuaire est soumise à l'octroi préalable par arrêté royal d'une licence d'exploitation individuelle à durée indéterminée.

Aussi, l'article 3 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la SA BIAC se limite-t-il à stipuler que la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National est octroyée à BIAC, sans plus.

En ce qui concerne le second volet de votre question concernant l'augmentation du nombre de vols, les obligations du titulaire ne sont pas exprimées en termes de nombre de vols et ce, dans le cadre de la réglementation flamande et non dans le cadre fédéral du droit d'exploitation.

05.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, si j'ai bien compris, ce serait dans le permis d'environnement délivré par la Région flamande que l'on pourrait trouver des limites au nombre de vols? Le deuxième arrêté royal que vous avez cité date-t-il bien du 21 juillet 2004? Je veux parler de celui qui octroie une licence. Définit-il également d'autres modalités d'exploitation?

05.04 Renaat Landuyt, ministre: Au niveau fédéral, deux arrêtés royaux sont à prendre en compte: celui du 27 mai 2004 et celui du 21 juin 2004.

Pour le reste, il y a les règles flamandes relatives à l'octroi du permis d'environnement.

05.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Je vais tenter de me les procurer pour en prendre connaissance.

Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

06.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, cette question est quasiment une question d'actualité car elle arrive après un événement assez récent qui s'est passé à Kortrijk Expo. Le ministre-président de la Région wallonne, M. Demotte, a pris la parole lors d'un colloque fort intéressant qui réunissait des entreprises du Nord-Pas-de-Calais, du Hainaut occidental, de Flandre orientale et des demandeurs d'emploi. Il y avait quasiment 1.000 postes disponibles!

Dans son message, le ministre-président de la Région wallonne a évoqué son grand-père, Achille, qui habitait Brakel. Il disait qu'Achille partait en train de Brakel pour aller travailler dans le Borinage. Suite à cela, je me suis dit qu'il y avait une grande différence entre ce qui se passait du temps d'Achille et ce qui se passe maintenant. À l'époque, Achille pouvait partir de Brakel pour aller dans le Borinage.

Tournai est le bassin visé par rapport à Courtrai car le taux de chômage à Courtrai n'atteint que 4 ou 5% alors que celui de Tournai est de 15%. Il y a donc là une réserve d'emplois. On sait aussi, et nous serons d'accord sur ce fait, que ceux qui ont le plus de difficultés sont ceux qui sont non qualifiés et qui aimeraient disposer d'un contrat à durée indéterminée. Il y a donc une "réserve" sur Tournai qui pourrait très bien convenir à Courtrai. Il ne manque qu'une seule chose, c'est ce qu'on appelle les moyens de communication. Pour avoir fait le test, si vous partez de Tournai pour arriver à Courtrai, quarante minutes sont nécessaires! Et on n'arrive qu'à la gare, pas encore dans le zoning.

Ce trajet est faisable, même pour quelqu'un qui se dit que ce n'est pas facile. Avec un peu de volonté, on peut y arriver. Mais après un certain temps, on est bloqué et il reste deux possibilités pour le demandeur d'emploi: soit il attend la réforme fiscale des libéraux, qui permettra aux petits salaires d'avoir un plus, soit il déménage à Courtrai. Mais la proportion du prix des logements entre Tournai et Courtrai va du simple au double ou au triple, ce n'est donc pas une bonne solution.

Autre solution, ceux qui créent l'emploi pourraient venir s'installer à Tournai. Vous imaginez, par les temps qui courent, ce que cela pourrait donner: l'emploi se délocalise et les patrons prospectent en Wallonie alors qu'ils sont installés à Courtrai.

Il faut donc adopter un sens pratique: il faut promouvoir les moyens de communication publics comme le train ou le bus. On sait qu'à ce niveau, le problème n'est pas que fédéral.

Monsieur le ministre, dans des bassins très proches – oublions pour un instant la frontière linguistique –, peut-on imaginer une relance des moyens publics de transport pour faciliter les choses?

Toujours en termes de collaboration publique, et le but est d'optimiser le service public, peut-il y avoir une concertation avec la Région wallonne afin d'aboutir à des solutions raisonnables et pas à ce qu'on peut voir pour l'instant sur le terrain?

Je reste encore sur notre débat de tout à l'heure mais un jour ou l'autre, on le terminera...

06.02 Renaat Landuyt, ministre: Je sens qu'il y a un côté socialiste dans votre raisonnement.

06.03 Jean-Luc Crucke (MR): J'ai été d'extrême gauche mais je n'ai jamais été socialiste!

Je suis passé directement de l'extrême gauche au libéralisme quand j'ai compris que je devais opérer un changement fondamental. Vous semble-t-il possible d'avoir une analyse sérieuse...

06.04 Renaat Landuyt, ministre: (...) socialiste quand il fallait être libéral.

06.05 Jean-Luc Crucke (MR): Décidément, il vous a marqué. Y a-t-il à votre avis une possibilité sérieuse de travail en la matière qui combine la rentabilité des services publics avec les besoins des citoyens et des entreprises? Là, nous avons un exemple concret mais je suis certain qu'à d'autres endroits de ce pays, de part et d'autre de la frontière linguistique, on peut trouver d'autres exemples. À cette question, vous pourriez répondre que vous êtes en affaires courantes et que par conséquent, vous ne pouvez rien me dire et que le prochain ministre y répondra. Je suis certain que le sérieux qui est le vôtre vous permettra de dire ce qu'il y a moyen de faire. Vous pouvez expliquer en termes concrets quelles sont les améliorations que vous estimez possibles en la matière. Je le demande uniquement pour ceux qui veulent travailler, pour ceux qui font cet effort, qui ont une entreprise et pour un pays qui a également besoin de ce qu'on appelle le travail.

06.06 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, l'optimisation de l'offre de transport et l'amélioration des connections multimodales dans les zones périurbaines les plus importantes, dont la zone Lille-Courtrai-Tournai, sont des priorités de l'État qui feront l'objet d'un examen spécifique dans le cadre de la préparation des prochains contrats de gestion avec le groupe SNCB.

Il est en particulier tenu compte de l'évolution actuelle du marché du travail qui modifie la demande transfrontalière et transrégionale.

L'adaptation de l'offre actuelle nécessite un examen approfondi intégrant le maintien des liaisons directes Tournai-Lille et Courtrai-Lille, le coût d'une desserte supplémentaire et les disponibilités de la SNCB en matériel et personnel, l'intégration dans l'offre globale, etc. Je demanderai à la SNCB de réaliser cet examen.

Une amélioration pourrait aussi être apportée par une meilleure coordination avec l'offre de bus. La concertation permanente avec les sociétés de transport régionales est aussi bien présente dans les objectifs visés dans le cadre de la préparation des prochains contrats de gestion avec le groupe SNCB, mais il est encore trop tôt pour préjuger des résultats.

06.07 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je souhaite remercier sincèrement M. le ministre pour sa réponse. Elle est non seulement conforme à l'attente du parlementaire que je suis mais aussi de l'homme de terrain qui s'évertue à trouver des solutions. "Priorité" et "concertation" sont des mots que je retiens. Je suivrai en tout cas ce dossier dans le cadre du contrat de gestion.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

07.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het Hasseltse stadsbestuur wil de zebapaden extra onder de aandacht brengen door er een kunstproject rond te organiseren en in de Hasseltse binnenstad en op de groene boulevard zijn 19 zebapaden op kunstzinnige wijze her- of beschilderd.

De meningen over dit project zijn verdeeld. Naast de appreciatie voor deze ludieke actie zijn er burgers die zich de vraag stellen in hoeverre deze zebrapaden nog wel conform de voorschriften zijn en bijgevolg in de huidige vorm als zebrapad kunnen of moeten worden beschouwd.

Een Hasseltse kortgedingrechter heeft momenteel zelfs een zaak in beraad van een Hasselaar die eist dat deze 19 zebrapaden in hun oorspronkelijke staat worden hersteld. Los van de vraag of de rechter in kortgeding in deze bevoegd is, moet worden vastgesteld dat de verkeersveiligheid hier mogelijk bedreigd is.

Mijnheer de minister, daarom heb ik een aantal vragen.

Wat vindt u van dit initiatief?

Welke voorschriften zijn van toepassing op de wijze waarop een zebrapad moet worden gemarkeerd op de weg?

In welke mate kan van deze voorschriften worden afgeweken? Het is toch wel belangrijk om dat te weten. Is een doelbewuste afwijking zoals in Hasselt mogelijk?

Zijn er initiatieven gekend die gelijkaardig zijn aan het kunstproject in Hasselt met betrekking tot verkeerssignalisatie? Zo ja, kan u toelichting geven over de aard?

Kunnen projecten waarbij een creatieve invulling wordt gegeven aan wegmarkeringen of verkeersborden aanleiding geven tot onduidelijkheden of dubbelzinnigheden op het vlak van interpretatie en aansprakelijkheid? Zo ja, wat kunnen de gevolgen hiervan zijn?

07.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, wat de eerste vraag betreft, kom ik helaas te weinig in Hasselt om effectief een vaststelling ter plaatse te kunnen doen.

Wat de tweede vraag betreft, is het goed te wijzen op artikel 18, ten derde van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976. Daarin staat letterlijk vermeld waaraan markeringen van een oversteekplaats moeten voldoen. Daarin staan de breedte en lengte beschreven. Ik ga dit niet citeren. Ik wil ook wijzen op artikel 1 van hetzelfde ministerieel besluit van 11 oktober 1976. Dat stelt duidelijk dat alleen verkeerstekens die aan die voorwaarde voldoen als verkeerstekens kunnen worden aangehaald.

U vroeg of deze zebrapaden nog voldoen aan het voorschrift van een zebrapad. Men mag niet uit het oog verliezen dat de bevoegde wegbeheerder, zijnde de Vlaamse overheid, hieromtrent geen bezwaar heeft gemaakt en dat wij in het licht van de nieuwe verdeling van bevoegdheden, met name dat er geen voogdij uitgeoefend wordt door de federale overheid op de Vlaamse overheid hieromtrent, ervan moeten uitgaan dat de Vlaamse overheid ervan uitgaat dat er zich hier geen probleem stelt.

Wat de vierde vraag betreft, is het in elk geval de verantwoordelijkheid van de Vlaamse wegbeheerder, als ik mij niet vergis is het een gewestweg en is dus Vlaanderen en de Vlaamse regering de eindverantwoordelijke, mocht hieromtrent ooit een probleem ontstaan.

Wat uw vijfde vraag betreft, lijkt mij daaromtrent een dubbele appreciatie te zijn. De ene vindt dit een schending van een klassiek zebrapad, de andere vindt dat die zebrapaden nu meer opvallen en dat iedereen automatisch trager en met meer respect - minstens voor de kunst - over het zebrapad zal rijden. Dit is een discussie over smaak waarbij ik mij zeker niet geroepen voel om tussenbeide te komen.

Strikt juridisch gesproken, heeft de Vlaamse wegbeheerder geoordeeld dat die zebrapaden nog altijd voldoen aan de vereisten van een geldig zebrapad.

07.03 **Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik kan me evenwel niet direct vinden in uw opstelling dat de Vlaamse overheid een federaal aangestuurde regelgeving zou kunnen derogeren.

07.04 Minister **Renaat Landuyt**: Als ik goed werd geïnformeerd, hebben de initiatiefnemers van het kunstgebeuren toelating gevraagd aan de wegbeheerder om de zebrapaden te mogen bewerken. Die

wegbeheerder moet waken over de toepassing van de correcte verkeersregels en over het correct zijn van het zebrapad conform de federale reglementering. Die wegbeheerder is als enige geplaatst om te zeggen of de zebrapaden geldig zijn. Hij heeft geoordeeld dat daartegen geen bezwaar is. Die zebrapaden zijn met andere woorden geldige zebrapaden.

07.05 Guido De Padt (Open Vld): Op zich heb ik daartegen ook geen bezwaar.

De vraag is hoe men met de wetgeving en met de toepassing ervan omgaat. Wanneer een federale overheid heeft vastgesteld dat een bepaalde wegsignalisatie op een bepaalde manier moet gebeuren, moet dat worden nageleefd. Als men uw redenering volgt zou de wegbeheerder - de Vlaamse overheid - bijvoorbeeld de stand van de verkeerslichten kunnen omwisselen.

07.06 Minister Renaat Landuyt: Dat is een mooi voorbeeld. Bepaalde rode lichten worden soms bewerkt met een hartje. Er heeft zich nog niemand afgevraagd of het rode licht ongeldig was geworden omdat men een deel van het licht bedekt.

Ik geef toe dat wat men hier doet, een stap verder is. Die zebrapaden worden bewerkt en beschilderd, maar op zich blijven ze bestaan.

U mag niet vergeten dat sinds 1 juli 2007 de federale overheid niet meer de toeziende bevoegdheid heeft ten opzichte van de wegbeheerder.

Ik kan alleen maar formeel antwoorden dat de wegbeheerder - de enige verantwoordelijke - heeft gezegd dat wat is gebeurd met de zebrapaden, kan.

De vergelijking met de verkeerslichten is interessant omdat deze soms ook al dan niet kunstzinnig worden bewerkt maar daarom nog niet in twijfel worden getrokken.

07.07 Guido De Padt (Open Vld): Met dien verstande dat men de lichten zelf niet verandert, mijnheer de minister. In mijn voorbeeld had ik het over rood boven, oranje in het midden en groen onderaan. Als de wegbeheerder er vrij over kan beschikken, kan hij die volgorde veranderen. Volgens mij is dit echter totaal contradictoir met wat wij vooropstellen. Afhankelijk van de wegbeheerder zou men bijvoorbeeld in Wallonië de lichten anders kunnen organiseren dan in Vlaanderen. Dit lijkt mij niet goed.

07.08 Minister Renaat Landuyt: Neen, maar wat hier is gebeurd, is het volgende. Men heeft die zebrapaden bewerkt. Men kan hiertegen op twee manieren reageren. Men kan in het Vlaams Parlement even uitdrukkelijk de vraag stellen aan de minister van Openbare Werken of dit nog wel doenbaar is. Een tweede punt van discussie zal – hopelijk is dit nooit het geval - ontstaan op het ogenblik dat een ongeval gebeurt op dat zebrapad. Een goede verdediging zal wellicht ook wijzen op het feit dat die zebrapaden bewerkt zijn. Dan nog zal het tegenargument zijn dat de wegbeheerder, die daarvoor verantwoordelijk is en moet waken over de wetgeving ter zake, vond dat het kon.

07.09 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, wij hebben gesproken over liberalen en veiligheid. Waar het mij om te doen is, is natuurlijk dat men niet te veel mag spelen met...

07.10 Minister Renaat Landuyt: Liever reglementaire dan liberale kunstenaars, dat geef ik toe.

Le **président:** Je vais mettre un terme à la discussion en rappelant, monsieur le ministre, qu'en ce qui concerne les signalisations tricolores, on définit le diamètre exact des lampes dans la directive européenne. Si l'on rétrécit par un petit cœur, cela peut être sympathique mais cela peut être dangereux. C'est la même chose pour les passages pour piétons: on définit des normes bien strictes.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

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

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

08.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, à la suite des modifications apportées par la loi du 20 juillet 2005 aux lois relatives à la circulation routière, les règlements complémentaires de police de circulation routière ne devront plus être soumis à la tutelle fédérale à partir du 1^{er} janvier 2008.

Ce service était pourtant grandement apprécié des communes qui souhaitent prendre des mesures complémentaires en faveur des usagers faibles, notamment par l'installation de zones 30 ou d'autres mesures spécifiques. Son expertise était utile à la prise de la décision communale et au respect d'une certaine cohérence des initiatives prises, commune par commune, Région par Région.

Il serait dommageable qu'elle soit ainsi perdue du jour au lendemain dans le cadre du transfert de ces compétences vers les Régions.

Par ailleurs, diverses questions se posent quant aux mesures qui ont été prises pour faciliter ce transfert.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire quelles conséquences aura, à vos yeux, la suppression de ce service du SPF Mobilité sur les communes, notamment en termes de responsabilités? Les communes étaient en effet particulièrement rassurées par les conseils que le SPF Mobilité pouvait leur donner.

Quelle garantie pouvez-vous apporter quant à la continuité du service de conseil aux communes en matière de sécurité routière? Je suis conscient que cela dépendra dorénavant des Régions mais quels contacts avez-vous pris, vous ou le SPF Mobilité, afin d'assurer la continuité et l'efficacité future de ces conseils? Existe-t-il des garanties que les Régions reprennent intégralement les missions précédemment assurées par le SPF Mobilité? Êtes-vous informé des initiatives qui ont été prises par chaque Région? Pouvez-vous nous en dire deux mots?

Qu'advient-il du personnel du SPF Mobilité attaché jusqu'ici à ces tâches? Il a développé une certaine expertise en la matière. Il serait malheureux de la perdre. Un transfert vers les Régions ou une affectation à d'autres missions sont-ils envisagés ou décidés et dans quelles conditions?

08.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, en fonction de ce qui sera mis en place par les Régions, l'abrogation de la tutelle fédérale peut représenter une simplification administrative au bénéfice des communes. La responsabilité de celles-ci est pour le reste inchangée: elles doivent placer une signalisation routière conforme aux prescriptions de la réglementation. En ce qui concerne votre deuxième question, en tant que service public responsable de la réglementation relative à la police de la circulation routière, le SPF Mobilité et Transports conserve son rôle d'information au sujet des conditions de placement de la signalisation routière.

Pour répondre à vos deux questions suivantes, une réunion a été organisée et plusieurs contacts ont eu lieu avec les trois Régions. C'est aux Régions qu'il revient de juger du système à mettre en place dans le cadre de leurs compétences en matière de tutelle sur les pouvoirs locaux. D'après mes informations, la Région de Bruxelles-Capitale va mettre sur pied un système d'approbation des règlements complémentaires identique à celui qui existe aujourd'hui au niveau fédéral. Un projet de décret est en discussion au Parlement wallon et je ne crois pas qu'il diffèrera énormément du système actuel. Un décret est également en préparation à la Région flamande.

Pour votre cinquième question, les inspecteurs du SPF Mobilité et Transports se concentreront en priorité sur l'évaluation des plans d'action des zones de police en matière de circulation routière, mission qu'ils exercent également depuis 2005.

08.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, vous parlez de simplification administrative mais, en l'occurrence, voilà qui ne me paraît pas vraiment simple puisque dorénavant trois administrations devront s'en charger. Je constate qu'à partir du 1^{er} janvier 2008, dès lors qu'il s'agit toujours de projets de décret tant à la Région wallonne qu'à la Région flamande ou à la Région de Bruxelles-Capitale, il restera un vide juridique en la matière.

Je me réjouis néanmoins que le service fédéral conserve son rôle d'information. À la lecture de la circulaire qu'il a envoyée aux bourgmestres, voilà qui ne me paraissait pas aussi clair. J'en informerai les personnes qui m'alertaient à ce sujet. Je me réjouis donc que des membres de ce service conserveront une utilité dans l'accompagnement des plans d'action des zones de police en matière de sécurité routière dès lors que j'ai entendu une évaluation très positive du travail réalisé au sein de ce service.

08.04 Renaat Landuyt, ministre: Il ne faut pas qu'il y ait un malentendu. Il est question d'une simplification dans le sens où l'on rapproche ceux qui effectuent le contrôle, qui ont la tutelle et les autres. Les Régions, qui sont responsables de l'infrastructure, vont également être responsables du respect des règles en élaborant l'infrastructure. Tout cela est très logique!

Ainsi, l'administration fédérale pourra consacrer du temps à d'autres choses. Elle a de plus en plus de travail sur d'autres terrains.

08.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, il me semble que cela créera une difficulté pour les Régions qui devront dorénavant développer une expertise qu'elles n'ont pas. Ce service donnait des conseils particulièrement utiles. Il y a aussi une logique à ce que ceux qui définissent les règles en contrôlent la bonne application.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

09.01 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, ma première question est relative au dernier baromètre de la sécurité routière. L'IBSR a publié tout récemment le dernier baromètre de la sécurité routière montrant une augmentation du nombre de victimes mortelles sur les routes. Il s'agit là d'une tendance inverse à celle observée au cours des trois dernières années, car s'écartant des objectifs intermédiaires qui étaient assignés et d'ailleurs atteints.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous faire connaître les éléments suivants.

- Quelles sont les évolutions en Régions flamande, bruxelloise et wallonne?
- Quelles sont les évolutions par catégorie d'usagers: piétons, cyclistes, motos, voitures, petits utilitaires, camions et cars?
- Quelles sont les causes de cette évolution défavorable enregistrée selon les analyses de l'IBSR?
- Quelles sont les évolutions par catégorie d'âge?

09.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, en ce qui concerne le baromètre, on peut toujours le retrouver intégralement sur le site www.jesuispour.be; il y est mis à jour chaque mois et en détail.

Je vous donne les grandes lignes de l'évolution concernant les accidents avec tués sur place.

En Région flamande, les totaux mobiles annuels des tués sur place enregistrés ont connu une diminution assez importante entre septembre 2005 et août 2006, passant de plus ou moins 570 à plus ou moins 470 tués par an. Nous constatons malheureusement que cette tendance positive laisse à présent place à une stagnation.

La Région wallonne n'a pas connu de réelle diminution depuis la création du baromètre en fin d'année 2004. Elle semble même connaître une légère tendance à la hausse. En effet, le nombre annuel de tués sur place est passé au-dessus de la barre des 500 lors du baromètre d'août 2007. Il s'agit toutefois de données provisoires à interpréter avec prudence; il convient d'y ajouter ultérieurement les décès dans les 30 jours.

On constate donc que le nombre de tués sur la route est quasiment identique en Flandre et en Wallonie, mais le nombre d'accidents est deux fois plus important en Flandre qu'en Wallonie. L'analyse décèle un

problème de gravité supérieure sur les routes du sud de notre pays. On suppose que l'origine en est la vitesse. Il s'agit bien d'une supposition, car on ne dispose pas de réelle analyse vu que le pays n'a aucun institut capable d'effectuer de telles analyses.

Cependant, à la lecture des chiffres des baromètres à notre disposition, trois problèmes apparaissent: les autoroutes wallonnes, la circulation durant les week-ends et les poids lourds.

09.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, vous avez parlé du problème des autoroutes en Wallonie et de la vitesse dans tout le pays.

09.04 Renaat Landuyt, ministre: Ces derniers mois, on constate une certaine stagnation dans l'évolution. À l'analyse des chiffres en notre possession, on constate un trop grand nombre d'accidents et d'accidents lourds sur les autoroutes de Wallonie. Le week-end, les chiffres sont moins bons dans toutes les Régions. C'est également le cas lorsque au moins une des parties impliquées dans l'accident est un camion.

Ce sont les trois points sensibles qu'on peut retirer aujourd'hui de ces chiffres. Pour cette raison, les états-généraux de la sécurité routière se sont mis d'accord pour sensibiliser les gens à la conduite le week-end et pour contrôler davantage les poids lourds.

Pour le reste, j'espère que la Wallonie tiendra compte de la dangerosité de la vitesse et suivra les recommandations en la matière.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

10.01 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, depuis quelques années, la photographie a évolué de façon importante. Une de ces évolutions est la possibilité de prendre des photos en basse altitude à partir d'un ballon aérien relié au sol par des câbles; c'est le principe du ballon captif.

Pour ce faire, le photographe doit s'acquitter de nombreuses redevances: tout d'abord, des autorisations de photographies aériennes (134 € pour deux ans); ensuite, l'examen d'agrément du ballon (80 €), l'autorisation de travail aérien (1.190 € pour deux ans), la redevance par aéronef (80 €) et la redevance pour chacune des élévations du ballon (82 €). C'est cette dernière redevance qui est contestée par bon nombre de photographes.

En effet, l'arrêté royal du 14 février 2001, dans son paragraphe 2, 2°, prévoit que la redevance d'ascension d'un ballon captif pour une période de trois mois est de 75 €, soit 82 € indexés. Or, actuellement, les photographes doivent payer cette redevance pour chacune des élévations du ballon captif. Cette redevance est totalement anti-économique et nous sommes le seul pays européen à appliquer cette charge financière.

Monsieur le ministre, au vu du vide juridique en la matière, puisque le système de photographie par ballon n'existait pas encore en 2001, n'est-il pas envisageable d'appliquer cette redevance de 82 € par période de trois mois plutôt qu'à chaque élévation du ballon?

10.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air soumet, dans son article 15, §1, 2°, à l'autorisation du ministre chargé de l'administration de l'aéronautique et du directeur général de l'administration de l'aéronautique, les ascensions de dirigeables et de ballons captifs.

La redevance pour la délivrance d'une autorisation d'ascension de ballon captif pour une période de trois mois maximum est de 75 euros (82 euros indexés). C'est ce que stipule l'article 8, §3, 2° de l'arrêté royal du 14 février 2001.

Le critère d'imposition n'est donc pas l'ascension individuelle ou des ascensions répétées mais bien la délivrance d'une autorisation qui implique à chaque fois une intervention de l'administration pour contribuer à dresser l'inventaire des obstacles dans l'espace aérien et d'en avertir les navigants aériens. Pour autant que les photographes aériens prennent soin de grouper leur demande couvrant une période de trois mois maximum, pour laquelle une seule autorisation sera nécessaire, ils ne payent qu'une seule fois la redevance. Si cela s'avère impossible et que l'administration est amenée à délivrer plusieurs autorisations ou à modifier lesdites autorisations à raison de certains travaux administratifs prestés, et dans ces conditions seulement, la redevance est due à chaque fois.

Vous voyez donc qu'actuellement les photographes ne doivent pas nécessairement payer cette redevance pour chaque élévation de ballon captif. Le fait que la redevance soit exigible à une ou plusieurs reprises est donc fonction de leur sens de l'organisation ou des exigences sur le terrain.

Il est utile de noter que l'autorisation de photographie aérienne coûtant 134 € pour deux ans, et figurant dans l'énumération de l'honorable membre, a été supprimée à la suite de l'abrogation par arrêté royal du 15 août 2006 de l'arrêté royal du 21 février 1939, réglementant la prise de vues aériennes au-dessus du territoire national et le transport d'appareils photographiques à bord d'aéronefs, devenu obsolète.

À la suite de la confection du budget 2007, j'ai demandé une évaluation de la politique de redevance à la Direction générale Transport aérien. L'étude est actuellement en cours. L'objectif est de faire en sorte que les résultats soient disponibles pour la confection du budget 2009, pour autant que nous disposions d'un gouvernement à ce moment-là!

10.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, si je vous entends bien, il faut s'acquitter de quatre ou cinq redevances pour faire décoller un appareil à cette fin!

10.04 Renaat Landuyt, ministre: (...)

10.05 François Bellot (MR): Non! Parce que les autres restent de toute façon imposées. L'examen d'agrément et l'autorisation de travail aérien sont obligatoires. S'ensuit un renouvellement tous les trois mois normalement.

Selon moi, la difficulté réside dans le fait que les photographes ne sont pas prévenus trois ou quatre mois à l'avance par leurs clients de la nécessité de faire des photos. Il s'agit souvent d'événementiel. C'est le client qui paie forcément, mais il est difficile d'anticiper trois mois à l'avance tous les événements qui devront être couverts, sachant que peut-être des photographes seront contactés 15 jours ou trois semaines avant l'événement pour prendre des vues aériennes.

Comme je l'indiquais, nous sommes en rupture avec ce qui se passe dans les 26 autres pays européens, du moins dans 14 d'entre eux, car j'ignore si cette pratique est de mise partout. N'y a-t-il pas moyen d'harmoniser en la matière ou d'examiner la façon dont les autres pays opèrent? Je suppose que les normes et les règles d'occupation de l'espace aérien sont les mêmes, qu'il s'agisse de la France, de l'Allemagne, des Pays-Bas ou de l'Angleterre, alors que chez nous, il faut impérativement renouveler au moins tous les trois mois et en tout cas pour chaque événement s'il n'était pas préprogrammé. La question est ouverte!

10.06 Renaat Landuyt, ministre: Je suis prêt à poser la question une nouvelle fois à l'administration mais je ne suis pas certain que nous sommes les plus sévères en Europe.

10.07 François Bellot (MR): Je l'ignore. J'ai pris ce qu'on m'a dit pour argent comptant, sans vérifier. La preuve en est que vous m'avez indiqué que la redevance de 134 euros avait été supprimée par arrêté royal du 15 août 2006.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 15.54 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.54 uur.*

