

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 3 MAART 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 3 MARS 2008

Après-midi

La séance est ouverte à 14.04 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.04 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 **Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Klimaat en Energie over "de ethische code voor het aanbieden van betalende diensten via elektronische communicatie en sms-berichten" (nr. 1102)**

01 **Question de M. Roel Deseyn au ministre du Climat et de l'Énergie sur "le code d'éthique relatif à la fourniture de services payants par le biais de communications électroniques et de SMS" (n° 1102)**

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een vraag in verband met de ethische code voor het aanbieden van betalende diensten via elektronische communicatie en via sms-berichten.

Er worden daaromtrent vaak klachten ingediend. Het desbetreffende dossier, dat net zoals de regeringsformatie niet echt van een leien dakje loopt, volg ik al een paar jaren in het Parlement van nabij.

Er zijn daarvoor diverse redenen. Alles vindt zijn oorsprong in de beruchte wet van 2005 betreffende de telecommunicatie, waar sprake is van een commissie die een ethische code moet uitwerken.

Er moet een ethische code worden opgesteld, omdat er vaak problemen zijn bij het downloaden van logo's of ringtonen; men krijgt niet altijd de gevraagde informatie of men krijgt informatie die men niet heeft gevraagd, terwijl daaraan toch een fors prijskaartje hangt.

Mevrouw de minister, ik krijg graag een stand van zaken van u. Hoe zit het met de ethische code? Wordt het werk van de ethische commissie voldoende gehonoreerd? Konden bepalingen zoals die betreffende de gedragslijn - de vroegere GOF-richtlijn voor operatoren in verband bepaalde aspecten van telecommunicatie - worden overgenomen in de ethische code of zijn er problemen waarover er daarin geen afspraken zijn vastgelegd, maar waarvoor nog steeds klachten worden ingediend bij de ombudsman voor telecommunicatie?

Het gaat uiteindelijk om een fenomeen met aanzienlijke economische gevolgen. U bent de persoon op de juiste plaats om daarover een woordje uitleg te verschaffen. Het zou om minstens 10 miljoen betalende sms-berichten per maand gaan. Is dat cijfer bekend bij uw departement? Wat zijn de benefits voor de overheid via de btw?

De kern van mijn vraag vandaag is echter wanneer de wettelijke ethische code mag worden verwacht? Wat zijn de eventuele obstakels die verhinderen dat de code vandaag in werking zou kunnen treden?

01.02 Minister **Sabine Laruelle**: Mijnheer Deseyn, de drie mobiele operatoren hebben mij de volgende cijfers verstrekt.

Om redenen van vertrouwelijkheid wordt enkel een globaal cijfer gegeven. Het gemiddeld aantal bulk-sms per maand dat gratis is voor de eindgebruiker, bedraagt voor de drie mobiele operatoren samen 2.882.000. Het gemiddeld aantal premium-sms per maand dat betalend is voor de eindgebruiker, bedraagt voor de drie

mobiele operatoren samen 7.008.570.

Het behoort niet tot mijn bevoegdheid om te antwoorden op vragen in verband met de btw-opbrengsten. Dat is een bevoegdheid van mijn collega Didier Reynders.

De ethische commissie heeft een ontwerp van ethische code, zoals bedoeld in artikel 134, §2, van de wet van 13 juni 2005. De ethische commissie voorziet de eindtekst van de ethische code in de lente voor consultatie voor te leggen aan de sector, zodanig dat er enkele maanden nadien een afgewerkt dossier kan worden bezorgd aan de minister.

01.03 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor het meedelen van de cijfers.

Ik dring toch aan op enige spoed in het dossier van de ethische code. Het was het koninklijk besluit van begin vorig jaar, van begin 2007, dat eigenlijk het kader mogelijk maakte van de ethische code en dat het juridisch statuut definieerde. Dat KB vloeyde op zijn beurt al voort uit de telecomwet van 2005. In die zin zijn we nu dus bijna drie jaar verder en is het hoog tijd dat een en ander kan worden geïmplementeerd.

Het belangrijkste is dat, terwijl de hoofdrichtlijn vroeger vrijblijvend was en werd onderschreven door de drie groten, de ethische code bindend zal zijn voor heel de sector. In die zin zou ik dan ook een oproep willen doen aan u, mevrouw de minister, en aan het kabinet. Ik heb zelf enkele wetsvoorstellen in verband met dat thema ingediend om na te gaan of die ook eventueel een oplossing kunnen vinden in de ethische code, wanneer het gaat om de reversed charging of billing, de abonnementen op ringtones enzovoort. Die fenomenen, die aanleiding geven tot het meeste ongenoegen en de meeste klachten, kunnen toch duidelijk voorwerp uitmaken van een regeling in de ethische code.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Klimaat en Energie over "het sociaal tarief betreffende telefonie" (nr. 1105)

02 Question de M. Roel Deseyn au ministre du Climat et de l'Énergie sur "le tarif téléphonique social" (n° 1105)

02.01 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, als men spreekt over het sociaal tarief betreffende de telefonie, verzandt men vaak in een welles-nietesspelletje, niet alleen tussen operatoren, maar soms ook tussen parlementsleden en uw voorgangers-ministers die bevoegd waren voor dit dossier. Er was de these dat het dossier eigenlijk geregeld was, dat iedereen vlot toegang heeft tot de databank sociale tarieven en dat iedereen het kan aanbieden op de markt. Daarom zou het goed zijn om vandaag het bilan te maken en een en ander te verifiëren.

Hoeveel begunstigden van het sociaal tarief zijn er per operator? De alternatieve operatoren – de niet-historische monopolist-operatoren – beweren immers dat het niet altijd evident is om aan de informatie te geraken om te kijken of de mensen in aanmerking komen en vooral om te checken of zij in het gezin reeds een formule van sociaal tarief hebben, hetzij in de vaste telefonie, hetzij in de mobilofonie. Zoals u weet, is volgens de telecomwet slechts één sociaal tarief op gezinsniveau mogelijk.

Het is eigenlijk een probleem op het niveau van de operatoren en het niveau van de databank, maar ook voor de aanvrager of de consument is het niet altijd evident. Ik heb begrepen dat ik voor de consumentgerelateerde aspecten ook bij u moet zijn. Er was vroeger een soort regularisatie- of herbevestigingsgolf van de sociale abonnees, maar ik denk dat in een goed e-governmentbeleid anno 2008 de overheid zeker automatische controles kan doen en de mensen hun recht kan laten bevestigen, veeleer dan een actieve procedure, met veel schriftelijke communicatie, te moeten initiëren en verder af te handelen.

Ik had graag van u geweten of u plannen hebt, ook met het BIPT, tot verdere automatisering van de aanvraag. Wat is daarvan de planning? Hoe verloopt de overschakeling van operator precies? Meent u ook dat de alternatieve operatoren een betere toegang dienen te krijgen tot de databank sociale tarieven, om deze abonnees meer te spreiden over de verschillende actoren op de markt?

02.02 Minister Sabine Laruelle: De begunstigden van het sociaal telefoontarief zijn momenteel verspreid over 19 operatoren. Belgacom neemt met 94 procent het grootste deel voor zijn rekening. Daarna volgen de

drie mobiele operatoren die samen 4,6 procent van de begunstigten tellen, namelijk Mobistar met 2,9 procent, Proximus met 1,4 procent en Base met 0,2 procent. Het saldo van 1 procent is verdeeld onder 15 operatoren.

Sinds de invoering van deze dienst bij het BIPT, bedraagt het percentage van de aanvragen die het BIPT manueel moet behandelen, 68 procent. Het hoge percentage voor manuele behandelingen komt hoofdzakelijk door het feit dat men er niet in slaagt om automatisch de fiscale gegevens te verkrijgen van de mensen die een sociaal tarief aanvragen.

De alternatieve operatoren beschikken over dezelfde mogelijkheden als Belgacom om de databank met betrekking tot de sociale telefoontarieven te raadplegen en hebben bijgevolg ook dezelfde kansen om hun klanten in te lichten.

02.03 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik meen dat u het meest problematische hebt aangehaald, namelijk dat bijna 70% manueel verwerkt moet worden door het BIPT, terwijl veel gegevens van de sociale zekerheid, alsook de fiscale situatie, de gezinssituatie, invaliditeit en alle andere objectieve criteria die vervat zijn in de toekenningsvoorwaarden voor het sociaal tarief, reeds bekend zijn.

Het is spijtig dat die dienstverlening niet kan worden aangeboden. Ik hoop dat er in de komende legislatuur – wij zijn nu de interim-fase voorbij – werk van kan worden gemaakt. Vroeger werd er altijd mee geschermd dat dit niet tot de prioriteiten van de interim-regering behoorde. Welnu, er komt een groter stuk van de legislatuur in zicht. Ik hoop dat u de vraag mee zult ondersteunen en er werk van zult maken om de groep van sociaal kwetsbaardere mensen maximaal te bedienen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Eric Thiébaud à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation du nombre d'utilisateurs d'internet et les risques de saturation du trafic" (n° 1833)

03 Vraag van de heer Eric Thiébaud aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stijging van het aantal gebruikers van het internet dat verzadigd dreigt te raken" (nr. 1833)

03.01 Eric Thiébaud (PS): Monsieur le président, madame la ministre, selon les chiffres publiés dernièrement par le Service public fédéral de l'Économie, le nombre d'utilisateurs d'internet en Belgique continue d'augmenter. En 2006, ce nombre était de 5,49 millions – soit 52,6 internautes pour cent habitants – alors qu'en 2005, l'on avait comptabilisé 4,8 millions d'utilisateurs – soit 45,7 pour cent habitants – et qu'en 2004, ceux-ci s'élevaient à 4,2 millions - soit 40,6 pour cent habitants.

Entre 1997 – date à laquelle internet était encore peu connu – et 2006, le nombre d'internautes a été multiplié par quatorze, passant de 500.000 à 5,49 millions. Cette augmentation, combinée à la multiplication des applications sur internet, ne peut que se traduire par une hausse du trafic. Différentes études, dont l'une réalisée par Cisco, tablent sur une croissance du trafic de près de 500% entre 2006 et 2011. Inévitablement, la question de la saturation du réseau se pose.

L'essor de la vidéo interactive et des systèmes de vidéo-conférence, liés notamment à l'expansion du travail à domicile, constituent de très voraces consommateurs de bande passante. Vu la croissance de la demande, sans cesse plus élevée, d'aucuns estiment que la Belgique devra adapter la vitesse et la taille de son réseau d'ici trois ans, si l'on veut éviter un risque de saturation du trafic. Ceci entraînera sans doute un coût supplémentaire pour adapter les infrastructures aux nouvelles technologies de plus haut débit.

Aussi, madame la ministre, pouvez-vous fournir des explications quant à l'existence d'un éventuel risque de saturation du trafic internet?

Ensuite, pouvez-vous donner des garanties au sujet de la capacité réelle du réseau belge d'accès à internet à supporter une demande sans cesse croissante de son utilisation à l'avenir?

03.02 Sabine Laruelle, ministre: Monsieur Thiébaud, l'infrastructure de l'accès internet relève de la gestion commerciale exécutée par les opérateurs du secteur des communications électroniques. Chaque opérateur contrôle une partie de ce que nous pourrions appeler de façon imagée "le réseau belge d'accès internet".

Au total, plusieurs centaines d'entités juridiques sont actives sur ce marché. L'accès à internet, les nouvelles technologies et leurs applications demandent chaque jour, comme vous l'avez souligné vous-même, davantage de bande passante. Cette dernière doit être fournie par les opérateurs qui ont la responsabilité de dimensionner le réseau afin de satisfaire toute demande raisonnable et prévisible des clients. Bien sûr, il se peut que, parfois, certaines demandes excèdent la capacité disponible – comme c'était notamment le cas à l'époque du service téléphonique analogique.

Les autorités belges ne peuvent donc qu'influencer indirectement la fourniture et la création de capacités suffisantes dans le futur en favorisant la mise en place d'un environnement concurrentiel qui incite les opérateurs à agir en ce sens.

03.03 Eric Thiébaud (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre précision.

Je sais aussi que certains opérateurs, comme Belgacom, limitent volontairement les possibilités de transfert dans leur offre. Ils sont d'ailleurs passés de 10 à 12 gigas. Dès que vous dépassez 12 gigas, vous êtes automatiquement coincé dans vos possibilités d'échange.

03.04 Sabine Laruelle, ministre: On doit certainement améliorer le dispositif.

03.05 Eric Thiébaud (PS): Cet élément fera sans doute l'objet d'une nouvelle question de ma part très prochainement.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de l'Économie, des Indépendants et de l'Agriculture sur "la situation monopolistique en matière de télévision numérique" (n° 2150)

04 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Economie, Zelfstandigen en Landbouw over "de monopoliepositie op het vlak van digitale televisie" (nr. 2150)

04.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, l'Europe a pour objectif d'arriver en matière de télévision au "tout numérique" d'ici 2012. En ce domaine, il est tout à l'avantage des consommateurs de pouvoir accéder, s'ils le souhaitent, à un bouquet de base accessible à tous via antenne et libre choix du décodeur.

Or en Belgique, cet accès générique avec libre choix de décodeur n'existe pas. Pour le plus grand nombre de Belges, les câblodistributeurs sont incontournables, malgré des offres souvent d'une grande faiblesse de qualité et au prix élevé en regard du service rendu, mais surtout fonctionnant comme un système de captation du client, le décodeur étant verrouillé, privant ainsi le client de toute volonté de se dispenser d'opérateur dans son accès aux chaînes généralistes.

La seule alternative est Belgacom, mais l'entreprise propose toujours une offre couplée avec ADSL, y compris pour les 20% de Belges qui n'y ont pas accès. Ce qui permet cette situation peu confortable est, en l'occurrence, l'absence de tout cadre légal ou d'obligations imposées aux opérateurs.

Madame la ministre, que comptez-vous faire pour donner à ce marché des règles de droit fermes respectant la liberté de choix réelle de nos concitoyens?

04.02 Sabine Laruelle, ministre: Monsieur Flahaux, en matière de télévision numérique, comme pour l'ensemble des communications électroniques, la concurrence repose sur le principe de la neutralité technologique, ce qui signifie que l'analyse de ce marché doit envisager les services fournis par les opérateurs, quels que soient les moyens techniques utilisés (câble, VDSL, etc.).

D'un point de vue pratique, nous nous situons, sur le plan de la concurrence, dans un contexte où un opérateur peut occuper une position dominante dans une région, sans qu'il puisse être question de monopole, puisque cette notion est réservée au niveau national.

Depuis sa recommandation du 17 décembre 2007, la Commission européenne estime que le marché 18 ne doit plus être régulé ex ante et n'est, par conséquent, plus repris dans la liste des marchés pertinents soumis

à l'analyse des régulateurs.

L'IBPT, en tant que régulateur média pour la Région de Bruxelles-Capitale, partage ce point de vue. Cette question relève en définitive non plus du régulateur IBPT, mais bien du Conseil de la concurrence.

04.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je vous remercie pour ces précisions, madame la ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique tarifaire des opérateurs en téléphonie mobile en matière de sms" (n° 2448)

05 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het prijsbeleid van de operatoren van mobiele telefonie inzake sms" (nr. 2448)

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, la commissaire aux télécommunications Viviane Reding mène une action pour que les opérateurs de gsm réduisent le prix du transfert de données sur téléphone portable, notamment entre pays européens ou entre opérateurs nationaux. Les tarifs imposés en matière de communications verbales, qui ne sont déjà pas respectés par les opérateurs pour les communications internationales, ne s'appliquent pas aux sms et à l'internet mobile. Quelle est la position des opérateurs belges en la matière? Quelles actions menez-vous ou comptez-vous entreprendre afin de les voir mener une politique tarifaire plus favorable aux utilisateurs et, partant, favorable également au développement de l'internet mobile?

05.02 Sabine Laruelle, ministre: Monsieur le président, cher collègue, comme vous l'avez exposé, la commissaire européenne Mme Reding a pris récemment une position très ferme à propos du coût de l'internet mobile et de la transmission de sms. La commissaire voit dans le coût élevé des tarifs d'interconnexion des frontières artificielles entre les réseaux mais également entre les États membres. L'objectif de la commissaire est donc de faire en sorte que l'envoi de sms ou le téléchargement de données au moyen d'un téléphone mobile entre pays de l'Union européenne ne soit pas beaucoup plus élevé que dans le pays d'origine. Les coûts additionnels devraient donc être justifiés par les opérateurs ou alors disparaître. La commissaire adresse ce message aux opérateurs dont elle attend une réaction pour le 1^{er} juillet.

En ce qui me concerne, je ne peux que partager le point de vue de la commissaire européenne. En effet, dans un marché libéralisé, c'est d'abord aux opérateurs qu'il appartient de créer la concurrence et ce n'est qu'en cas de manquement de la part de ceux-ci que les pouvoirs publics doivent intervenir. À mon tour, je relaie ce message aux opérateurs pour qu'ils adaptent leurs tarifs d'initiative plutôt que de s'y voir contraindre par la réglementation européenne.

05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je partage votre analyse. Nul doute que d'ici la fin de l'année, nous aurons l'occasion de faire le point sur les résultats de cette demande.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Jenne De Potter aan de minister van Economie, Zelfstandigen en Landbouw over "de mobiele gespreksafgiftetarieven" (nr. 2518)

06 Question de M. Jenne De Potter à la ministre de l'Économie, des Indépendants et de l'Agriculture sur "les charges de terminaison d'appel sur le réseau mobile" (n° 2518)

06.01 Jenne De Potter (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, de mobiele gespreksafgiftetarieven of MTR zijn de tarieven die mobiele operator 1 moet betalen aan mobiele operator 2 voor het gebruik van het netwerk van die laatste, wanneer een klant van operator 1 belt naar een klant van operator 2. Op dit ogenblik zijn er tussen Proximus, Mobistar en Base grote tariefverschillen. Aan het einde van 2007 bedroeg het MTR-verschil tussen Proximus en Mobistar 26% en tussen Proximus en Base 58%. Daarnaast ligt ook het globaal niveau van de tarieven hoog in vergelijking met andere Europese landen.

Op aansturen van de Raad voor de Mededinging en de Europese Commissie heeft het BIPT op 18 december 2007 beslist om die tariefverschillen te reduceren. Er is ook voorzien in een verdere trapsgewijze verlaging op 1 juli 2008, 1 januari 2009 en 1 juli 2009. De trapsgewijze verlaging dient evenwel nog definitief te worden vastgelegd. Men wacht hiervoor op het geharmoniseerd standpunt van de Europese groep voor regelgevende instanties. Dat wordt verwacht tegen het voorjaar van 2008. Het BIPT zal ook rekening houden met recente besluiten aangenomen door andere Europese nationale regelgevende instanties. Omtrent de daadwerkelijke inwerkingtreding van de beslissing van het BIPT bestaat evenwel de nodige onduidelijkheid, vandaar mijn vragen.

Zal de principebeslissing van het BIPT hard worden gemaakt? Op welke termijn zal dat gebeuren?

Hoe zullen de trapsgewijze dalende tarieven zich verhouden tot de tarieven die werden vastgelegd in het besluit van 18 december 2007?

Hoe groot zullen de tariefverschillen tussen de verschillende operatoren maximaal nog mogen zijn? In hoeverre zullen de tarieven in globo dalen?

Is er intussen een geharmoniseerd standpunt van de ERG? Indien ja, wat houdt dat precies in? Werden er intussen besluiten aangenomen door andere NRI's? Indien ja, wat houden die in? In hoeverre zal het BIPT er zijn besluitvorming op afstemmen?

06.02 Minister **Sabine Laruelle**: Het besluit van de raad van het BIPT werd genomen in aanvulling op dat van 11 augustus betreffende de regulering van de gespreksafgiffelasten van de mobiele operatoren vanaf 2008, dus de mobile termination rate. Die lasten maken deel uit van de dienst die operatoren van mobiele telefonie moeten aanbieden aan klanten die een geabonneerde willen bereiken bij een andere operator. Zoals voor elke beslissing van het BIPT, moet het instituut instaan voor de naleving van die beslissingen.

Op de site van het BIPT worden de tarieven gepubliceerd. Ik heb een tabel met de verschillende tarieven.

Op het niveau van de groep van regelgevende instanties zijn de werken nog niet afgerond. Er kon nog geen gemeenschappelijk standpunt worden ingenomen. Recente beslissingen over de regulering van de mobile termination rate door andere Europese nationale regelgevende instanties werden genomen in Frankrijk, Italië en Spanje.

De Italiaanse en Spaanse beslissing betreft enkel de nieuwkomers op de mobiele markt: technologie 3 G UMTS. Vanaf 1 juli 2008 zal het BIPT rekening houden, voor zover ze in België toepasbaar zijn, met de principes van het geharmoniseerde standpunt van de groep van regelgevende instanties, de European Regulator's Group, ingesteld door een beslissing van de Europese Commissie van 2002, alsook met de recente besluiten op het vlak van asymmetrische regeling van de MTR-lasten die werden genomen door andere nationale regelgevende instanties.

06.03 **Jenne De Potter** (CD&V - N-VA): Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik zal de cijfers met veel aandacht doornemen en hoop dat er daadwerkelijk een daling van de tarieven, die op dit ogenblik toch wel hoog zijn in vergelijking met andere Europese landen, inzit. Ik hoop op een gunstige evolutie ter zake, zoals ook beslist door het BIPT in zijn beslissing van 18 december 2007.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 **Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de l'Économie, des Indépendants et de l'Agriculture sur "la protection des mineurs dans leur pratique d'internet" (n° 2522)**

07 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Economie, Zelfstandigen en Landbouw over "de bescherming van minderjarigen op het internet" (nr. 2522)**

07.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, une étude belge sur les risques qu'encourent les jeunes sur internet en matière de délinquance sexuelle nous montre que nombre d'entre eux sont désormais prudents, ne communiquant jamais leurs données personnelles, ni leur numéro de gsm, et ne mettant pas leur photo en ligne. Il reste néanmoins un nombre non négligeable d'enfants et d'adolescents non informés qui prennent – hélas – de tels risques.

Il est difficile de veiller à ce que tous les sites dédiés au chat soient suffisamment vigilants quant à l'information destinée aux jeunes sur les risques qui les menacent, surtout lorsqu'il s'agit de sites étrangers. Dès lors, serait-il possible de mener une campagne d'information, notamment à la télévision, rappelant aux enfants les choses à faire et à ne pas faire lorsqu'ils utilisent le chat?

07.02 Sabine Laruelle, ministre: Monsieur Flahaux, les questions que vous abordez ont été l'objet de l'attention de l'Observatoire des droits de l'internet. Dès janvier 2003, l'Observatoire a publié un avis sur la protection des mineurs sur internet. Cinq ans plus tard, cette question a été évaluée par l'Observatoire à la lumière des travaux de la récente étude "Teens and ICT: Risks and Opportunities" (TIRO), réalisée à l'initiative de la Politique scientifique fédérale. Cette étude, à la fois quantitative et qualitative, a donné lieu à des recommandations qui s'adressent notamment aux pouvoirs publics, tant fédéraux que régionaux ou communautaires.

L'Observatoire vient de confier à son secrétariat scientifique le projet "E-use", qui analysera les risques auxquels sont confrontés les mineurs utilisant internet. Sur la base de cette analyse, des conseils seront proposés. Ce projet permettra également d'actualiser les fiches pratiques présentées sur le site web de l'Observatoire.

À titre personnel, je pense qu'une campagne d'information à la télévision destinée aux jeunes risque d'avoir l'effet inverse. Quand on dit à un jeune de moins de douze ans de ne pas toucher à quelque chose, généralement il y touche. Mais ce sera au secrétariat et à l'Observatoire de décider de la meilleure manière d'agir. À mon avis, ils feront plutôt jouer les pouvoirs publics et essaieront d'avertir les parents des risques encourus. Ils évalueront aussi dans quelle mesure on peut toucher les plus jeunes enfants avec une campagne d'information.

07.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je pense aussi que le goût de l'interdit risque d'attirer les jeunes. Les très jeunes sont cependant plus vulnérables de par leur innocence. En corrélation avec les parents et les écoles, il faudrait voir ce qu'il y a moyen de faire pour eux.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

07.04 Sabine Laruelle, ministre: Monsieur le président, je n'ai pas le temps d'attendre l'arrivée de M. Schiltz, qui est en retard.

Le **président**: La question n° 2340 de M. Schiltz est transformée en question écrite.

La réunion publique de commission est suspendue de 14.34 heures à 14.55 heures.
De openbare commissievergadering wordt geschorst van 14.34 uur tot 14.55 uur.

Le **président**: Monsieur le vice-premier ministre, nous sommes heureux de vous retrouver en bonne forme. Je voudrais exprimer, au nom de mes collègues, toute notre sympathie dans ces moments difficiles. Malgré le poids des fonctions, il faut pouvoir s'accorder un peu de temps de repos car, si le moral et la volonté vont très loin, le corps humain, qui est une machine complexe, réagit.

08 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Brussels Airport Express" (nr. 1462)

08 Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le Brussels Airport Express" (n° 1462)

08.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, wij mogen ons niet alleen op de terugkeer van de vice-eerste minister verheugen maar ook op de vele media-aandacht voor het werk hier in de commissie.

Ik wil de heer Letermé ook heel graag opnieuw welkom heten in het Parlement. Mijnheer de vice-eerste minister, hopelijk bent u volledig hersteld. Wij zijn in ieder geval blij u in de commissie terug te zien.

Mijn vraag is het gevolg van een vlijmscherpe aanklacht in een artikel dat enkele weken geleden in de pers verscheen. Het ging over de rol van de luchthaven van Zaventem in de internationale context, meer bepaald van het treinstation op de luchthaven.

De kritiek luidt dat het station niet is ingericht om aan de belangrijkste taak van een luchthavenstation te voldoen, namelijk de internationale gast naar zijn uiteindelijke bestemming brengen.

Wij mogen veronderstellen dat niet elke reiziger die op de internationale luchthaven toekomt en er de trein neemt, het Nederlandse of het Frans machtig is. Vaak is hij enkel Engelstalig of spreekt nog een andere taal. Op dat vlak rijzen toch nog enkele problemen. De meeste informatie over het treinverkeer is immers in het Nederlands of in het Frans aangebracht.

Ook de betaling van tickets aan automaten is absoluut niet op de internationale taak van de luchthaven, meer specifiek van het station aldaar, afgestemd. Het is immers niet mogelijk om met een kredietkaart tickets te kopen.

Het bewuste artikel is dus een hele aanklacht over een aantal gebreken bij de internationale taak van het station in de luchthaven.

Daarom heb ik een aantal heel concrete vragen.

Ten eerste, acht de minister het station van Brussels Airport voldoende aangepast aan de noden van de internationale reiziger?

Ten tweede, wil de minister maatregelen treffen opdat de informatie zowel over het directe treinverkeer naar Brussel als naar andere steden in het land, alsook over mogelijke verbindingen met de Belgische steden, ook in een andere taal dan onze landstalen gemakkelijk te vinden is?

Ten derde, wil de minister ook werk maken van een betaalsysteem voor tickets dat ook met internationale kredietkaarten werkt?

08.02 Minister **Yves Leterme**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Hecke, ik dank u dat u de aandacht vestigt op de noodzaak om op de luchthaven te zorgen voor een beleid van verwelkoming en van dienstbaarheid ten aanzien van degenen die ons land bezoeken.

Ik kan u melden dat, mede naar aanleiding van uw vragen, de NMBS Holding, samen met Brussels Airport Company – de Engelse benaming –, het nodige zal doen om na te gaan of de “signaletica” of de bewegwijzering desgevallend niet kan worden verbeterd.

Ik ga nu concreet op uw vragen in.

De standaardmondeline aankondigingen in het station van Brussel-Nationaal-Luchthaven, waar de NMBS over gaat, gebeuren in principe in het Nederlands, het Frans, het Duits en het Engels. Ze gebeuren dus in de vier landstalen, meestal aan de hand van vooraf opgenomen aankondigingen.

Het is natuurlijk altijd mogelijk dat een aantal aankondigingen uitzonderlijk en in afwijking op de regel van de viertaligheid, enkel en alleen in het Nederlands gebeuren, al was het maar omdat ze vanuit het station van Leuven gebeuren, waar het personeel dat de opdracht van speaker uitoefent, eentalig Nederlands is.

Behalve de mondelinge boodschappen worden de meeste geschreven boodschappen in de vier talen uitgegeven.

In het station Brussel-Luchthaven zijn boven de loketten ook de mededelingen – de bordjes die daar hangen – telkens viertalig. Er dient trouwens te worden opgemerkt dat de Vaste Commissie voor Taaltoezicht, overeenkomstig de regelgeving, in een afwijking voorziet voor de stations waar internationale reizigers transiteren. Deze afwijking laat toe dat aankondigingen wel degelijk in vier talen worden gedaan en dat is effectief het geval voor Brussel-Nationaal-Luchthaven.

Er is een stadsplan van Brussel uitgehangen in de stationshal, vlakbij de loketten. De NMBS zal niettemin voor Brussels Airport de volledige informatieverstrekking aan de reizigers evalueren, mede naar aanleiding uw vraag, met het oog op een eventuele verbetering. Het gaat dan vooral over de zogenaamde real time informatie, over verkeerde informatie met betrekking tot de reisformules en de dienstregelingen van de treinen alsook de informatie over het aanvullend openbaar vervoer, zoals busvervoer.

Wat de verbetering van de informatieverstrekking betreft over de stad Brussel en het openbaar vervoer zal de NMBS in contact treden met de betrokken instanties zodat een gezamenlijk en geïntegreerd informatieconcept – wat uiteraard noodzakelijk is in deze – aan de reizigers kan worden aangeboden.

Wat de betaalmiddelen betreft, legt u ook de vinger op de wonde. Aan de loketten worden kredietkaarten die grotendeels op internationaal niveau worden gebruikt, vandaag reeds aanvaard. Het gaat dan effectief over kredietkaarten als Visa, Eurocard, Amex en Diners. Bovendien zal met kredietkaarten kunnen worden betaald aan de nieuwe generatie van biljetautomaten die de NMBS van plan is fasegewijs te plaatsen in de verschillende stations.

Tot daar, mijnheer de voorzitter, een poging tot volledig antwoord op de vragen van de heer Van Hecke.

08.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-premier, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord.

Het is goed dat er een evaluatie wordt gemaakt om na te gaan waar mogelijks verbeteringen kunnen worden aangebracht, zodat de internationale gasten bij aankomst heel vlot hun weg vinden met het openbaar vervoer waar ook in ons land.

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

Le **président**: J'ai oublié d'indiquer en début de séance que je l'arrêterai à 17 heures et qu'elle serait suspendue pendant cinq minutes à 16 heures.

09 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de controles van vrachtwagens" (nr. 1652)

09 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les contrôles des poids lourds" (n° 1652)

09.01 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de vice-eerste minister, u weet dat tijdens de vorige legislatuur verkeersveiligheid een topprioriteit was. Ik veronderstel dat het ook van de huidige interim-regering alsook van de volgende een topprioriteit zal blijven.

Wat zie ik nu? In de cijfers van de Verkeersbarometer is er een stijging met zo'n 16% van het aantal doden waarbij een vrachtwagen betrokken is. Uiteraard is die evolutie niet zo positief.

Ik kom onmiddellijk tot mijn vragen. Ten eerste, hoeveel controles op vrachtwagens zijn er gebeurd in 2006 en in 2007? Wat zijn de doelstellingen voor de komende jaren?

Ten tweede, waar liggen volgens u de prioriteiten inzake de controles op vrachtwagens: eerder op de lading, of op de rij- en rusttijden? Zal er een aparte controle per deelgebied zijn, omdat de noden daar mogelijk anders zijn?

Ten derde, in het plan Vlaanderen in Actie is gesteld dat ons land een logistiek centrum zal moeten zijn. Hoe kan dat gerijmd worden met de veiligheid en de verhoogde controle op vrachtwagens?

Ten vierde en ten laatste, in welke mate is er samenwerking met de gewestelijke collega's voor een coherent beleid inzake, enerzijds, de controle op vrachtwagens en anderzijds, inzake een goede mobiliteit.

09.02 Minister Yves Leterme: Collega Geerts, ik zal beginnen met de laatste vraag. Wat de samenwerking met de Gewesten betreft, die is er reeds op het terrein tussen de politie en de gewestelijke wegbeheerder, meer bepaald wat het laadvermogen van vrachtwagens betreft, inzake het gebruik van de vaste weegbruggen. Recent is er ook de samenwerking voor mobiele of in het wegdek ingebouwde weegbruggen.

Meer in het algemeen is er natuurlijk de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. De Gewesten hebben binnen hun huidige bevoegdheden – en ik veronderstel ook al binnen hun toekomstige bevoegdheden – de doelstellingen en aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid onderschreven. In die aanbevelingen is het zwaar verkeer een van de prioritaire thema's. Dat komt trouwens ook prioritair aan bod

in het Nationaal Veiligheidsplan van de politie.

Normaal wordt deze week in een interministeriële conferentie over de verkeersveiligheid voorzien, op mijn initiatief, waar ook de gewestelijke collega's zijn vertegenwoordigd. Prioritaire thema's zullen verder worden uitgewerkt, waaronder de betrokkenheid bij ongevallen van vrachtwagens in het algemeen, en zware vrachtwagens in het bijzonder.

Uw eerste vraag betreft het aantal controles. De dienst Controle van het Wegvervoer heeft in 2006 50.322 en in 2007 50.045 controles uitgevoerd. Voor dit jaar is het streefdoel vastgelegd op 47.720 te controleren voertuigen, gekoppeld aan een versterking van het toezicht op de naleving van de wetgeving inzake rij- en rusttijden. Voor de daaropvolgende jaren, 2009 en daarna, zijn er nog geen doelstellingen vastgelegd.

Ik ben uiteraard zelf voorstander van meer en efficiëntere controles op het goederenvervoer. Via het Verkeersveiligheidsfonds wordt ervoor gezorgd dat de federale politie en de politiezones ongeveer 15% van de middelen die zij verkrijgen vanuit het Verkeersveiligheidsfonds spenderen aan de controle van het goederen- en personenvervoer.

Voor de volgende jaren zullen de prioriteiten min of meer dezelfde blijven als voorheen. Ik vind ook dat men in het beleid niet telkens heel de boel moet overhoopgooien. Vandaar dat wat mij betreft de doelstellingen dezelfde blijven voor de effectieve en doorgedreven controles inzake de nieuwe rij- en rusttijden en de nauwere samenwerking met diverse diensten; de mobiele technische controle langs de weg, momenteel alleen door de controledienst van het wegvervoer; de ladingbeveiliging, vaak de oorzaak van ongevallen, en de problematiek van de overbelading; de handhaving van het inhaalverbod bij regenweer, daar komen wij straks nog op terug naar aanleiding van een vraag, en de handhaving van het houden van afstand, dat maakt straks ook nog het voorwerp uit van een vraagstelling hier.

De samenwerking tussen de controledienst van de FOD Mobiliteit en andere Belgische controlediensten die belast zijn met het toezicht op het zwaar vervoer, waaronder politie, douane en accijnzen en diverse controlediensten uit de sociale sector, in het raam van het actieplan van 20 november 2001, heeft ondertussen vorm gekregen in ten minste 108 gemeenschappelijke controles per jaar.

Ik ga dan in op een andere vraag of andere bemerking van u. Ik heb inderdaad kennisgenomen van de nota van de VAB over mogelijke maatregelen voor een veilig vrachtverkeer. Het is uiteindelijk de bedoeling om de subjectieve pakkans te verhogen, namelijk het besef dat men kan worden gecontroleerd, zodat de regelgeving inzake goederenvervoer en de wegcode beter zou worden nageleefd, wat uiteraard niet in tegenstrijd hoeft te zijn met het bevorderen van de logistieke rol inzake goederenvervoer van ons land of van Vlaanderen. Integendeel, een betere naleving van de verkeersregels zal leiden tot minder verkeersongevallen, minder economisch verlies en minder files ten gevolge van die ongevallen.

Bovendien wordt door een goede controle op de naleving van de wetgeving ook concurrentievervalsing, scheeftrekking van concurrentie, wat in die sector vaak voorvalt, in de feiten vermeden, vooral door te vermijden dat mensen zich systematisch onttrekken aan de naleving van de verkeersreglementering en op die manier een bevoorrechte concurrentiële positie zouden innemen.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, dat was een poging tot beantwoording van uw vragen.

09.03 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, ik ben het met u eens dat het een en-enverhaal is en geen of-ofverhaal.

Wat de federale wegpolytie betreft hebben wij vorige week met uw collega-minister Dewael hier ook een discussie gehad over het inzetten van de controles.

Ik heb nog één bijkomende vraag, maar ik denk dat het een schriftelijk antwoord behoeft. Betreffende de stijging van het aantal ongevallen, ziet men dat er een verband is tussen bijvoorbeeld het stijgend aantal buitenlandse chauffeurs en vrachtwagens die op onze wegen komen in het kader van hun logistiek centrum? Is er daar een causaal verband? Als u mij daar de schriftelijke cijfers bezorgt, kan ik dat aanvaarden.

09.04 Minister Yves Leterme: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, dat zal natuurlijk een bijkomend nazicht vergen van de ongevallenstatistieken, de oorsprong van degenen die betrokken zijn bij een ongeval, de veroorzaker van een ongeval. Ik ben graag bereid om de instructie te geven om dat eens te bekijken en u

in navolging het resultaat van die opzoeken te bezorgen. Ik wil daar echter liever niet improviseren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'obligation d'allumer les phares des véhicules en journée" (n° 1622)

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'utilisation des feux de croisement" (n° 1653)

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de verplichting om overdag met de lichten aan te rijden" (nr. 1622)

- de heer David Geerts aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het gebruik van de dimlichten" (nr. 1653)

10.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je voudrais aujourd'hui aborder une question qui ne pose déjà plus problème dans certains pays ou qui est en voie d'être résolue dans d'autres. Ainsi, la Hollande a pris une décision en faveur d'une mesure dont l'application est pour certains un avantage et pour d'autres, un inconvénient; il s'agit de l'allumage des phares en journée.

En Belgique, comme l'a dit votre porte-parole, il a été constaté que l'allumage des phares présente effectivement des avantages. Il est reconnu également que cela entraîne un certain nombre d'inconvénients, dont une augmentation des émissions de CO₂. C'est la raison pour laquelle aucune décision n'a encore été prise dans notre pays.

Toujours est-il que le débat est sur la table. C'est pourquoi je souhaiterais savoir ce que vous en pensez, monsieur le ministre. On m'a toujours dit qu'il valait mieux s'adresser au bon Dieu qu'à ses saints! Voici le bon Dieu revenu et en bonne santé, ce qui me réjouit!

Monsieur le ministre, quelle est votre position et celle du gouvernement à ce sujet? La préférence est-elle donnée à cette obligation d'allumage des phares? Dans la négative, a-t-on l'intention de ne pas légiférer en la matière?

Un débat est organisé sur le sujet au niveau européen. Devrons-nous attendre le feu vert de l'Union européenne pour qu'une décision puisse être prise dans notre pays?

10.02 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil mij aansluiten bij de vraag van de heer Crucke. In deze en in de vorige legislatuur hebben alle fracties een aantal voorstellen ingediend in verband met het gebruik van dimlichten. Momenteel bestaat reeds een andere technologie. De voorstellen zijn daaraan nog niet aangepast. Ik stel vast dat er in Nederland de minister van Verkeer de intentie heeft om dimlichten verplicht in te stellen.

Mijnheer de minister, ik heb hierover een aantal vragen.

Ten eerste, wat is uw visie over de ingediende voorstellen? Bent u daarvan voorstander? Zo ja, zal u overleg plegen met uw Nederlandse collega?

Ten tweede, welk standpunt zal de Belgische regering ter zake innemen, zeker ook in het kader van de CO₂-uitstoot en de Kyoto-doelstellingen? Ik zeg echter ook onmiddellijk dat er een nieuwe technologie voorhanden is waarvan de uitstoot waarschijnlijk minder is dan degene waarvan sprake is in de oorspronkelijke wetsvoorstellen.

Ten derde, wanneer wij tot een simulatie van het Nederlandse voorstel overgaan, zou er dan een extrapolatie over de vermindering van het aantal verkeerslachtoffers kunnen worden gemaakt?

Ten vierde, in het advies van de federale commissie voor de Verkeersveiligheid staat dat het gebruik van de dimlichten mogelijk een negatief effect kan hebben op de veiligheid van motorrijders en fietsers omdat zij nu een extra veiligheid hebben door het gebruik van die lichten.

10.03 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, je voudrais d'abord faire référence à une étude de l'Institut belge pour la sécurité routière concernant le problème en question.

Dat is een studie van het BIVV waarin op een zeer goede manier de pro's en contra's worden afgewogen. U zal merken dat er in de conclusie geen unanimité was bij de vertegenwoordigers van de weggebruikers, de lokale politie en dies meer.

Si cette étude ne vous a pas encore été distribuée, je veillerai à ce qu'elle soit mise à votre disposition. Le fait de faire référence à cette étude m'évite de devoir vous lire certains extraits de celle-ci qui pourraient pourtant nuancer quelque peu ma réponse.

En ce qui concerne la réponse à la question de M. Crucke, je tiens à souligner qu'à l'heure actuelle, il n'est pas question de l'introduction d'une mesure concernant l'usage de feux diurnes au niveau du Benelux. Le collègue hollandais n'a pas transmis à la Belgique ce type de proposition ayant une telle portée. Personnellement, je n'envisage pas l'introduction de cette mesure dans les semaines à venir.

Cette matière étant également en instance en Europe, il est clair que là aussi des études sont en cours. Il me semble dès lors plus judicieux d'attendre le résultat définitif au niveau européen. De plus en plus, pour l'introduction et l'application de règles relatives à la sécurité routière, il faut essayer de travailler de concert au niveau européen; l'utilisation des feux diurnes est un bon exemple de mesure à prendre au niveau européen.

L'application d'un projet pilote – tel que proposé par M. Van den Bergh dans le cadre d'une proposition de loi – consistant à rendre obligatoire l'usage de feux diurnes pendant une période de six mois et d'évaluer les faits pourrait être envisagée. Néanmoins, lorsqu'on met une mesure à l'essai dans la circulation réelle, il ne faut pas sous-estimer la problématique de la responsabilité en cas d'accident et le contrôle de l'application de cette mesure.

En clair, la Belgique n'est pas saisie de propositions ou de demandes provenant des Pays-Bas. Nous n'envisageons pas, à l'heure actuelle, dans les semaines ou les mois à venir, l'introduction de cette mesure. Si cette mesure peut être envisagée, elle doit l'être au niveau européen où un travail préparatoire a été effectué et où des études sont actuellement menées.

Mijnheer Geerts, wat de effecten op het verbruik van CO₂ betreft, is het duidelijk dat er een meerproductie is van CO₂ door het gebruik van de lichten overdag. Er is natuurlijk de LED-techniek, maar die is nog niet veralgemeend van toepassing. Men zou die van toepassing kunnen maken door de LED-verlichting verplicht te maken op alle voertuigen maar dat is vandaag zeker nog niet het geval. In het huidige stadium voorspelt de Europese Commissie dat het gebruik van voertuigverlichting overdag het brandstofverbruik, en dus de CO₂-emissie, met ongeveer 1,5% doet stijgen. Wanneer de speciale zogenaamde "day running lights" zouden worden gebruikt, is het extra verbruik beperkt tot 0,3. In dat laatste geval, en zeker globaal gesproken, weegt de winst inzake het kleiner aantal verkeersongevallen, en dus de verkeersveiligheidsopbrengst, zeker op tegen de bijkomende milieukosten.

Wat de vermindering van het aantal ongevallen en slachtoffers betreft, is het, gelet op de uiteenlopende resultaten van studies, onmogelijk om een zeer nauwgezet realistisch beeld te geven op basis van, onder andere, het soort weggebruiker. Wij kunnen wel cijfers hanteren van de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, die voorstander is van het gebruik van lichten overdag. Als wij die studie mogen geloven, dan zouden er 15% minder doden, 10% minder ernstig gewonden en 5% minder lichtgewonden te betreuren zijn.

Dat is natuurlijk een winst inzake verkeersveiligheid die helemaal niet te veronachtzamen valt. Vandaar dat ik de mogelijkheid openlaat om ons in een volgende fase, wanneer men Europees tot een gezamenlijke aanpak zou komen, namens ons land in te schrijven in deze maatregel, die dus weliswaar iets meer brandstofverbruik en dus CO₂-uitstoot zou veroorzaken, maar anderzijds op het vlak van de winst inzake verkeersveiligheid toch een belangrijke plus met zich zou meebrengen.

Ik weet niet of u de vraag hebt gesteld over de situatie in Oostenrijk zoals in uw schriftelijke voorbereiding, anders zal ik antwoorden op een niet-gestelde vraag. Ik was ook wel nieuwsgierig naar het antwoord op die vraag. Het is inderdaad zo dat Oostenrijk de verplichting om overdag met dimlichten te rijden, heeft afgeschaft op 1 januari 2008. Wij beschikken op dit ogenblik niet over de resultaten van de Oostenrijkse

studie die aan de basis zou liggen van deze beslissing. Ik meen evenwel te begrijpen dat de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid grote vraagtekens plaatst bij de ernst van het onderzoek en dus bij de grondslag van de beslissing die door de Oostenrijkse instanties is genomen.

Mijnheer de voorzitter, ik meen dat ik hiermee geantwoord heb op de meeste vragen van de collega's.

10.04 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'avais prévu de vous arracher une décision en l'honneur de votre retour!

Vous vous référez au cadre européen: je peux comprendre qu'en matière de sécurité routière, et c'est l'orientation de cette mesure, l'harmonisation est importante. Néanmoins, comme la tendance, même chez nous, est de régionaliser au lieu d'harmoniser, nous allons peut-être anticiper en prenant cette première décision. Ce n'est pas le cas et la logique me semble respectée: je la partage.

Cela dit, il restera un élément à éclaircir: la décision des Pays-Bas. Selon l'information en ma possession – et le porte-parole de votre département y a réagi –, la décision avait été prise aux Pays-Bas. Je vous cite un journal de grande audience, "La Dernière Heure", dans lequel M. Dominique Dehaene, responsable de la communication du ministre de la Mobilité – et fils de Jean-Luc Dehaene –, dit que: "en réaction à l'annonce de l'obligation du DRL (Daytime Running Lights) aux Pays-Bas, le ministre des Transports, Camiel Eurlings, obligera les automobilistes néerlandais à allumer leurs phares pendant la journée". Puisque l'on parlait du Benelux, je pensais qu'il fallait recentrer ceci dans ce cadre-là.

10.05 Yves Leterme, ministre: De plus, M. Eurlings est un frontalier puisqu'il habite le long de la frontière belge.

10.06 Jean-Luc Crucke (MR): On peut donc imaginer devoir allumer nos phares en passant la frontière, les éteindre en rentrant en Belgique, mais les laisser allumés en soirée. C'est formidable: l'Europe se forme ainsi.

10.07 Yves Leterme, ministre: De plus, il a vécu dix ans à Bruxelles.

10.08 Jean-Luc Crucke (MR): Il sait donc bien de quoi il parle. C'est sans doute pour éclairer la Belgique!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: David Geerts.

Président: David Geerts.

11 Interpellation et question jointes de

- M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "le permis de conduire" (n° 1846)

- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'apprentissage à la conduite tant dans la phase théorique que pratique" (n° 28)

11 Samengevoegde interpellatie en vraag van

- de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het rijbewijs" (nr. 1846)

- de heer François Bellot tot de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de theoretische en praktische rijopleiding" (nr. 28)

11.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, à de nombreuses reprises, j'ai interrogé votre prédécesseur, le ministre de la Mobilité, quant aux différentes réformes qu'il avait menées concernant l'obtention du permis de conduire. En effet, des modifications profondes ont été enregistrées à ce sujet. Il est maintenant permis de rater autant de fois que l'on veut l'examen théorique, sans devoir jamais recourir à une formation théorique à la conduite. En ce qui concerne l'examen pratique, n'importe qui peut être guide automobile sans devoir se déclarer en tant que tel. Les modalités de l'épreuve ont été profondément revues. Bref, l'ensemble de la procédure pour obtenir le permis de conduire, que ce soit au niveau théorique ou pratique, a été profondément revu.

J'avais critiqué et j'avais stigmatisé les défaillances des réformes de votre prédécesseur.

Ces différentes réformes ne semblent pas porter leurs fruits; en effet un certain nombre de reportages et de rapports démontrent que plus d'un élève sur deux échoue au permis de conduire. Le seuil des connaissances exigé n'a pas été profondément modifié, si ce n'est à la baisse et pourtant, le pourcentage de réussite ne cesse de diminuer.

Il y a fort à penser que ces mesures qui visent notamment à autoriser tout un chacun à être guide, à pouvoir rater autant de fois qu'on le veut l'examen théorique, à supprimer les fautes graves lors de l'examen théorique, amènent de mauvais résultats.

Monsieur le ministre, confirmez-vous ces mauvais résultats?

Pensez-vous qu'il y a lieu d'évaluer l'ensemble de ces mesures et de les analyser avec un esprit critique important?

Quelles sont les initiatives que vous comptez prendre en vue d'assurer une meilleure réussite aux examens et d'assurer une meilleure sécurité sur notre réseau?

C'est là que réside l'enjeu: des personnes bien formées sont évidemment des personnes moins dangereuses sur le réseau routier.

11.02 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, l'apprentissage de la conduite, notamment transmis par des autos-écoles, constitue un élément fondamental dans le comportement ultérieur des automobilistes et, de ce fait, au niveau de la sécurité routière.

Les performances d'une école de conduite agréée s'apprécient selon quatre axes.

- Tout d'abord la capacité des élèves à réussir l'examen de conduite. Cet élément agit sur le court terme.
- Ensuite, il s'agit de la capacité à protéger les conducteurs novices pendant la phase critique des cinq premières années de conduite.
- Enfin, c'est la capacité sociale à fournir et à maintenir un travail de qualité dans de bonnes conditions pour les enseignants de conduite et, bien entendu, la capacité financière de l'entreprise qui permet d'atteindre les objectifs.
- La dernière réforme apportée dans le secteur de l'apprentissage de la conduite s'apparente au choix de la voie d'un certain laxisme – nous n'avons cessé de le dire à votre prédécesseur – alors que l'attente sociale se pose en termes d'une meilleure sécurité routière.

Pour relayer ce que mon collègue vient de dire, j'observe que, de 1987 à 2007, le taux de réussite à l'examen théorique est passé de 65 à 49%, c'est-à-dire une diminution de 16%, et le taux de réussite à l'examen pratique est, quant à lui, passé de 64 à 51%, soit une chute de 13%. Le constat de la réduction des performances d'apprentissage à la conduite est indiscutable.

Pourtant, le niveau d'exigence des examens est en baisse. Je voudrais citer des exemples.

Antérieurement, quand un candidat passait les examens théoriques, le fait de commettre deux erreurs dans des réponses relatives à des infractions graves entraînait automatiquement l'échec. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas, alors que nous avons introduit en tant que législateur une disposition prévoyant un retrait automatique du permis de conduire à tout détenteur d'un permis de moins de deux ans. D'une part, on assouplit et, d'autre part, le législateur est beaucoup plus sévère. Ce message est donc contradictoire. J'ai d'ailleurs appris récemment que des élèves se rendaient à leur examen sans avoir étudié puisque maintenant avec les gsm, il y avait moyen de communiquer les réponses depuis l'extérieur du bâtiment.

Simultanément à cet assouplissement de l'examen théorique, la formation pratique a également été révisée dans un sens qui nous paraît aller à l'encontre de l'amélioration de la sécurité routière et de l'aptitude des jeunes conducteurs à bien conduire.

Ainsi, l'apprentissage de la conduite peut suivre deux voies.

Soit le système du permis provisoire, modèle 18 mois, qui permet à l'apprenti à la conduite de partir seul

avec un véhicule, après 20 heures de cours en auto-école. Il faut souligner que le candidat qui aurait des aptitudes particulières à réussir après les 20 heures de cours pratiques ne peut pas passer l'examen pratique. Pendant ces dix-huit mois, l'intéressé peut conduire seul avec un permis provisoire alors que la directive européenne relative au permis de conduire interdit la conduite sans permis définitif.

Un autre système aussi critiquable de formation pratique à la conduite est celui qui consiste à conduire un véhicule, accompagné d'un guide dès l'instant où l'on a réussi l'examen théorique. Ce système de permis provisoire, d'une durée de trente-six mois, peut être renouvelé en cas d'échec de l'examen pratique dans ce même laps de temps. De plus, la possibilité de recourir à plusieurs guides empêche celui qui sert éventuellement de référence de pouvoir suivre attentivement son apprenti.

Que dire aussi de l'examen pratique en lui-même, qui prévoit une manœuvre de demi-tour sur un axe routier sans que soit nécessairement utilisé un véhicule double commande? Des témoignages de la police concordants indiquent qu'au moins trois accidents mortels ont déjà été provoqués par ce type de manœuvre et que deux décès auraient eu lieu consécutivement à son usage sur la voie publique.

Enfin, les policiers en charge de la circulation, les juges des tribunaux de police et les magistrats sont régulièrement confrontés à des automobilistes expérimentés, conduisant depuis plusieurs années mais qui méconnaissent certaines règles du Code de la route, car leur mémoire n'a pas été rafraîchie.

La formation à la conduite mérite donc un examen attentif des autorités par un état des lieux, une expertise approfondie en recourant aux avis de la Commission fédérale pour la Sécurité routière et du secteur de la formation avant, me semble-t-il, la révision de l'arrêté royal relatif à la formation à la conduite, voire la loi de réformes institutionnelles. En effet, le premier paquet des accords de l'Octopus prévoit la régionalisation de certains thèmes que je viens d'aborder, parmi lesquels la formation à la conduite.

Monsieur le vice-premier ministre peut-il nous faire part de ses intentions quant à l'apprentissage à la conduite, à ses priorités et à l'échelonnement des réformes éventuelles à mettre en œuvre?

11.03 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, chers collègues, dans le programme du gouvernement intérimaire ne se trouve pas de clause spécifique concernant la position à prendre par ce gouvernement et le ministre de la Mobilité vis-à-vis du permis de conduire. Ceci étant dit, vu les réactions que j'ai pu noter à mon arrivée au cabinet de la Mobilité, j'ai décidé de faire procéder à une évaluation des nouvelles dispositions en vigueur depuis le 1^{er} septembre 2006.

Il faut de la continuité dans la gestion des affaires publiques, par exemple dans ce dossier de la formation à la conduite et de l'examen du permis de conduire. Mais il est aussi nécessaire de tenir compte rapidement des modalités d'application des mesures et de leurs effets pervers. Il entre donc dans mes intentions de procéder à une évaluation des nouvelles mesures.

Les services du SPF sont déjà chargés d'élaborer un dossier relatif à la formation des conducteurs. Cela permettra le cas échéant de prendre des mesures de nature à améliorer la formation des candidats au permis de conduire ainsi que, par conséquent, la sécurité routière. Ce travail préparatoire permettra au futur ministre de la Mobilité du gouvernement plénipotentiaire d'être en possession de tous les éléments pour modifier la législation. Naturellement, les conclusions de la Commission fédérale pour la Sécurité routière seront également prises en compte.

Monsieur Wathélet, même si le pourcentage de réussite à l'examen pratique sur la voie publique est passé de 65,2 à 51,3%, il ne faut pas pour autant nécessairement incriminer les nouvelles méthodes d'apprentissage. Je crois en effet qu'il est impossible de comparer le taux de réussite à l'examen pratique en 2007 au taux de réussite des années précédentes. Cet examen comprenait auparavant deux épreuves, l'une sur terrain privé, l'autre sur la voie publique. Et depuis 2007, comme vous l'avez souligné, il n'y a plus qu'une seule épreuve.

Pour répondre à M. Bellot, si la règle selon laquelle deux réponses fautives à des questions relatives à des infractions graves entraînent l'échec à l'examen théorique a été supprimée, il faut tenir compte du fait que le nombre de questions a été augmenté, ainsi que le nombre de points minimal requis pour réussir. Cela accroît de manière parallèle le niveau de difficulté de l'examen.

Le candidat qui a suivi vingt heures de cours pratiques dans une école de conduite peut obtenir un permis

de conduire provisoire lui permettant de conduire seul sur la voie publique. Il est nécessaire pour cela de posséder un certificat d'aptitude, sur lequel le directeur de l'école de conduite atteste que le candidat est apte à conduire seul après avoir réussi un test pratique.

La délivrance du permis de conduire provisoire est ainsi entourée de garanties quant à la capacité du candidat conducteur.

En ce qui concerne les manœuvres sur la voie publique, particulièrement celle qui consiste à former une sorte de U sur la voie publique, selon nos informations, jusqu'à présent, aucun accident grave n'a été déploré au cours de leur exécution lors de l'examen pratique.

En résumé, à la suite de vos remarques et de celles émanant des différents milieux concernés, j'ai décidé de faire procéder à une évaluation de ce dossier, d'élaborer des propositions de modification visant à améliorer la formation des candidats conducteurs, afin de mettre l'ensemble des éléments à la disposition du titulaire qui sera compétent pour, le cas échéant, prendre des décisions en tenant compte des conclusions de la Commission fédérale de la Sécurité routière, tel que vous l'avez suggéré.

11.04 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, j'approuve entièrement votre approche, qui est des plus opportunes. Bien entendu, une évaluation doit être effectuée car les résultats ne sont pas bons. Comme vous l'avez dit, le but n'est pas de changer pour le plaisir de changer et de tout chambouler. Si un minimum de sécurité juridique s'avère indispensable, il n'en demeure pas moins que certains résultats sont manifestement insuffisants.

Il est difficile de comparer des résultats, alors que la procédure a été quelque peu modifiée (au niveau de la voie publique et aussi sur le plan théorique). De plus, au lieu de deux épreuves, il n'y en a plus qu'une d'ordre pratique. En ce qui concerne l'examen théorique, le fait de pouvoir le présenter autant de fois que l'on veut, le fait de pouvoir être guidé par n'importe qui sur le volet pratique, le fait qu'il n'y ait plus de fautes graves, sont autant de mesures d'assouplissement. Malgré cela, les résultats sont en baisse. La conjonction de ces deux éléments: un assouplissement des conditions avec, malgré tout, une plus grande déficience dans le cadre des réussites d'examen démontre la nécessité de cette évaluation. Je pense que l'évaluation est l'approche la plus adéquate pour améliorer le système.

11.05 François Bellot (MR): Monsieur le vice-premier ministre, les dernières statistiques concernant le nombre d'accidents montrent une relative stagnation. Le secteur le plus visé est celui des deux-roues. Je pense également que cette matière nécessite la reconstruction de l'apprentissage des jeunes à la conduite et que votre approche d'une évaluation de la situation existante, en tenant compte des expériences et des acquis de la Commission fédérale de la Sécurité routière est la bonne approche. Toutefois, celle-ci n'a pas été suivie par votre prédécesseur, que nous n'avons cessé, tous groupes confondus, d'inviter à consulter les acteurs de terrain, etc., mais nous avons éprouvé quelques difficultés à le convaincre.

Il faut globaliser les questions, y compris le fait que le secteur de l'apprentissage de la conduite est aujourd'hui économiquement sinistré. Il ne faudrait pas trop tarder non plus car ceux qui vont devoir faire des choix parfois imposés par des faillites, des dépôts de bilan ou des choix de réorientation peuvent compter sur du personnel d'expérience qu'ils voudraient pouvoir conserver et auquel il faudrait pouvoir donner certaines garanties.

Ce sera ma dernière remarque: je vous avais suggéré d'admettre au sein de la Commission fédérale pour la Sécurité routière des représentants du secteur de l'apprentissage de la conduite qui n'y est pas représenté à l'heure actuelle. Il devrait y avoir au moins un représentant à côté des juges du tribunal de police, des parquets, etc.

Nous vous accompagnerons dans cette démarche qui concerne un nombre très important de familles particulièrement touchées par un accident de la route.

11.06 Yves Leterme, ministre: Si je peux me permettre, je crois que cette dernière suggestion est bonne: je m'engage ici à inviter le secteur des écoles de conduite à participer pleinement aux travaux. En effet, cela n'a aucun sens de discuter d'un dossier d'une telle importance sans consulter le milieu concerné. Je donnerai donc suite à votre suggestion.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Questions jointes de

- **M. François Bellot** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la classification des cyclomoteurs et motos" (n° 1684)

- **M. François Bellot** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la vitesse des cyclomoteurs de classe A et B" (n° 1686)

12 Samengevoegde vragen van

- **de heer François Bellot** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de classificatie van bromfietsen en motorfietsen" (nr. 1684)

- **de heer François Bellot** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de snelheid van bromfietsen klasse A en klasse B" (nr. 1686)

12.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, mes questions concernent toutes deux les cyclomoteurs.

Ma première question porte sur les cyclomoteurs de classe A et B pour lesquels la vitesse maximale autorisée est respectivement de 25 km/heure et de 45 km/heure.

Selon l'étude de la société Stork Interme, spécialisée dans le calibrage et la certification des appareils de mesure, les tests auxquels il est fait référence par les zones de police pour mesurer la vitesse maximale des cyclomoteurs de classe A et B ne correspondent pas à la réalité. En effet, le banc d'essai à rouleaux ne mesure pas la vitesse réelle que le cyclomoteur atteint sur la voie publique, mais seulement une vitesse théorique. De nombreux cyclomoteurs seraient donc verbalisés à tort puisqu'il n'est pas tenu compte de la résistance au vent du motocycliste et de son engin.

Il me revient qu'il arrive régulièrement que la vitesse de cyclomoteurs, mis sur le marché sous la classe A et B, ne corresponde pas à la classification desdits véhicules lorsqu'ils sont placés sur des rouleaux.

Or, Stork Interme indique qu'une différence de 20 km/heure peut être constatée entre le test sur rouleaux et les valeurs effectivement mesurées sur route.

Comment s'explique cette différence? Elle proviendrait de facteurs comme la résistance de l'air, le vent contraire, la position du conducteur ou l'état du revêtement routier.

Bref, monsieur le ministre, cette étude lève un voile sur la différence qui existe entre la vitesse de ces véhicules placés sur rouleaux et les vitesses théoriques maximales des véhicules sortant des chaînes de montage. Il semblerait d'ailleurs que les appareils de mesure utilisés ne disposent pas tous des tests de calibrage requis pour cet étalonnage.

Monsieur le ministre, pourriez-vous me faire savoir s'il entre dans vos intentions de définir d'autres tests de calibrage ou comptez-vous vous en tenir à ceux qui existent actuellement?

Cela dit, permettez-moi de passer immédiatement à ma deuxième question qui a trait à la classification des cyclomoteurs et des motos.

Monsieur le ministre, la classification des cyclomoteurs et des motos, telle que retenue en Belgique, ne correspond pas aux classifications de la directive européenne.

Comptez-vous transposer la directive européenne dans le droit belge pour qu'elle puisse être mise en œuvre rapidement?

Si oui, quelles seront les conséquences notamment en termes de formation à la conduite et de l'âge de la conduite?

12.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, cher collègue, tout d'abord, il faut distinguer les motocycles et les cyclomoteurs. La définition des motocycles est reprise à l'article 3, §3 de la directive 91/439 du Conseil européen, modifiée. Il est stipulé que le terme motocycle désigne tout véhicule à deux roues, avec ou sans side-car, équipé d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cc à combustion interne et/ou ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 45 km/h. Ces véhicules font partie de la catégorie A. Cette définition et cette classification des motocycles correspondent à la classification des

motocycles telle qu'elle ressort de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

En ce qui concerne les cyclomoteurs, la catégorie elle-même de cyclomoteur n'est pas reprise dans la directive en question. Elle ne correspond en effet à aucune catégorie européenne et relève purement du droit belge. La nouvelle directive relative au permis de conduire, la directive 2006/126 CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 prévoit quant à elle une nouvelle classification qui prend en compte les cyclomoteurs.

Les nouvelles dispositions relatives à la définition et à la classification des cyclomoteurs et motocycles ne doivent être transposées en droit belge que pour le 19 janvier 2011. Celui qui connaît un peu la pratique des transpositions dans notre pays sait que cela nous laisse encore un petit délai. Une nouvelle réglementation nationale respectant l'article 4 de la nouvelle directive du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire devra être publiée pour cette date.

En ce qui concerne la question très intéressante de la vitesse maximale des cyclomoteurs des classes A et B, les curvomètres, appelés aussi les bancs d'essai à rouleaux, ne mesurent pas directement la vitesse du véhicule sur la route mais servent à déterminer la classe à laquelle appartient le cyclomoteur. Ces appareils de mesure sont soumis à un cadre légal. L'étalonnage et les conditions de délivrance des autorisations d'utilisation des curvomètres sont déterminés par l'arrêté royal du 11 octobre 1997 relatif à l'approbation et à l'homologation des appareils fonctionnant automatiquement, utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci. Les autorisations d'utilisation sont délivrées tous les deux ans par le service de métrologie du SPF Économie et mentionnent clairement que les curvomètres en question ne sont pas destinés à mesurer directement la vitesse du cyclomoteur sur la route mais qu'ils sont destinés à contrôler si les cyclomoteurs en question appartiennent à la catégorie A ou B, selon la vitesse maximale qu'ils peuvent atteindre (25 km/h pour la catégorie A et 45 km/h pour la catégorie B).

En ce qui concerne la précision légale, la tolérance est de plus ou moins 3 km/h. Lors des vérifications en laboratoire par le service de métrologie, les erreurs d'indication ne dépassent jamais 0,5 km/h.

En ce qui concerne l'utilisation même des curvomètres par les services de police, une proposition de procédure a été approuvée conjointement par la métrologie et le Collège des procureurs généraux. Cette procédure détaille les étapes que doivent respecter les services de police pour mesurer la vitesse maximale des cyclomoteurs, laquelle permet de déterminer s'ils appartiennent à la classe A ou B.

Ajoutons que seuls les curvomètres homologués peuvent être employés lors de ces contrôles. À défaut, les résultats mesurés n'auront aucune force probante.

En conclusion, étant donné que seuls les bancs d'essai à rouleaux homologués peuvent être utilisés moyennant une autorisation des services de métrologie, qu'une autorisation d'utilisation doit être obtenue tous les deux ans et que la marge d'erreur lors des vérifications en laboratoire est inférieure au seuil de tolérance légal, il n'existe pas à ma connaissance de problème légal.

12.03 François Bellot (MR): Monsieur le vice-premier ministre, j'entends bien vos réponses. Néanmoins, il reste un point que vous n'avez pas abordé. Certains véhicules qui sortent homologués d'usine sont parfois contrôlés, et il en ressort qu'ils ne sont pas conformes à la catégorie dans laquelle ils sont enregistrés. Supposons que quelqu'un achète un nouveau cyclomoteur de classe A. Sans qu'il ait été trafiqué, on constate le surlendemain qu'il ne relève pas de cette catégorie. Vous me direz que ce n'est pas un problème de contrôle mais de constructeur.

Nous savons que les cyclomoteurs de classe A achetés en Belgique proviennent de l'étranger – où n'existe pas cette classification. Ils doivent être transformés, adaptés et étranglés pour qu'ils ne dépassent pas les 25 km/h. Cela pose un réel problème pour les véhicules neufs qui sortent des chaînes de montage. Ceci dit, il s'agit peut-être d'une question différente de celle du contrôle par les services de police, puisqu'il s'agit davantage d'une question d'homologation du véhicule. Je vais tenter de me renseigner en ce domaine avant de revenir vers vous ou, en tout cas, devant le ministre qui aurait ce dossier dans ses attributions.

12.04 Yves Leterme, ministre: Monsieur Bellot, la question que vous venez de soulever mérite d'être creusée. Mes services et moi-même nous tenons à votre disposition pour regarder ce que nous pourrions mettre en œuvre. Vous avez très bien souligné la différence entre le contrôle de la circulation et

l'homologation des véhicules qui sortent d'usine.

12.05 François Bellot (MR): Je vous soumettrai des exemples concrets.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Président: François Bellot.

Voorzitter: François Bellot.

13 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de l'Intérieur sur "le respect des distances de sécurité sur les routes et autoroutes" (n° 1764)

13 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Binnenlandse Zaken over "het inacht nemen van de veiligheidsafstanden op wegen en autosnelwegen" (nr. 1764)

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question a été déposée début janvier, durant une période de dérapage – sur le plan climatique et non politique – et de verglas.

Notre pays a mis en place une politique de prévention routière renforcée ces dernières années. Les contrôles de vitesse sont de plus en plus nombreux et efficaces; les contrôles d'alcoolémie aussi. Il a aussi été décidé de renforcer le contrôle sur le respect des distances de sécurité. Or force est de constater que nombre de conducteurs ne respectent pas cette règle fondamentale de sécurité, surtout en période hivernale où les températures des chaussées rendent les distances de freinage plus longues, à plus forte raison pour les véhicules qui ne sont pas dotés de pneus d'hiver. Cela vaut aussi pour les périodes de pluie.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous éclairer sur la réalité de la mise en place de contrôles de distance de sécurité et éventuellement nous indiquer comment vous comptez les renforcer afin d'assurer une sécurité encore plus grande sur nos routes et autoroutes?

13.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, monsieur Flahaux, je vous remercie pour votre question.

La règle générale relative à la distance à observer entre véhicules est énoncée à l'article 10, 2° du Code de la route. Le conducteur doit, compte tenu de sa vitesse, maintenir entre son véhicule et le véhicule qui le précède une distance de sécurité suffisante. Des règles particulières sont énoncées à l'article 18 qui s'appliquent notamment aux camions qui, lorsqu'ils circulent hors agglomération, doivent maintenir entre eux un intervalle de 50 mètres au moins.

En ce qui concerne les camions circulant sur autoroute, la police fédérale a procédé au cours de l'année 2007 à 2.460 heures de contrôles – telle est la terminologie pour désigner la quantité de contrôles effectués – au moyen de systèmes automatiques permettant de mesurer le respect des distances sécuritaires à partir d'un pont. Parallèlement, la police fédérale a consacré 1.233 heures de contrôles non automatisés à cette problématique.

En ce qui concerne les distances de sécurité entre les voitures, la police, à vrai dire, ne dispose pas d'appareils qui soient capables de mesurer les distances entre véhicules, ce qui n'empêche pas que la police peut constater de visu le non-respect des distances. Le système Provida (enregistrement du comportement par vidéo) dont sont équipés les véhicules de la police fédérale est utilisé lors de contrôles sur ce thème. On dénombre 5.566 heures, tous comportements confondus.

De toute façon, les campagnes d'information et de prévention sont très importantes en vue d'une prise de conscience des conducteurs automobiles. Des campagnes de sensibilisation sur ce thème ont été menées tant par l'Institut belge pour la sécurité routière (l'IBSR) et récemment par la Région wallonne sur les panneaux d'affichage le long des autoroutes. Des conseils de circulation sont prodigués régulièrement aussi par l'émission télévisée "Contacts".

13.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je remercie le ministre pour sa réponse. Il serait utile en effet, en collaboration avec le ministre de l'Intérieur, de redemander aux zones de police que cela constitue l'une des priorités des contrôles effectués dans le cadre du plan sécurité routière.

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

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Binnenlandse Zaken over "fraude met identiteitsbewijzen bij het afleggen van het theoretisch rijexamen" (nr. 1806)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "fraude bij het theoretisch rijexamen" (nr. 1874)

14 **Questions jointes de**

- M. Bruno Stevenheydens au ministre de l'Intérieur sur "la fraude en matière de pièces d'identité lors de la présentation à l'examen de conduite théorique" (n° 1806)
- M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la fraude lors de l'examen théorique pour le permis de conduire" (n° 1874)

14.01 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de correctionele rechtbank van Antwerpen behandelt de strafdossiers van achtendertig beklaagden omtrent fraude bij het theoretisch rijexamen. Een aantal van de dossiers werd vorige week reeds effectief behandeld; andere zullen in de loop van de volgende maanden worden behandeld.

Het parket tilt bijzonder zwaar aan de feiten omdat de verkeersveiligheid ernstig in gevaar wordt gebracht.

Het gaat om eenentwintig fraudegevallen in het rijexamencentrum van Kontich en één in Deurne.

De beklaagden zijn allochtonen van Marokkaanse en Afrikaanse afkomst die telkens een andere persoon met hun papieren het theoretisch examen wilden laten afleggen, maar daarbij werden betrapt. De beklaagden werden vervolgd voor schriefvervalsing en oplichting.

De gevallen van fraude zijn aan het licht gekomen door steekproeven. Men vermoedt dat er nog veel meer gevallen van fraude zijn.

De fraude lukt het best met voorlopige identiteitspapieren of attesten van de politie bij verlies van identiteitspapieren, omdat daarmee makkelijker bedrog kan worden gepleegd.

Vorige week heeft de correctionele rechtbank van Antwerpen reeds negentien beklaagden op het matje geroepen en gestraft. Degenen die effectief verschenen, kwamen ervan af met een werkstraf. Voor degenen die verstek lieten gaan, heeft de rechter de vraag van het parket gevolgd door een celstraf van acht maanden en een boete van 550 euro op te leggen.

Dit fenomeen is niet onbekend. In Nederland is het al bekend sinds 2005 en zijn er honderden gevallen gekend waarbij de dubbelganger meestal werd betaald. Naar alle waarschijnlijkheid zal er ook in andere rijexamencentra van ons land gefraudeerd zijn door zogenaamde dubbelgangers. Reeds vorig jaar werd in het centrum van Kontich een verwittiging opgehangen dat bij fraude met identiteitsbewijzen de politie wordt verwittigd.

Vorige week heeft de federatie van examencentra GOCA gemeld dat er honderden, zo niet duizenden gevallen zijn van fraude per jaar bij examencentra.

Mijnheer de minister, mijn vragen zijn de volgende.

Van wanneer dateren de eerste fraudegevallen in ons land van fraude bij het afleggen van het theoretisch rijexamen? Voorziet u in strengere identiteitscontroles in de examencentra? Wordt er in richtlijnen voorzien om strenger te controleren?

Ik had mijn vraag oorspronkelijk gericht aan de minister van Binnenlandse Zaken. Misschien kunt u op de volgende vraag toch ook antwoorden.

Worden er maatregelen voorzien om de voorlopige identiteitspapieren en attesten te wijzigen, zodat men fraude moeilijker tot onmogelijk maakt?

14.02 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, les faits d'Anvers sont connus et même jugés. Malheureusement, la fraude ne s'arrête pas à Anvers et n'est pas aussi spécifique que ce qui vient d'être dit. C'est la raison pour laquelle je vous pose cette question.

M. Martin Van Houtte, le directeur de la fédération des centres d'examens est clair: "chaque année, il y a des centaines, voire des milliers de cas similaires de fraude". Il ne s'agit dès lors pas de cas ponctuels de personnes qui ne se sentaient pas aptes à passer cet examen théorique et qui ont trouvé une astuce. Nous assistons manifestement à une fraude généralisée, à laquelle plusieurs personnes pensent, sont tentées d'y penser et celles-ci finissent par franchir le pas. Monsieur le ministre, cela réussit-il ou non? Dans un mauvais film, nous pourrions rire de cette astuce qui a permis à quelqu'un d'obtenir un papier qui lui permet de conduire alors qu'il n'a jamais pu conduire. Or, on connaît bien la relation entre la sécurité et ce permis. Si l'on considère l'importance de ce document et la difficulté de se mouvoir dans la circulation quand on ne maîtrise pas un véhicule, ce phénomène devient évidemment très effrayant. Il faut constater l'ampleur de la fraude et prendre des mesures.

Monsieur le ministre, dispose-t-on d'une quelconque statistique qui nous permettrait de nous rendre compte de l'ampleur du phénomène dans les différents centres d'examen?

Des mécanismes ont-ils été mis en place pour tenter de débusquer la fraude? Cela ne doit pas être trop compliqué d'effectuer un contrôle sur base de la carte d'identité, bien que la physionomie d'une personne puisse changer rapidement et radicalement. D'autres mesures ont-elles été prises?

En fonction des mesures prises, existe-t-il des sanctions à ce point dissuasives qu'elles sont connues à l'extérieur car on ne joue pas avec sa sécurité et encore moins avec celle des autres?

Enfin, monsieur le ministre, on parle de dizaines, de centaines ou de milliers de cas. Toutes les mesures actuelles, pour autant qu'elles aient été prises, ont-elles eu un quelconque impact? Je suppose que ce phénomène a été découvert bien avant aujourd'hui. Que peut-on dire du passé? Est-ce que tout a échoué? Si non, qu'est-ce qui a échoué? Sur cette base, monsieur le ministre, comment envisagez-vous l'avenir?

Ce phénomène doit être pris très au sérieux car, malheureusement, il ne concerne pas uniquement le fraudeur, il implique tous les usagers de la route qui pensent trouver sur la route des personnes tout à fait aptes à circuler avec leur véhicule.

14.03 Minister Yves Leterme: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik moet eerst en vooral verwijzen naar de vragen en antwoorden van zowat een maand geleden in de plenaire vergadering van de Senaat. Naar aanleiding van fraudegevallen en pogingen tot fraude in een examencentrum in de omgeving van Brussel, werd ik over die problematiek ondervraagd in de plenaire vergadering van de Senaat. Er kwamen toen een aantal elementen aan bod die vandaag opnieuw aan de orde zijn.

Il y a environ un mois, j'ai été interrogé en séance plénière du Sénat sur la problématique de la fraude en matière d'identité des personnes qui se présentent aux examens du permis de conduire. Je me permets donc de vous renvoyer aux réponses que j'ai données à cette occasion.

Mijnheer Stevenheydens, ik kan u meedelen dat er in 2007 350 pogingen tot fraude zijn vastgesteld in de examencentra. Hiervan werd nota genomen en er werd een inventaris opgemaakt. Er zijn evenwel geen statistieken over de verdere afhandeling van die 350 pogingen tot fraude. Er bestaan evenmin statistieken over het aantal gevallen van vals gebruik van identiteitsdocumenten.

Er bestaan wel instructies van de FOD Mobiliteit aan de examencentra, die bepalen dat indien er fraude wordt vastgesteld, de examinatoren systematisch klacht moeten indienen bij de politie. Telkens wanneer het gebruik van valse stukken of valsheid in geschrifte wordt vastgesteld, zelfs indien dit gebeurt nadat de persoon het examencentrum heeft verlaten, moet klacht worden ingediend bij de politie. In geval van twijfel aangaande de persoon dienen de examinatoren aan de kandidaat te vragen of betrokkene aan het eind van het examen zijn handtekening, naam, adres en geboortedatum kan vermelden op het resultatenblad zodat men wat is neergeschreven, kan vergelijken met wat op het identiteitsdocument staat.

Er is dus de instructie om klacht in te dienen bij de politie zodra men fraude vaststelt. Bovendien is er ook de instructie om op een vlotte manier aan elke persoon die examens aflegt, te vragen naam en adres neer te schrijven zodat de visu kan worden gecontroleerd en kan worden vergeleken tussen wat men heeft

neergeschreven en wat op de identiteitsdocumenten staat.

Dit belet niet dat er in 2007 niettemin minstens 350 geregistreerde pogingen tot fraude met identiteitsdocumenten werden vastgesteld.

Monsieur Crucke, les candidats à l'examen théorique pour le même permis de conduire doivent montrer leur carte d'identité lorsqu'ils participent à l'examen. En cas de perte, de vol ou de destruction de leur carte d'identité, l'attestation accordée par la commune peut également donner accès aux examens théorique et pratique.

Cette attestation est acceptée en vertu de l'article 1 de l'arrêté royal du 25 mars 2003 relatif aux cartes d'identité: il prévoit que l'attestation délivrée en cas de perte, de vol ou de destruction de cette carte peut être présentée à toute réquisition de la police, ainsi que pour chaque demande de certificat et, de manière générale, lorsqu'il s'agit d'établir l'identité du porteur. Pour être acceptée, cette attestation doit être munie d'une photo du candidat, répondant aux critères normaux en vigueur, ainsi que d'un cachet de la commune comme prévu dans les instructions du SPF Affaires intérieures.

Chers collègues, nous sommes prêts à discuter de la problématique évoquée avec le ministre responsable des Affaires intérieures car, comme l'a souligné M. Crucke, il est très important que les personnes qui se présentent aux examens théorique et pratique du permis de conduire soient les mêmes personnes qui, en cas de réussite, sont autorisées à circuler en voiture ou en cyclomoteur, selon les cas. Ainsi, le SPF Mobilité est motivé pour un contact avec le SPF Affaires intérieures afin de rechercher un moyen de combattre plus efficacement la fraude en question.

14.04 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt gezegd dat er in 2007 350 pogingen zijn genoteerd, maar dat er geen statistieken van de afhandeling zijn. De correctionele rechtbank behandelt nu het strafdossier van 38 beklaagden. Dat gaat ongeveer om 21 fraudegevallen, 21 van die 350 pogingen.

Het zou interessant zijn dat men eens nagaat uit welke centra de 350 pogingen komen en wat daarmee effectief is gedaan. Ik leid hieruit de conclusie af dat men bij het rijexamencentrum van Kontich wel streng is geweest, dat men er daar een zaak van heeft gemaakt en dat men deze belangrijke problematiek in andere examencentra misschien niet hard genoeg aanpakt. Dat zijn allemaal vragen, mijnheer de minister. U kunt ervoor zorgen dat we daarop een antwoord krijgen, door na te gaan wat er met die 350 pogingen is gebeurd.

Ik heb nog een tweede vraag. Ik heb vernomen dat men voorlopige identiteitspapieren of de attesten die men krijgt van de politie als men zogenaamd zijn werkelijke papieren heeft verloren, gemakkelijk kan gebruiken omdat daarmee het bedrog moeilijk is vast te stellen. Kan men er dan niet op aandringen om de voorlopige identiteitspapieren of attesten te wijzigen, zodat de fraude daar ook moeilijker tot onmogelijk wordt gemaakt?

14.05 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je ne ferai pas de commentaire sur les chiffres. Je ne suis pas certain qu'on mesure exactement l'ampleur du phénomène. Je ne voudrais pas non plus l'exagérer. Par contre, le phénomène a été décrit: c'est surtout celui de l'attestation qui fait foi de l'identité d'une personne, à laquelle doit être jointe une photo qui peut être facilement remplacée par une autre. Là réside la principale difficulté. Il s'agit de faux et par conséquent, des poursuites correctionnelles ne sont que justice.

Mais ce n'est pas nécessairement là qu'il faut investiguer. Le rôle de ces centres, ce n'est pas non plus celui d'un policier qui doit être persuadé que la personne qui passe l'examen est bien la bonne. Les a priori sont là et certains en jouent. S'il y a quelque chose dans le processus à vérifier, c'est bien cela. Si j'avais la solution, j'aurais déposé une proposition et pas une question. Il est clair que le phénomène doit être pris au sérieux.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Questions jointes de

- **Mme Valérie De Bue** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la réglementation relative à la conduite d'attelages" (n° 1845)

- **M. François Bellot** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'aptitude à conduire des attelages sur la voie publique" (n° 2008)

15 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de reglementering inzake het rijden met een gespan" (nr. 1845)

- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de bekwaamheid om met paard-en-wagen op de openbare weg te rijden" (nr. 2008)

Le **président**: Je donne la parole à ma collègue pour poser sa question et me rallie à son intervention puisque nos questions se recoupent.

15.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, de nombreuses personnes pratiquent l'attelage de loisirs. Lorsque ces véhicules circulent sur la voie publique, ils sont tenus de respecter le Code de la route. Toutefois, la conduite d'un attelage sur la voie publique est une responsabilité qui demande une maîtrise. Il semblerait que le nombre d'accidents impliquant des attelages est en augmentation, soit par manque d'expérience soit par incapacité de maîtriser les chevaux.

Monsieur le ministre, j'aurais aimé savoir si vous disposiez de statistiques à ce sujet, s'il y a une réglementation à laquelle la conduite d'attelages sur la voie publique doit se plier et s'il y a une formation spécifique et un apprentissage auxquels les conducteurs d'attelages doivent se soumettre.

Comptez-vous prendre des initiatives pour analyser ce phénomène?

Comptez-vous instaurer un brevet de reconnaissance professionnelle, un permis ou un programme de formation particulier pour la conduite d'un attelage?

15.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, chère collègue, l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire ne prévoit aucune obligation en matière d'apprentissage ni de permis de conduire pour les conducteurs d'attelages. La formation à la conduite et l'obtention d'un permis ne s'appliquent qu'aux conducteurs de véhicules à moteur.

Avant de vous donner mon avis quant à l'opportunité d'instaurer un apprentissage et des examens théorique et pratique pour ce type de conducteurs, je souhaite vous communiquer les statistiques d'accidents impliquant un véhicule attelé. En 2003, on note 18 accidents; en 2004, 23; en 2005, 39; en 2006, 38. En 2003, il y a eu 6 blessés graves; en 2004, 5; en 2005, 13; en 2006, 6. En ce qui concerne les décès suite à des accidents impliquant des attelages, en 2003, il n'y a pas eu de tels décès; en 2004, 1; en 2005, 2; en 2006, 2.

Ces chiffres ne donnent cependant pas d'indications sur le fait que ces accidents ont été causés par les seuls conducteurs des attelages. On peut supposer qu'un certain nombre des accidents repris dans les statistiques sont dus à une erreur de conduite d'un automobiliste en présence d'un attelage. En tout cas, l'implication des attelages dans les accidents reste relativement faible.

Il n'entre donc pas dans mes intentions dans les semaines qui suivent de modifier l'actuelle réglementation en la matière, étant donné que la nature de ces véhicules, la vitesse à laquelle ils circulent, ainsi que l'implication relativement faible dans les accidents ne justifient pas l'instauration d'un apprentissage et d'examen théorique et pratique.

La conduite d'un véhicule attelé est soumise au règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, le Code de la route. À côté des règles générales de conduite, il existe plusieurs dispositions du Code de la route qui régissent de manière spécifique la conduite de véhicules attelés.

L'article 8.1 dispose que tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur. Il en est de même pour les animaux de trait, de charge ou de monture. L'âge requis pour conduire un véhicule attelé est fixé à 16 ans.

Cependant, l'article 8.3 du Code de la route, qui s'applique également aux conducteurs d'attelages, spécifie que tout conducteur doit être en état de conduire, présenter les qualités physiques requises et posséder les connaissances et l'habileté nécessaires. Il doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle du véhicule ou des animaux qu'il conduit.

L'article 53 fixe des prescriptions particulières qui s'appliquent aux véhicules attelés, un attelage ne pouvant comporter plus de quatre animaux en file et plus de trois de front. Des dispositifs de conduite ou d'attelage doivent permettre au conducteur de rester maître des animaux attelés, de diriger son véhicule avec sûreté et précision. Les véhicules attelés doivent être accompagnés de convoyeurs en nombre suffisant pour garantir la sécurité de la circulation. Dès que le nombre d'animaux est supérieur à cinq, un convoyeur doit être adjoint au conducteur.

15.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, les statistiques, si elles ne sont pas très nombreuses, sont quand même très intéressantes. Le nombre d'accidents est en augmentation et le nombre de morts a tendance à augmenter également, même si nous en ignorons la cause. Il importait de le signaler. Je prends bonne note de votre souhait de ne pas modifier cette réglementation tout de suite. Néanmoins, j'estime que ce problème mérite notre vigilance, afin de pouvoir, à un moment donné peut-être, légiférer en la matière.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: Nous poursuivons l'ordre du jour jusqu'au point 27 de l'agenda, sans pause!

16 Vraag van de heer Willem-Frederik Schiltz aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het effect van de steunmaatregel voor het gecombineerd vervoer op de binnenvaart" (nr. 1862)

16 Question de M. Willem-Frederik Schiltz à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'effet sur la navigation intérieure de la mesure d'aide en faveur du transport combiné" (n° 1862)

16.01 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag betreft het effect van de steunmaatregel voor het gecombineerd vervoer op de binnenvaart. Volgens het koninklijk besluit betreffende de bevordering van het gecombineerd vervoer per spoor van 30 september 2005 zou de federale regering gemachtigd zijn om een subsidie te verlenen om het intermodaal vervoer van goederen te bevorderen, dit welteverstaan tussen twee bedieningspunten op Belgische grondgebied. Deze steunregeling voor het gecombineerd vervoer werd opgevat als een overgangsmaatregel. Ze trad in werking op 1 januari 2005 en had moeten eindigen in 2007. In december 2007 is de steunregeling echter verlengd tot 1 januari 2009. De jaarlijkse steun van deze maatregel bedraagt 30 miljoen euro. Dit betekent tussen 2005 en 2009 uiteraard voor 120 miljoen euro aan subsidies, een belangrijk bedrag.

Volgens de toelichting bij het KB bestaat de kans dat het gecombineerde spoorvervoer over korte afstanden zonder subsidieregeling zou verdwijnen uit het globaal pakket aan spoorvervoer. Operatoren en klanten worden ontraden omdat de tarieven te hoog liggen. Het zou gaan over ongeveer 300.000 zendingen die anders op korte termijn via het wegvervoer zouden moeten plaatsvinden, dus niet meer via de trein maar via de weg. Uiteraard is een dergelijke situatie strijdig met de Kyoto-doelstellingen en het beleid inzake duurzame mobiliteit van de regering.

Op 29 januari 2008 verklaarde de Vlaamse minister-president echter in de commissie voor Openbare Werken van het Vlaams Parlement dat deze subsidies voor het gecombineerd vervoer per spoor een pervers effect hebben op de binnenvaart. Zo zou de subsidiemaatregel het marktaandeel van de binnenvaart drastisch bedreigen, vandaar mijn vragen.

Wat was het effect van de steunregeling voor het gecombineerd vervoer op de modal shift van weg naar spoor, dit voor de jaren 2005, 2006 en 2007?

Gaat u akkoord met de bewering van de Vlaamse minister-president dat de subsidies een pervers effect hebben op het verschuiven van het containerverkeer per binnenvaart naar het spoor- en wegverkeer?

Is de minister van plan om het toekennen van een subsidie voor gecombineerd vervoer strenger te controleren? Zullen er voortaan bijvoorbeeld enkel subsidies worden toegekend aan operatoren die daadwerkelijk kunnen bewijzen dat ze een modal shift realiseren van de weg naar het spoor en niet van de binnenvaart naar het spoor?

Ten slotte, zal de steunregeling zelf worden aangepast met het oog op betere garanties om deze correcte vorm van modal shift te benaastigen?

16.02 Minister **Yves Leterme**: Mijnheer de voorzitter, ten eerste, ik lig, in het verlengde trouwens van inspanningen die collega's voordien leverden, mee aan de basis van de ondersteuning door de Vlaamse regering van de ontplooiing van de binnenvaart in Vlaanderen. De goede aanwending van belastinggelden in voornoemde materie ligt mij dan ook na aan het hart.

Mijn basisstelling is evenwel de volgende. Ik had vier ministers in de Vlaamse regering uit de regio Antwerpen. De Vlaamse regering heeft dus bijzonder veel voor Antwerpen gedaan. U zal als verkozene voor de regio Antwerpen, net zo goed als ik, vaststellen dat globaal genomen en omwille van de economische groei, de vraag naar goederentransport an sich en ook de vraag naar gecombineerd vervoer hoe dan ook explosief zullen toenemen. Dat geldt zeker voor Vlaanderen maar ook voor ons land in het algemeen, gelet op de logistieke ambities die wij ter zake als draaischijf binnen Europa hebben.

In mensentaal uitgedrukt: het bevorderen van gecombineerd vervoer, behalve het wegtransport via vrachtwagens, levert, gelet op de stijgende vraag, hoe dan ook altijd milieuwinst op.

Ik ken dus het dossier aan Vlaamse kant. Toen ik begreep en las wat mijn opvolger als voorzitter van de Vlaamse regering dienaangaande verklaarde, vroeg ik hem langs te komen. Wij bekeken bij die gelegenheid samen het dossier.

Ik kon effectief en procedureel een bijsturing van een steunmaatregel doen. Dat was ook de bedoeling van mijn gesprek met de heer Peeters, namelijk bekijken op welke manier desgevallend de maatregel kon worden bijgestuurd, teneinde initiatieven van het Waals, het Brussels en het Vlaams Gewest voor de binnenvaart niet tegen te werken of te fnuiken.

Mijnheer Schiltz, ik zal nu concreet op uw vragen ingaan.

De effecten van de federale steun aan het gecombineerde vervoer per spoor over de drie genoemde jaren – 2005, 2006 en 2007 – zullen worden geëvalueerd. Ik heb beslist dat de evaluatie door een externe consultant zal gebeuren. De evaluatie zal in de loop van de komende maanden gebeuren. Ze is binnenkort aan de orde.

Uiteraard en vanzelfsprekend zal in de evaluatie ook worden nagegaan wat de bereikte modal shift is en ook of de binnenvaart enige hinder – welke ze ook moge zijn – heeft ondervonden van de ondersteuning, ook met gemeenschapsgeld, van het gecombineerd vervoer per spoor.

Ten tweede, in uw vraag suggereert u dat de subsidies aan het gecombineerd vervoer per spoor vooral ten koste van de containertrafiek via de binnenvaart en niet van het wegvervoer gaan. Wij zijn, zoals gezegd, ook bezorgd over eventuele, negatieve effecten zoals omschreven. Daarom was er een ontmoeting met professor Cathy Macharis die al enig onderzoek in de materie heeft gevoerd.

Natuurlijk is, zeker in uw geval, Antwerpen de navelstreng van – minstens – de wereld. Er gebeuren echter ook zaken buiten Antwerpen. Niettemin, de resultaten van haar onderzoek, dat alleen de trafiek van en naar Antwerpen analyseert, tonen effectief een heel gelokaliseerde, negatieve invloed van de federale steunmaatregel op de binnenvaartterminals.

Eveneens volgens deze studie zou de afschaffing van de subsidie het volume op het onderzochte spoornetwerk evenwel met 96% verminderen. Een eerste tussentijdse conclusie is dat er, enerzijds, inderdaad wat gelokaliseerd negatief effect is op de concurrentiepositie en op de activiteiten van een aantal terminals van binnenvaart, maar dat anderzijds, het opheffen van de steunmaatregel het volume van getransporteerde goederen zou verminderen met 96%.

De zeer interessante resultaten blijven theoretisch en nemen enkel de prijs als invloedsfactor in ogenschouw.

Concrete elementen die aantonen dat de federale subsidie een negatief effect op de binnenvaart heeft, werden tot op heden nog niet aangeleverd maar zullen uiteraard de volledige aandacht krijgen, ook in het kader van de evaluatie waarover ik het daarnet had.

In antwoord op uw derde en vierde vragen in verband met strengere controle op de toekenning van

subsidies zodat enkel operators die bewijzen dat ze de modal shift in de gewenste richting doen subsidie zouden kunnen krijgen, en naar een aanpassing van de steunmaatregel om de modal shift te bevorderen, kan ik het volgende meedelen.

Tot 31 december 2008 zal, ook in het kader van beleidscontinuïteit en van verplichting van overheidswege, het steunstelsel zoals beslist door de voorgangers – die niet noodzakelijk tot mijn politieke familie behoren – behouden blijven in afwachting van een nieuw stelsel waarover reeds een overleg werd opgestart met de betrokken actoren. Uiteraard zal in het verlengde van dat overleg een koninklijk besluit moeten worden opgesteld.

Een nieuw regime dat nog in de voorstelfase zit en dat nog door de regering moet worden onderzocht, zal in principe lopen van 2009 tot 2012. U zult zien dat ik voor het jaar 2008 in de begroting de nodige kredieten heb laten voorzien om de maatregelen voort te zetten.

Ik denk dat, ook al zijn er kritische bedenkingen, het geen zin heeft om een maatregel plots in te trekken, gelet op de rechtzekerheid van de operators en nog buiten beschouwing gelaten de eventuele juridische nadelige gevolgen voor de overheid.

Behalve de aanpassing zal in het nieuwe stelsel bijzondere aandacht worden besteed aan het vermijden van concurrentie met de binnenvaart. Wat mij betreft, is het nu al evident, en ik loop vooruit op de opmaak van een koninklijk besluit ter zake voor de nieuwe steunregeling, dat steun niet zal kunnen worden gegeven aan trafieken die oorspronkelijk via de binnenvaart gebeurden.

Wanneer blijkt dat de binnenvaart voor het vervoer van bepaalde trafieken de betere of oorspronkelijke keuze is of is geweest, zullen deze trafieken indien ze naderhand toch via het spoor worden vervoerd, niet worden gesubsidieerd.

Ik kan u ook meedelen dat, wat het nieuwe koninklijk besluit betreft, het in elk geval mijn beleidsvoornemen is het toepassingsgebied van de steunregeling veel meer te concentreren op echte havengebieden zodat we op de lange assen minder concurrentie veroorzaken ten aanzien van bijvoorbeeld de binnenvaart.

Nogmaals, ik denk dat globaal genomen elke maatregel die de modal shift ten goede komt en die goederentransport weghaalt van onze wegen zijn nut heeft. We moeten daarbij uiteraard oppassen voor perverse effecten van concurrentievervalsing ten aanzien van bijvoorbeeld investeringen in de binnenvaart.

16.03 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer de minister, ik ben zeer verheugd dat u mijn bezorgdheid in deze problematiek deelt. De plannen die u schetst, zijn veelbelovend. Ik kijk halsreikend uit naar de resultaten van de studie die u hebt besteld. Ik zal u uiteraard op de voet blijven volgen, ook na 2008, wat dan de volgende stappen zullen zijn wanneer het juridisch mogelijk is.

16.04 Minister Yves Leterme: Ik heb nog een element van antwoord niet vermeld. Elk van die steunregelingen en uiteraard ook die met betrekking tot het gecombineerd vervoer per spoor heeft het voorwerp uitgemaakt van de noodzakelijke aanmelding bij de Europese instanties en heeft goedkeuring gekregen. Inzake concurrentievervalsing en verstoring van de marktwerking werd wel degelijk de Europese procedure gevolgd. De Europese Commissie heeft de steunregeling goedgekeurd.

16.05 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijn bezorgdheid ging uiteraard niet uit naar de globale maatregel: daarin ben ik het volledig met u eens. Het was vooral inzake de gelokaliseerde misbruiken dat het probleem zich voordeed. De voorstellen die u lanceert, zullen daaraan hopelijk tegemoetkomen. Ik zal dit blijven opvolgen.

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

17 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'apprentissage à la conduite par les jeunes conducteurs sans accompagnateurs" (n° 1870)

17 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de rijopleiding voor jonge autobestuurders zonder begeleider" (nr. 1870)

17.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, même s'il s'agit d'un gouvernement intérimaire, nous avons déjà eu l'occasion d'aborder la formation à la conduite lors de la réunion de commission du 21 janvier dernier et encore à l'instant, avec MM. Bellot et Wathelet. Pour ma part, j'aimerais compléter mon information sur deux aspects particuliers du permis provisoire sans guide.

Vous avez relevé que le permis provisoire n'avait pas fait l'objet d'observations de la Commission européenne. En revanche, celle-ci semble refuser de considérer qu'il puisse s'agir d'apprentissage quand le conducteur est seul au volant. Il semblerait qu'un grand nombre de permis provisoires d'une durée de validité de 18 mois, non renouvelable, viennent à expiration sans que leurs titulaires aient présenté un examen de conduite.

Selon certaines de mes informations, le nombre de demandes en vue de présenter un examen risque d'être supérieur à la capacité de leur traitement par les centres d'examen.

Monsieur le ministre, confirmez-vous la réticence de la Commission européenne à considérer la formule de permis provisoire sans guide comme un apprentissage?

À quelles conditions la Commission européenne accepte-t-elle que les conducteurs soient seuls au volant durant leur apprentissage?

Qu'adviendra-t-il des permis provisoires arrivés à échéance? Les centres d'examen ont-ils la capacité de traiter toutes les demandes si tous les détenteurs d'un permis provisoire souhaitent présenter un examen avant la date d'expiration, qui va arriver à échéance très bientôt pour beaucoup d'entre eux?

17.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, madame De Bue, lors de la modification de la réglementation belge en matière d'apprentissage des véhicules de la catégorie B, la Commission européenne a bien émis des observations sur l'instauration d'un permis de conduire provisoire sans guide, valable durant 18 mois.

La Commission européenne estime que, s'il est vrai que la directive européenne ne s'applique qu'aux permis de conduire et non à l'apprentissage, il n'en demeure pas moins que la formation sans guide contrevient aux efforts communs pour lutter contre l'insécurité routière – et ce, d'autant plus que la durée de cette formation a été portée à 18 mois au lieu de 6.

Par conséquent, elle a demandé à la Belgique d'organiser une étude complémentaire sur les conséquences des modifications de la réglementation en matière d'apprentissage eu égard à la sécurité routière.

Il entre dans mes intentions d'évaluer l'impact des nouvelles méthodes d'apprentissage et de proposer, le cas échéant, des modifications destinées à améliorer la formation des candidats et, par voie de conséquence, la sécurité routière. Je m'en réfère à mes réponses apportées aux questions des collègues Wathelet et Bellot voici quelques instants.

À cette fin, mes services sont chargés de formuler des propositions concrètes relatives à l'apprentissage à la lumière des remarques de la Commission européenne, des avis émis par la Commission fédérale de la sécurité routière, ainsi que des études des experts nationaux et internationaux et de l'expérience d'autres États. Dans les travaux de la Commission fédérale de la sécurité routière, l'expertise des centres d'apprentissage sera sollicitée.

Pour la deuxième question, madame De Bue, il ressort des chiffres qui ont été communiqués par les centres d'examen que le nombre d'examens pratiques sous le couvert d'un permis de conduire provisoire de 18 mois n'est pas anormalement bas.

En effet, 48.579 examens pratiques ont été subis sous le couvert d'un permis de conduire provisoire de dix-huit mois en 2007.

Pour répondre à votre crainte sur le fait que les titulaires d'un permis de conduire provisoire de dix-huit mois ne pourraient pas avoir accès à l'examen pratique avant la fin de la validité de ce document, je peux vous assurer que les délais d'attente sont tels dans les centres d'examen que les candidats n'auront aucune difficulté à obtenir un rendez-vous pendant la période de validité du document. L'arrêté ministériel du

20 juin 2007 fixant le nombre d'établissements, la compétence territoriale, les règles relatives à l'organisation des centres d'examen prévoit d'ailleurs que les candidats qui s'inscrivent à l'examen pratique au moins deux semaines avant la date d'expiration du permis de conduire provisoire dont ils sont titulaires doivent être convoqués à l'examen pratique pendant la période de validité de ce document.

En outre, après un premier échec à l'examen pratique, le centre d'examen est tenu de fixer un nouveau rendez-vous avant la date d'expiration du permis de conduire provisoire, et ce quelle que soit la date de ce premier échec. Si pour une raison de force majeure, le centre d'examen ne peut fixer de rendez-vous dans les délais prévus, il désigne un autre centre d'examen.

Il faut préciser enfin que le titulaire d'un permis de conduire provisoire de dix-huit mois qui n'aurait pu présenter l'examen pratique pendant le délai de validité du document peut toujours obtenir un nouveau permis de conduire provisoire de trente-six mois. Ce dernier document lui permet de se présenter à l'examen pratique sans devoir suivre les cours pratiques dans une école de conduite agréée. Si le changement de document se produit pendant la période de validité de l'examen théorique, c'est-à-dire trois ans, le candidat ne devra pas attendre un délai de trois mois pour se présenter à l'examen pratique sous le couvert du nouveau permis de conduire provisoire.

17.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, au vu des questions, on peut constater qu'il existe bel et bien un problème avec le permis provisoire qui peut devenir définitif à un moment donné. Vous semblez optimiste quant aux délais et à la capacité d'absorber toutes les demandes d'examen. Nous sommes nombreux malgré tout à attendre les résultats des études que vous avez commandées à ce sujet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'évacuation des véhicules accidentés ou en panne qui obstruent les voies de circulation" (n° 1871)

18 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het weghalen van verongelukte voertuigen of voertuigen met pech die de rijbaan versperren" (nr. 1871)

18.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous connaissons tous les problèmes de file et les répercussions des embouteillages qui engendrent un surcoût pour la société tant en termes de temps que d'impact sur l'environnement. En cas d'accident ou de panne d'un véhicule sur la voie publique, ces nuisances peuvent prendre des proportions encore plus importantes. Plus vite la circulation est rétablie, moins les conséquences des embouteillages s'étendent au reste des axes routiers. Il semble donc important d'intervenir au plus vite pour évacuer les véhicules qui bloquent la circulation.

Indépendamment de la problématique des transports exceptionnels par des véhicules de grandes dimensions, quelles mesures comptez-vous prendre pour garantir l'évacuation la plus rapide des véhicules qui obstruent les voies de circulation en cas d'accident? Votre prédécesseur avait émis des suggestions qui n'ont, je pense, jamais fait l'objet d'actions concrètes.

Les conducteurs qui peuvent déplacer rapidement leur véhicule par leurs propres moyens risquent-ils une amende s'ils ne le font pas? Ce type de sanction est-il mis en application, voire même encouragé par le gouvernement?

18.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, les articles 51 et 52 du Règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique déterminent certaines obligations à charge du conducteur d'un véhicule dans les cas de panne ou d'accident.

Non seulement le conducteur doit prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation mais il doit en outre déplacer ou ranger le véhicule de la même manière qu'un véhicule en stationnement. L'usage de divers moyens de signalisation tels que feux clignotants, triangle, feux clignotants portatifs, est requis dans ces cas spécifiques.

L'article 52.1 prévoit cependant une exception: lorsqu'il s'agit d'un accident ayant provoqué des dommages corporels, le déplacement du véhicule n'est pas obligatoire. Ceci se justifie, d'une part, pour des raisons liées

aux impératifs des premiers secours et au risque d'aggraver les lésions en cas de déplacement d'un blessé et, d'autre part, pour permettre aux agents qualifiés de procéder aux constatations nécessaires.

Récemment des mesures réglementaires ont été prises afin d'accroître la fluidité de la circulation en cas d'accident. Ainsi, les articles 3, 51 et 52 du Code de la route ont été modifiés afin de rendre plus efficace l'évacuation des véhicules impliqués dans un accident et immobilisés sur la voie publique. Le critère de fluidité de la circulation a été ajouté dans les articles 51 et 52 au critère de sécurité qui y était énoncé.

L'arrêté royal en question introduit également un nouvel article 51.5 pour permettre à la police, en cas d'accident et afin d'éviter les risques d'embouteillage, de s'occuper d'office du déplacement du véhicule et du chargement sans devoir faire appel au conducteur.

Enfin, la modification réglementaire de l'article 3 a pour objectif de conférer aux agents des services d'incendie et des services de protection civile, qui sont souvent les premiers intervenants sur les lieux d'un accident, le statut d'agents qualifiés afin de leur permettre de donner des injonctions aux usagers, d'organiser le passage et de fluidifier le trafic.

Finalement, en cas de refus de déplacer son véhicule sur injonction d'un agent qualifié, qui est une infraction du troisième degré, et en cas d'infraction aux articles 51 et 52, ce qui constitue une infraction du premier degré du Code de la route, des sanctions pénales sont prévues mais la constatation et la verbalisation appartiennent aux agents qualifiés.

Les mesures réglementaires prises récemment amélioreront certainement cette problématique puisque, dans la mesure du possible, les services de secours et la police bénéficient désormais de toutes les compétences nécessaires pour agir en vue de réduire au maximum les risques d'embouteillage en cas d'accident, suite à l'insertion du critère de fluidité du trafic dans les articles 51 et 52 dudit code.

18.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Question de M. Olivier Maingain au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la mise en service de nouveaux avions de fret à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1908)

19 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het inzetten van nieuwe vrachtvliegtuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 1908)

19.01 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, selon des informations de presse parues il y a déjà quelques semaines, la direction générale du transport aérien de votre département ministériel aurait autorisé la mise en service à l'aéroport de Bruxelles-National de deux Boeing de type 747-228 F de la nouvelle compagnie Cargo B-Airlines.

D'après les informations en ma possession, le premier avion date de 1988 et a été acheté à Air France. Le second date de septembre 1981, provient de la compagnie Alitalia et a séjourné en Russie.

La mise en service de ces avions assez anciens pose deux types de problèmes. D'une part, cette mise en service aurait eu lieu en l'absence d'inspection technique et de vols de certification. D'autre part, il s'avère que ces appareils, outre leur âge, seraient particulièrement bruyants. En tout cas, le "quota count" de l'un de ces appareils serait de près de 20, soit au-delà de la limite fixée à 12, tandis que l'autre pourrait même présenter un "quota count" supérieur à cette norme. En plus, ils seraient particulièrement affectés au fret, pourraient emporter jusqu'à 199.000 litres de kérosène et embarquer 374 tonnes de marchandise. Cela signifie que, notamment au décollage, ils doivent tirer un poids et une charge non négligeables.

Par conséquent, monsieur le ministre, qu'en est-il des justifications techniques et économiques liées à la mise en service de tels appareils? Ont-ils obtenu leur permis d'exploitation pour plusieurs mois à titre définitif ou à titre temporaire? Confirmez-vous que leur "quota count" est supérieur aux normes généralement admises à l'aéroport de Bruxelles-National? En effet, on sait que la première mesure de lutte contre les nuisances sonores est de veiller à une flotte modernisée.

19.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur Maingain, je commencerai par répondre au deuxième volet de votre question. Le "quota count" au départ des deux avions étant supérieur à 24, ils ne sont pas autorisés à décoller entre 23 heures et 6, voire même 7 heures, heure locale. Selon nos informations, le "quota count" à l'arrivée est respectivement de 1.7 pour le CBA et de 11.2 pour le CBB. Les deux appareils pourront donc atterrir à tout moment, après obtention d'un slot de la part du coordinateur, à Bruxelles-National. Je ne me prononce pas sur la situation dans les autres aéroports.

En ce qui concerne la réponse à votre première question, une compagnie aérienne faisant ses débuts dans le transport aérien de fret a intérêt à faire coïncider les justifications techniques et économiques. Une des considérations opérationnelles est d'opter pour l'exploitation, dès le début, de plus d'un appareil afin de ne pas dépendre de matériel de substitution ou de location en cas d'indisponibilité d'un appareil pour quelque raison que ce soit.

Dans cet ordre d'idées, il semble judicieux de démarrer un investissement comparable avec deux, voire même plus de Boeing 747-200 au lieu d'un appareil 747-400. Cargo B-Airlines ne sera plus en 2010 à ses débuts d'exploitation. Selon le plan d'affaires déposé à la direction générale du transport aérien, c'est à ce moment que la société envisage de renouveler sa flotte.

La durée des permis octroyés a d'ailleurs été un peu plus longue que les quelques mois que vous avez évoqués, mais je suppose que vous vous êtes inspiré d'articles de presse ou de rumeurs.

La mise en service des Boeing 747 a été opérée, au vu de l'exploitation antérieure de ces appareils, dans le respect des conditions générales et particulières qu'imposent les règlements techniques en vigueur en Belgique.

19.03 Olivier Maingain (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions. Je prends bonne note du fait que ces appareils ne peuvent ni décoller ni atterrir pendant la période considérée de nuit. Si j'ai bien entendu, il n'y a ni décollage ni atterrissage jusqu'à 7 heures du matin.

Pour le surplus, il est vrai que des raisons économiques justifient que certaines compagnies nouvelles ou débutantes achètent une flotte plus ancienne. Il n'en reste pas moins, mais il convient peut-être d'avoir une concertation au niveau européen, qu'il faudrait avoir des normes encore plus strictes pour que les aéroports en milieu urbain ne puissent accueillir ce type de flotte particulièrement bruyante ainsi qu'une coordination des normes admises pour la mise en exploitation de ce type d'appareil. Je me rends bien compte qu'il s'agit d'un problème qui ne doit pas seulement être traité à notre niveau.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de Mme Kattrin Jadin au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la limitation du nombre de demandes d'immatriculation traitées par la DIV" (n° 2007)

20 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de beperking van het aantal inschrijvingsaanvragen dat door de DIV wordt behandeld" (nr. 2007)

20.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je voudrais faire le point avec vous sur des faits qui m'ont été rapportés voici maintenant quelques semaines et qui se sont produits dans les bureaux de la DIV.

En fait, il semblerait que les antennes de la DIV ne puissent accepter plus de deux demandes d'immatriculation de véhicule par jour et par personne se présentant à leurs guichets.

Dès lors, si un courtier en assurances ou un transporteur routier, par exemple, se présente à la DIV avec dix demandes sous le bras, il se voit purement et simplement opposer un refus de la part du fonctionnaire préposé qui se retranche derrière une circulaire. Si l'information est exacte, je m'interroge quant au bien-fondé de cette initiative et je souhaiterais connaître vos intentions en la matière.

En effet, je peux comprendre que l'objectif poursuivi soit la réduction des files d'attente, mais lorsque le

bureau est désespérément vide, quelles sont les raisons objectives qui peuvent empêcher votre administration de traiter plus de deux demandes par jour et par personne se présentant aux antennes de la DIV?

À titre subsidiaire, je tiens également à souligner la perte de temps imposée, notamment aux transporteurs et aux assureurs. De plus, imaginez-vous le nombre de kilomètres parcourus inutilement par ces derniers avec les conséquences que cela peut avoir en termes de pollution!

Monsieur le ministre, voici mes questions.

- Confirmez-vous l'existence de cette circulaire? Si oui, quelles en sont les modalités exactes et les motivations précises?
- Le cas échéant, constitue-t-elle un héritage de votre prédécesseur en la matière? Si oui, estimez-vous que cette solution soit optimale?
- Enfin, entre-t-il dans vos intentions de permettre le traitement de plus de deux dossiers par jour et par personne au sein des antennes de la DIV?

20.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, madame Jadin, la circulaire donnant l'instruction aux antennes de la DIV de n'accepter que deux demandes d'immatriculation par jour et par personne a été rédigée en tenant compte du fait de la possibilité du recours à internet. En outre, la philosophie de cette circulaire est de garantir la qualité du service rendu au citoyen qui se présente à un guichet de la DIV.

En effet, depuis environ six ans, la DIV possède une application Web-DIV permettant aux courtiers en assurances, aux assureurs ainsi qu'aux concessionnaires reconnus comme courtiers d'immatriculer les véhicules par internet.

Le succès de l'application de l'e-gouvernement est en constante progression. L'immatriculation par internet qui représentait 7,67% du total des immatriculations des véhicules en 2003, est passé à 45,6% en 2007 et un pic de plus de 50% a été enregistré en janvier.

Le succès de l'application s'explique par sa facilité et sa simplicité. Cette solution évite à de nombreuses personnes de devoir se présenter physiquement à un guichet de la DIV.

C'est dans ce cadre que se situe la circulaire en question. En effet, le fait que la plupart des courtiers et des assureurs disposent d'un outil informatique dans leur bureau pour l'immatriculation des véhicules évite à ceux-ci de devoir se présenter à un guichet de la DIV. Ainsi, les guichets se libèrent pour les citoyens qui se présentent avec des dossiers plus complexes, ne pouvant être traités aussi facilement par l'application Web-DIV, comme par exemple des dossiers demandant une vérification ou une validation de la douane fonctionnant auprès de la DIV, notamment dans le cas d'immatriculations de véhicules importés.

Parallèlement à Web-DIV, afin de pouvoir offrir aux clients une alternative permettant de délivrer plusieurs certificats d'immatriculation modifiés quant au nom mais avec maintien du même numéro de TVA, une procédure spécifique "au guichet" a été mise au point concernant exclusivement la ré-immatriculation après changement de nom ou d'adresse. Le service pense ainsi d'abord aux sociétés de transport, aux groupes d'écoles, etc. La DIV a prévu un système permettant de traiter plus de deux demandes d'immatriculation par jour et par personne. L'objectif final qui vise à rendre un service de qualité aux guichets de la DIV dans un délai raisonnable est atteint par ce biais.

Je ne considère pas cette circulaire comme étant un héritage d'un gouvernement précédent. Il n'entre pas dans mes intentions de modifier le système existant pour les raisons que j'ai expliquées ci-avant. Le fait de promouvoir l'application Web-DIV pour les immatriculations normales permet de rendre un meilleur service aux citoyens, notamment pour les cas spécifiques. Il doit être possible d'utiliser l'internet pour se procurer les plaques d'immatriculation, surtout dans le cas des courtiers en assurances et des concessionnaires.

20.03 Katrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces éléments de réponse. Je pense en effet que le système tel qu'il est décrit, à savoir l'utilisation d'internet, est un bon système. En l'espèce, j'ai été interpellée par des courtiers en assurances quelque peu fâchés de se voir refuser des dossiers d'immatriculation qu'ils déposaient personnellement dans un bureau de la DIV. Peut-être faudrait-il promouvoir davantage ce système afin que tous les courtiers en soient informés ou éventuellement rendre plus attrayante cette très bonne procédure leur permettant d'immatriculer leurs véhicules via internet.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

21 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'annonce de la création d'un terminal 'low cost' à Brussels Airport" (n° 2034)
- M. Bernard Clerfayt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la décision du conseil d'administration de Brussels Airport Company de construire un terminal 'low cost' à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2069)
- M. Hans Bonte au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les projets de construction de l'exploitant de l'aéroport de Zaventem" (n° 2072)
- Mme Clotilde Nyssens au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'augmentation probable du trafic aérien à Bruxelles-National par la construction d'un nouveau terminal pour les vols 'low cost'" (n° 2163)
- M. Hans Bonte au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les développements à l'aéroport de Zaventem" (n° 2367)

21 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de aangekondigde bouw van een lowcostterminal op Brussels Airport" (nr. 2034)
- de heer Bernard Clerfayt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de beslissing van de raad van bestuur van Brussels Airport Company om een lowcostterminal op de luchthaven van Brussel-Nationaal te bouwen" (nr. 2069)
- de heer Hans Bonte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de bouwplannen van de uitbater van de luchthaven van Zaventem" (nr. 2072)
- mevrouw Clotilde Nyssens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de vermoedelijke toename van het vliegverkeer te Brussel-Nationaal door de bouw van een nieuwe lowcostterminal" (nr. 2163)
- de heer Hans Bonte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de ontwikkelingen op de luchthaven van Zaventem" (nr. 2367)

21.01 Valérie De Bue (MR): Brussels Airport a annoncé la réouverture de l'ancien terminal de l'aéroport et l'ajout d'une nouvelle jetée afin d'accueillir d'ici 2009 des compagnies "low cost". Le communiqué du conseil d'administration parle d'une nouvelle infrastructure qui répondra aux besoins des compagnies aériennes "low cost" pour leur permettre de travailler de manière plus efficace grâce à un temps de rotation plus court et une utilisation plus optimale du matériel et du personnel.

Selon le conseil d'administration, le "low cost", marché en forte croissance, constituera la moitié du trafic intra-européen d'ici 2015. Il prévoit donc de passer de 600.000 à 4.000.000 de passagers low-cost, avec à la clé la création de 9.000 emplois, dont 3.000 directs suite à l'investissement de son nouveau terminal.

Un tel accroissement de l'activité aéroportuaire a entraîné nombre de réactions, syndicales d'une part, se réjouissant de la création d'emplois, professionnelles d'autre part, avec les autres compagnies aériennes, et associatives, avec les riverains qui craignent la perte de qualité de vie due aux nuisances.

Quelle estimation faites-vous du nombre de passagers supplémentaires, du nombre de vols en plus, ainsi que du nombre d'emplois qui en découlerait? En tout état de cause, le but de Brussels Airport étant de faire tourner la nouvelle structure à plein régime, sauf la nuit, où elle devrait rester fermée, estimez-vous que l'aéroport a les moyens de s'étendre et d'accroître son activité sans nuire à la qualité de vie des riverains? En outre, la promesse de Brussels Airport de ne pas ouvrir le terminal la nuit est-elle assortie d'une garantie? Le gouvernement fédéral a-t-il eu ou va-t-il avoir des contacts avec le gestionnaire de l'aéroport sur ces deux derniers points?

Depuis cette annonce, de nombreux experts se sont exprimés sur ce projet; d'une part, sur le risque de cannibalisation du trafic existant et, d'autre part, sur le fait que les taxes pratiquées par Brussels Airport sont loin d'être des taxes "low cost". Brussels Airlines risquerait de quitter l'aéroport pour celui de Charleroi, comme la Région wallonne le lui a proposé. Les conditions du terminal ne rentreraient en effet pas dans les conditions du trafic "low cost".

21.02 Bernard Clerfayt (MR): La presse a rendu publique la décision du conseil d'administration de Brussels International Airport Company (BIAC) de construire un terminal "low cost" pour un montant estimé à 45.000.000 d'euros à l'aéroport de Bruxelles-National. L'objet de ma question n'est pas de me prononcer pour ou contre le "low cost", mais bien d'obtenir des éclaircissements quant à une décision dont les implications environnementales sont loin d'être neutres pour un aéroport qui cause déjà beaucoup de soucis aux riverains ainsi qu'au ministre compétent qui cherche des solutions à cet épineux problème.

En effet, cette extension urbanistique et opérationnelle de l'aéroport va augmenter inévitablement le nombre de vols effectués au départ de Bruxelles-National et y arrivant et engendrera donc une augmentation considérable des nuisances sonores. Or il n'existe actuellement aucun plafond du nombre de vols diurnes admis à l'aéroport. Seuls les vols nocturnes sont contingentés.

On peut d'ailleurs s'interroger légitimement sur l'absence de toute politique de gestion de l'aménagement du territoire par les autorités de la Région flamande autour de l'aéroport. On n'a jamais vu autant de grues ou de chantiers autour de Diegem et on construit encore et toujours des habitations au bout de la piste de décollage principale 25-droite. Ce seront demain de nouveaux riverains à Diegem qui viendront sans doute demander qu'au nom du principe d'égalité, leur commune ait droit à des périodes de repos et de non-survol.

Il est dommage que l'exploitant aéroportuaire prenne une telle décision commerciale sans concertation alors que le survol de Bruxelles et les nuisances sonores engendrées ne sont toujours pas réglés. Une telle décision commerciale devrait tenir compte du difficile équilibre à atteindre entre les intérêts économiques et environnementaux d'un aéroport. Il est regrettable que dans le présent cas seule paraît primer la logique économique. Les autorités aéroportuaires sont prêtes à investir 45 millions d'euros pour un nouveau terminal mais n'ont toujours pas investi le moindre centime d'euro ni en expropriation des maisons trop survolées à proximité de l'aéroport ni en isolation des habitations situées à l'intérieur des corridors de bruit. Comment, en 2008, un aéroport peut-il encore fonctionner avec un tel mépris de ses voisins? Cet aéroport n'est pas sur une île mais au milieu du tissu urbain dense de la grande agglomération géographique de Bruxelles.

En conséquence, le ministre peut-il me faire savoir s'il confirme cette décision? Quelles informations a-t-il sur la teneur de l'accord et de la décision de Brussels Airport? Une étude d'incidence a-t-elle été réalisée précédemment ou le sera-t-elle avant le début de cette nouvelle exploitation? Quelles seraient les éventuelles contraintes environnementales imposées à ces activités aéroportuaires supplémentaires? Combien de vols supplémentaires sont-ils à attendre de cette extension de l'activité via le terminal "low cost"? Enfin, quelles garanties a-t-on que le nombre de vols de nuit ne soit pas augmenté par ce nouveau trafic "low cost"?

21.03 Clotilde Nyssens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je resterai dans le même ton. Le 8 février dernier, à la surprise générale, les dirigeants de Brussels Airport ont annoncé la construction, pour une mise en service d'ici avril 2009, d'un nouveau terminal passagers pour les vols "low cost", ces fameux vols à embarquement rapide pour moins de 100 euros.

Les associations de riverains, dont nous faisons partie et que nous connaissons bien, qui attendent beaucoup de vous et vous laissent agir en toute sérénité sans rien voir venir actuellement, s'étonnent d'une telle décision qui relève sans doute du coup de force et de la provocation (on peut se le demander), et commencent à s'énerver en n'admettant pas le manque de décision dans cet épineux dossier.

La situation des vols à Bruxelles-National est déjà très problématique. L'ancien gouvernement n'a rien fait dans ce dossier si ce n'est accumuler les revers juridiques et les astreintes. Les associations de riverains sont très remontées contre cette absence de gestion de l'État. Les chiffres de trafic montrent que les riverains du Noordrand, qui pourtant crient le plus, sont en fait ceux qui sont les moins survolés. Les données incontestables de 2007 montrent que, sur l'ensemble des décollages à partir de la piste 25R en 2007, 44% de ces vols ont survolé le Noordrand, mais sur quatre trajectoires différentes, pour 49% vers l'Oostrand, sur une seule trajectoire, concentrée. De plus, le Noordrand n'est jamais survolé par des atterrissages alors que l'Oostrand, en plus des 49% de décollages 25R, a dû prendre également en journée 13% d'atterrissages sur la fameuse courte piste 02 et 5% de décollages sur la piste en pente 20.

Vous m'excuserez d'être aussi technique, mais tous les riverains connaissent maintenant les noms et numéros de ces pistes.

Contrairement à ce qu'on tente de faire croire, Bruxelles-National est l'aéroport le plus contesté au monde

du point de vue de l'environnement: 2 millions de plaintes en quatre ans contre le plan de dispersion, 22 jugements perdus par l'État belge, 725.000 euros d'astreintes déjà dues incontestablement et plus de 12 millions d'euros d'astreintes revendiquées pour un total de 3 millions d'euros en frais d'avocats.

Cet aéroport stagne pourtant en termes de trafic, mais grimpe en contestation. Vouloir attirer, en plus, du trafic "low cost", qui n'est pas primordial à Bruxelles, aurait un effet catastrophique pour tous les riverains autour de l'aéroport. Ce trafic à bas prix devrait attirer rapidement 4 millions de voyageurs pour se stabiliser à 6 millions d'ici 2015, ce qui représente plus de 50.000 survols supplémentaires par an.

En 2007, il y eut 236.600 vols de jour à Bruxelles et 24.900 vols de nuit, soit un total annuel de 261.500 vols. Le nombre de passagers était de 17,8 millions, dont 11,5 millions pour des vols intra-européens, 4,2 millions pour des charters, 1,5 million pour le long courrier et 600.000 pour le "low cost".

L'investissement du nouveau terminal a été annoncé à 45 millions d'euros, chiffre publié par les journaux – des articles intéressants ont paru après le 8 février –, alors que le gestionnaire de l'aéroport, l'australien Macquarie, qui a acheté cet aéroport à un prix ridicule, n'a toujours pas investi le moindre centime d'euro en matière de politique environnementale.

Pas un euro n'a été investi par Brussels Airport pour des projets environnementaux à l'égard de ses voisins. Aucune expropriation, aucune isolation, que du contraire! D'une part, on continue à construire allègrement à Diegem au pied de la piste de décollage principale 25 droite et, d'autre part, on réclame des périodes de repos total, sans aucun survol pour ces mêmes riverains de Diegem.

Le plan de dispersion a dévié les nuisances du Noordrand vers Bruxelles et l'Oostrand sans jamais diminuer le bruit des avions.

Cet aéroport de Bruxelles-National, coincé entre les banlieues urbanisées de Malines, Louvain et Bruxelles, ne peut plus s'étendre à l'infini. Le politique doit avoir le courage de ne pas remplacer les vols de nuit qui seront perdus suite au départ de DHL et les limiter à un maximum de 15.000 par an. Quant aux vols de jour, le gel de la situation actuelle s'impose pour arriver à un niveau total annuel de maximum 250.000 vols.

Le nœud du problème, en plus du plan de dispersion contesté, semble être le contrat de vente des parts de l'aéroport conclu entre l'État belge et la société australienne Macquarie, contrat négocié secrètement par M. Vande Lanotte et dont les parlementaires n'ont jamais pu disposer. Même la Cour des comptes n'en possède pas de copie.

Monsieur le ministre, le Parlement pourrait-il disposer d'une copie de ce fameux contrat de revente et de privatisation de l'aéroport de Bruxelles-National? Quels sont les engagements pris par l'État belge en termes de nombre de vols pour la période de nuit et la période de jour?

Au vu de la complexité politique – nous la connaissons bien – de l'organisation des survols autour de l'aéroport, ne vaudrait-il pas mieux accepter une fois pour toutes de fermer cet aéroport la nuit et de plafonner les vols de jour à 250.000 mouvements par an, comme à Paris-Orly?

Le trafic "low cost" ne devrait-il pas se concentrer dans des aéroports régionaux? C'est une question importante qui est discutée autour de nous.

Le trafic cargo a-t-il réellement sa place dans un aéroport urbain et enclavé?

Au moment où vous tentez de trouver une solution équitable et négociée avec les riverains et les communes, était-il opportun d'annoncer une telle décision qui met à néant vos efforts de pacification?

Pour quelles raisons la Région flamande continue-t-elle à délivrer les permis d'urbanisme pour des nouvelles constructions à Diegem au pied des pistes et sous les couloirs de décollage?

Je voudrais citer un élément nouveau. Vendredi dernier, j'ai lu et entendu avec intérêt que la Cour européenne de Luxembourg avait prononcé un arrêt à propos d'interprétations de directives européennes en matière d'environnement. Selon elle, ces dernières s'appliquaient non seulement à la construction de nouveaux aéroports, mais aussi à la modification et aux aménagements des aéroports existants. Consécutivement à cet arrêt, une étude d'incidence doit être réalisée pour les travaux envisagés et

annoncés.

Voilà, monsieur le ministre, les questions que je souhaitais vous poser.

21.04 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, chers collègues, avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais essayer de resituer certains éléments.

Tout d'abord, et je m'adresse plus particulièrement à Mme Nyssens, je rappelle la loi spéciale du 8 août 1980, qui confie la tutelle sur les aéroports régionaux aux Régions – naturellement, à l'exception de Bruxelles-National. L'autorité fédérale reste compétente, mais seulement pour les questions d'équipement et d'exploitation, c'est-à-dire le fonctionnement même de l'aéroport. Hormis cet aspect, les Régions sont donc pleinement compétentes pour l'aménagement du territoire et l'environnement. Dans ces domaines-là, je n'ai aucune instruction à donner ni aucun jugement à porter.

En outre, je ne faisais pas partie de la majorité à ce moment-là, mais je dois rappeler que la société d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National fut transformée en société anonyme de droit privé, moyennant l'arrêté royal du 27 mai 2004. Ensuite, une licence d'exploitation fut délivrée à BIAC (Brussels International Airport Company) par l'arrêté royal du 21 juillet 2004. En sa qualité de société anonyme privée, le conseil d'administration de BIAC prend ses décisions de façon autonome, nonobstant la part de capital détenue par l'État. Naturellement, le conseil d'administration n'a pas à impliquer le ministre fédéral de la Mobilité dans des discussions relatives à l'opportunité de rouvrir l'ancien terminal sous la forme d'un terminal "low cost" – comme on dit en bon français.

Selon l'arrêté royal que j'ai déjà cité, l'arrêté royal du 27 mai 2004, le titulaire d'une licence d'exploitation est seulement tenu, je cite – c'est la responsabilité du gouvernement précédent qui est en cause –, "d'informer l'autorité de régulation économique de toute modification notable de nature à modifier ses capacités techniques et financières" (article 30, 10° de l'arrêté royal susmentionné de transformation du 27 mai 2004).

Ainsi, il y a eu tout simplement des séances d'information sur le projet de "low cost" mais je ne dispose pas par exemple du "business plan" de ce projet qui nous permettrait de répondre à certaines questions spécifiques qui portent sur le contenu et la viabilité économique, entre autres, de ce plan.

Je voudrais d'ailleurs souligner aussi que ce n'est pas le ministre de la Mobilité qui représente l'État belge dans le conseil d'administration de BAC. Je ne puis donc répondre aux questions relatives aux décisions et à l'implication du représentant du gouvernement ou de l'État belge dans le conseil d'administration de BAC.

Je vais par ailleurs essayer de répondre aux questions qui ont trait aux compétences propres du gouvernement fédéral.

En ce qui concerne la question relative à l'existence de la garantie que les vols nocturnes ne vont pas augmenter à la suite de ce nouveau trafic "low cost", je puis vous affirmer que le nombre de vols nocturnes avec ou sans les vols "low cost" sont limités à 25.000 mouvements par an. À la suite du départ partiel annoncé de DHL, une diminution du plafond est envisageable.

Comme vous le savez, la problématique de la nuisance sonore et le plan de dispersion qui lui est associé constituent une des priorités de gestion de mon département. Nous sommes en train de l'étudier activement, ce qui est d'ailleurs tout un travail.

Les dossiers du "low cost" et du bruit des avions ont des points communs. Je ne voudrais pas hypothéquer les résultats et l'orientation générale en matière environnementale par des déclarations ponctuelles par trop assorties à un dossier particulier comme celui des "low costs".

À la question de savoir si l'aéroport de Bruxelles-National est momentanément sous-utilisé, je dois vous affirmer que c'est le cas, comme dans tous les aéroports, à la suite des attentats terroristes de septembre 2001 et plus particulièrement en raison de la faillite de la Sabena en 2001.

Cette sous-utilisation est partiellement voulue. En effet, comme je l'ai déjà dit, elle est souhaitée durant la nuit, mais aussi durant les périodes creuses.

L'ouverture d'un terminal "low cost" pourrait notamment s'inscrire dans la stratégie de développement qui

visé à augmenter le niveau actuel du trafic jusqu'au niveau qui existait avant les événements de 2001 ou même à un niveau supérieur.

Vous savez que, dans le courant de 2000, l'aéroport national a accueilli 21,6 millions de passagers. En 2002, ce chiffre est descendu à 14,4 millions. Mais en 2007, 17,8 millions des passagers ont été enregistrés.

Naturellement, il faut considérer ces chiffres en tenant compte de la capacité de l'infrastructure qui est de l'ordre de 30 millions des passagers par an.

J'en arrive à votre question visant à savoir si les compagnies aériennes belges pourront également bénéficier des nouveaux prix et du terminal "low cost". À ce sujet, permettez-moi de vous dire que parallèlement aux principes fondamentaux de non-discrimination imposés par la réglementation communautaire européenne, l'arrêté royal octroyant la licence d'exploitation stipule que "les tarifs sont appliqués de façon identique pour des usages identiques et dans des circonstances comparables". De plus, "des réductions de tarifs promotionnels peuvent uniquement être consenties pour des raisons et selon des règles fondées et doivent respecter les dispositions légales en la matière".

Il n'y a donc pas de raison pour que les compagnies aériennes belges ne puissent pas avoir accès à ces nouvelles infrastructures. La nouvelle jetée à Bruxelles-National sera soumise à un nombre de critères de manutention aéroportuaire et sera, en principe, accessible à tout transporteur aérien s'inscrivant dans un concept ainsi défini.

Mes services n'hésiteront pas à intervenir au cas où ce principe de non-discrimination ne serait pas respecté.

De plus, si l'on tient compte du fait qu'il n'y aura pas de discrimination entre les compagnies aériennes, il n'est pas à exclure que les compagnies qui opèrent actuellement à l'aéroport de Bruxelles-National ne s'intéressent pas aux nouvelles infrastructures "low cost" dont la qualité ne répond pas aux attentes de leurs clients actuels. Je pense ici notamment aux compagnies qui offrent un service de business class, pour parler en bon français.

Pour l'instant, un projet de directive européenne sur les redevances aéroportuaires est à l'étude. Il y est stipulé que l'accès à des services sur mesure, sur la base de critères objectifs, pertinents, transparents et non discriminatoires doit être facilité lorsque davantage d'utilisateurs veulent y avoir accès par suite de limitation de capacités.

En ce qui concerne la rémunération à charge des passagers, elle doit être collectée par les compagnies aériennes et être versée à l'aéroport. Pour le transporteur, elle ne constitue pas un facteur de coût, mais a indirectement son importance pour le prix global du transport et donc pour l'attractivité du produit. Il s'ensuit que cela a un impact direct sur le nombre de voyageurs qui seront tentés par l'offre.

Pour l'instant, à Bruxelles, le coût est de dix fois supérieur à celui de Charleroi. À Charleroi, il s'élève à 2 euros. Naturellement, il dépendra de la valeur des facilités mises à la disposition des passagers pour savoir dans quelle mesure, Bruxelles "full-cargo", Bruxelles "low cost" et les aéroports régionaux belges vont évoluer.

Quant à la question de savoir si le "low cost" n'aurait pas plutôt sa place dans un aéroport régional, il faut surtout examiner les aspects financiers. Le soi-disant "low cost" a débuté dans des aéroports secondaires, mais s'est progressivement élargi aux hubs. Les aéroports eux-mêmes, y inclus les aéroports primaires, mènent depuis quelques années une politique de prix adaptée, démontrant ainsi que le "low cost" ou le trafic par charter ou le trafic d'affaires peuvent individuellement prendre une place dans des aéroports dits primaires et donc non régionaux.

En ce qui concerne les vols cargo, il est admis que les aéroports à vocation de "full-cargo" connaissent un certain succès.

Toutefois, une masse de fret aérien trouve sa place dans les soutes d'avions de passagers ou dans les avions combi où le passager et le fret se trouvent à bord du même appareil. Là encore c'est l'attrait du produit offert qui déterminera le port d'attache que l'exploitant aérien choisira. Ainsi, la dernière compagnie de fret aérien belge à voir le jour a préféré Bruxelles-National, par exemple à Ostende ou Bierset qui sont

pourtant très réputés pour le fret aérien avec les avantages et les inconvénients connus, entre autres pour les riverains.

Le **président**: Monsieur le ministre, nous vous remercions pour cette très longue réponse. Il s'agissait plutôt d'une réponse à une interpellation qu'à des questions jointes.

21.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, si j'ai bien compris, le gouvernement fédéral n'a pas beaucoup de marge de manœuvre par rapport à ce projet de "low cost". Tout l'aspect environnemental sera géré par les Régions, ce qui promet du plaisir. Je doute néanmoins de la faisabilité de ce projet, à la lecture de nombreux articles et d'avis d'experts en aéronautique étrangers qui estiment que l'on n'a vraisemblablement pas mesuré l'impact sur la stabilité du secteur et sur les compagnies existantes de même que sur le niveau de taxation. Vous confirmez qu'il ne peut y avoir de discrimination. Je doute de ce fait de la faisabilité du projet. On a évoqué le plan de dispersion. Ce problème est toujours pendant et il faudra à un moment donné trouver une solution pour que les riverains retrouvent une qualité de vie acceptable, même en Brabant wallon.

21.06 Bernard Clerfayt (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse très concrète. Vous avez bien recadré les compétences de l'État fédéral et beaucoup abordé les questions économiques de rentabilité de l'aéroport. Néanmoins, dans votre présentation générale sur le plan législatif, vous avez bien rappelé que cet aéroport est exceptionnel par rapport aux autres. En effet, c'est l'aéroport national. Il ne s'agit pas d'un aéroport régional comme les autres. Et s'il est exceptionnel, c'est parce qu'il est basé à proximité de Bruxelles, capitale européenne, proche d'un centre de décision. Cet aéroport doit donc avoir un rôle différent des autres aéroports et ne pas rentrer dans la concurrence des aéroports régionaux qui font la petite concurrence sur le fret, les "low costs", etc.

Cet aéroport crée des nuisances très spécifiques. De par ces spécificités, il ne devrait pas être traité différemment des autres. Je pense que le niveau fédéral, qui gère cet aéroport exceptionnellement par rapport aux autres, devrait limiter le nombre de vols de jour afin de respecter ces caractéristiques exceptionnelles.

21.07 Yves Leterme, ministre: Je ne me prononcerai pas sur le contenu de l'intervention de M. Clerfayt.

Je voudrais quand même souligner qu'en 2004, tant de manière contractuelle que de manière réglementaire, certaines décisions ont été prises au nom de l'État belge et qu'il n'est pas si facile de s'y soustraire. Votre point de vue peut être correct et en tout cas respectable, mais des engagements ont été pris en 2004 par l'État belge dans le cadre de la transformation et de la passation d'une partie du capital envers un investisseur privé.

21.08 Hans Bonte (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik excuseer mij voor mijn laattijdsheid. Dat heeft niets met het luchthavenverkeer te maken, maar alles met het autoverkeer.

Mijnheer de minister, ik heb het grootste deel van uw antwoord op de diverse vragen gehoord. Een fundamenteel element wil ik toch nog aanbrengen, en dat is er een van onrust. Daarmee wil ik erop wijzen dat de federale overheid er in de voorbije jaren nooit echt in is geslaagd om een langetermijnvisie over de luchthaven vast te leggen en te implementeren, of althans een visie die niet allerlei complexe politieke discussies losweekt. Ik heb het natuurlijk over de hypotheek die tot vandaag blijft rusten op de verdere ontwikkeling van de luchthaven ten gevolge van het gevecht met geluidsnormen.

Ik kan niet anders dan vaststellen dat die hypotheek noch in het voorliggende communautaire akkoord, noch in het aangekondigde akkoord van juli wordt gelicht. Inderdaad, ik heb het pleidooi dat af en toe wordt gevoerd voor federale geluidsnormen, nergens teruggevonden in het communautaire akkoord dat gepland is voor de zomer. De niet-invulling van dat pleidooi blijft een hypotheek leggen op de goede ontwikkeling van de luchthaven.

Ik denk ook aan het tumult en de moeilijkheden met onder meer Sabena, DHL en het dossier over de nachtvluchten. Op dat vlak blijf ik – en ik denk dat ik daarin niet alleen ben – op mijn honger. De luchthavenregio met zijn tienduizenden jobs heeft echt behoefte aan stabiliteit, ook op dat vlak. U verwijst in uw antwoord naar het contingent nachtvluchten dat nog kan worden ingevuld. Het maximum van 25.000 wordt weliswaar niet ingevuld, maar dat is, mijns inziens, slechts een element van het geheel.

Hoe dan ook betreur ik het dat die fundamentele hypotheek niet wordt gelicht. Het ziet ernaar uit dat dat ook in toekomst niet zal gebeuren, aangezien ik nergens heb opgevangen dat er federale geluidsnormen zullen worden ingevoerd.

Een meer precies element dat ik in mijn vragen had aangehaald – maar ik was er niet daarnet dus ik zal met aandacht het verslag van deze vergadering lezen – heeft te maken met de werkvloer zelf op de luchthaven. Ik had gevraagd wat de bedoelingen zijn van de regering, van de minister van Mobiliteit, inzake grondafhandelingsmarkt. Het gaat dan om het koninklijk besluit van 12 november 1998, om precies te zijn.

Een van de elementen die voor onrust zorgt als men op de luchthaven low cost carriers wil toelaten, is het directe pleidooi om dan ook low cost afhandeling toe te laten. Op dit moment is er, conform de Europese reglementering, een koninklijk besluit van kracht van 12 november 1998 dat de grondafhandelaars beperkt tot twee grote spelers: Flight Care en Aviapartner, om ze niet te noemen. Hoe dan ook hebben die in het tumult van de voorbije jaren bewezen dat zij op een goede manier de combinatie konden maken van goede grondafhandeling en het naleven van de moeilijke voorschriften op het vlak van veiligheid en beveiliging, niettegenstaande de incidenten die er ter zake geweest zijn. De vrees is dat er een verdere deregulering komt. Indien de regering verdergaat met haar plan veel meer spelers, en ook goedkopere spelers, toe te laten, zullen er, naast een deregulering inzake de arbeidsvoorwaarden, ook meer risico's komen op het vlak van de beveiliging en van de veiligheid op de luchthaven.

Het is toch een belangrijk thema, meen ik, dat moet worden uitgeklaard. Ik meen dat het zeer voorbarig zou zijn na de aankondiging van low cost carriers ook die markt onmiddellijk compleet open te gooien en – vergeef mij het woord – cowboys toe te laten op de luchthaven, waardoor zeker veiligheids- en beveiligingsproblemen ontstaan.

21.09 Minister **Yves Leterme**: Mijnheer de voorzitter, ik wil iets zeggen over dat laatste punt, want voor de rest is het een politieke vaststelling die zich richt tot alle bevoegde instanties, waaronder de federale regering, en ik vermoed ook de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse regering.

In verband met de grondafhandelingsmarkt deel ik uw bezorgdheid over de voorwaarden van veiligheid en van sociale werkomstandigheden. Het is effectief zo dat de luchtvaartmaatschappijen vragen dat de vigerende beperking tot twee zelfafhandelaars en twee zogenaamde derdenafhandelaars zou worden opgetrokken tot minimaal drie, omdat zij volgens hen te weinig kwaliteit bieden en omdat een grotere concurrentie de toestand zou verbeteren vanuit hun perspectief.

Ook de luchthavenexploitant zou in tegenstelling tot een vroeger ingenomen standpunt, heb ik begrepen, een verhoging tot drie afhandelaars niet ongenegen zijn.

Persoonlijk vrees ik dat de uitbreiding naar drie zelfafhandelaars en drie derdenafhandelaars de economische leefbaarheid van de bestaande afhandelaars op Brussel Nationaal in het gedrang kan brengen, wat dan gevolgen heeft voor de werkzekerheid en de positie van de betrokken werknemers, omdat toegenomen concurrentie daarenboven ook kan leiden tot slechtere kwaliteit en zelfs tot sociale dumping.

Zelf verkies ik om eerst over te gaan tot een aanpassing van de reglementering en om een erkenningsregeling op te leggen die minimale kwaliteitseisen moet waarborgen, uiteraard ook sociale eisen, die vooral het gevolg zijn van paritair overleg. Op het vlak van kwaliteitseisen kan ook een erkenningsregeling een ondersteuning betekenen. Eenmaal dit gebeurd is en een erkenningregeling is uitgewerkt, waarbij die garanties versterkt zijn en de sociale partners een rol hebben kunnen spelen, kan de toestand opnieuw worden geëvalueerd en kan worden gekeken op welke manier desgevallend een antwoord wordt gegeven op de vraag van de exploitant, heb ik ondertussen begrepen, en daarnaast ook van de luchtvaartmaatschappij.

Ik deel dus uw zorg om daar niet te snel te werk te gaan.

21.10 **Clotilde Nyssens** (cdH): Monsieur le président, je voudrais encore faire deux observations.

Monsieur le ministre, vous avez parlé des différentes dimensions du dossier. Vous avez eu raison de rappeler les compétences de chacun mais pour résoudre les problèmes qui vont se poser, il faudra que chacun assume ses compétences et il faudra une concertation entre ces compétences. Vous serez évidemment amené à rencontrer les Régions à propos des problèmes que nous avons évoqués. Il est

évident que les choses ne peuvent rester en l'état, que ce soit au niveau national ou au niveau régional.

Deuxièmement, vous avez renvoyé à juste titre à l'histoire du dossier. Vous arrivez et vous héritez d'une situation du passé. Vous avez raison, un des nœuds du problème semble être ce contrat de vente conclu entre l'État belge et cette société australienne.

Vous avez fait référence à ce contrat et aux obligations de chacun. Est-il possible de disposer d'une copie de ce contrat de vente et de privatisation pour savoir à quoi chacune des parties est tenue et à quoi chacune des parties s'est engagée? Je voudrais savoir qui fait quoi? Que peut faire l'État vis-à-vis de cette société privée?

21.11 Yves Leterme, ministre: Il faut interroger M. Reynders.

21.12 Clotilde Nyssens (cdH): Je le ferai.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.25 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.25 uur.