

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

29 FEBRUARI 1996

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet
betreffende de politie over het
wegverkeer om autowedstrijden
te verbieden die volledig
of gedeeltelijk op de
openbare weg plaatshebben**

(Ingediend door de heer Frans Lozie)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Reeds tijdens de vorige zittingsperiode werd een analoog wetsvoorstel ingediend door de senatoren Cuyvers en Maertens (Stuk Senaat n° 418-91/92), en de volksvertegenwoordigers Van Dienderen en De Vlieghere (Stuk Kamer n° 1151-92/93). Op 23 juni 1995 gebeurde er tijdens de rally « de 24 Uren van Ieper » een rampzalig ongeval tijdens een snelheidsproef te Boezinge, waardoor een tienjarige jongen het leven verloor.

Op 4 juli 1995 werd een vergadering belegd op het kabinet van Binnenlandse Zaken, voorgezeten door de staatssecretaris voor Veiligheid, de heer Jan Peeters. Op die vergadering waren aanwezig : vertegenwoordigers van Binnenlandse Zaken, het staatssecretariaat voor Veiligheid, de algemene rijkspolitie, de rijkswacht, de organisatoren van de rally van Ieper en van de « Boucles de Spa » alsook de burge-meesters van Ieper en Spa.

(*) Tweede zitting van de 49^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

29 FÉVRIER 1996

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi relative
à la police de la circulation routière
en vue d'interdire les compétitions
automobiles qui se déroulent
entièrement ou partiellement
sur la voie publique**

(Déposée par M. Frans Lozie)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Une proposition de loi analogue a été déposée dès la législature précédente par les sénateurs Cuyvers et Maertens (Doc. Sénat n° 418-91/92) et par les députés Van Dienderen et De Vlieghere (Doc. Chambre n° 1151-92/93). Le 23 juin 1995, un tragique accident, qui a coûté la vie à un garçon de dix ans, s'est produit à Boezinge, au cours d'une épreuve chronométrée s'inscrivant dans le cadre du rallye « Les 24 heures d'Ypres ».

Le 4 juillet 1995, une réunion présidée par le secrétaire d'Etat à la Sécurité, M. Jan Peeters, a été organisée au cabinet de l'Intérieur. Ont assisté à cette réunion : des représentants du département de l'Intérieur, du secrétariat d'Etat à la Sécurité, de la police générale du royaume et de la gendarmerie, les organisateurs du rallye d'Ypres et des « Boucles de Spa », ainsi que les bourgmestres d'Ypres et de Spa.

(*) Deuxième session de la 49^e législature.

Tijdens de maanden juli en augustus werden bovendien nog een aantal tegenstanders van rally's uitgenodigd op het staatssecretariaat.

Op vrijdag 29 september 1995 legde het kabinet van de staatssecretaris een discussienota voor aan de groep die bijeengeroepen was op 4 juli, uitgebreid met vertegenwoordigers van de Vereniging van de Vlaamse provincies, de « *Association francophone des provinces* », de Vereniging van Vlaamse steden en gemeenten / Vereniging van Belgische steden en gemeenten, de Vlaamse Autosportfederatie (VAS), de « *Association sportive automobile francophone* » (ASAF), « *Inter-Environnement Wallonie* » en de Bond Beter Leefmilieu.

Alle betrokkenen werden uitgenodigd hun reacties op de discussietekst schriftelijk mee te delen. Deze schriftelijke reacties werden aan het staatssecretariaat bezorgd, de laatste op 29 november 1995. Toen reeds werd de principiële vraag gesteld of rally's nog toegelaten mogen worden op de openbare weg en zo ja, welke extra veiligheidsmaatregelen nodig zouden zijn.

De discussie omtrent de principiële vraag heeft er zeker toe bijgedragen dat tijdens de sindsdien georganiseerde wedstrijden meer aandacht aan de veiligheid werd besteed. Typerend was bijvoorbeeld de slogan « *Le rallye est une fête, ne le gâchez pas* », gebruikt tijdens de « *Rallye du Condroz* ». Die had reeds een duidelijk andere teneur dan « *Gooi alle remmen los* », gebruikt tijdens de dramatische rally van Ieper.

Op een persconferentie van 7 december 1995 stelde de staatssecretaris een aantal beleidsvoorstellen voor die hij als conclusies uit deze rondvraag had getrokken : rally's worden principieel niet verboden, maar de veiligheidsvoorschriften worden verstrengd, verplicht vanaf januari 1997. Een omzendbrief aan de lokale besturen zou een en ander op een rij zetten en wordt in februari 1996 rondgestuurd.

Opvallend zijn maatregelen als het verbod van nachtelijke ritten en het vermijden van de bebouwde kom. Sommigen stelden reeds dat met dergelijke veiligheidsvoorschriften geen echte rally's meer kunnen georganiseerd worden. Tegenstanders van rally's juichen wel de verstrenging toe maar blijven deze sport op de openbare weg principieel afkeuren en hopen nog steeds op een principieel verbod. Dit is precies de bedoeling van dit wetsvoorstel.

Wij wensen enkele argumenten die een principieel verbod verantwoorden samen te vatten en steunen hierdoor ondermeer op de persmap gezamenlijk uitgebracht door Natuurfonds Westland, Jeugdbond voor Natuurstudie en Milieubescherming, Wethoek Anti-Rally en Agalev-Ieper-Poperinge.

Au cours des mois de juillet et d'août, une série d'opposants aux rallyes ont en outre été invités au secrétariat d'Etat.

Le vendredi 29 septembre 1995, le cabinet du secrétariat d'Etat a soumis une note de travail au groupe de personnes qui avaient été convoquées le 4 juillet, groupe élargi pour l'occasion à des représentants de la « *Vereniging van de Vlaamse provincies* », de l'Association francophone des provinces, de l'Union des villes et communes belges/« *Vereniging van Vlaamse steden en gemeenten* », de la « *Vlaamse Autosportfederatie* » (VAS), de l'Association sportive automobile francophone (ASAF), d'Inter-Environnement Wallonie et du « *Bond Beter Leefmilieu* ».

Tous les intéressés ont été invités à faire parvenir par écrit leurs réactions à la note qui devait servir de base de discussion. Ces réactions écrites ont été transmises au secrétariat d'Etat, la dernière d'entre elles en date du 29 novembre 1995. Dès cette époque, on s'est posé la question de savoir si l'on pouvait encore autoriser l'organisation de rallyes sur la voie publique et, dans l'affirmative, quelles mesures de sécurité supplémentaires il fallait prendre.

La discussion concernant cette question de principe a sans nul doute contribué à ce qu'une plus grande attention soit accordée à la sécurité au cours des rallyes qui ont été organisés depuis lors. Le slogan « *Le rallye est une fête, ne le gâchez pas* », qui a été utilisé au cours du rallye du Condroz, est à cet égard révélateur. Il contraste nettement avec le slogan « *Gooi alle remmen los* » / « *Lâchez les freins !* », qui avait été utilisé au cours du dramatique rallye d'Ypres.

Tirant les enseignements de cette enquête, le secrétaire d'Etat a exposé, au cours d'une conférence de presse organisée le 7 décembre 1995, un certain nombre de mesures politiques qui ne prévoient pas l'interdiction de principe des rallyes mais qui visent à imposer des normes de sécurité plus strictes à partir de janvier 1997. Une circulaire, qui sera adressée aux administrations locales au cours du mois de février 1996, devrait fournir les précisions nécessaires.

On peut noter parmi ces mesures celles visant à interdire les étapes se déroulant la nuit ainsi que dans les agglomérations. D'aucuns ont déjà fait observer que pareilles mesures empêcheront d'organiser de véritables rallyes à l'avenir. Si les adversaires des rallyes se réjouissent du renforcement des normes de sécurité, ils continuent de condamner formellement la pratique de ce sport sur la voie publique et espèrent toujours une interdiction de principe. Tel est précisément l'objet de la présente proposition de loi.

Nous nous proposons de résumer quelques arguments qui militent en faveur d'une interdiction de principe en nous inspirant notamment du dossier de presse publié conjointement par le *Natuurfonds Westland*, le *Jeugdbond voor Natuurstudie en Milieubescherming*, le *Westhoek Anti-Rally en Agalev-Poperinge*.

Voor die verenigingen, zijn autorally's op de openbare weg onverantwoord :

1. Omwille van de hinder voor de mensen in de streek en in het bijzonder de bewoners langs het parcours

Vanaf ongeveer een maand voor de eigenlijke rally komen de deelnemers naar de streek om het parcours te « verkennen ». Zo noemen ze dat dan, want « trainen » mag officieel niet. Deze verkenning gebeurt wel tegen zo'n 150-160 km/u of nog meer. Ze schuren zowel overdag als 's nachts (aangezien de eigenlijke rally ook deels 's nachts gereden wordt) langs soms zeer landelijke wegen met heel veel bochten die ze met steeds hogere snelheid proberen te nemen. Deze « verkenningsritten » verknallen de dag- en nachtrust van talloze gezinnen, studenten, bejaarden, zieken enz. ... Na controles beweert men soms dat de geluidshinder niet zo erg is. Dit klopt wanneer men met gemiddelden rekent, maar daar hebben de mensen langs het parcours geen boodschap aan. Zij worden uiteraard het meest gestoord telkens wanneer zij een geluidspiek te verwerken krijgen.

Natuurlijk veroorzaken ook de « verbindingsritten » tijdens de rally heel wat lawaai. Deze verbindingsritten zijn collectieve spurten van piloten, service-wagens en duizenden supporters van de ene echte snelheidsrit naar de andere.

Een paar weken voor de rally kan men dus op gelijk welke plaats op het parcours een « verkennende » rallywagen tegenkomen. Het is algemeen bekend dat deze wagens zich dan niet storen aan de verkeersreglementen (hoge snelheden in de dorps-kommen, inhalen over de witte lijn, onwettelijk voorrang nemen enz.). Vele landelijke wegen zijn amper breed genoeg om twee auto's elkaar te laten kruisen. Voor de bewoners gaat ondertussen het leven normaal door : zij moeten naar hun werk, hun kinderen moeten naar school, ... en dit over dezelfde geterroriseerde wegen.

We vermeldde reeds de zogenaamde verbindingsritten. De wegen waarop deze verbindingen tussen de snelheidsritten worden gemaakt, zijn uiteraard ook toegankelijk voor de gewone weggebruikers. Daar moeten de normale verkeersreglementen gerespecteerd worden, maar daar hebben de rallypiloten en service-jongens geen boodschap aan. Zij moeten binnen de tijd aan het beginpunt van de volgende snelheidsrit staan en ondertussen moeten ze de service aan hun wagens uitvoeren, waarbij soms onderdelen worden vervangen. Dus, hoe sneller ze op de verbindingsritten rijden, hoe meer tijd er rest om aan de wagens te sleutelen.

Ces associations estiment qu'il est inadmissible d'organiser des rallyes automobiles sur la voie publique :

1. En raison des nuisances qui en résultent pour les habitants de la région, et en particulier pour les riverains du parcours

Un mois environ avant le véritable rallye, les concurrents affluent déjà vers la région pour « reconnaître » le parcours comme ils disent, parce que les « entraînements » sont officiellement interdits. Cependant, cette reconnaissance s'effectue parfois à plus de 150 ou 160 km/h. Ils sillonnent à tombeau ouvert, de jour comme de nuit (le véritable rallye se courant en partie la nuit), des routes de campagne dont ils essaient de négocier les nombreux virages de plus en plus vite. Ces sorties destinées à reconnaître le parcours perturbent le repos nocturne et diurne de nombreux ménages, étudiants, personnes âgées, malades, etc. On prétend parfois, en brandissant les résultats de contrôles, que la pollution sonore n'est pas très importante. C'est vrai si l'on considère les moyennes, mais les riverains du parcours n'en ont cure. Les nuisances les plus importantes correspondent évidemment à chaque pic sonore.

Les « étapes de liaison » effectuées pendant le rallye occasionnent évidemment aussi d'importantes nuisances sonores. Ces étapes de liaison sont de véritables sprints collectifs que se livrent les pilotes, les voitures d'assistance et des milliers de supporters d'une spéciale à l'autre.

Quelques semaines avant le rallye, on peut donc croiser, à n'importe quel endroit du parcours, une voiture de rallye « en reconnaissance ». Il est notoire que leurs conducteurs ne s'embarrassent pas des règles de circulation (vitesse élevée en agglomération, dépassement avec franchissement de la ligne blanche, refus de priorité, etc.). De nombreuses routes de campagne sont à peine assez larges pour permettre le croisement de deux voitures. Or, pour les habitants, la vie suit son cours normal : ils doivent se rendre à leur travail, leurs enfants doivent aller à l'école, ... et ce en empruntant ces mêmes routes où d'autres sèment la terreur.

Nous avons déjà évoqué le problème posé par les étapes de liaison. Les routes sur lesquelles s'effectuent les liaisons entre les épreuves chronométrées (les « spéciales ») sont évidemment aussi accessibles aux simples usagers de la route. Les règles du Code de la route y sont donc d'application, même si les pilotes de rallye et le personnel d'assistance semblent l'ignorer. Celui-ci doit rejoindre, dans les délais, le point de départ de la « spéciale » suivante et procéder entre-temps aux opérations d'entretien et de remise en état des voitures, qui nécessitent parfois le remplacement de pièces. Donc, plus les équipes d'assistance roulent vite sur les parcours de liaison, plus il leur reste de temps pour travailler sur les voitures.

Ondertussen begeven de rallyfanaten zich ook van de ene « spectaculaire » snelheidsrit naar de andere. Vooral zij lappen de hele wegcode aan hun laars. Zo ontstaat in de hele streek een levensgevaarlijke verkeerschaos met elk jaar zware en minder zware ongevallen. Weggebruikers die niets met de rally te maken hebben worden in gevaar gebracht. De lokale politiediensten kunnen deze grootschalige autogekte gewoon niet aan. Verantwoordelijken van de politie hebben reeds toegegeven dat hun machteloze korp-sen zich tijdens de rally ronduit belachelijk maken.

Elke rally kent ook snelheidsritten, de eigenlijke klassementsproeven op afgesloten wegen. Alle organisatoren beweren dat hun rally de veiligste is. Toch gebeuren geregeld ongevallen, vaak met dodelijke afloop, zoals onder andere in Boezinge tijdens de rally van Ieper in 1995 en in de winter ervoor te Esneux. Ongevallen zijn een wezenlijk onderdeel van rally's, meer nog, ze zijn er precies de aantrekkingskracht van !

De parcoursbewoners krijgen net voor de rally totaal ongevraagd een briefje in de bus met de uren waarop zij hun huis niet meer mogen verlaten of niet meer kunnen bereiken. Feitelijk huisarrest ! Zo moeten mensen die van hun werk thuis komen hun auto heel ver achterlaten en te voet naar huis gaan, tenminste als die weg niet voor voetgangers is afgesloten. Bewoners die dringend verzorging nodig hebben moeten eerst telefoneren naar de organisatoren, die de wedstrijd misschien stilleggen. Ook het wegdek en de wegbermen worden vaak beschadigd. Diepe putten en verzakkingen worden vaak pas kort voor de nieuwe rally hersteld. Het is weinig waarschijnlijk dat het de organisatoren zijn die deze herstellingen betalen !

2. Omwille van de schade aan de natuur en het leefmilieu

De toeschouwers willen zoveel mogelijk spektakel zien en vertrappen velden koren, bieten, aardappelen, enz. Dit wordt met de nieuwe maatregelen nog in de hand gewerkt want de minimumafstand tot de weg wordt groter. De boeren klagen echter niet : ze worden vergoed. Het blijft echter onverantwoord. Tonnen voedsel vertrappen is wansmakelijk als elke minuut 20 mensen van de honger sterven. Eerst worden de akkers overbested, vervolgens bezaaid met een monomaïskultuur om dan gewoon vertrapeld te worden : landbouwbeleid eind 20^e eeuw !

De Kemmelberg in het zuiden van West-Vlaanderen is wel het symbool van verkrachting van natuur-

Pendant ce temps, les fanatiques de rallyes se déplacent aussi d'une « spéciale » à l'autre, à l'affût de sensations fortes. Ce sont surtout eux qui se moquent du Code de la route. Ils provoquent un véritable chaos meurtrier sur les routes de toute la région et sont chaque année responsables d'accidents plus ou moins graves. Des usagers de la route qui n'ont rien à voir avec le rallye sont mis en danger. Les services de police locaux n'arrivent tout simplement pas à faire face à ce délire collectif. Des responsables de la police ont déjà reconnu que leurs services, tout à fait impuissants, se ridiculisent carrément au cours des rallyes.

Chaque rallye comporte aussi des « spéciales », des épreuves de classement proprement dites qui se déroulent sur routes fermées. Tous les organisateurs prétendent que leur rallye est le plus sûr. Il n'empêche que des accidents se produisent régulièrement et ont souvent une issue fatale, comme ceux qui se sont produits à Boezinge, au cours du rallye d'Ypres, en 1995 et à Esneux l'hiver précédent. Les accidents ne font pas seulement partie intégrante des rallyes; ils en constituent l'attrait essentiel !

Juste avant un rallye, les riverains du parcours trouvent dans leur boîte aux lettres un message mentionnant les heures auxquelles ils ne peuvent plus quitter leur maison ni y accéder. Une véritable assignation à résidence ! Ainsi, quand elles rentrent de leur travail, ces personnes doivent abandonner leur voiture très loin de leur domicile et poursuivre leur route à pied, du moins si cette route n'est pas interdite aux piétons. Des personnes qui ont besoin de soins médicaux urgents doivent d'abord téléphoner aux organisateurs, qui peuvent alors éventuellement décider de suspendre la compétition. Ajoutons à cela qu'un rallye occasionne souvent des dégâts au revêtement et aux accotements de la chaussée. Souvent, les trous et affaissements profonds de la chaussée ne sont comblés que juste avant le rallye suivant. Et il est peu probable que ce soient les organisateurs qui paient ces réfections !

2. En raison des dommages causés à la nature et à l'environnement

Le public veut un maximum de spectacle et n'hésite pas à piétiner les champs de céréales, de betteraves, de pommes de terre, etc. Or, les nouvelles mesures qui ont été prises vont encore aggraver la situation, puisque la distance minimum obligatoire jusqu'à la route a été augmentée. Les cultivateurs ne se plaignent toutefois pas : ils sont indemnisés. Cette situation n'en demeure pas moins intolérable. Il est révoltant que des tonnes de denrées alimentaires soient piétinées, alors que vingt personnes meurent de faim chaque minute. Les champs sont d'abord fertilisés à outrance, puis ensemencés exclusivement de maïs pour être enfin tout simplement piétinés. Telle est la politique agricole de la fin du XX^e siècle !

Le Mont Kemmel, situé dans le sud de la Flandre occidentale, est vraiment un symbole en ce qui con-

schoon. Het gebied is sinds 1979 beschermd, wat dus eigenlijk betekent dat er geen autowedstrijden georganiseerd mogen worden. Toch wordt elk jaar opnieuw voor de Kemmelberg een uitzondering gemaakt, want voor de rally is de Kemmelberg het attractiepunt bij uitstek. Toeschouwers noch rallypiloten hebben ook maar enige aandacht voor dit natuurgebied of voor de rest van het parcours. Beschermd landschappen verliezen hun bescherming tijdens de rally. Lokale besturen dragen hierin een zeer zware verantwoordelijkheid.

Tenslotte is er nog de verspilling van brandstof, banden en auto-onderdelen. Niemand gelooft immers nog dat deze rally's nodig zijn voor de technologische evolutie van de auto-industrie.

3. Om principiële redenen

Elke rally beïnvloedt het rijgedrag van een grote groep automobilisten. De spectaculaire rijstijl van de piloten werkt aanstekelijk. Duizenden opgezweepte rallyfanaten willen hun idolen het hele jaar door op de openbare weg imiteren. Hun snel en lawaaiig wagentje is hun afgod. Kleine wagens met veel paardkracht, meestal rode kleur en sportieve uitrusting worden in het Ieperse getooid met de reuzesticker van de 24-uren. Overmoedig maken ze zichzelf wijs dat ze de andere autobestuurders, fietsers, spelende kinderen steeds tijdig zullen kunnen ontwijken.

Een wel heel gevaarlijk spel is het narijden van de klassementsproeven voor, tijdens en na de rallyperiode. Verkeersleefbaarheidsplannen, snelheidsremmende maatregelen, dure campagnes van Via Secura en aanverwanten worden door de rallyfanaten belachelijk en kapot gemaakt. Een staatssecretariaat voor de Verkeersveiligheid is totaal ongeloofwaardig zolang deze rallywaan zin toegelaten wordt.

Opvallend zijn ook de agressieve reclamecampagnes. Het zal wel geen toeval zijn dat de ene superdoder (autoverkeer) gesponsord wordt door de andere killer (tabak). Het was Marlboro dat de slogan lanceerde « Gooi alle remmen los »!

Tenslotte willen wij het hebben over het gebruik van de term « sport ». Wat is dat voor een sport die een permanente mobilisatie van alle ziekenhuizen en spoedgevallendiensten uit de buurt vereist? Waar is de sportiviteit voor de andere weggebruiker in de verbindingsritten? Waar is de sportiviteit als na een dodelijk ongeval de show gewoon doorgaat omdat men ergere gevolgen verwacht wanneer de rally zou worden stilgelegd?

In een tijd waarin de verkeersdrukke steeds toeneemt en defensief rijden de grondregel moet zijn, in

cerne la profanation des beautés naturelles. Cette région est protégée depuis 1979, ce qui signifie dès lors qu'il est interdit d'y organiser des courses automobiles. Or, chaque année, on déroge à cette interdiction parce que le Mont Kemmel constitue, pour le rallye, l'attraction par excellence. Ni les spectateurs ni les pilotes ne se soucient de cette région naturelle ni du reste du parcours. Les sites protégés cessent de l'être pendant la durée du rallye. Les autorités locales portent à cet égard une très lourde responsabilité.

Enfin, il ne faut pas oublier le gaspillage de carburant, de pneus et de pièces de rechange qu'impliquent les rallyes, alors que plus personne ne croit encore que ces compétitions soient nécessaires au développement technologique de l'industrie automobile.

3. Pour des raisons de principe

Chaque rallye influence le comportement de nombreux automobilistes. La conduite spectaculaire des pilotes fait des émules. Des milliers de fans des rallyes déchaînés veulent imiter leurs idoles à longue d'année sur la voie publique. Ils idolâtrèrent leur petit bolide bruyant. Dans la région d'Ypres, leurs petites voitures de forte puissance, généralement de couleur rouge et munies d'un équipement sportif, sont décorées de l'autocollant géant des vingt-quatre heures. Ces présomptueux se figurent qu'ils pourront toujours éviter à temps les autres automobilistes, les cyclistes, les enfants qui jouent.

Une pratique très dangereuse consiste à refaire les parcours des épreuves de classement avant, pendant et après la période des rallyes. Les plans visant à rendre le trafic plus convivial, les mesures visant à réduire la vitesse, les campagnes coûteuses de Via Secura sont tournés en dérision et tous ces efforts sont réduits à néant par les fous du rallye. Un secrétariat d'Etat à la Sécurité n'aura aucune crédibilité aussi longtemps que l'on tolérera cette aberration que sont les rallyes.

Il est également frappant de constater que rallye rime avec campagne publicitaire agressive. Ce n'est pas un hasard si un tueur (la voiture) est sponsorisé par un autre (le tabac). C'est du reste la marque Marlboro qui a lancé le slogan « Gooi alle remmen los! »

Enfin, nous tenons également à aborder la question de l'utilisation du terme « sport ». Peut-on qualifier de sport une activité qui exige la mobilisation permanente de tous les hôpitaux et services d'urgences de l'endroit où se déroule l'épreuve? Où est la sportivité à l'égard des autres usagers de la route lors des étapes de liaison? Peut-on encore parler de sportivité lorsque le spectacle continue comme si de rien n'était après un accident mortel, parce que l'on estime que l'interruption du rallye aurait des conséquences encore plus graves?

A une époque où la densité de trafic ne cesse de croître, où la conduite défensive doit être la règle, où

een tijd waarin het verkeer aanleiding geeft tot agressiviteit, en we voor het eerst een staatssecretaris hebben voor Verkeersveiligheid, moet men de moed kunnen opbrengen om de beslissing te nemen die zich opdringt : verbied principieel de rally's op de openbare weg !

Tijdens de voorbije weken is al overduidelijk gebleken dat de organisatoren de strengere veiligheidsmaatregelen willen terugschroeven en in ieder geval slechts minimaal zullen toepassen en de grote lobby van de autosport steeds stromannen en -vrouwen vindt om de maatregelen te doen intrekken. Voor wie verkeersveiligheid en veilige mobiliteit prioriteiten zijn, moeten rally's op de openbare weg verboden worden.

Men mag de verantwoordelijkheid niet meer bij de burgemeester laten. De lokale druk wordt te groot. Bovendien overstijgen de rally's duidelijk het gemeentelijk belang. Andere sportevenementen, zoals loop- en fietswedstrijden, zijn daarentegen wel nog toegelaten.

F. LOZIE

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 9 van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd door het koninklijk besluit van 16 maart 1968, wordt aangevuld met het volgende lid :

« In afwijking van de vorige leden kan geen vergunning verleend worden voor het organiseren van sportwedstrijden of competities voor motorvoertuigen die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben. »

5 februari 1996.

F. LOZIE

le trafic suscite l'agressivité et où notre pays compte pour la première fois un secrétaire d'Etat à la Sécurité, il faut avoir le courage de prendre la décision qui s'impose: interdire le principe des rallyes sur la voie publique !

Il est d'ores et déjà apparu très clairement, au cours des dernières semaines, que les organisateurs de rallyes ont l'intention de faire retirer les mesures de sécurité plus strictes qui ont été proposées et, à tout le moins, qu'ils ne les appliqueront que de manière minimaliste. Il est apparu tout aussi clairement que le puissant lobby du sport automobile trouve toujours des hommes et des femmes de paille disposés à faire retirer les mesures proposées. Tous ceux qui font de la sécurité routière et de la mobilité des priorités ne peuvent que souhaiter que l'organisation de rallyes sur la voie publique soit interdite.

Le pouvoir de décision en la matière ne peut plus être laissé au bourgmestre car, d'une part, les pressions locales dont il est l'objet deviennent trop importantes et, d'autre part, l'organisation de rallyes dépasse nettement le cadre des intérêts communaux. Par ailleurs, l'organisation d'autres événements sportifs, tels que les courses à pied et les courses cyclistes, reste autorisée.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'article 9 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, est complété par l'alinéa suivant :

« Par dérogation aux alinéas précédents, aucune autorisation ne peut être accordée en vue de l'organisation d'épreuves ou compétitions sportives qui opposent des véhicules automoteurs et qui se déroulent en totalité ou en partie sur la voie publique. »

5 février 1996.