

COMMISSION DES FINANCES ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
COMMISSIE VOOR DE FINANCIEN EN DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN**SÉANCE DU MERCREDI 17 JANVIER 1996**
VERGADERING VAN WOENSDAG 17 JANUARI 1996**SOMMAIRE :****INHOUDSOPGAVE :**

DEMANDE D'EXPLICATIONS (Discussion):

Demande d'explications de Mme Lizin au secrétaire d'État à la Sécurité et secrétaire d'État à l'Intégration sociale et à l'Environnement sur «ses déclarations et des mesures suggérées concernant le déroulement des rallyes».

Orateurs : **Mme Lizin, M. Foret, Mme Bribosia-Picard, M. Peeters**, secrétaire d'État à la Sécurité et secrétaire d'État à l'Intégration sociale et à l'Environnement, p. 112.

VRAAG OM UITLEG (Bespreking):

Vraag om uitleg van mevrouw Lizin aan de staatssecretaris voor Veiligheid en staatssecretaris voor Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu over «zijn verklaringen en de voorgestelde maatregelen betreffende het verloop van rally's».

Spreekers : **mevrouw Lizin, de heer Foret, mevrouw Bribosia-Picard, de heer Peeters**, staatssecretaris voor Veiligheid en staatssecretaris voor Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu, blz. 112.

PRÉSIDENCE DE M. HATRY, PRÉSIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER HATRY, VOORZITTER

La séance est ouverte à 14 h 35 m.

De vergadering wordt geopend om 14 h 35 m.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME LIZIN AU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA SÉCURITÉ ET SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'INTÉGRATION SOCIALE ET À L'ENVIRONNEMENT SUR «SES DÉCLARATIONS ET DES MESURES SUGGÉRÉES CONCERNANT LE DÉROULEMENT DES RALLYES»

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW LIZIN AAN DE STAATSSECRETARIS VOOR VEILIGHEID EN STAATSSECRETARIS VOOR MAATSCHAPPELIJKE INTEGRATIE EN LEEFMILIEU OVER «ZIJN VERKLARINGEN EN DE VOORGESTELDE MAATREGELEN BETREFFENDE HET VERLOOP VAN RALLY'S»

M. le Président. — L'ordre du jour appelle la demande d'explications de Mme Lizin au secrétaire d'État à la Sécurité et secrétaire d'État à l'Intégration sociale et à l'Environnement sur «ses déclarations et des mesures suggérées concernant le déroulement des rallyes».

La parole est à Mme Lizin.

Mme Lizin (PS). — Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord dire combien j'ai été étonnée du choix du Bureau du Sénat qui a décidé de confier cette demande d'explications à la commission des Finances et des Affaires économiques. Je l'avais initialement intitulée «mesures relatives à l'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie lors des rallyes sur la voie publique». Je pensais que cette matière s'adressait davantage à la commission de l'Intérieur.

Mais ce choix est peut-être moins innocent qu'il n'y paraît. En effet, si l'on considère le rapport de M. le secrétaire d'État...

M. le Président. — Madame Lizin, il ne m'appartient pas de défendre le Bureau, mais je crois que la raison de confier votre demande à notre commission — qui, je le rappelle, a des contacts avec six ministres et secrétaires d'État — réside dans le fait que ce problème est traditionnellement lié à l'infrastructure et aux travaux. Dès lors, ce choix paraît normal, d'autant plus que, dans d'autres cas, on a scindé pour un même ministre les relations entre les commissions et le ministre; trois commissions ont ainsi dû s'adresser au même ministre, ce qui n'est pas extrêmement efficace. Cette mesure me paraît bonne et je vous demande d'aborder à présent le fond du problème.

Mme Lizin (PS). — Monsieur le Président, j'allais précisément développer les arguments que vous avez exposés et en ajouter un qui n'est pas dénué d'importance.

Si le rapport en question est critiquable sur certains points, il ne l'est en tout cas pas en ce qui concerne la sécurité, domaine où sont prévues des mesures que nous pouvons approuver.

La Belgique compte trois rallyes importants qui se déroulent à Ypres, à Spa et à Huy, avec le Rallye du Condroz que je connais particulièrement. Il est évident que la sécurité des équipages et des spectateurs a toujours été prise en compte et qu'elle l'est encore beaucoup plus depuis le débat qui a eu lieu autour de l'accident intervenu aux 24 heures d'Ypres. Toutes les personnes concernées, tant dans le monde sportif que dans le monde policier, sont conscientes des enjeux et poursuivent leurs efforts. Chaque compétition de cette nature est placée sous la surveillance de l'autorité sportive nationale doublée, lorsqu'il s'agit d'une épreuve internationale — et c'est le cas —, de la présence d'un observateur de la Fédération internationale de l'automobile. Je peux, si besoin est, mettre au rapport les commentaires de cet observateur qui, pour les épreuves qui se déroulent dans notre pays, sont généralement flatteurs. Cela ne nous soustrait évidemment pas à l'obligation d'être vigilants. Cela ne rend pas l'initiative superflue, bien au contraire. Il est nécessaire de vérifier, de contrôler et d'améliorer sans cesse les mesures de sécurité qui sont prises pour protéger au maximum les participants et le public. L'organisation des rallyes compte des gens compétents.

Je souhaite souligner deux points fondamentaux dans le document que vous nous avez remis, monsieur le secrétaire d'État. De nouvelles idées ne sont jamais à dédaigner. En ce qui concerne la sécurité, il pourrait être contre-productif de définir un carcan trop strict, trop complexe qui donne aux organisateurs l'impression que le seul respect des dispositions définies les dispense de toute autre mesure. Il vaut mieux les amener à ne jamais cesser d'envisager de nouvelles méthodes, notamment, comme vous le prévoyez dans votre rapport, en scindant la mission des commissaires de route chargés de surveiller simultanément les participants et les spectateurs. Cette orientation me semble positive.

Lors d'un rallye ou de toute autre manifestation humaine, la sécurité ne sera jamais totale mais, aujourd'hui, notre société voudrait tout contrôler et éviter les ennuis dans n'importe quelle activité.

En rallye, la sécurité du public passe aussi par l'éducation et la responsabilisation de chaque spectateur. L'évolution positive des comportements des publics à l'étranger — je pense à la Finlande et à la Suède entre autres — prouve qu'il ne s'agit pas d'un vœu pieux.

Dans son orientation, votre rapport est nettement critiquable lorsqu'il aborde le chapitre des nuisances. Dans ce volet, le travail aurait pu, à mon sens, être largement amélioré. Le rallye automobile n'est pas une nuisance. Sans parler des retombées économiques, c'est d'abord un loisir pour les spectateurs, un plaisir pour les participants et pour une très large partie de la population.

Personnellement, je n'ai pas d'intérêt ou de plaisir à regarder un rallye, je suis seulement bourgmestre d'une ville qui accueille un des trois rallyes évoqués. Je ne suis pas non plus une fan de football et, pourtant, j'accueille, je subsidie et je préside de multiples

associations de football. A-t-on jamais pensé construire des stades à plus de 500 mètres de toute habitation pour éviter les nuisances des clameurs qui s'élèvent lors des matches? Certains de mes concitoyens se plaignent également de ce type de proximité, mais il s'agit de football et, sur ce point, on n'a jamais eu de comportement de cette nature.

Je voudrais que vous compreniez que pour Ypres, pour Spa et pour Huy, le rallye est une fête avant d'être un sport et une réalité économique avec des retombées très importantes. C'est avant tout une fête pour une population qui aime ce type de sport au même titre que d'autres aiment le football ou le basket.

Comme je l'ai déjà dit, monsieur le secrétaire d'État, je vous inviterai au prochain rallye et, de cette manière, vous constaterez qu'il existe une véritable osmose entre les pilotes, les spectateurs et les mécaniciens pendant les trois ou quatre jours durant lesquels celui-ci se déroule. Bien sûr, il ne faut pas vouloir tout régler au niveau national ou fédéral. Il est évident que, dans les trois cas, les autorités communales ont un intérêt absolu à ce que les règles soient respectées. Vous pouvez me faire confiance, il n'y a pas de comportement suicidaire parmi les autorités locales que je connais. Nous sommes responsables d'organisations sportives qui font partie de nos traditions. Les organisateurs soumettent les propositions au collège des bourgmestre et échevins, qui les refusent ou les acceptent et les discutent. Qui mieux que le collège peut estimer les nuisances et veiller à les minimiser? Dès lors, porter atteinte — même partiellement — à l'autonomie communale dans cette matière n'est pas nécessairement un objectif efficace.

Sur le plan de la sécurité, je rappelle que les idées nouvelles contenues dans votre rapport nous paraissent intéressantes. D'aucunes méritent sans doute de faire l'objet d'un examen plus approfondi. Par contre, certaines mesures figurant dans le chapitre 9.4 ne découlent pas du tout de l'analyse qui sous-tend globalement le rapport. Ne visant pas les mesures de sécurité, elles portent sur ce que vous appelez les nuisances. C'est ce qui a le plus choqué le monde du rallye. Si elles étaient appliquées, les mesures envisagées aux alinéas 1^{er} et 2 auraient pour effet de rendre tout à fait impossible l'organisation de rallyes dans notre pays et signifieraient l'arrêt de mort des épreuves les plus prestigieuses — Vingt-quatre heures d'Ypres, Boucles de Spa et Rallye du Condroz notamment. Ces mesures vont, en effet, à l'encontre du paragraphe 8.1 de votre rapport reprenant le principe selon lequel vous n'avez pas l'intention d'interdire les rallyes sur la voie publique. Nous acceptons évidemment cette position mais dans le chapitre nuisances, vous effectuez des déductions que nous ne pouvons admettre.

Si, comme la plupart des activités de société, les rallyes entraînent des nuisances dont nous avons la responsabilité, vous conviendrez néanmoins qu'ils sont aussi des manifestations populaires aux retombées économiques importantes. Les rallyes sont également un facteur d'animation qui concerne des dizaines de groupements dans notre pays.

Pourriez-vous dès lors confirmer le principe de base selon lequel vous n'avez pas l'intention d'interdire le déroulement de rallyes automobiles sur la voie publique? Quel instrument légal avez-vous l'intention d'utiliser pour mettre en œuvre les mesures que vous préconisez? Agirez-vous par arrêté royal, par loi ou par circulaire? De quelle manière les groupes de travail qui ont permis de rédiger ce rapport ont-ils été composés? Combien de réunions y a-t-il eu? Est-il exact que vous n'auriez tenu compte que de certains rallyes seulement?

Je me souviens vous avoir dit que les organisateurs du Rallye du Condroz considéraient qu'ils n'étaient pas suffisamment associés. Avez-vous pu tenir compte de cette remarque?

Quels «groupes de pression» avez-vous invités à participer? Qui représentaient-ils? Par combien de personnes les milieux du sport automobile et du rallye étaient-ils représentés?

Concernant les conséquences économiques, avez-vous écouté les remarques du secteur Horeca? Avez-vous invité des représentants de clubs sportifs ou d'associations locales qui participent à l'organisation des différents rallyes dont je vous ai parlé? Avez-vous également invité les autorités communales, la tradition du rallye existant sous leur responsabilité depuis de très nombreuses années?

Le point 9.3, alinéa 9, suppose l'introduction d'un responsable extérieur à l'organisation. Cet élément me paraît des plus critiquables. J'ignore votre point de vue à ce sujet. Le «parachutage» d'une personnalité durant la dernière journée de préparation d'une épreuve de cette nature ne risque-t-il pas d'être contre-productif sur le plan de la sécurité? Cette démarche ne fait-elle pas preuve de méfiance à l'égard des organisateurs? Ne craignez-vous pas de créer des divergences ou conflits? Ne serait-il pas plus sain de faire confiance aux organisateurs?

Le point 9.4.1 traite de l'interdiction des courses dans certaines zones. L'application de ce point rendrait impossible l'organisation de toute étape spéciale chronométrée. Avez-vous une carte des zones qui, en quelque sorte, survivraient à l'application de cette proposition? Avez-vous une quantification précise des effets sur les parcours actuels?

À titre d'exemple, les Boucles de Spa et le Rallye du Condroz se déroulent depuis toujours dans des parcs publics, fermés pour l'occasion. En quoi est-ce gênant, à partir du moment où l'autorité locale, gestionnaire du site, estime la chose faisable? Ne pensez-vous pas qu'une limitation trop stricte des essais et des reconnaissances pourraient se révéler négative sur le plan de la sécurité, les participants ne pouvant plus se familiariser suffisamment avec le tracé? Est-il réellement indispensable d'adopter une réglementation générale en matière d'horaires en interdisant les reconnaissances et les étapes de nuit? Ne privilégiez-vous pas la lutte contre les nuisances au détriment de la sécurité?

Disposez-vous d'une estimation chiffrée des retombées commerciales lors des rallyes organisés en période de basse saison touristique dans des régions où ce genre d'animation est important?

Enfin, seriez-vous favorable à une analyse de ces propositions au sein d'un groupe élargi, comprenant les intervenants estimant ne pas avoir été consultés à ce jour, avant de passer à l'action législative?

M. le Président. — La parole est à M. Foret.

M. Foret (PRL-FDF). — Monsieur le Président, je ne suis en aucune manière un fanatique de l'automobile. Je ne partage pas la passion de tous ceux qui suivent attentivement les compétitions automobiles. Je ne bichonne pas ma voiture à longueur de temps. Néanmoins, je suis amené cet après-midi à intervenir à deux reprises sur le sujet.

Tout d'abord, j'émettrai quelques considérations dans le cadre de la demande d'explications de Mme Lizin à propos des rallyes automobiles. Ensuite, lors de la séance à huis clos, j'aborderai les questions relatives à la police de la circulation routière, dans le cadre d'une proposition de loi que j'ai déposée, conjointement avec M. Monfils, en vue, d'une part, de diminuer les peines prévues en cas d'infraction aux dispositions concernant la conduite en état d'ivresse ou l'imprégnation alcoolique au volant et, d'autre part, d'augmenter le seuil à partir duquel un excès de vitesse constitue une infraction grave.

Cependant, cet intérêt pour l'automobile n'est pas neuf. Le groupe PRL met depuis longtemps en évidence l'importance du secteur sur les plans économique et social. Dans notre pays, il occupe plus de 100 000 personnes, tandis que le parc automobile compte aujourd'hui plus de cinq millions de véhicules. L'importance économique et sociale de ce secteur est par conséquent indéniable. Par ailleurs, la voiture tient une place considérable dans la vie quotidienne des familles. Toute voiture occasionne un minimum de 165 000 francs de frais annuels et pèse d'un poids certain dans le budget des ménages.

Nous avons été parmi les plus actifs pour dénoncer les multiples atteintes dont les pouvoirs publics belges se sont rendus coupables vis-à-vis du secteur. Aujourd'hui, 35 p.c. du montant total des impôts indirects perçus par l'État sont supportés par le secteur automobile. Cela représente 306 milliards, soit 15 p.c. du total des recettes fiscales.

Cela ne semble pas terminé. Au nombre des multiples mesures fiscales prises par ce Gouvernement, on nous annonce une nouvelle hausse de l'ordre de 16 à 17 milliards, à travers

l'augmentation des accises sur les carburants, de la TVA et de la taxe d'immatriculation relative aux véhicules fonctionnant au diesel.

Nous suivons ainsi un mouvement que ce Gouvernement, sans désespérer, a initié depuis sa mise en place. Depuis 1987, la taxation à charge du secteur de l'automobile a augmenté de 60 p.c. Si, dans ce pays, certains considèrent que d'autres sont une vache à lait sur le plan communautaire, nous devrions à mon avis être tous d'accord sur le point suivant: l'automobile est aujourd'hui la vache à lait de tous les pouvoirs publics, et ce sans distinction communautaire.

Après cette introduction visant à montrer combien ce secteur nous tient à cœur, je voudrais en venir aux rallyes proprement dits.

À ce sujet, monsieur le secrétaire d'État, je me rallie à votre postulat de base: maintenir les rallyes sur la voie publique. Mme Lizin a demandé que vous confirmiez ce point, mais je crois avoir compris que telle était bien votre intention.

Je vous suis également quant à la volonté exprimée d'encourager une plus grande sécurité et un meilleur environnement pour ces rallyes.

Cela étant, je partage très largement les préoccupations exprimées par Mme Lizin. Je m'en voudrais de recommencer l'exposé que cette dernière vient de nous présenter et m'en tiendrai à quelques points que je voudrais davantage souligner.

Si vos intentions paraissent tout à fait louables, monsieur le secrétaire d'État, je crains qu'elles n'aboutissent, en fait, à la disparition des rallyes.

En effet, la Belgique connaît une densité de population importante et je crains — je vous le dis sans détours — que la mesure par laquelle vous envisagez d'interdire les rallyes se déroulant dans un environnement situé à moins de cinq cents mètres des agglomérations ainsi que des réserves naturelles s'apparente quasiment à une décision d'interdiction des rallyes. La densité est particulièrement importante en Wallonie, spécialement dans les régions où les grands rallyes sont organisés. Mme Lizin a évoqué tout à l'heure le Rallye du Condroz. Je pense, quant à moi, à celui de Spa qui traverse des localités et s'approche des grandes agglomérations.

Un autre point m'inquiète, monsieur le secrétaire d'État: la disposition par laquelle vous souhaitez limiter, voire interdire, les courses et les reconnaissances de nuit. Cette mesure ne contribue pas à augmenter la sécurité car les reconnaissances de jour se déroulent à des moments où la circulation des adultes comme celle des enfants est plus importante. Nous risquons dès lors d'aboutir à l'inverse du résultat souhaité.

Ce problème sera, encore une fois, plus grave en Wallonie, dans la mesure où les trois rallyes principaux — ceux du Condroz, de Spa et de Dinant — ont précisément lieu au cours de la période restrictive, c'est-à-dire celle pendant laquelle vous voulez interdire complètement les compétitions automobiles.

Ces deux exemples d'excès auxquels pourraient conduire les mesures que vous préconisez m'incitent à souligner combien je regretterais que celles-ci soient mises en œuvre. Ce serait méconnaître l'importance économique, sociale et festive des rallyes. Mme Lizin a démontré combien, dans la ville de Huy — mais cela vaut également pour Spa, Dinant et bien d'autres —, la présence de rallyes pendant quelques jours constitue un événement essentiel de l'activité économique et commerciale, et combien il est indispensable qu'ils puissent survivre.

À ma demande, M. Delettre, qui est l'organisateur des Boucles de Spa, a bien voulu me signaler que l'estimation que l'on peut faire aujourd'hui des retombées économiques directes liées aux Boucles de Spa est de l'ordre de 166 millions, ces dépenses étant en fait générées par les compétiteurs eux-mêmes, par les spectateurs et par les flux financiers de cette organisation. Quant aux retombées indirectes, elles sont considérables: tous les hôtels sont complets et les restaurants, les bars ainsi que l'ensemble des activités du secteur Horeca vivent évidemment très intensément pendant ces deux ou trois jours.

Voilà donc des excès auxquels il serait regrettable d'aboutir.

J'aimerais, monsieur le secrétaire d'État, que vous nous rassuriez quant à vos intentions à cet égard.

En conclusion, ayant relu attentivement votre note, je tiens à dire que certaines des mesures que vous préconisez me semblent heureuses. Ainsi, vous parlez de former des commissaires de route, des stewards; vous prônez des mesures concernant le public, notamment l'établissement de zones qui lui sont interdites et l'application de sanctions lorsqu'il enfreindrait ces dispositions. Il s'agit là de mesures positives. D'autres cependant me paraissent inadaptées. Finalement, la solution ne serait-elle pas de s'engager dans la voie d'une plus grande prévention, dans ce que l'on a appelé la prévention active en 1989, juste après les événements du Heysel qui avaient secoué le monde du football?

À la différence de Mme Lizin, je suis un adepte du football et j'ai suivi de très près toutes les mesures qui ont été prises depuis 1989 pour améliorer la sécurité dans et autour des stades. Lorsqu'en 1989, le Gouvernement a décidé de prendre des mesures dites de prévention active, il a fait œuvre utile. Il a mis en place une commission, présidée par Melle Magotte, qui a fait le tour de l'ensemble des stades de football de division I et II, a rédigé un cahier des charges des améliorations à réaliser et, ensuite, a prescrit individuellement à chaque stade concerné les mesures à réaliser, en fixant des délais à respecter.

Aujourd'hui, six ou sept ans plus tard, je crois pouvoir dire que tous les stades de football de divisions I et II présentent très largement une sécurité suffisante.

Ce qui m'intéresse dans cette démarche, et c'est pourquoi je me permets de la répercuter auprès de vous, monsieur le secrétaire d'État, et auprès de mes collègues, c'est qu'elle montre que la prévention active peut produire des effets intéressants, sur des délais relativement courts. Je voudrais vous encourager à poursuivre dans cette voie en donnant, d'une part, aux organisateurs et, d'autre part, aux bourgmestres responsables de la sécurité, des indications vers lesquelles ils devraient tendre, des indications qui, au bout du compte, seraient de nature à améliorer la sécurité.

M. Pieters, fonctionnaire à la police générale du Royaume, a mené une étude sur la sécurité et le maintien de l'ordre dans les rallyes, étude portant sur tout le secteur et sur les mesures juridiques qui pourraient être décidées. Il a déclaré dans un article récent qu'il serait sensé de prendre un arrêté royal dans lequel le Roi déterminerait les conditions minimales pour l'octroi d'une autorisation, par exemple l'organisation d'une ou plusieurs réunions de coordination à l'échelon local, supralocal et provincial, la fixation de conditions concernant l'état des lieux, la délimitation et le renforcement des zones de danger, etc. Pour le reste, M. Pieters déclarait, à titre de conclusion, qu'il faudrait attirer l'attention des bourgmestres sur leurs responsabilités. J'estime que c'est un principe sain et je voudrais faire mienne cette recommandation.

M. le Président. — Je voudrais signaler à la commission que c'est en raison du seul hasard des horaires que la demande d'explications de Mme Lizin et l'intervention de M. Foret se déroulent précisément le jour de l'inauguration du Salon de l'Auto. La chose n'a pas été voulue, je tenais à le préciser. En ce moment, les colonnes des journaux sont largement consacrées à l'apport économique de l'automobile et notamment aux chiffres relatifs à la contribution fiscale, à la part du PIB qui serait de 7 à 8 p.c., etc. L'objet de cette réunion est donc pleinement d'actualité!

La parole est à Mme Bribosia.

Mme Bribosia-Picard (PSC). — Monsieur le Président, au stade actuel de la situation, après avoir entendu des avis en sens divers et les exposés circonstanciés de personnes agissant sur le terrain, il me semble qu'il serait prudent de ne pas prendre de décisions dans la précipitation et d'approfondir la question.

M. le Président. — La parole est à M. Peeters, secrétaire d'État.

M. Peeters, secrétaire d'État à la Sécurité, adjoint au ministre de l'Intérieur, et secrétaire d'État à l'Intégration sociale et à l'Environnement, adjoint au ministre de la Santé publique. — Monsieur le Président, je vous remercie de me permettre de répondre point par point aux différentes interrogations de Mme Lizin et

de préciser ainsi mes intentions à propos de mes déclarations et propositions relatives à l'amélioration de la sécurité et de la qualité de la vie lors de rallyes sur la voie publique.

Premièrement, je confirme devant cette commission mon intention de ne pas vouloir une interdiction absolue de ce type de rallyes.

Je souhaite, trente ans plus tard, traduire dans des dispositions légales la volonté du législateur de 1964, lequel a opté pour une interdiction de principe de ces rallyes sur la voie publique, sauf autorisation spéciale du bourgmestre. Il a également donné au pouvoir exécutif la possibilité de conditionner cette autorisation communale, ce qui n'a jamais été mis en pratique depuis trente ans.

Tel est le but de cette proposition, dont les principes ont d'ailleurs déjà été retenus pour d'autres sports, comme le cyclisme.

Ik zal het wettelijk instrument hanteren dat de wetgever van 1964 ons ter beschikking stelde, namelijk een koninklijk besluit waarin de principes van het rapport worden verwerkt. Ik ben echter realistisch. Gelet op de termijnen, de adviezen en de discussies die moeten voorafgaan aan een dergelijk koninklijk besluit, zal het niet van kracht zijn vóór het rally-seizoen 1997-1998. Ik heb ten andere aangekondigd dat het niet de bedoeling was dat koninklijk besluit reeds dit jaar te laten uitvoeren.

Rekening houdend met de vaststellingen en de bevindingen van het rapport dat ook een aantal positieve punten bevat, meende ik dat het nuttig zou zijn voor het rally-seizoen 1996 bij wijze van omzendbrief een aantal aanbevelingen te geven aan de burgemeesters, via de provincie-gouverneurs. Bovendien zullen wij proberen zo snel mogelijk ook een omzendbrief met aanbevelingen, gebaseerd op mijn voorstellen, te bezorgen aan de gemeentebesturen.

Voor de uitvoering van een aantal van onze voorstellen zal een wettelijke basis nodig zijn, onder andere voor de co-financiering van de rally-sector, en voor de kwaliteitscommissie. Het debat daarover zal volgens de democratische spelregels in de Kamer worden gevoerd.

J'en arrive à présent aux questions 3 et 4 posées par Mme Lizin. Je commencerai par récapituler les différents événements en cause et je vous donnerai la composition des groupes de travail mis en place pour traiter les problèmes évoqués. Je tiens à votre disposition le rapport écrit en la matière, au cas où vous souhaiteriez vérifier certains éléments.

Après l'accident du 23 juin 1995 au cours de l'épreuve de vitesse des 24 heures d'Ypres, dans lequel un garçon de dix ans a trouvé la mort et trois autres spectateurs ont été blessés, j'ai convoqué une réunion le 4 juillet 1995 au cabinet de l'Intérieur. J'ai présidé moi-même celle-ci en présence de représentants de l'Intérieur, de la police générale du royaume, de mon secrétaire d'État, de la gendarmerie, de la Commission sportive nationale, du Royal Automobile Club de Belgique et des organisations du Rallye d'Ypres et des Boucles de Spa. Les bourgmestres d'Ypres et de Spa étaient également présents.

À la suite de cette première initiative en ce qui concerne le phénomène des rallyes sur la voie publique et les difficultés rencontrées à ces occasions, certains de mes collaborateurs ont eu des contacts individuels, au cours des mois de juillet, août et septembre, dans le but de se familiariser avec cette question, d'examiner les sentiments d'insécurité en cette matière ainsi que les points chauds, les problèmes et les solutions éventuelles. Ils n'ont pas seulement parlé avec les représentants d'instances officielles, mais également avec des gens qui, comme commissaire de sport ou agent d'assurances, sont présents sur le terrain. Les adversaires des rallyes ont également été entendus, non pas dans le cadre de la commission mais lors d'un échange bilatéral. Ainsi, des représentants de Westhoek Anti-Rally, d'Agalev Ieper, des Jeugdbond voor natuurstudie en milieubescherming et de la Fondation Marguerite Yourcenar ainsi que du Natuurfonds Westland ont été reçus à mon cabinet où ils ont pu exprimer leurs griefs et leurs remarques.

Le vendredi 29 septembre 1995, mon cabinet a présenté une note de discussion aux représentants qui avaient été convoqués le 14 juillet. Cette fois, le groupe avait été élargi — et je crois à juste

titre — à des représentants de l'Association flamande des provinces, de l'Association francophone des provinces, de l'Union des villes et communes belges, de la Vlaamse Autosportfederatie, de l'Association sportive automobile francophone, d'Inter-Environnement Wallonie et du Bond Beter Leefmilieu. Tous ont été invités à exprimer par écrit leurs remarques sur ce texte de discussion. Celles-ci nous sont effectivement parvenues, la dernière datant du 29 novembre 1995.

Par ailleurs, madame Lizin, je vous rappelle qu'après avoir accepté votre aimable invitation à l'inauguration d'une caserne des pompiers dans votre ville, je me suis entretenu pendant près d'une heure avec vous et certains membres de l'organisation du Rallye du Condroz ainsi qu'avec des représentants des forces de l'ordre de Huy sur le problème des rallyes. Cet entretien, qui fut un plaisir, a débouché sur des conclusions intéressantes.

Vooraleer een antwoord te geven op de specifieke vragen die werden gesteld, benadruk ik nog dat alle deelnemers aan de bijeenkomsten van 4 juli en 29 september zich in hun moedertaal hebben kunnen uitdrukken. Zowel de tekst van 29 september als de uiteindelijke tekst die in de loop van december werd bekend gemaakt is in het Nederlands en in het Frans beschikbaar. Van de twintig deelnemers aan de vergadering van 29 september vertegenwoordigers er negen een federale instelling, onder wie heel toevallig acht Nederlandstaligen en een Franstalige. Zeven Nederlandstaligen traden op als vertegenwoordigers van de Vlaamse provincies, de gemeenten, de burgemeesters, de VAS en de BBL. Een Nederlandstalige vertegenwoordigde de federaal gestructureerde RACB. Aan Franstalige kant waren er verder drie vertegenwoordigers van de provincies, de ASAF en de organisatie zelf. De afgevaardigden van de burgemeesters en van de Union des villes et communes wallonnes et Inter-Environnement waren verontschuldigd. Alle schriftelijke reacties konden eveneens in de moedertaal worden opgesteld. Ik benadruk dit, omdat ik mij verwonder met welke uitgebreide creativiteit sommigen overall communautaire spaken menen te ontwaren. In dit dossier werd zeer nauwlettend toegezien op het taalevenwicht.

Ten vijfde, ons voorstel om de verantwoordelijken voor de klasseringsproeven onafhankelijk van de inrichtende organisatie te laten optreden is ingegeven door de bezorgdheid om ook tijdens het verloop van de rally het aspect veiligheid voorrang te geven op de competitiviteit. Dergelijke rally's houden immers altijd risico's in en de organisatoren zelf staan vaak te veel onder druk van economische belangen om daarmee voldoende rekening te houden. Ons voorstel werd reeds op de vergadering van 29 september geformuleerd. De drie federaties, ASAF, VAS en NSK waren toen zeker niet van mening dat het niet werkbaar zou zijn. Zij hadden overigens zelf reeds het initiatief genomen om in het wedstrijdreglement van elke rally te bepalen dat er een veiligheidsverantwoordelijke moet worden aangesteld. Onze veiligheidsverantwoordelijke krijgt in feite geen andere taak toegewezen dan die van de federaties, namelijk gedurende de volledige duurtijd van de rally voortdurend in contact te staan met de klasseringsverantwoordelijke, de koersdirectie en de medische diensten ten einde te allen tijde beslissingen te kunnen nemen omtrent het al dan niet laten doorgaan van bepaalde etappes. De recente discussies hebben er trouwens reeds toe geleid dat men in het rallygebeuren meer alert is geworden voor het aspect veiligheid.

Ik meen overigens te weten, mevrouw Lizin, dat ook in de Rally van de Condroz in Hoei één klasseringsrit werd afgelast omdat het publiek te opdringerig was en de wedstrijd niet langer in verantwoorde omstandigheden kon plaatsvinden. Wij willen deze positieve evolutie versterken, onder meer door het inschakelen van onafhankelijke veiligheidsdeskundigen.

Ik wijs er nog op dat deze mensen reeds in de eerste fase van de voorbereiding van de rally kunnen worden ingeschakeld voor het toezicht, de coördinatie en de controle op het vlak van de uitvoering van de veiligheidsvoorschriften.

J'en viens à votre sixième question. L'interdiction des parcours d'épreuves de classement dans certaines zones vise essentiellement à réduire la nuisance pour les habitants et à respecter l'environnement. Il s'agit d'une proposition claire de ma part, qui, naturellement, doit encore être examinée en concertation avec le secteur du sport automobile et avec les Régions, lesquelles sont

compétentes pour l'environnement. Cet élément sera repris sous forme de recommandation dans la circulaire en voie d'élaboration qui sera d'application pour 1996.

Je souhaite rappeler que l'arrêté royal du 10 juin 1976 réglant l'organisation de concours, d'entraînements et d'essais de véhicules automoteurs interdisait, en son article 3, paragraphe 1^{er}, les courses de vitesse, les essais et les entraînements, ainsi que l'usage récréatif de véhicules sur des terrains ou des circuits utilisés de façon non permanente, à moins de 350 mètres de la limite d'une agglomération, d'un établissement requérant le silence et des parcs publics. Pour les circuits permanents, une limite semblable existe déjà.

Het voorstel om binnen een straal van 500 meter rond de agglomeratiekern geen rally's meer toe te laten leidt in de praktijk niet tot het feitelijk onmogelijk maken van de 108 rallywedstrijden die jaarlijks in België worden gehouden. Wel zijn er een aantal problemen en ik ben bereid om hierover de discussie aan te gaan met de sector en met de regio's. Ik ontken echter met klem dat in de praktijk alle rallywedstrijden onmogelijk zullen worden.

Ik heb van de organisatoren van Ieper het parcours voor 1996 gekregen, met een simulatie van de voorgestelde ritten en de zones waar wedstrijden zouden worden verboden. Zij zijn de eersten die deze oefening hebben gedaan, en daaruit blijkt dat er nog amper snelheidsetappes voorkomen in de zones die wij verboden hebben of zullen verbieden.

Wij zullen echter blijven zoeken naar oplossingen zonder wedstrijden te moeten verbieden. Het is immers perfect mogelijk de circuits zo aan te passen dat de bebouwde kommen worden vermeden. Ik kan de gegevens van Ieper meedelen en het zou ook uiterst interessant zijn op het terrein even na te gaan welk effect onze voorstellen zullen hebben.

Mme Lizin (PS). — Monsieur le secrétaire d'État, j'aimerais savoir si nous pourrions disposer de cette carte et de votre analyse. Je pense que ces documents intéresseront les responsables concernés.

M. Peeters, secrétaire d'État à la Sécurité, adjoint au ministre de l'Intérieur, et secrétaire d'État à l'Intégration sociale et à l'Environnement, adjoint au ministre de la Santé publique. — Dans la Région wallonne, les problèmes qui se posent sont peut-être plus nombreux. Les données sont différentes en matière d'environnement et de construction des voies publiques par rapport à la Flandre. Je demanderai qu'il soit procédé aux mêmes simulations pour les villes de Spa et de Huy, afin de pouvoir juger des effets sur le terrain.

De zevende vraag betreft het gebruik van het openbaar park van Hoei voor activiteiten in verband met de wedstrijden. Die vraag is in deze context niet relevant omdat mijn voorstel tot verbod enkel betrekking heeft op de snelheidsritten — dus de gechronometeerde etappes in de bebouwde kommen — en niet op de logistieke steun die bij een rally hoort en die perfect kan worden georganiseerd in een openbaar park.

De achtste vraag over het verbod van nachtritten en nachtelijke verkenningen behandelt een belangrijk aspect. Wij hebben immers op het terrein vastgesteld dat de acceptatiebereidheid van een rally niet alleen wordt bepaald door de veiligheid, maar ook door de overlast voor de bewoners in de bebouwde kommen en in de dorpskernen. Een belangrijke verstoring van de rust van de bewoners zijn de nachtelijke verkenningen van de circuits die soms uren duren. Het verbieden van die verkenningsritten en van wedstrijden na tien uur 's avonds zal het verzet tegen de rally's misschien afzwakken. Deze maatregel zal ook de veiligheid gunstig beïnvloeden, alhoewel hier het tegendeel werd beweerd. Het nachtelijke gebeuren tijdens een rally is volgens mij een bijkomende factor van onveiligheid zowel voor de toeschouwers als voor de deelnemers aan de wedstrijd zelf. Tijdens dergelijke wedstrijden zijn er immers ook 's nachts vaak tienduizenden mensen op de been die zich geregeld verplaatsen.

Deze beperkingen zullen de overlast voor de buurtbewoners in de agglomeraties aanzienlijk verminderen. Het beperken van de verkenningsritten tot één dag voor de provinciale en de nationale wedstrijden en voor de internationale wedstrijden tot twee dagen werd door de rally-organisaties zelf voorgesteld.

Tenslotte heeft mevrouw Lizin gevraagd of ik mij bewust ben van de economische en de toeristische meerwaarde van een rally voor een streek. Ik ben mij hiervan ten volle bewust. Ik heb de horecasector en de toeristische sector niet uitgenodigd. Ik ben er namelijk van overtuigd dat de gemeentebesturen, die bij de onderhandelingen betrokken waren, niet zullen nalaten de belangen van al hun inwoners, ook die van de horeca-uitbaters, te verdedigen.

Rally's hebben weliswaar een belangrijke economische meerwaarde, maar hebben ook negatieve aspecten op economisch, ecologisch en menselijk vlak.

Wat de onveiligheid bij rally's betreft, vielen er de jongste vier jaar bij de 520 wedstrijden die werden gereden bij de toeschouwers zeven dodelijke slachtoffers en 79 gewonden te noteren. Als staatssecretaris voor Veiligheid gaat mijn eerste bezorgdheid naar het verminderen van het aantal doden en gewonden en ik ben er zeker van dat dit ook de eerste zorg is van de burgemeesters van de betrokken gemeenten.

De vragen van de heer Foret heb ik reeds grotendeels beantwoord. Zijn voorstel om in de rallysport meer preventief op te treden zoals dat in de voetbalsport is gebeurd op voorstel van de Commissie-Magotte, opgericht na het Heizeldrama, is volledig terecht. Het is precies wat wij met dit rapport beogen. De Commissie Kwaliteit en Veiligheid in de Rallysport, die wij willen oprichten, is eigenlijk een deelcommissie van de Commissie-Magotte. Wij zullen gebruik maken van de know-how van de Commissie-Magotte om vanuit het ministerie van Binnenlandse Zaken een permanente kwalitatieve controle van de rallywedstrijden op het lokale vlak te organiseren. Ik ben ervan overtuigd dat dit de juiste oplossing is. De leden van de Commissie-Magotte zullen aldus een positieve bijdrage leveren tot de rallysport. Ook de rallysector zelf zal overigens in deze nieuw op te richten commissie vertegenwoordigd zijn.

De Voorzitter. — Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Persoonlijk heb ik uit uw uiteenzetting onthouden dat er in ons land jaarlijks 108 rallywedstrijden worden georganiseerd en dat er de jongste vier jaar in het totaal 525 wedstrijden waren. De 7 doden en 79 gewonden die tijdens deze periode zijn gevallen, rechtvaardigen onze bezorgdheid voor deze aangelegenheid. Ik dank mevrouw Lizin dat zij ons de gelegenheid heeft gegeven om hierover in deze commissie te spreken.

La parole est à Mme Lizin.

Mme Lizin (PS). — Monsieur le Président, je ne veux pas prendre la parole pour une véritable réplique, ce terme impliquant à mes yeux une certaine opposition.

Je voudrais toutefois remercier M. le secrétaire d'État pour la réponse détaillée qu'il nous a fournie. J'apprécie vivement d'obtenir un exemplaire de la carte qu'il a utilisée pour illustrer le cas du Rallye d'Ypres. Cela nous permettra de mesurer de façon extrêmement détaillée l'impact pour Spa et Huy.

Je le répète, monsieur le secrétaire d'État — et nous avons déjà eu l'occasion d'en parler —, ce que nous recherchons n'est pas destructeur. Il y a trente ans que l'on ne réglemente pas cette matière ni de façon légale ni même par voie d'arrêté royal. Ce n'est pas par hasard. Chacun de vos prédécesseurs a essayé puis renoncé, sans doute inspiré par les réalités d'une situation très complexe.

Vous avez reconnu n'avoir pas invité le secteur Horeca. Ce secteur est le premier secteur directement concerné mais par les retombées indirectes. Toutefois, compte tenu de l'état d'esprit qui existe aujourd'hui, je pense qu'il serait utile d'annoncer une concertation plus large avant de poursuivre vos intentions en la matière. Je vous fais donc une suggestion.

Je pense qu'un certain nombre d'autorités communales ont été heurtées par le fait que vous ne leur fassiez pas confiance. Soyez assuré que les trois bourgmestres concernés — et issus de partis différents — par les rallyes recherchent la sécurité. D'ailleurs, ce n'est pas de trois bourgmestres qu'il s'agit. Dans ma région, c'est dix communes qui sont concernées. Pour Spa, c'est à peu près la même chose et pour Ypres aussi. Vous touchez à une sensibilité réelle et je tiens à souligner que nous sommes disposés à collabo-

rer. Je vous ai parlé des contrôleurs, par exemple. Je crois, en effet, que l'encadrement de ceux-ci est une bonne chose et qu'il faut l'assurer. Toutes les mesures ne sont donc pas négatives mais nous tenons à attirer votre attention sur deux points — la distance par rapport aux agglomérations et les entraînements nocturnes — qui doivent faire l'objet d'une appréciation plus détaillée.

Quant au coût écologique, il touche un domaine auquel je voudrais vous rendre attentif. Vous avez reçu la lettre de M. Grafé; elle est explicite. Elle exprime également le souhait d'une concertation entre votre département et le ministère des Sports. Mais en ce qui concerne l'écologie, permettez-moi de vous dire que ce n'est pas pour rien que l'on a réformé la Constitution de ce pays.

M. Peeters, secrétaire d'État à la Sécurité, adjoint au ministre de l'Intérieur, et secrétaire d'État à l'Intégration sociale et à l'Environnement, adjoint au ministre de la Santé publique. — Certes, il s'agit d'une compétence régionale.

Mme Lizin (PS). — Les deux Régions de ce pays n'ont pas la même sensibilité quant au concept d'écologie. Qu'on le veuille ou non, différentes perceptions existent, sinon nous n'aurions pas réformé la Constitution et la Belgique serait toujours un État unitaire. De plus, nous ne sommes pas, quant à nous, sous la pression d'Agalev, même si je peux comprendre que vous le soyez.

Je tiens à vous dire que vous risquez gros en ouvrant ce débat sans mener les concertations préalables. Vous risquez simplement que l'on vous conteste toute compétence en la matière. Comme notre intérêt ici, au Sénat, est de respecter la loyauté fédérale et donc vos compétences, nous ne pouvons que vous suggérer la plus grande prudence et les concertations préalables. C'est dans cet esprit que je plaide à nouveau. Tenez compte de la lettre de M. Grafé; elle est importante et significative d'un état d'esprit qui n'est pas neuf. Je suggère que la concertation soit élargie et qu'elle ait lieu avant de définir formellement votre arrêté royal.

M. le Président. — L'assemblée accepte-t-elle que les deux collègues qui sont intervenus dans la demande d'explications de Mme Lizin répliquent très brièvement? (*Assentiment.*)

La parole est donc à Mme Bribosia.

Mme Bribosia-Picard (PSC). — Monsieur le Président, je pense, comme Mme Lizin, que des concertations complémentaires devraient être menées avant d'avancer davantage dans ce dossier.

M. le Président. — La parole est à M. Foret.

M. Foret (PRL-FDF). — Monsieur le Président, la réponse de M. le secrétaire d'État ne m'a pas convaincu.

En fait, nous n'appliquons pas du tout ce qui s'est fait en 1989 lors de l'établissement de la Commission Magotte. Il y a une différence fondamentale, à savoir qu'au moment de l'étude de cette loi on avait fixé des objectifs réalisables. Ici — c'est en tout cas ce que j'ai essayé de montrer — je crains que, dans certains aspects, votre proposition ne soit pas réalisable.

En ce qui concerne la distance de 500 mètres à respecter par rapport aux agglomérations, vous savez que les changements de direction de voiries se font presque toujours à l'intérieur des agglomérations et pas en pleine nature. Tous les grands rallyes traversent les agglomérations.

Par ailleurs, vous dites qu'en autorisant les reconnaissances de nuit et en interdisant la compétition de nuit, on augmenterait la sécurité. Cela ne l'augmenterait que partiellement mais créerait d'autres types de problèmes puisqu'on allongerait les rallyes dans le temps et que la plupart se dérouleraient également le dimanche. Je n'en fais pas une question communautaire, croyez-le bien, c'est une réalité.

Il y a une différence entre la période hivernale et estivale, dites-vous dans votre proposition et vous établissez des heures d'interdiction différentes dans les deux cas. Comme vous le savez,

le Rallye de Dinant, les Boucles de Spa et le Rallye de Huy ont lieu précisément à des moments où ces périodes sont les plus réduites. Par conséquent, vous allez mettre en difficulté les rallyes wallons. Je suis sénateur communautaire et, dans certaines circonstances, il faut évoquer cette qualité, c'est ce que je fais aujourd'hui.

De Voorzitter. — Het woord is aan staatssecretaris Peeters.

De heer Peeters, staatssecretaris voor Veiligheid, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, staatssecretaris voor Maatschappelijke Integratie en Leefmilieu, toegevoegd aan de minister van Volksgezondheid. — Mijnheer de Voorzitter, ik denk dat het laatste woord in deze zaak nog niet is gezegd.

Zoals mevrouw Lizin vind ik het evident dat een aantal thema's die ik heb aangeraakt in dit rapport uitsluitend tot de bevoegdheid van de Gewesten behoren, onder andere de noodzaak van bijkomende milieuvorschriften of de logistieke omkadering van het rallygebeuren. Dat staat ook zo in het rapport, net zoals er in staat dat de 500-meter afstandregel ten opzichte van stiltegebieden, natuurgebieden en beschermde landschappen moet worden besproken in overleg met de Gemeenschappen en de Gewesten, omdat dit op het raakvlak ligt van de bevoegdheden. In het koninklijk besluit zullen wij bijgevolg geen artikelen opnemen waarmee wij niets te maken hebben, en zaken die de geregionaliseerde bevoegdheden raken, zullen wij voorafgaandelijk overleggen. Dit alles staat in mijn rapport en is dus al sinds twee maanden gekend. Ik zie hier geen probleem.

Bij de laatste opmerking van de heer Foret verbaast het mij weer eens met welke creativiteit sommigen «communautaire spoken» zien. Voor mij is het een detail dat ingevolge de voorgestelde maatregelen tijdens de winterperiode, tussen november en februari, de verbodsuren wat vroeger zouden vallen, waarbij men één à twee rally's zou treffen. Wel belangrijk is, dat men afstapt van de lange periodes met nachtelijke verkenningen die een gehele regio immobiliseren en bijgevolg ook de nachtrust van de bevolking verstoren.

M. le Président. — En conclusion de cette demande d'explications, j'ai reçu la motion suivante déposée par Mmes Bribosia et Lizin et par M. Foret:

«Le Sénat,

Ayant entendu le secrétaire d'État, M. Peeters, à l'occasion de la demande d'explications de Mme Lizin à propos de l'organisation de rallyes dans notre pays et les demandes conjointes de Mme Bribosia et de M. Foret présentées à la commission des Finances et des Affaires économiques,

Souhaite que les mesures proposées fassent l'objet d'une étude complémentaire.»

Le Sénat se prononcera sur cette motion en séance plénière.

De Senaat zal zich in plenaire vergadering over deze motie uitspreken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mesdames, messieurs, l'ordre du jour de la réunion publique de la commission des Finances et des Affaires économiques est ainsi épuisé.

Dames en heren, de agenda van de openbare vergadering van de commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden is afgewerkt.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 15 h 40 m.)

(De vergadering wordt gesloten om 15 h 40 m.)