

SEANCES DU LUNDI 2 JUILLET 1990
VERGADERINGEN VAN MAANDAG 2 JULI 1990ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERINGSEANCE DE L'APRES-MIDI
NAMIDDAGVERGADERING

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 2297.

COMMUNICATIONS:

Page 2297.

1. Parlement européen.
2. Budgets administratifs.
3. Conférence internationale du travail.
4. Cour des comptes.
5. Dette publique.

PROJET DE LOI (Discussion):

Projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 et la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Demande de renvoi en commission. — *Orateurs*: M. Bosmans (*motion d'ordre*), Mmes Herman-Michielsens, Delruelle-Ghobert, MM. De Seranno, De Loor, M. le Président, p. 2298.

Discussion générale. — *Orateurs*: MM. Hotyat, rapporteur, Monfils, Bosmans, Didden, Op 't Eynde, Mme Cahay-André, MM. Appeltans, Vaes, M. le baron Clerdent, MM. Desmedt, Pataer, p. 2299.

Ann. parl. Sénat de Belgique — Session ordinaire 1989-1990
Parlem. Hand. Belgische Senaat — Gewone zitting 1989-1990

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 2297.

MEDEDELINGEN:

Bladzijde 2297.

1. Europees Parlement.
2. Administratieve begrotingen.
3. Internationale Arbeidsconferentie.
4. Rekenhof.
5. Rijksschuld.

ONTWERP VAN WET (Beraadslaging):

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Verzoek om terugverwijzing naar de commissie. — *Spreekers*: de heer Bosmans (*motie van orde*), de dames Herman-Michielsens, Delruelle-Ghobert, de heren De Seranno, De Loor, de Voorzitter, blz. 2298.

Algemene beraadslaging. — *Spreekers*: de heren Hotyat, rapporteur, Monfils, Bosmans, Didden, Op 't Eynde, mevrouw Cahay-André, de heren Appeltans, Vaes, baron Clerdent, de heren Desmedt, Pataer, blz. 2299.

COMMUNICATION DE M. LE PRESIDENT :

Page 2304.

PROPOSITION DE LOI (Dépôt) :

Page 2317.

M. Aerts. — Proposition de loi modifiant l'article 2277 du Code civil.

M. Lenfant. — Proposition de loi supprimant les droits d'accises sur les boissons non alcoolisées.

M. Cerexhe. — Proposition de loi supprimant l'autorisation préalable au mariage des membres du personnel de la gendarmerie.

M. Monfils. — Proposition de loi relative à la protection des personnes contre les discriminations en raison de maladies ou de handicaps et instituant des mesures positives permettant leur maintien dans la vie en société.

M. Antoine. — Proposition de loi modifiant les articles 87, 96 et 97 de la nouvelle loi communale.

PROPOSITION DE RESOLUTION (Retrait) :

Page 2317.

Proposition de résolution sur la suite à donner aux décisions du Conseil européen de Strasbourg des 7 et 8 décembre 1989, qui est actuellement pendante à la commission des Relations extérieures.

INTERPELLATION (Demande) :

Page 2317.

M. Bock au secrétaire d'Etat aux Affaires européennes et à l'Agriculture sur « les problèmes de la brucellose et de la peste porcine ».

MEDEDELING VAN DE VOORZITTER :

Bladzijde 2304.

VOORSTELLEN VAN WET (Indiening) :

Bladzijde 2317.

De heer Aerts. — Voorstel van wet tot wijziging van artikel 2277 van het Burgerlijk Wetboek.

De heer Lenfant. — Voorstel van wet houdende afschaffing van het accijnsrecht op alcoholvrije dranken.

De heer Cerexhe. — Voorstel van wet houdende afschaffing van de voorafgaande machtiging die de leden van het rijkswachtpersoneel moeten vragen om in het huwelijk te treden.

De heer Monfils. — Voorstel van wet houdende bescherming van personen tegen discriminatie wegens ziekte of handicap en houdende invoering van positieve maatregelen waardoor zij zich in de samenleving kunnen handhaven.

De heer Antoine. — Voorstel van wet tot wijziging van de artikelen 87, 96 en 97 van de nieuwe gemeentewet.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE (Intrekking) :

Bladzijde 2317.

Voorstel van resolutie betreffende de opvolging van de beslissingen van de Europese Raad van Straatsburg van 7 en 8 december 1989, dat thans aanhangig is bij de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen.

INTERPELLATIE (Verzoek) :

Bladzijde 2317.

De heer Bock tot de staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw over « de problemen in verband met de brucellose en de varkenspest ».

PRESIDENCE DE M. TOUSSAINT, PREMIER VICE-PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER TOUSSAINT, EERSTE ONDERVOORZITTER

Mme Panneels-Van Baelen et **M. Mouton**, secrétaires, prennent place au bureau.

Mevrouw Panneels-Van Baelen en **de heer Mouton**, secretarissen, nemen plaats aan het bureau.

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.

De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 14 h 40 m.

De vergadering wordt geopend te 14 h 40 m.

CONGES — VERLOF

M. Content, à l'étranger, demande un congé.

Verlof vraagt: de heer Content, in het buitenland.

— Ce congé est accordé.

Dit verlof wordt toegestaan.

MM. Adriaensens, Leclercq, à l'étranger; Vanderkerckhove, Van Hooland, pour devoirs administratifs; Antoine, Bock, pour d'autres devoirs; Suykerbuyk, pour obligations professionnelles, et Noerens, pour raison de santé, demandent d'excuser leur absence à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Adriaensens, Leclercq, in het buitenland; Vandekerckhove, Van Hooland, wegens ambtsbezigheden; Antoine, Bock, wegens andere plichten; Suykerbuyk, wegens beroepsplichten, en Noerens, om gezondheidsredenen.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving aangenomen.

COMMUNICATIONS — MEDEDELINGEN

Parlement européen — Europees Parlement

M. le Président. — Par lettre du 28 juin 1990, le président du Parlement européen a transmis au Sénat:

1. Une résolution législative (procédure de coopération: première lecture) portant avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission au Conseil concernant un règlement relatif à la nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne;

Bij brief van 28 juni 1990, heeft de voorzitter van het Europees Parlement aan de Senaat overgezonden:

1. Een wetgevingsresolutie (samenwerkingsprocedure: eerste lezing) houdende advies van het Europees Parlement inzake het voorstel van de Commissie aan de Raad voor een verordening betreffende de statistische nomenclatuur van de economische activiteiten in de Europese Gemeenschappen;

2. Une résolution sur l'accord de Schengen et la Convention sur le droit d'asile et le statut de réfugié du groupe *ad hoc* « Immigration »;

2. Een resolutie over het akkoord van Schengen en de Conventie inzake het asielrecht en de status van vluchtelingen van de *ad hoc*-groep voor immigratie;

3. Une résolution sur les orientations institutionnelles en vue du second sommet de Dublin;

3. Een resolutie over de institutionele richtsnoeren ter voorbereiding van de tweede top van Dublin;

4. Une résolution sur la déclaration du Conseil et de la Commission sur la lutte contre le racisme et la xénophobie;

4. Een resolutie over de verklaring van de Raad en de Commissie over de strijd tegen racisme en vreemdelingenhaat;

5. Une résolution sur les travailleurs migrants des pays tiers;

5. Een resolutie over de migrerende werknemers uit derde landen;

6. Une résolution législative portant avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission au Conseil relative à une directive modifiant la directive 69/335/CEE concernant les impôts indirects frappant les rassemblements de capitaux;

6. Een wetgevingsresolutie houdende advies van het Europees Parlement inzake het voorstel van de Commissie aan de Raad voor een richtlijn tot wijziging van richtlijn 69/335/EEG betreffende de indirecte belastingen op het bijeenbrengen van kapitaal;

7. Une résolution sur les délibérations de la Commission des pétitions au cours de l'année parlementaire 1989-1990, et contenant des indications en matière de procédure à suivre à l'avenir pour le traitement des pétitions.

7. Een resolutie over de werkzaamheden van de Commissie verzoekschriften in het parlementaire jaar 1989-1990 en over de in de toekomst te volgen procedure voor de behandeling van verzoekschriften.

— Renvoi à la commission des Relations extérieures.

Verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen.

Budgets administratifs — Administratieve begrotingen

M. le Président. — En exécution de l'article 10, § 2, de la loi du 28 juin 1963 modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, le gouvernement a transmis aux Assemblées législatives:

— Par lettre du 25 juin 1990, le budget administratif ajusté pour l'année budgétaire 1990 du ministère des Affaires scientifiques et culturelles - Education;

Met toepassing van het artikel 10, § 2, van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit heeft de regering aan de Wetgevende Vergadering overgezonden:

— Bij brief van 25 juni 1990, de aangepaste administratieve begroting voor het begrotingsjaar 1990 van het ministerie van Culturele en Wetenschappelijke Aangelegenheden - Onderwijs;

— Par lettre du 29 juin 1990, le budget administratif ajusté des Dotations aux Communautés et aux Régions de l'année budgétaire 1990.

— Bij brief van 29 juni 1990, de aangepaste administratieve begroting der Dotaties aan de Gemeenschappen en aan de Gewesten van het begrotingsjaar 1990.

— Ces budgets administratifs ajustés sont renvoyés aux commissions compétentes.

Deze aangepaste administratieve begrotingen worden naar de bevoegde commissies verwezen.

Conférence internationale du travail

Internationale Arbeidsconferentie

M. le Président. — Par dépêche du 28 juin 1990, le ministre des Affaires étrangères a transmis au Sénat le texte:

1. De la convention n° 163 concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports;

Bij dienstbrief van 28 juni 1990, heeft de minister van Buitenlandse Zaken aan de Senaat gezonden de tekst:

1. Van het verdrag nr. 163 betreffende het welzijn van zeelieden op zee en in de havens;

2. De la recommandation n° 173 concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports;

2. Van de aanbeveling nr. 173 betreffende het welzijn van zeelieden op zee en in de havens;

3. De la convention n° 164 concernant la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer;

3. Van het verdrag nr. 164 betreffende de gezondheidsbescherming en de medische zorg van zeevarenden;

4. De la convention n° 165 concernant la sécurité sociale des gens de mer (révisée);

4. Van het verdrag nr. 165 betreffende de sociale zekerheid voor zeelieden (herzien);

5. De la convention n° 166 concernant le rapatriement des marins (révisée);

5. Van het verdrag nr. 166 betreffende de repatriëring van zeevarenden (herzien);

6. De la recommandation n° 174 concernant le rapatriement des marins,

6. Van de aanbeveling nr. 174 betreffende de repatriëring van zeevarenden,

adoptées par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail lors de sa 74^e session, qui s'est tenue à Genève du 24 septembre au 9 octobre 1987.

aangenomen door de Algemene Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 74^e zitting, gehouden te Genève, van 24 september tot 9 oktober 1987.

Cette communication est conforme aux dispositions de l'article 19, §§ 5 et 6, de la Constitution de l'Organisation internationale du travail, amendée en 1946 et approuvée par le Parlement par la loi du 3 décembre 1947 (*Moniteur belge* du 3 juin 1948).

Deze mededeling is in overeenstemming met de bepalingen van artikel 19, §§ 5 en 6 van de Oprichtingsakte van de Internationale Arbeidsorganisatie, geamendeerd in 1946 en door het Parlement goedgekeurd bij de wet van 3 december 1947 (*Belgisch Staatsblad* van 3 juni 1948).

Les textes des conventions et des recommandations annexés à la déclaration gouvernementale sont déposés au greffe du Sénat, où les membres peuvent en prendre connaissance.

De teksten van de verdragen en van de aanbevelingen welke bij de regeringsverklaring waren gevoegd, liggen ter inzage van de belangstellende leden op de griffie van de Senaat.

— Il est donné acte de cette communication au ministre des Affaires étrangères.

Van deze mededeling wordt aan de minister van Buitenlandse Zaken akte gegeven.

Cour des comptes — Rekenhof

M. le Président. — Par dépêche du 27 juin 1990, la Cour des comptes communique au Sénat qu'elle a examiné, sur la base de l'article 10, § 2, de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, les budgets administratifs ajustés pour l'année 1990, des ministères de l'Intérieur et de la Fonction publique, ainsi que de la Prévoyance sociale, et qu'elle n'a pas d'observations à formuler à propos de la conformité de ces documents au contenu et aux objectifs de l'ajustement du budget général des Dépenses.

Bij dienstbrief van 27 juni 1990 deelt het Rekenhof aan de Senaat mede dat het op grond van artikel 10, § 2, van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, is overgegaan tot het onderzoek van de aangepaste administratieve begrotingen voor het jaar 1990 van de ministeries van Binnenlandse Zaken en Openbaar Ambt en van Sociale Voorzorg en dat er geen opmerkingen dienen te worden gemaakt over de overeenstemming van die documenten met de inhoud en de doelstellingen van de aanpassing van de Algemene Uitgavenbegroting.

— Renvoi aux commissions respectivement compétentes.

Verwezen naar de respectievelijk bevoegde commissies.

M. le Président. — Il est donné acte de cette communication au premier président de la Cour des comptes.

Van deze mededeling wordt aan de eerste voorzitter van het Rekenhof akte gegeven.

Dette publique — Rijksschuld

M. le Président. — Par dépêche du 25 juin 1990, le ministre des Finances transmet au Sénat, en exécution de l'article 7 de la loi du 2 août 1955, le rapport sur les opérations d'amortissements de la dette publique effectuées en 1989.

Bij dienstbrief van 25 juni 1990 zendt de minister van Financiën aan de Senaat, overeenkomstig artikel 7 van de wet van 2 augustus 1955, het verslag over de amortisatieverrichtingen van de rijksschuld voor het jaar 1989.

— Dépôt au greffe.

Neergelegd ter griffie.

M. le Président. — Il est donné acte de cette communication au ministre des Finances.

Van deze mededeling wordt aan de minister van Financiën akte gegeven.

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE WET BETREFFENDE DE POLITIE OVER HET WEGVERKEER, GECOÖRDINEERD OP 16 MAART 1968 EN VAN DE WET VAN 21 JUNI 1985 BETREFFENDE DE TECHNISCHE EISEN WAARAAN ELK VOERTUIG VOOR VERVOER TE LAND, DE ONDERDELEN ERVAN, EVENALS HET VEILIGHEIDSTOEBEHOREN MOETEN VOLDOEN

Verzoek om terugverwijzing naar de commissie

Algemene beraadslaging

PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI RELATIVE A LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIERE, COORDONNÉE LE 16 MARS 1968 ET LA LOI DU 21 JUIN 1985 RELATIVE AUX CONDITIONS TECHNIQUES AUXQUELLES DOIVENT RÉPONDRE TOUT VÉHICULE DE TRANSPORT PAR TERRE, SES ÉLÉMENTS AINSI QUE LES ACCESSOIRES DE SÉCURITÉ

Demande de renvoi en commission

Discussion générale

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van het ontwerp van wet tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

L'ordre du jour appelle à la discussion du projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 et la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Het woord is aan de heer Bosmans voor een motie van orde.

De heer Bosmans (motie van orde). — Mijnheer de Voorzitter, ik vraag bij het begin van de vergadering het woord over het ontwerp dat als eerste punt op onze agenda staat. Tijdens het weekend hebben zowat alle kranten vrij uitgebreid commentaar geleverd op uw ontwerp, mijnheer de Vice-Eerste minister. Die commentaar was meestal niet zo lovend. Zeer vele organisaties, zoals verenigingen van wegvervoerders en de automobiellclubs, hebben grote twijfels over de inhoud van het ontwerp. Het ontwerp is mijns inziens nog niet rijp. U mag mij niet verkeerd begrijpen. Ik heb helemaal niet de bedoeling de totstandkoming van het ontwerp tegen te werken. Integendeel, wanneer wij de verkeersveiligheid kunnen verbeteren, mogen wij dat niet nalaten. Vermits echter zovelen twijfels hebben bij het ontwerp, denk ik dat het nuttig is het terug naar de commissie te verwijzen.

M. le Président. — Après la demande de M. Bosmans, je vous propose d'entendre tout d'abord le rapporteur du projet en question ainsi que quelques orateurs. Le vote sur la demande de renvoi en commission aurait lieu vers 16 heures. (*Protestations sur divers bancs.*)

Het woord is aan mevrouw Herman.

Mevrouw Herman-Michielsens. — Mijnheer de Voorzitter, er is een vraag tot terugverwijzing van het ontwerp naar de commissie. Wij willen dat er over deze vraag nu wordt gestemd.

M. le Président. — La parole est à Mme Delruelle.

Mme Delruelle-Ghobert. — Monsieur le Président, j'appuie la requête que vient de formuler Mme Herman. Nous souhaitons que le Sénat se prononce sur la demande de renvoi du projet en commission, puisque c'est bien de cela qu'il s'agit.

M. le Président. — Afin de ne pas devoir suspendre la séance, je vous suggère non d'entamer le débat, mais d'entendre tout au moins le rapporteur. La présence de bon nombre de nos collègues étant requise dans diverses commissions, nous pourrions ainsi nous prononcer vers 16 heures sur la demande de renvoi du projet en commission.

Het woord is aan de heer De Seranno.

De heer De Seranno. — Mijnheer de Voorzitter, het is toch normaal dat wij eerst het verslag van de rapporteur aanhoren. (*Protest op de banken van de PVV en de PRL.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer De Loor.

De heer De Loor. — Mijnheer de Voorzitter, het ontwerp staat als eerste punt ingeschreven op de agenda. Ik zie echt niet in waarom wij de bespreking ervan moeten uitstellen en het ontwerp moeten terugverwijzen naar de commissie, hoewel er de jongste tijd heel wat opmerkingen zijn over gemaakt. Tijdens de bespreking van het ontwerp kan eenieder hier zijn standpunt naar voren brengen. Degenen die kritiek hebben, kunnen zich dus inschrijven op de sprekerslijst en hun mening hier verkondigen.

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Herman.

Mevrouw Herman-Michielsens. — Mijnheer de Voorzitter, er is een vraag tot terugverwijzing van het ontwerp naar de commissie. Daarover moet worden gestemd. Dat staat in het reglement. Wat de heer De Loor zegt, toont enkel aan dat hij bij die stemming zal tegenstemmen.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer De Seranno.

De heer De Seranno. — Mijnheer de Voorzitter, wij vragen een schorsing van ongeveer 20 minuten om ons te bezinnen over het voorstel tot terugverwijzing van het ontwerp naar de commissie.

De Voorzitter. — De vergadering is geschorst.

La séance est suspendue.

— *De vergadering wordt geschorst te 14 h 45 m.*

La séance est suspendue à 14 h 45 m.

Ze wordt hervat te 15 h 10 m.

Elle est reprise à 15 h 10 m.

De heer Swaelen treedt als voorzitter op

De Voorzitter. — De vergadering is hervat.

La séance est reprise.

Wij moeten nu stemmen over het verzoek tot terugverwijzing naar de commissie van de heer Bosmans.

Nous devons voter maintenant sur la proposition de M. Bosmans de renvoi du projet en commission.

Het woord is aan mevrouw Herman.

Mevrouw Herman-Michielsens. — Mijnheer de Voorzitter, wij vragen de naamstemming.

De Voorzitter. — Mevrouw, luidens de bepalingen van artikel 28 van ons reglement is een naamstemming alleen mogelijk over voorstellen van wet, amendementen en dies meer.

Over procedureaangelegenheden wordt alleen bij zitten en opstaan gestemd.

Ik breng het voorstel tot terugverwijzing naar de commissie van de heer Bosmans in stemming.

Je mets aux voix la proposition de M. Bosmans de renvoi en commission.

— Dit voorstel, bij zitten en opstaan in stemming gebracht, wordt niet aangenomen.

Cette proposition, mise aux voix par assis et levé, n'est pas adoptée.

M. le Président. — La discussion générale est donc ouverte.

De algemene beraadslaging is dus geopend.

La parole est au rapporteur.

M. Hotyat, rapporteur. — Monsieur le Président, la discussion générale en commission s'est déroulée en trois épisodes, qui se sont clôturés chacun par une réponse du ministre des Communications. Le rapport écrit rend parfaitement compte du déroulement des travaux, et je tiens à cet égard à remercier la secrétaire de la commission de sa précieuse collaboration.

Toutefois, le lecteur du rapport écrit aura pu constater qu'au cours de ces trois épisodes, divers intervenants sont revenus sur des points semblables. Aussi m'a-t-il paru utile, à l'occasion de ce rapport oral, de procéder à un effort de synthèse en regroupant les remarques relatives à des thèmes identiques mais, bien entendu, sans pouvoir être aussi complet que le rapport écrit.

*M. Toussaint, premier vice-président,
prend la présidence de l'assemblée*

Pour le ministre, l'objectif de la sécurité routière est de réduire le mieux possible l'insécurité objective et subjective de tous les usagers de la route. En outre, il faut s'attacher à diminuer la détérioration du cadre de vie résultant de la circulation.

La sécurité routière est étroitement liée à la mobilité et, plus particulièrement, à l'usage croissant de la voiture. Divers sénateurs se sont exprimés sur ce point. Les opposants au projet de loi ont considéré que la voiture est un instrument privilégié de communication qui est, pour certains usagers, indispensable à l'exercice de leur profession. L'un d'entre eux a même estimé que le projet est idéologique et qu'il traduit une politique générale menée contre l'automobile et les conducteurs. A ce propos, il a considéré que pour être logique, il faudrait développer rapidement les transports en commun.

Sur ce point, il a rejoint un autre intervenant qui a déclaré, lui, qu'il faut viser d'abord et globalement à réduire le trafic motorisé et le nombre de kilomètres parcourus, et qui a fait diverses propositions en ce sens, parmi lesquelles, en premier lieu, le développement des transports en commun. Le ministre a déclaré partager l'avis de ce sénateur sur le problème de la mobilité.

Dans ce cadre global de la sécurité routière, on a également insisté sur la qualité de l'infrastructure et, à cet égard, sur la nécessaire collaboration avec les Régions.

En ce qui concerne les objectifs spécifiques du projet de loi, le ministre a souligné à plusieurs reprises que le projet n'est qu'un élément d'une politique globale de sécurité routière. Il a d'ailleurs rappelé diverses mesures déjà prises concernant les autres facteurs influençant cette sécurité, c'est-à-dire le véhicule et l'infrastructure.

Le projet concerne le facteur homme en tant qu'utilisateur de la route. Il vise en particulier trois causes principales d'accidents et propose des solutions précises à chacune d'entre elles: pour la conduite sous l'influence de l'alcool: la diminution à 0,5 pour mille du taux punissable d'alcoolémie, le renforcement des peines pour un taux d'au moins 0,8 pour mille, l'instauration de l'appareillage d'analyse électronique d'haleine; en ce qui concerne les conducteurs débutants, donc surtout les jeunes: l'instauration d'une période au cours de laquelle on peut acquérir une expérience de la conduite et d'un système spécial de

suivi; pour ce qui est de la récidive d'infractions graves, l'instauration du permis de conduire à points.

En ce qui concerne la conduite sous influence, le ministre justifie le choix du taux d'alcool de 0,5 pour mille par l'importance du rôle de l'alcool dans les accidents mortels et par le fait que les probabilités d'accidents sont multipliées par 2,5 dès que l'on atteint ce taux, par ailleurs conforme au projet de directive européenne, à une résolution du Parlement européen et à l'exemple des Pays-Bas, du Portugal et des pays scandinaves.

Un opposant au projet a estimé que le taux d'alcoolémie envisagé de 0,5 n'était ni social ni réaliste: une limite de 0,8 gramme serait acceptable; ce qu'il faut surtout réprimer, c'est l'ivresse grave, aux alentours de 2 grammes, et les récidivistes. Un autre a estimé que 1 gramme à 1,2 gramme seraient des chiffres raisonnables.

Sur le plan des contrôles, le ministre a répondu favorablement à la suggestion d'un sénateur de se montrer draconien à la sortie des dancings, restaurants et autres points cruciaux.

Le fait que la contre-expertise par analyse de sang ne soit pas prévue entre 0,5 et 0,8 gramme a été contesté du point de vue des droits de la défense. Le ministre a répondu que la contre-expertise n'avait pas été retenue lors de l'examen du projet à la Chambre, les appareils étant considérés comme suffisamment fiables. Comme à partir de 0,8 gramme, les sanctions sont plus importantes, la prise de sang a été prévue.

Pour ce qui est de l'influence de la drogue et des médicaments, la question de la répression de l'utilisation de ces produits a été posée, en l'absence de contrôles et de statistiques. Le ministre a reconnu qu'il n'y avait effectivement pas de moyen de contrôle, mais il a considéré comme important que cette influence soit prévue dans la loi. Cela pourra influencer sur la détermination des responsabilités en cas d'accident et celle du médecin traitant pourra, le cas échéant, être engagée.

A propos de l'éducation, le projet de loi comporte, je l'ai dit, des dispositions en ce qui concerne la formation des jeunes conducteurs, mais le débat en commission a porté d'une manière plus générale sur le problème de l'éducation des conducteurs et on peut dire qu'il y eut unanimité sur le principe de la nécessité de celle-ci. L'éducation a évidemment été comprise comme un instrument de prévention, les opposants au projet la préférant à la répression.

La question de l'insertion dans l'éducation scolaire de base a été posée, de même que celle de l'éducation des piétons et des cyclistes. Le ministre a répondu que l'éducation dans le domaine de la sécurité routière était primordiale, qu'il fallait la développer, et ce dès le début de la scolarité.

En ce qui concerne les cours donnés par les auto-écoles et la manière dont celles-ci délivrent les permis, un participant a regretté qu'on ne s'y intéresse pas dans le projet, alors qu'une adaptation serait nécessaire, veillant à donner aux candidats un sens des responsabilités de la conduite. Il a suggéré des cours par simulation. Il a posé la question des prix, qu'il considère comme prohibitifs.

Le ministre a estimé que le rôle important des auto-écoles était à revoir. Toutefois le recyclage dans le cadre du permis à points sera plus concentré: il pourra avoir lieu à l'Institut belge pour la sécurité routière où les cours tendront à recréer les situations auxquelles sont confrontés les conducteurs. Le ministre compte, dans cette optique, doter l'Institut des équipements nécessaires. Les prix ne seront pas prohibitifs.

J'en viens à la récidive des infractions graves. Pour ce qui est de l'instauration du permis à points, un intervenant a considéré celle-ci comme arbitraire. Il a estimé qu'une mesure aussi grave que la suspension du permis pendant un à trois mois ne pouvait dépendre d'une autorité administrative, mais bien des tribunaux. Un autre sénateur a rejoint cette critique en indiquant que l'automatisme du système ne permettrait pas de tenir compte de des circonstances atténuantes.

Le ministre a souligné que seules les infractions ayant fait l'objet d'un paiement ou d'une condamnation coulée en force de chose jugée seront prises en compte. Il a, en outre, confirmé que le choix fait était bien celui d'un permis administratif. Les

deux systèmes, administratif et judiciaire, seront totalement séparés et indépendants. Ils pourront néanmoins dans certains cas être appliqués parallèlement. Le juge n'aura pas nécessairement besoin du fichier relatif aux permis pour connaître les infractions, puisqu'il dispose du casier judiciaire.

Le ministre a précisé qu'après le suivi d'un cours de sécurité, la mention de l'infraction et les points y relatifs seraient biffés du fichier. Ceci ne concernerait évidemment pas le casier judiciaire.

En tant qu'infraction, la vitesse a fait l'objet d'une controverse importante. En effet, certains opposants au projet ont le sentiment que la vitesse sera particulièrement visée dans le permis à points, alors que le ministre a fait remarquer que ce permis ne mettrait pas plus l'accent sur la vitesse que sur d'autres infractions.

Certains intervenants ont rappelé la non-limitation de la vitesse sur les autoroutes allemandes et constaté qu'avec les progrès techniques, 120 kilomètres à l'heure, cela représentait une vitesse peu élevée. L'exemple cité par le ministre des limitations de vitesses aux USA a été contesté, eu égard au fait que les voitures américaines auraient vingt ans de retard en matière de sécurité. Un autre sénateur a estimé, au contraire, que les choix faits en la matière n'avaient pas, jusqu'à présent, assez marqué les mentalités et qu'il convenait d'être plus ferme et plus global.

Le ministre, dans sa réponse, a souligné la difficulté de faire respecter les limitations de vitesse et l'utilité des aménagements physiques de l'infrastructure pour obliger à ralentir.

Il est à noter que l'idée a été lancée de différencier les permis selon les types de voiture, en fait, selon leur puissance.

Il a été aussi demandé au ministre d'inclure dans les infractions graves, certains stationnements abusifs. Il fut notamment question des véhicules garés sur les trottoirs et de ceux qui bloquent les transports en commun. Il a été souhaité que les agents des sociétés de transport en commun puissent verbaliser et faire enlever les véhicules.

Le ministre s'est opposé à l'idée de tenir compte dans la modulation des points du nombre de kilomètres parcourus annuellement par les conducteurs et donc de favoriser ceux qui roulent beaucoup. Il a estimé que ces conducteurs chevronnés doivent donner l'exemple.

Par contre, le ministre n'est pas opposé à différencier la sanction selon le degré de vitesse ou d'alcoolémie. Il a rappelé qu'il avait déclaré à la Chambre que l'on perdrait un maximum de trois points par infraction mais que, dans l'arrêté royal, il serait possible de moduler à un, deux ou trois points. Le ministre s'est engagé à soumettre aux commissions parlementaires, pour avis, les principaux arrêtés royaux d'exécution de ce projet et plus particulièrement celui qui préciserait le nombre de points attribués par infraction.

En réponse à une remarque sur ce sujet, il a indiqué qu'il faudrait harmoniser les réglementations de la circulation routière au niveau européen mais que certains pays comme l'Allemagne et la Grande-Bretagne y sont actuellement opposés.

A l'occasion du débat sur le permis, la commission a également abordé le problème de la capacité physique des conducteurs.

Un intervenant s'est inquiété de l'annonce du dépôt, à la Chambre, d'une proposition de loi instaurant un examen médical après un certain âge. Il a également envisagé la situation des handicapés disposant de voitures adaptées. Un autre sénateur considérerait comme normal de passer un examen de la vue tous les cinq ans, comme dans certains Etats américains. Un troisième a estimé que pour la protection même des personnes âgées, un protocole spécifique d'examen devrait être créé.

En ce qui concerne la capacité physique des conducteurs, le ministre a renvoyé aux règles européennes, reprises dans la réglementation belge.

J'en viens à présent à la mise en application du projet de loi. Le ministre a indiqué que les différents articles seraient mis en application par arrêté royal, par étapes successives. Il s'agira d'abord de la formation des jeunes conducteurs, pour la fin de

l'année. Viendra ensuite la question de l'alcoolémie liée à la disposition des appareils nécessaires, ce qui prendra un certain temps. Le troisième arrêté traitera du permis à points, mais il faut d'abord organiser le service et la banque de données. A cet égard, le ministre a indiqué qu'il n'est pas prévu dans l'immédiat d'augmentation du personnel mais qu'il faudra 200 millions pour moderniser l'administration.

Quelques considérations furent également échangées à propos du fichier relatif au permis à points. Le ministre a indiqué à ce sujet qu'il y aurait intérêt à établir une législation commune à tous les fichiers, notamment en ce qui concerne le droit d'accès. En attendant une loi générale sur la protection de la vie privée, le projet ne prévoit, à cet égard, que des mesures provisoires telles qu'elles existent pour les fichiers actuels.

Je termine par les statistiques d'accidents.

Un sénateur s'est penché sur le manque de précision et l'insuffisance ou les carences des statistiques, en particulier en ce qui concerne les accidents ayant seulement des conséquences matérielles. Le ministre a considéré qu'ajouter ces accidents aux statistiques des accidents avec victime, était une bonne suggestion.

Après ce rapport oral que je me suis efforcé de rendre aussi objectif que possible, je voudrais émettre quelques réflexions personnelles.

En janvier 1989, monsieur le ministre, lors d'une discussion budgétaire, vous nous aviez fait un exposé introductif qui était une véritable déclaration d'intentions. J'en avais souligné l'importance car vous y preniez clairement position, après une longue période d'inertie, en faveur d'une politique volontariste en matière de sécurité de la circulation. Je m'en étais réjoui. Dans cette déclaration, vous aviez notamment annoncé votre intention de ramener de 0,8 à 0,5 gramme le taux maximum autorisé d'alcool, initiative tout à fait justifiée pour les raisons que vous avez vous-même citées et auxquelles j'ajouterai les recommandations de l'OMS et de l'OCDE et la situation au Japon.

C'est donc avec satisfaction que je vois le présent projet s'approcher du terme de son parcours. Il constituera un pas important dans la bonne direction. Mais j'ajouterai aussitôt que beaucoup reste à faire. Je ne prendrai que deux exemples.

Un effort considérable d'éducation doit être consenti. Il doit viser, en plus de la capacité à conduire, à donner aux conducteurs le souci du respect de la vie des autres, de la qualité de cette vie et de leur liberté propre. Je pense, par exemple, aux stationnements sauvages sur les trottoirs, sur les arrêts de bus, en double, voire en triple file. Il s'agit là fondamentalement d'une question de civisme. Trop souvent, automobile se conjugue avec égoïsme.

Je suis aussi de ceux qui croient qu'en matière de respect des vitesses, les aménagements de voiries visant à faire ralentir jusqu'à la vitesse limite sont les meilleurs. Hélas, il faut bien constater, à la lecture des réponses à des questions parlementaires, que les zones résidentielles et les zones 30 kilomètres/heure ne se multiplient guère. Or, ce sont les communes qui, pour l'essentiel, doivent prendre l'initiative de ce type de réalisation.

Je terminerai donc, monsieur le ministre, en vous invitant à poursuivre, avec la ténacité qui est la vôtre, la tâche que vous menez avec l'appui et, de vos collègues, et de la majorité. (Applaudissements.)

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

M. Monfils. — Monsieur le Président, j'ai trois quarts d'heure pour défendre, une dernière fois, non pas une catégorie sociale, mais tous ceux que le hasard de leur profession, leur situation familiale, le cercle de leurs amitiés ou, tout simplement, leur envie d'être ailleurs, conduisent à se déplacer en automobile.

Je ne me fais aucune illusion car la partie est truquée dès le départ.

Ceux qui ont le malheur de trouver que ce projet va trop loin, sont montrés du doigt comme des fous du volant et donc, à ce titre, immédiatement suspectés d'intelligence avec l'ennemi,

c'est-à-dire l'automobiliste haï — on le verra plus loin — par ce projet de loi.

C'est curieux d'ailleurs, monsieur le ministre, comme évolue le vocabulaire! Fou du volant, c'est péjoratif, négatif, condamnable. Fou de foot, c'est «sympa», positif, même si l'excès de folie tue aussi en football.

Finalement, vous devez reconnaître avec moi que chaque secteur a ses *hooligans*, comme celui du football, comme celui de la moto, comme celui de la voiture. Le tout, quand on fait une loi, surtout pénale, c'est de définir avec exactitude les limites à risque et de réprimer leurs excès. Il n'est pas interdit de crier dans un stade ni de huer l'équipe adverse, mais il est interdit de se battre.

Toutefois, votre projet sur la sécurité routière ne réprime pas les comportements des *hooligans* de l'auto. Il met au point — c'est le cas de le dire — un système automatique, absurde, de répression généralisée des comportements avec un argument profondément vicieux à la base, qui a l'apparence de la logique pourtant et qui consiste à dire: «Pourquoi critiquer le fait que l'on recherche une meilleure répression des infractions à la loi?»

Mais le problème n'est évidemment pas là. Toute loi régissant des comportements humains et réprimant les écarts par rapport à la norme cesse d'être respectée à partir du moment où les limites sont telles qu'elles aboutissent à ce qu'une écrasante majorité la transgresse.

Vouloir à tout prix imposer ces limites conduit inévitablement à la contestation de l'autorité et à la recherche de tous les moyens aptes à éviter la condamnation.

Monsieur le ministre des Communications, vous devriez non seulement — je suis persuadé que vous le faites — lire, dans les journaux, les propos de votre président, M. Van Rompuy, mais également d'autres livres, comme, par exemple, *L'Esprit des Lois*, dans lequel Montesquieu disait, très justement, il y a pas mal de temps: «L'esprit de modération doit être celui du législateur. Le bien politique comme le bien moral se trouvent toujours entre deux limites.»

Le corps social, surtout en cette fin de siècle, est prêt à comprendre qu'une liberté anarchique devient licence, que le comportement individuel jusqu'au-boutiste peut heurter les intérêts collectifs. Mais faut-il, pour autant, mettre la barre si basse que n'importe quel citoyen, même respectueux de la loi, passera au-dessus, j'allais dire, sans s'en rendre compte? D'autant qu'on ne lui a jamais prouvé à ce citoyen, sauf par des statistiques incomplètes ou fausses, que le franchissement de la barre était, en soi, une infraction très grave, cause de tous ou, en tout cas, d'une grande partie des drames du secteur dont le nôtre, les drames de la route.

Que dit-on, en effet, à ce père de famille, à ce voyageur de commerce, à cet avocat, à ce couple invité chez des amis? On leur dit: «Le moindre comportement en dehors des normes que j'ai fait voter, vous conduit inéluctablement à terme et même à très court terme, au retrait du permis de conduire.» Et pourquoi cela? Parce qu'il y a trop d'accidents, de morts et de blessés de la route. Fort bien! Tout le monde souscrit évidemment à cette constatation, mais je pose tout de suite une autre question: pourquoi y a-t-il autant d'accidents et comment faire pour diminuer le nombre? Et là, le gouvernement ne propose qu'une réponse simpliste qui vise non les causes des accidents, mais leurs conséquences.

On contrôle énergiquement la vitesse en attendant qu'elle soit, un jour, encore abaissée, mais il n'y a dans le projet, et même dans les déclarations du ministre, que de vagues intentions sur la nécessité de supprimer les points noirs du réseau où s'observe un nombre important d'accidents graves. Régionalisation oblige, le ministre ajoute qu'il n'est pas compétent pour ce type d'action — ce qui est vrai — mais, bien entendu, on a créé un groupe de travail interrégional.

On va descendre le taux d'alcoolémie punissable à 0,5 gramme d'alcool dans le sang, au lieu de 0,8 gramme, soit deux verres de bière et un sabayon — il y a toujours un peu d'alcool dans les bons sabayons — alors que le projet constate que le taux

moyen d'alcoolémie, dans les accidents graves causés par l'ivresse est de plus de deux grammes!

On dit — et c'est exact — que les jeunes paient un tribut trop lourd le week-end, mais le projet se borne à leur donner un permis de conduire réduit et amputé de deux points, permettant donc un retrait plus rapide; le projet laisse néanmoins pendant le point de savoir — j'en ai parlé au ministre — comment empêcher que des jeunes conduisant peu ou pas du tout au cours de la semaine n'empruntent la GTI de leurs parents pour faire une virée en ville le samedi soir.

Bref, pour que la sécurité routière soit totale, ne conduisez plus. Et cette attitude est évidemment la plus facile.

Dans le budget de l'Etat, pourtant troué comme une passoire, on trouvera bien — on trouve déjà d'ailleurs — quelqu'argent pour se doter de l'attirail du parfait petit répressif: radar, caméra, *speed gun* et autres joujoux; on trouvera aussi les millions nécessaires pour acheter des BMW superrapides ou autres Volvos superbanalisées et permettant aux gendarmes des brigades autoroutières de jouer à cow boy-indien avec les conducteurs trop pressés.

On notera en passant que, contrairement à ce qu'on pourrait croire dans une société de droit, ce n'est pas dans les unités spécialisées dans la répression du vrai banditisme qu'on trouve les meilleures voitures, mais bien pour faire la chasse aux excès de vitesse.

Vous me permettrez de dire en souriant qu'un terroriste de l'IRA peut s'échapper, menottes aux poings, d'un «combi» de gendarmerie, mais qu'un automobiliste n'a aucune chance quand il est pris en chasse par les voitures fusées de la police des autoroutes.

Votre projet est finalement simpliste et, comme tout projet simpliste, profondément démagogique.

A chaque remarque que nous avons faite concernant votre souci, que nous jugions abusif, d'interdire tout, sous prétexte que certains exagèrent, vous avez répondu en mettant en avant le nombre de morts ou de blessés. Pour un peu, vous y auriez joint des photos, choisies de préférence parmi les plus croustillantes.

Le débat approfondi n'est évidemment pas possible dans ces conditions. Un fléau social s'analyse avant d'y porter remède.

En fait, vous agissez comme la population reproche à certains partis d'agir en campagne électorale: vous avez une affiche choc; vous avez des slogans; mais vous n'avez pas de programme!

Je l'ai dit: politique de suppression des points noirs qui tuent? Tous les parlementaires en connaissent dans leur arrondissement, moi comme les autres. Je ne ferai pas, ici, une longue analyse de cette situation. Vous vous bornez d'ailleurs à les renvoyer aux Régions, sous prétexte que vous n'êtes pas compétent.

Politique de transport et de communication? Austérité oblige: on ferme certaines lignes; les transports urbains ne circulent plus après certaines heures; le maillage urbain est tel que d'un quartier périphérique à un autre, il faut parfois plus d'une heure de déplacement alors que quelques minutes suffisent en automobile.

Politique d'organisation sociale du travail qui permettrait d'éviter l'afflux des véhicules à certaines heures? Vous n'en prévoyez pas.

Politique d'alternative au véhicule personnel en cas d'incident, comme une soirée trop arrosée, par exemple? Vous n'en prévoyez pas. Que l'on se débrouille, que l'on prenne un taxi, pour autant qu'il y en ait, même si le coût de celui-ci est prohibitif pour beaucoup de gens.

Bref, pas d'action sur la problématique de la circulation automobile, mais mise en place d'une répression féroce et systématique, non des excès, mais des contraventions aux règles que vous avez encore renforcées par rapport à l'arsenal actuel des diverses infractions.

Vous voilà, monsieur le ministre des Communications, devenu la Jeanne d'Arc de la circulation routière. Encore faudrait-il

toutefois, quand on joue à Jeanne d'Arc, qu'on soit pucelle ou, au moins, que le bon peuple croie qu'on l'est. En ce qui vous concerne, monsieur Dehaene, nous avons des doutes, je l'avoue. La photo de l'excès de vitesse commis, si pas par vous, au moins par votre voiture, n'a jamais été montrée, peut-être parce qu'on trouverait que la conductrice au volant vous ressemble étrangement.

Comment convaincre aussi de la saveur de l'eau du robinet ceux pour qui «boire un petit coup est agréable» quand des photos parues en première page dans de nombreux quotidiens, vous montrent arrosé et arrosant de champagne les vainqueurs du championnat de Belgique de football, alors que — j'ai bien regardé — votre nom n'a jamais figuré dans l'équipe première et que ce n'est donc pas vous qui avez gagné le championnat et qui auriez eu ainsi quelque excuse, sinon quelque raison, après cette remarquable performance, de sacrifier à Bacchus!!!

Donc, et pour résumer la première partie de mon intervention, vous ne poursuivez pas les *hooligans* de la route, mais tout le monde. Vous ne tentez pas, à l'occasion du triste constat des accidents, d'engager une véritable politique alternative à l'automobile individuelle, mais vous vous contentez sadiquement d'instaurer le permis à points qui, incontestablement, diminuera le nombre de véhicules en circulation par la rapidité avec laquelle les points seront retirés. Enfin, au lieu d'édicter et de faire respecter, dans le domaine de l'alcoolémie et de la vitesse notamment, des limites raisonnables, vous descendez la barre à un niveau si bas que tout le monde s'estimant en infraction, personne n'en ressentira une quelconque culpabilité. C'est exactement l'effet inverse que vos mesures devraient engendrer. Seule la peur du gendarme — et Dieu sait que vous n'arrêtez pas d'en parler — jouera un rôle au lieu, par des interdictions judicieusement expliquées, par une répression sélective et raisonnable, de donner à chacun le sens de sa responsabilité personnelle dans le phénomène collectif qu'est l'automobile.

Je voudrais maintenant m'arrêter à quatre éléments fondamentaux de votre projet et je dirai d'abord quelques mots du permis à points.

Il est symptomatique de constater que vous vous refusez à y voir une quelconque sanction. C'est, dites-vous — et vous avez juridiquement raison —, un simple système administratif, différent du pouvoir judiciaire, qui est issu de la constatation suivant laquelle le permis n'est pas une chose acquise définitivement.

C'est évidemment, une fois encore, sur le plan démagogique, très habile d'avoir opéré cette subtile distinction. C'est toujours le juge qui peut retirer le permis et pas l'administration. Mais évidemment, c'est l'administration qui, automatiquement, retire les points, sans la moindre appréciation du judiciaire dès lors que la matérialité de l'infraction a été reconnue par le paiement de l'amende ou par le jugement de condamnation.

Pas de circonstances atténuantes donc. Un automobiliste fait, annuellement, l'équivalent du tour de la terre. Il n'a jamais d'accident. Un hasard malencontreux lui fait commettre deux infractions graves encourageant un retrait de trois points chacune. Et «couic», l'automobiliste a le choix soit d'avoir son permis suspendu pour un mois, soit de suivre un cours de rééducation. Et les délais sont terriblement longs pour un effacement des infractions, à un point tel que l'automobiliste roulera longtemps avec la peur au ventre, ce qui n'est certainement pas la meilleure manière de conduire et ce qui n'est d'ailleurs pas l'attitude qui lui permettra d'éviter une nouvelle infraction qui entraînerait des conséquences plus graves encore.

En ces temps de *Mondiale*, je faisais une comparaison avec le football. Comme vous êtes dans la catégorie des «fous du foot» — ceci n'est pas une critique —, vous auriez pu, monsieur le ministre des Communications, en supposant que vous soyez doté d'un solide sens de l'humour, remplacer les points par des cartons jaunes. Au lieu de deux infractions à trois points qui conduiraient à une suspension de permis pour un mois, le conducteur se serait vu signifier deux cartes jaunes, avec un match — pardon, un mois — de suspension. Mais, à bien y réfléchir, l'arbitre est bien plus respectueux de la personnalité de chaque joueur que vous ne l'êtes de chacun des automobilistes.

En football, les infractions sont codifiées, mais c'est l'arbitre qui apprécie si le geste du joueur tombe ou non dans la liste des infractions. Une charge ne donne pas nécessairement ouverture à faute et donc à coup franc. Un geste plus méchant peut se solder non par une carte jaune, mais par un simple avertissement.

Dans votre système à points, il n'y a point d'espérance.

Du radar à la transaction ou au juge et de ceux-ci au retrait de points, il y a automatisme même si, par exemple, le juge estime que des circonstances particulières entourant l'infraction en réduisent la gravité sans la justifier ou l'excuser entièrement.

Si le juge accorde le minimum de l'amende en raison de circonstances atténuantes — par exemple, pour des raisons personnelles comme un accouchement imminent de l'épouse, des difficultés encourues par un membre de la famille —, la matérialité de l'infraction est néanmoins reconnue. Par conséquent, le «tarif Dehaene» est appliqué et déterminera exactement le nombre de points retirés par l'administration, sans la moindre possibilité pour quiconque — à commencer par le juge — de discuter le montant du tarif.

Pas de suspension du prononcé, pas de sursis, pas de circonstances atténuantes. Le maître du fichier — quel beau mot pour cette mission sordide — inscrit votre nom et, au regard, sur la base d'un tarif qu'il compulse, le nombre de points retirés. Et quand on atteint le chiffre fatidique, en cas de récidive, c'est le retrait.

Pouvez-vous invoquer des circonstances particulières? Votre voiture est votre gagne-pain, par exemple, et votre profession vous oblige à parcourir des dizaines de milliers de kilomètres par an. Vous pouvez arguer de ce fait auprès du juge, mais évidemment pas auprès du maître du fichier, l'administration des Communications, qui est comme le *big brother* du livre de Georges Orwell, 1984.

Le deuxième problème que je voudrais aborder est celui des jeunes. Vous dites — et vous avez raison — que la situation est grave. Les statistiques le prouvent.

Mais quelles mesures préconisez-vous? Dans votre projet, on ne prévoit qu'un permis à points réduits et vous annoncez qu'un arrêté prendra des mesures plus concrètes.

Mais vous vous refusez toujours à abaisser à seize ans l'âge où l'on peut faire l'apprentissage de la conduite. On est pourtant majeur à dix-huit ans. On peut se marier, avoir un commerce, contracter des emprunts, mais on commence à peine à apprendre à conduire.

Vous ne prévoyez, je l'ai dit, aucune mesure limitant la puissance des véhicules conduits.

Vous n'avez guère donné d'indications sur une éventuelle analyse des modalités d'octroi du permis de conduire, c'est-à-dire du contenu de la formation. Dieu sait pourtant qu'il y a beaucoup à dire sur la manière dont les cours théoriques et pratiques sont donnés!

J'ai souvenir qu'en commission, une fois encore, vous avez mis l'accent sur la répression, ou plutôt sur l'horreur ordinaire, en vantant les qualités pédagogiques d'un stand du Salon de l'Auto où l'on voyait quelques membres épars pointer d'une carcasse de voiture en bouillie.

Je ne suis pas sûr, monsieur le ministre, qu'à cette dose, l'horreur soit de nature, surtout auprès du jeune âge volontiers critique et un peu cynique, à changer fondamentalement des comportements dangereux.

Je ne crois pas qu'il soit possible de retirer du cœur de l'être humain le goût de la compétition. Il est d'ailleurs inscrit tous les jours dans nos relations professionnelles — à commencer par les relations politiques — comme dans nos relations amicales et sentimentales. Mais ne croyez-vous pas qu'il serait possible, par une formation appropriée, de retirer de la tête de certains le mythe de la compétition sur route? Si on veut se mesurer à d'autres, il y a des circuits pour cela et, pour reprendre un slogan choc paru il y a quelques années dans les campagnes

de prévention de la drogue, la course poursuite sur route — permettez-moi ce terme peu parlementaire — c'est «con».

Mais là aussi, sur la problématique de la jeunesse, du petit bal du samedi soir qui fait tant de victimes, vous n'avez mené aucune réflexion de fond. Vous prévoyez seulement un permis différent que l'on pourra retirer plus facilement.

J'en viens maintenant à un troisième volet critiquable de votre projet. C'est le taux d'alcoolémie passant de 0,8 à 0,5 gramme d'alcool dans le sang.

Comme je le disais au début de mon exposé, c'est là une mesure généralisée et tatillonne, pour ne pas atteindre d'ailleurs les vrais délinquants.

Votre attitude qui consiste à dire: «boire ou conduire, il faut choisir», est parfaitement respectable si elle fixe des limites raisonnables.

Mais, d'une part, la voiture n'est pas un luxe, mais une nécessité et, d'autre part, aucune statistique sérieuse — nous y reviendrons lors de la défense de nos amendements — n'a jamais démontré que l'absorption de deux verres de bière entraînait chez le conducteur une différence de comportement telle que le risque d'accident serait considérablement augmenté.

D'autres facteurs, dont on ne parle pas dans votre projet, sont au moins aussi importants: la conduite en état de fatigue, par exemple, ou la conduite sous tranquillisants et drogues diverses.

Ah, certes, un de vos articles punit des mêmes peines l'ivresse et la conduite sous l'influence de la drogue!

Mais vous vous gardez bien de nous donner le moindre renseignement sur le contrôle qui pourrait être mis en place pour réprimer la conduite sous influence de barbituriques et autres hallucinogènes.

On aura bu trois verres de vin: crac dedans!

On a la pupille dilatée, le regard fixe, on a pris quelques joints qui font planer... Aucune importance, le petit appareil du gendarme signalera que vous avez 0 p.c. d'alcool dans le sang; vous êtes, par conséquent, un bon citoyen et un automobiliste respectueux des lois, même si, parce que vous prenez des tranquillisants, vous ne savez plus où vous vous trouvez.

Mieux vaut, je le répète, imposer des limites acceptables et les faire respecter que d'aboutir à ce que la population banalise l'infraction parce qu'elle est commise par un nombre écrasant de gens et finisse par s'en remettre à la chance pour éviter les contrôles.

On pourrait d'ailleurs faire un test intéressant: faisons contrôler toutes les autorités publiques, de l'officier de gendarmerie au parlementaire en passant par le haut fonctionnaire ou le directeur général d'une entreprise parastatale, qui sortent au volant de leur voiture d'une réception officielle traditionnellement bien arrosée. On serait sans doute édifié sur la considération que les autorités publiques portent au respect de ce type de dispositions.

J'ai d'ailleurs déposé à cet égard un amendement — que je redéfinirai en séance publique — punissant de peine ceux qui, dans les réceptions officielles, servent ou font servir des boissons alcoolisées. Personne ici ne sera étonné de savoir que mon amendement a été rejeté en commission... Sans doute en raison de l'adage bien connu: «Faites ce que je vous dis, ne faites pas ce que je fais...»

Le quatrième et dernier problème est relatif à la manière dont est traitée, dans votre projet, la question des infractions graves.

Ce n'est pas nouveau. Tous les usagers de la route le savent: c'est l'excès de vitesse qui est réprimé avec le plus de fréquence et de sévérité.

La notion de «vitesse non adaptée» est d'ailleurs utilisée fréquemment dans certains cas où la vitesse n'est pas en cause mais bien, par exemple, la voirie en mauvais état. Cela permet naturellement de trouver l'origine de l'accident et d'exonérer de

toute responsabilité ceux qui ont la responsabilité des travaux publics.

Une voiture déboîte-t-elle brutalement par un dépassement non averti, la voiture tamponneuse sera considérée comme propulsée par une vitesse excessive en raison des circonstances.

En réalité, tout plafond des vitesses porte en lui une contradiction évidente: dans certains cas, le dépassement du plafond n'entraîne aucune aggravation des risques — autoroutes dégagées, sèches, larges, droites — mais, en même temps, le fait de rouler dans les limites n'entraîne nullement une assurance contre les accidents.

Combien de drames, et je suis persuadé que vous êtes d'accord avec moi, monsieur le ministre, ne sont-ils pas arrivés parce que des automobilistes roulaient, certes en dessous des limitations de vitesse, mais en file, avec comme unique préoccupation de suivre le pare-choc de la voiture qui les précède et dans l'incapacité absolue de réagir en cas d'obstacle soudain? Combien de dérapages, sous la pluie, en dessous des 120 kilomètres à l'heure fatidiques? Combien de manœuvres maladroites ou méchantes: accélérations lorsqu'on est dépassé par exemple? Combien de freinages intempestifs, toujours en dessous des limites de vitesse, mais qui transforment un véhicule en mouvement en obstacle inattendu: en cas de survenance d'une nappe de brouillard, par exemple, lorsque le conducteur n'est pas à même de dépasser son sentiment de peur et écrase le frein, avec les conséquences que cela entraîne pour beaucoup d'automobilistes surpris?

On a quelquefois parlé de vitesses modulables. Je serais d'accord sur cette formule, mais alors dans les deux sens, à la hausse du plafond comme à la baisse. Au-delà de 120 kilomètres à l'heure sur autoroute et parfois en deça, notamment en cas de conditions atmosphériques défavorables.

Mais ce n'est pas ce type d'action que le projet envisage. Il réprime le simple dépassement du plafond. C'est facile: un appareil photo, un trépied, de préférence loin de la voiture plus ou moins banalisée et le tour est joué...

Est-ce vraiment cela la politique de sécurité routière?

Quant aux autres infractions graves, on a le sentiment qu'elles méritent l'indulgence parce qu'elles sont commises à vitesse réglementaire. D'ailleurs, c'est difficile à poursuivre; donc on poursuit peu.

Des contrevenants se défendent parfois en disant: «D'accord, monsieur le gendarme, j'ai brûlé un feu rouge, mais je ne roulais pas vite!», ce qui est évidemment le comble de l'aberration. Cela arrive souvent parce que l'on a toujours mis l'accent sur la simple répression du dépassement de la vitesse.

J'avais, en commission, raconté l'anecdote suivante. Je revenais un soir dans ma ville de Liège, sur la bande de droite, totalement déserte, à 140 au moins, donc en infraction grave. Soudain, face à moi, surgit une voiture qui roulait à contresens, mais manifestement dans la limite des 120 kilomètres à l'heure. J'ai réussi à l'éviter; si tel n'avait pas été le cas, je ne serais pas ici aujourd'hui! Quoi qu'il en soit, je me suis dit que si un radar avait été placé à cet endroit, j'aurais été poursuivi, des points m'auraient été retirés, mais le radar n'aurait nullement relevé l'infraction cent fois plus grave commise par ce conducteur qui roulait à contresens et qui, lui, était un danger public...

M. de Wasseige. — Il avait sans doute bu!

M. Monfils. — Non, il ne me donnait pas cette impression, parce qu'il roulait droit. Je pense qu'il s'était trompé ou que, peut-être, la signalisation laissait à désirer à cet endroit.

Les statistiques que vous avez données, monsieur le ministre, démontrent d'ailleurs le bien-fondé de mon point de vue. Les causes d'accidents sont essentiellement, d'après votre texte: vitesse non adaptée: 30 p.c.; perte de contrôle: 22 p.c.; dérapage: 11,7 p.c.; priorité: 25 p.c.; changement de direction à gauche: 14,8 p.c.; alcool: 9 p.c. Il est même probable que le pourcentage d'accidents imputables à l'alcool soit plus élevé.

Rien que les défauts de priorité, les changements de direction, l'imprévoyance des conducteurs ou l'état de leur véhicule font près des trois quarts des accidents. Mais, pour vous, les radars

sophistiqués, les courses poursuites pour la répression des excès de vitesse régleront tous les problèmes. Curieuse logique en vérité!

En conclusion, monsieur le ministre, ce que nous reprochons à ce projet, ce sont ses justifications-alibis pour une politique généralisée de répression aveugle. Nous disons «oui» à la répression des excès d'alcoolisme. Nous disons «oui» à la répression des infractions dangereuses. Nous disons «oui» à une politique des jeunes au volant. Nous disons «oui» à une meilleure formation des conducteurs.

Mais ce n'est pas cela que fait votre projet. Ces abus ne seront pas réprimés, et c'est finalement le citoyen sérieux qui fera les frais de cette affaire, quand on installera un radar à l'entrée de l'autoroute de Liège où, il y a moins de quinze jours, un feu indiquant 20 kilomètres à l'heure clignotait alors qu'il n'y avait aucun obstacle en vue. Bien entendu, tout le monde dépassait cette vitesse; j'ai moi-même respecté la limitation et constaté que je me faisais doubler par les autres automobilistes. Dans un tel cas, le retrait de points sanctionnera une vitesse qui sera inévitablement supérieure. Dans le genre «farces et attrapes», on ne fait pas mieux. Mais c'est la mode. La cigarette et l'auto sont au banc d'infamie, beaucoup plus d'ailleurs — et je m'en étonne — que des infractions que notre société secrète chaque jour davantage, commises contre des personnes sans défense, les enfants ou les personnes âgées.

Mardi dernier, à la télévision, on faisait état de sévices commis dans de nombreux Etats européens — le nôtre n'échappant pas à la règle — sur 20 p.c. des personnes âgées. Et ne parlons pas des enfants maltraités...

Si la vue d'un accident de la route, que vous avez évoquée si complaisamment en commission, est horrible, celle de personnes sans défense victimes de lâches agressions l'est tout autant. Cependant, dans ce type d'infraction, il n'y a pas d'aggravation de peine et le silence, parfois, retombe vite sur des drames familiaux.

Deux poids, deux mesures donc: d'un côté, la rigueur de la loi et l'automatisme des peines; de l'autre, l'absence de réactions et un maigre développement de l'arsenal pénal ou de prévention.

De toute manière, avec la complicité guère enthousiaste mais silencieuse, passive, résignée de votre majorité, tout au moins d'une grande partie de celle-ci, vous aurez votre projet.

Nous attendons donc de voir en action gendarmes et policiers munis d'éthylomètres et d'éthylotests, dotés de tous les gadgets de contrôle de vitesse, en espérant tout de même qu'il y en aura encore quelques-uns sur le terrain pour traquer les vrais gangsters, ceux dont, jusqu'ici, les crimes sont restés impunis, et il me semble qu'ils sont nombreux.

Je terminerai en évoquant, monsieur le ministre des Communications, la carte de vœux que vous m'avez adressée en décembre dernier. Elle indiquait, comme il est de règle: *Een gelukkig en veilig jaar 1990*, c'est-à-dire une bonne et heureuse année 1990. Je l'ai gardée, cette carte. Elle représente un paysage plat, brunâtre, venteux, triste à mourir. Luttant contre la grisaille, un tout petit personnage, englouti par ce vaste décor, chemine sur un vélo. Mais ne croyez pas, bonnes gens, qu'il est heureux, qu'il circule sans entraves, dans un décor vide! Au premier plan, énorme, rouge, imposant, un signal, un seul, un signal d'interdiction... Ce dernier, monsieur le ministre, constitue toute la définition et l'absurde limite de votre politique. (*Applaudissements.*)

COMMUNICATION DE M. LE PRESIDENT

MEDEDELING VAN DE VOORZITTER

M. le Président. — Mesdames, messieurs, je porte à votre connaissance que MM. Henrion et Monfils ainsi que Mme Herman m'ont fait part de leur démission en qualité de membre de la commission parlementaire mixte pour la Réforme des Institutions.

Dames en heren, ik deel u mede dat de heren Henrion en Monfils en mevrouw Herman mij kennis hebben gegeven van hun ontslag als lid van de gemengde parlementaire commissie voor de Hervorming van de Instellingen.

Il leur en est donné acte.

Akte wordt hun hiervan gegeven.

HERVATTING VAN DE BESPREKING

REPRISE DE LA DISCUSSION

De Voorzitter. — Wij hervatten de bespreking van het ontwerp van wet.

Nous reprenons la discussion en cours.

Het woord is aan de heer Bosmans.

De heer Bosmans. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal mij tijdens mijn tweede uiteenzetting beperken tot het algemene kader waarin onderhavig ontwerp kan worden gesitueerd. Collega Vandermarliere zal gedetailleerd ingaan op de meer specifieke punten die moeilijk liggen voor de PVV-fractie.

Wanneer ik dit ontwerp even zou toetsen aan het zogenaamde verkeersveiligheidsbeleid, vind ik tegelijkertijd positieve en negatieve elementen.

Positief is dat elke verbetering van wat men soms omschrijft als de objectieve en subjectieve veiligheid, voor mij steeds een stap voorwaarts is naar een voor ons allen gemeenschappelijk streefdoel, namelijk het verminderen van de verkeersonveiligheid voor alle categorieën van weggebruikers. Dit is een gegeven dat mij, als commissaris van de senaatscommissie voor de Infrastructuur, reeds meer dan zes jaar boeit en bezighoudt.

Mijnheer de minister, hier lopen onze doelstellingen gelijk. De manier waarop u deze doelstellingen wil bereiken, is helaas de negatieve zijde van het ontwerp. Ik zeg dit niet zomaar als oppositielid, maar als iemand die jarenlang in de verkeerssector een beroepsbezigheid heeft uitgeoefend. Ik wens vooral dit laatste gegeven te onderstrepen, omdat ik na al die jaren een overdreven repressieve aanpak schuw en eerder onomwonden pleit voor verkeersbegeleiding en verkeersopvoeding.

Toen in 1985 voor de eerste maal een jaar voor de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid werd georganiseerd, was dit immers de bekroning van een ononderbroken reeks inspanningen van maatschappelijke en politieke verantwoordelijken, met als doel bij te dragen tot een forse vermindering van de zware tol die in België dagelijks aan de verkeersonveiligheid wordt betaald. De resultaten — en ik zal daar straks dieper op ingaan — waren zonder meer positief.

Men zal zich herinneren dat in 1982 de toenmalige minister van Verkeerswezen een uitgesproken gevarieerde groep van deskundigen belastte met een diepgaande studie van het traditionele verkeersbeleid.

Hun bevindingen, in termen van kritiek, werden ook vertaald in nieuwe beleidsopties, waarbij het verkeersbeleid eindelijk werd aangepast aan de wetenschappelijke en andere conclusies die zich reeds sinds jaar en dag opdrongen, doch die voordien nooit of slechts zelden in aanmerking werden genomen.

Men onderscheidde drie grote principes: de integratie, de coördinatie en de informatie. Daarbij mag niet uit het oog worden verloren dat in het autogericht beleid de plaats werd geruimd voor de zogenaamde zachte of zwakke weggebruikers.

De bevindingen van de adviesgroep werden ter advies voorgelegd aan een zeer groot aantal organismen en deskundigen. Met de inspraak die aldus werd verkregen, werd een « beleidsplan » uitgewerkt — het basisdocument van het nieuwe verkeersbeleid — en hier ligt juist het fundamenteel verschil met het onderhavige wetsontwerp. Er werden weinig of geen deskundigen geraadpleegd; er werd geen advies gevraagd aan de betrokken organismen en/of sectoren. Nochtans wijzigt het wetsontwerp op een ingrijpende wijze de wet betreffende de politie over het wegverkeer, die een aantal dwingende en sanctionerende

bepalingen voorschrijft met betrekking tot de bestuurders, dus met betrekking tot het gedrag van de mens in het verkeer. Daarbij werd het accent gelegd op de volgens de minister drie belangrijkste ongevalsoorzaken: het rijden onder invloed; de ongevalsbetrokkenheid van beginnende, vooral jonge bestuurders; het herhaaldelijk begaan van zware overtredingen.

Het ontbreken van degelijk overleg, het gemis aan mogelijkheden tot correctie na ruggespraak en het gebrek aan consensus met de betrokken organisaties en verkeerssectoren, laat mij nu reeds veronderstellen dat, hoe goed bedoeld de doelstellingen ook zijn, slechts een fractie van dit wetsontwerp van betekenis zal zijn in het geheel van het verkeersveiligheidsbeleid. De gevolgen kunnen echter voor de betrokken personen zwaar aankomen, omdat de benaderingswijze en de sancties niet in verhouding tot het nagestreefde doel staan.

U zal het met mij eens zijn dat een beleidsplan een prealabele voorwaarde is voor de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. Deze voorwaarde steunt op vier belangrijke doelstellingen, die helaas niet in dit wetsontwerp terug te vinden zijn, laat staan door de toepassing ervan kunnen worden bereikt.

Ik zal dit even toelichten: een verkeersveiligheidsbeleidsplan is vooral geschraagd door het sensibiliseren van niet alleen de weggebruikers maar ook van de beleidsinstanties; de verdere integratie en coördinatie van de bevoegde instanties en organisaties; de verdere actualisatie en herziening van verscheidene reglementaire bepalingen, vooral op het vlak van de verkeersreglementering; de voortzetting van het fundamenteel onderzoek inzake verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Dit waren de belangrijke doelstellingen die naar aanleiding van het jaar voor de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid werden nagestreefd. Dat dit geen holle slogans waren bleek uit de resultaten van de gevoerde politiek in het jaar 1985. Het verheugt mij dat de minister in zijn toelichting ook heeft vermeld, zonder evenwel te verwijzen naar het jaar voor de verkeersveiligheid, dat in het jaar 1985 nog een gevoelige verlaging van het aantal slachtoffers werd vastgesteld, nadat in de voorbije jaren reeds een daling van het aantal verkeersongevallen en van het aantal verkeersslachtoffers werd geconstateerd.

De componenten van het ongevalprobleem, zoals de wegeninfrastructuur, het voertuig en de bestuurder, zijn echter geen constanten en kunnen in de tijd sterk variëren.

Wij mogen ook niet uit het oog verliezen dat de bevoegdheid voor het Belgisch wegnett vernippert is en ressorteert onder drie, soms zelfs vier ministers, wat een effectief verkeersveiligheidsbeleid sterk bemoeilijkt.

Bij wijze van tussenconclusie wil ik wijzen op het volgende: gezien de gunstige resultaten anno 1985 van een positief verkeersbeleid van sensibilisering en begeleiding, stel ik ernstige vragen bij het gefractioneerd repressief beleid dat wordt voorgesteld in dit wetsontwerp.

Daarbij aansluitend, en rekening houdend met de andere geciteerde componenten in het verkeersveiligheidsplan, is het triest te moeten constateren dat een globaal verkeersbeleid in ons land nog steeds niet voor vandaag is. Verder dan losse projecten komt men op het departement van Verkeerswezen niet. Hoewel ik zeker zal worden tegengesproken, en ik begrijp dat het in de gegeven omstandigheden moeilijk is toe te geven, toch blijf ik ervan overtuigd dat de staatshervorming de ontwikkeling van het Belgisch verkeersbeleid aanzienlijk afremt. Coördinatie tussen de Gewesten is het sleutelwoord, doch de realiteit leert ons dat de kans dat er ooit concrete projecten uit de interministeriële conferentie van het verkeersbeleid komen, zeer miniem is.

Tenslotte — en dit is misschien nog wel het ergste — worden dit visieloos verkeersbeleid en het ongecoördineerd verkeersveiligheidsbeleid vastgepind op onrealistische en eenzijdig afgedwongen repressieve verkeersmaatregelen.

Ik zeg dit niet uit politieke-oppositie overwegingen. Integendeel, ook de PVV-fractie juicht de positieve elementen in dit wetsontwerp toe. Wij schuwen echter betuttelende overdrijvingen en wensen oog en oor te hebben voor sommige voorstellen en argumentaties van de onderscheiden verenigingen in de ver-

voersector die vraagtekens hebben geplaatst bij sommige bepalingen. Daarom vraag ik mij af of het werkelijk zin heeft een bepaalde repressieve visie kost wat kost binnen een beperkt tijdstip door Kamer en Senaat te jagen. Waarom de betrokken sectoren niet eerst horen? Waarom met de betrokken sector geen overleg plegen?

Zijn wij dan zo verkeerd wanneer wij vanuit de oppositie dit voorstel aan u, mijnheer de minister, en aan de Senaat voorleggen?

Zijn wij dan zo verkeerd wanneer wij gewoon enige reflexie en overleg vragen met de betrokken sector om, in een positieve geest van samenwerking te komen tot een meer uitgebalanceerd ontwerp ter bescherming van onze verkeersveiligheid in het algemeen en van de jongere weggebruikers in het bijzonder?

Is de Koninklijke Beroepsvereniging van de goederenvervoerders van Vlaanderen dan zo verkeerd wanneer zij de minister een aantal wijzigingen voorstelt?

Zijn de Koninklijke Federatie der garagehouders van België, samen met de Koninklijke Automobiellclub van België, VAB-VTB, Touring Club en RMU, die meer dan één miljoen autobestuurders vertegenwoordigen, dan zo verkeerd wanneer zij een aantal ernstige bezwaren uiten ten opzichte van dit ontwerp?

Zijn het Verbond van Belgische ondernemingen, de Federatie van de Belgische transporteurs, de Christelijke Vervoersvakbond en de Belgische Transportarbeidersbond dan zo verkeerd wanneer zij vragen een aantal wijzigingen te overwegen aangezien er volgens hen een reële kans bestaat op een verlies van inkomen en zelfs op een verlies van werk?

Waarom lijkt het zo moeilijk in te gaan op het PVV-voorstel om in de komende weken een hearing te organiseren met al deze betrokken sectoren die honderdduizenden Belgen, om niet te spreken van miljoenen Belgen, vertegenwoordigen?

Het ligt niet in onze bedoeling dit ontwerp van de tafel te vegen. Wel wensen wij in een geest van constructieve samenwerking — en de PVV is vanzelfsprekend bereid haar steun hiertoe te verlenen — er zorg voor te dragen dat dit belangrijke ontwerp een maximale verkeersveiligheid voor alle weggebruikers zou garanderen, en dat tegelijkertijd de uitvoerbaarheid op termijn gewaarborgd zou zijn met inachtneming van de sociaaleconomische gegevens en noodwendigheden in ons land.

De PVV zal hierbij een loyale en constructieve gesprekspartner zijn. In de gegeven omstandigheden moeten wij het ontwerp echter met klem afwijzen. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Didden.

De heer Didden. — Mijnheer de Voorzitter, in de eerste plaats wens ik de rapporteur en de leden van de commissie te danken voor het uitvoerig en zeer interessant verslag, dat samen met het verslag van de Kamer, een goed document vormt om deze materie te kunnen beoordelen. Wij mogen ons bij deze bespreking niet vergissen. Het gaat hier niet in de eerste plaats om allerhande preventieve maatregelen, maar wel degelijk over de politie over het wegverkeer. Ik heb dat zeer goed begrepen, vooral aan de hand van de uitvoerige uiteenzettingen en de antwoorden die de minister in de commissies, zowel in de Kamer als in de Senaat, op een goed gedocumenteerde manier heeft gegeven.

Ik wil de minister daarvoor danken want het verslag is een interessant document, dat zeer nuttig is bij de beoordeling van de tekst van het ontwerp van wet. Het gaat hier om een zeer belangrijk ontwerp, omdat het handelt over het gedrag van de burgers, dat ingevolge dit ontwerp hoe dan ook zou moeten veranderen.

De weerstand tegen het ontwerp, die zojuist werd verwoord door de heren Bosmans en Monfils, is gedeeltelijk te begrijpen. Het spreekt vanzelf dat de oppositie gebruik maakt van de mogelijkheid om kritiek te uiten wanneer zij hier in de Senaat het woord voert. Dit zal telkens gebeuren wanneer een belangrijk probleem zich voordoet in de samenleving en een grondige aanpak ervan noodzakelijk is.

De bestaande weerstand beschouw ik echter als een weerstand tegen veranderingen. Het is immers noodzakelijk dat het gedrag van de weggebruikers, en zeker van de bestuurders, in België wordt aangepast, ook als daartoe minder sympathieke maatregelen dienen te worden getroffen. De gedragsaanpassing is noodzakelijk, omdat de verkeersonveiligheid steeds toeneemt en de implicaties van de hoge snelheid op het milieu zeer groot zijn. Dit zijn de twee basiselementen waarom wij dit ontwerp moeten goedkeuren.

De verkeersveiligheid in ons land is erbarmelijk slecht. In deze Senaat en erbuiten hebben de meesten wel één of ander familielid verloren ingevolge de verkeersonveiligheid. Dat is de verschrikkelijke, catastrofale toestand in België. Wij behoren wat dit betreft tot de zwakkere Europese landen en staan zelfs hoger op de lijst dan de meest gemotoriseerde landen ter wereld, zoals de bondsrepubliek Duitsland en de Verenigde Staten van Amerika.

Dit kunnen wij afleiden uit de zeer objectieve gegevens die de minister in de commissies van Kamer en Senaat heeft geciteerd. Ik kan daaraan nog toevoegen dat in een rapport van het Studiefonds voor een veilig wegverkeer en van de *Conférence européenne des ministres de transport*, daterend van enkele jaren geleden, zwart op wit in een tabel staat te lezen dat België inzake het aantal verkeersdoden bovenaan staat, hoewel het zich inzake mobiliteit, het aantal wagens per inwoner, ongeveer in het midden bevindt. Dat is verschrikkelijk. De Verenigde Staten, waar er dubbel zoveel wagens per inwoner zijn, hebben veel minder verkeersongevallen. In vergelijking met de ons omringende landen, zoals Nederland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk, is het aantal verkeersdoden in België bijna dubbel zo groot.

Het is evident dat aan deze onveilige wegsituatie iets moet worden gedaan. Sommige tegenstanders voeren economische motieven aan of schrikken terug voor bepaalde populariteitsimplicaties. Het ontwerp gaat inderdaad in tegen bestaande gewoonten en we verwachten niet dat zij die het moeten toepassen, onmiddellijk zullen applaudiseren.

Alternatieven om aan het probleem van de verkeersveiligheid te sleutelen, zijn evenwel niet aanwezig. Ik heb er tot op heden tenminste geen enkel gehoord en verwacht er in de loop van de volgende uren ook geen te horen. Evenmin zijn er talrijke mogelijkheden om de gevolgen van de hoge snelheid voor het milieu te beperken. Men kan de snelheid aanpassen of de wagen aan de kant laten. Enkele uitzonderingen niet te na gesproken zullen echter weinigen voor deze laatste oplossing willen kiezen.

Vele tegenstanders van het ontwerp pleiten nu plotseling voor educatieve of preventieve maatregelen om het verkeersgedrag aan te passen. Vooral de heer Bosmans is daarop nogal uitvoerig ingegaan. Deze tegenstanders vergeten echter te vermelden dat reeds heel wat preventieve maatregelen werden genomen. Zij benadrukken evenmin dat in het ontwerp en de aangekondigde koninklijke besluiten talrijke educatieve elementen aanwezig zijn. Zo werkt het betwiste rijbewijs met punten uitdrukkelijk met herscholing die iemand van wie het rijbewijs werd ingetrokken, moet volgen.

Als ik de tekst goed heb gelezen, is deze herscholing niet zozeer gericht op een examen, maar wel op het gedrag van de bestuurder. De herscholing heeft dus meer pedagogische dan sanctionerende doelstellingen, zodat het preventieve karakter zelfs aanwezig is in de sanctionerende elementen van het wetsontwerp. Het louter repressieve karakter is alleen van toepassing voor degenen die, na verscheidene waarschuwingen, het verkeersreglement nog overtreden.

Sommigen beweren dat ons land met dit ontwerp van wet verhuist van de staart van het veiligheidspeloton naar de kop. Ik betwijfel dat en denk dat België zich in het midden bevindt.

De tegenstanders benadrukken dat het wetsontwerp te bestraffend en te streng is voor personen die hun voertuig voor professionele doeleinden gebruiken. Uit de commentaren in de pers en de uitvoerige documenten die we toegestuurd krijgen, blijkt inderdaad dat deze mening veld wint. Dat zou correct zijn als in andere landen voor dat vervoer andere normen zouden gelden. Dat is echter niet zo. Het rijbewijs met punten bestaat

het langst in de meest ontwikkelde landen. Het leidde er tot een gedisciplineerd gedrag van de bestuurders.

Ik ben dus niet overtuigd van het verwerpelijk karakter van een gedeeltelijk repressief stelsel. Ik verzoek de minister de uitvoeringsmaatregelen in een open dialoog met de gebruikers en het Parlement op te stellen.

Een te ambtelijke, dirigistische benadering moet worden vermeden. Uit wat de minister in de commissie heeft gezegd, blijkt dat hij zich daar ten volle van bewust is.

Mijnheer de minister, ik vraag uw aandacht voor een gelijke behandeling van alle burgers bij de toepassing van het wetsontwerp.

België vervult een centrale rol in Europa. Heel wat buitenlanders razen ongedisciplineerd over onze wegen.

Als ze eenmaal over de Belgische wegen rijden, gedragen ze zich helemaal anders dan in hun eigen land.

Als één van de talrijke grensbewoners stel ik vast dat de Nederlanders en de Duitsers, die nochtans een stringente wetgeving kennen, het Belgisch verkeersreglement niet respecteren. Daar moet men oog voor hebben in het repressieve gedeelte van het wetsontwerp, om te vermijden dat de buitenlandse bestuurders die de Belgische wetgeving overtreden, ontsnappen aan bestraffing.

Dit wetsontwerp maakt deel uit van een geïntegreerde verkeersaanpak. Het is geen alleenstaand staaltje van een moedig, misschien wel een overmoedig minister. Het vormt een belangrijk onderdeel van een geheel, de totaalaanpak waarvoor de CVP reeds vele jaren pleit. De drie verkeersfactoren die in het mobiliteitsproces meespelen, moeten op één of andere manier hun repercussie kennen binnen de wetgeving. Eén daarvan, de verkeersomgeving of de openbare weg, moet momenteel in hoofdzaak worden geregeld via de Gewesten en de Gemeenschappen.

De minister heeft hier reeds zijn bijdrage geleverd door het instellen van de 30-kilometerzone. Dit bewijst dat hij zijn nationale verantwoordelijkheid ter zake reeds op zich heeft genomen.

Een tweede factor is het verkeersmiddel, *in casu* het voertuig. Ook op dat vlak werden reeds maatregelen genomen in andere ontwerpen en er zullen er nog andere volgen.

Een derde factor is de bestuurder. Vooral hierover hebben wij het vandaag. De menselijke factor is in alle omstandigheden voor de wetgever en voor de verantwoordelijkheidsdragers in een samenleving de moeilijkste factor. De mens is nu eenmaal het moeilijkste wezen dat er op aarde bestaat. Het is de meest tere en kwetsbare factor en tevens de minst neutrale. Bij het invoeren van nieuwe maatregelen is het de mens die de grootste weerstand biedt. Het vergt dus enige moed om tegen bepaalde gewoonten van de mens in te gaan. Hierbij moet grote omzichtigheid aan de dag worden gelegd. Wij begeven ons hier eigenlijk op het terrein van de opvoedkunde. Het wijzigen van het menselijk gedrag leidt vaak tot grote conflicten. Dit maken we alle dagen mee. In de geschiedenis, die gelukkig een belangrijke plaats blijft behouden in het onderwijs, zijn hiervan talrijke voorbeelden terug te vinden. Slechts uitzonderlijk komen mensen op een vreedzame manier tot een oplossing voor een groot conflict.

Ik hoop dat de minister zich bewust is van deze conflictsituaties. Voor de meerderheidsfracties mag dit echter geen aanleiding zijn om te wankelen. Ik ben dan ook blij dat daarstraks de meerderheid voet bij stuk heeft gehouden. Wij moeten niet alleen kritische opmerkingen maken, maar moeten ook maatschappelijke problemen mee helpen oplossen. De meerderheid moet de meest adequate oplossingen aanbrengen. Ook de oppositie heeft hierin een rol te spelen, maar uiteindelijk zijn het toch de meerderheidsfracties die de oplossing moeten doordrukken. Dat vergt politieke moed. Door dit wetsontwerp goed te keuren, lopen wij een politiek risico. De beslissingen die we hier zullen treffen, zijn misschien helemaal niet zo populair.

Het wetsontwerp beoogt echter nobele doelstellingen. Het is gericht op specifieke groepen van weggebruikers, degenen die

rijden onder invloed van alcohol, de jongere bestuurders en de bestuurders die geregeld de wegcode overtreden. Hun risicogedrag poogt het ontwerp op een gepaste manier te beteugelen. Bovendien biedt het ontwerp een grotere bescherming aan de zwakke weggebruikers, zoals fietsers, voetgangers, kinderen, bejaarden. Kortom, het ontwerp is ingegeven door nobele overwegingen. Dat is voor ons zeer belangrijk en, ondanks mogelijke politieke risico's, zullen wij het dan ook met grote overtuiging goedkeuren. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Op 't Eynde.

De heer Op 't Eynde. — Mijnheer de Voorzitter, ik wens mij aan te sluiten bij de vorige spreker en op mijn beurt de rapporteur geluk te wensen met zijn degelijk verslag.

Ik ben er mij van bewust, mijnheer de Vice-Premier, dat het wetsontwerp dat wij thans bespreken geen wondermiddel is, dat het geen pasklare oplossingen brengt, om ons in de toekomst gerust te stellen dat alle moeilijkheden en problemen inzake verkeersveiligheid in dit land van de baan zouden zijn. U zelf, mijnheer de minister, hebt verscheidene malen benadrukt, tijdens de commissievergaderingen, dat dit ontwerp slechts een onderdeel vormt van een uitermate ingewikkeld probleem, dat het slechts een aanzet betekent tot veiliger verkeer en dat het bestendig moet worden bijgestuurd en geëvalueerd.

Ook wij, mijnheer de minister, zijn absolute voorstanders van een globale aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek. Reeds jaren opteren de Vlaamse socialisten voor een efficiënt, comfortabel en betaalbaar openbaar vervoer. Voor ons blijft de aanpassing van het openbaar vervoer aan de noodwendigheden van deze moderne tijd, de voornaamste hefboom, om zowel de ongebreidelde aangroei van het autopark als de verkeersstoename in te dijken met als vanzelfsprekend gevolg dat ook de verkeersongevallen drastisch verminderen.

Wij beamen met u, mijnheer de Vice-Premier, dat het de morele plicht is van Gewesten, provincies en gemeenten om ook de wegeninfrastructuur zodanig aan te passen, dat aan alle weggebruikers een veiliger verkeerssituatie wordt aangeboden.

Het zou zeker bevorderlijk zijn voor het rijgedrag van jonge autobestuurders indien men bij hen, eventueel door middel van hun schoolopleiding, een mentaliteitswijziging zou kunnen tot stand brengen. De factor snelheid en prestatievermogen primeren thans al te veel op de veiligheid en de preventie.

U bent er allicht van op de hoogte, mijnheer de Vice-Premier, dat ook wij als gewone parlementsleden benaderd werden door verenigingen en vakorganisaties om uw ontwerp te amenderen, te bekritisieren en zelfs te verwerpen. Met de realiteitszin die u kenmerkt, was het voor u wellicht geen verrassing dat uw ontwerp werd omschreven als een mengsel van inquisitie en negentiende-eeuwse schoolmeestersmentaliteit.

Men zegt dat u enkel repressief wil optreden zonder belang te hechten aan preventieve aspecten. Het eigenaardige is dat degenen die een vernietigende kritiek uitbrengen zelf geen sluitend alternatief bieden. Zelfs zij die het grondig oneens zijn met de beleidsopties die u voorstelt, moeten toegeven dat er ingevolge de toenemende verkeersonveiligheid dringende en doeltreffende maatregelen moeten worden genomen.

Het is inderdaad onrustwekkend te moeten vaststellen dat er in 1989, 1 993 dodelijke verkeersslachtoffers vielen en 18 398 zwaargewonden of respectievelijk 1,3 pct. en 4 pct. méér dan in 1988, dat er vorig jaar 405 028 snelheidsovertredingen werden vastgesteld, 80 000 méér dan in 1988, en 42 056 inbreuken op het respecteren van verkeerslichten werden gepleegd.

Ondanks deze onthutsende cijfergegevens zijn sommigen de mening toegedaan dat de toegelaten snelheid van 120 km per uur op de autosnelwegen en de wegen met vier rijstroken mag worden opgedreven omdat de technische structuur van de wagens aanzienlijk is verbeterd.

Hiertegen kan worden opgeworpen:

a) Dat wegen met vier rijstroken dikwijls een agglomeratie doorkruisen en dat overdreven snelheid al te vaak oorzaak is van dodelijke verkeersongevallen;

b) Dat de technische verbeteringen aan de wagen de autobestuurder en vooral de jongeren, een zodanig gevoel van veiligheid geven dat zij zich, zonder rekening te houden met slechte weersomstandigheden, overmoedig en onkwetsbaar gaan voelen en snelheden gaan ontwikkelen die hen alle controle over de besturing van hun voertuig doen verliezen;

c) Dat de luchtverontreiniging bij hogere snelheden door uitstoot van stikstofoxyden en koolstofdioxide merkkelijk zwaarder wordt gehypothekeerd, zonder te spreken van lawaaihinder en energieverbruik.

Inzake alcoholpromillage worden de meest uiteenlopende standpunten ingenomen. Voor sommigen is 0,5 nog te hoog, terwijl anderen dit cijfer onrealistisch en sociaal vinden. Zij vinden 1 tot 1,2 een meer redelijk percentage.

Het is opmerkelijk dat inzake de overtredingen op de snelheidsbeperking sommigen beweren dat aan de rijkswacht een te willekeurige macht wordt gegeven terwijl zij stellen dat 's zaterdags draconische maatregelen moeten worden genomen in de omgeving van dancings en restaurants, alsof dit een willekeurig repressief optreden niet in de hand werkt.

Een veel voorkomend argument is dat het ontwerp als voornaamste doel heeft dat de angst voor de beteugelende overheid er zou worden ingehamerd, dat men de kans om in overtreding te worden genomen gaat overschatten en dat men daardoor defensief gaat rijden. Sommige maatregelen, reclamespots of verwittigingen langs de media hebben in het verleden hun doelmatigheid bewezen. In dat verband kan er worden op gewezen dat de Roemenen, na jarenlang onvoorwaardelijke gehoorzaamheid te hebben betuigd tegenover het gezag, sedert de december-revolutie merkkelijk losser zijn gaan staan tegenover de verkeersreglementering en dat sindsdien het aantal verkeersdoden is opgelopen tot 1 380, wat een verdubbeling betekent in vergelijking met het jaar voordien.

Mijnheer de Vice-Premier, dit betoog is geen pleidooi om dit ontwerp te zien als het enige, zaligmakende middel om de verkeersveiligheid in België in een nabije toekomst te garanderen.

Ook wij hebben opmerkingen, vragen en twijfels. Het tegendeel zou u allicht hebben verbaasd.

Wij zijn er ons terdege van bewust dat voor sommigen de auto beroepshalve een onmisbaar goed is. Wij zijn er echter niet van overtuigd dat onder alle omstandigheden zonder onderscheid voor iedereen identieke beteugelingsmaatregelen moeten worden genomen.

Wij willen zeker niet de indruk wekken dat wij helemaal akkoord gaan met het ontwerp. Wij beschouwen de autovoerders, net zoals u, niet als potentiële moordenaars. Wij gaan er echter niet mee akkoord dat snelheidsovertreders met 10 km per uur op gelijke wijze worden bestraft als degenen die de snelheidsbeperkingen met 50 pct. overschrijden. Wij wensen niet dat chauffeurs die beroepshalve veel meer de auto moeten gebruiken dan gelegenheidsbestuurders omwille van een verstrooidheid, gebroodroofd zouden worden.

Mijnheer de Vice-Eerste minister, bent u van plan al de uitvoeringsbesluiten van dit ontwerp op hetzelfde moment te nemen en wanneer treedt dit ontwerp in zijn geheel in werking? Zal de controle van het rijbewijs met punten geen bijkomend werk vergen van de administratie die nu al overbelast is en met een aanzienlijke vertraging te kampen heeft? Wat is de financiële weerslag van de bijkomende taken die u aan uw administratie oplegt?

Mijnheer de Vice-Eerste minister, wij vinden het zeer belangrijk dat dit ontwerp bestendig wordt geëvalueerd en zo nodig bijgestuurd en dat het wordt aangepast aan de Europese wetgeving. Wij zouden het ook erg op prijs stellen dat u alvorens uitvoeringsbesluiten uit te vaardigen, het advies inwint van de twee bevoegde parlementscommissies en dat u in de mate van het mogelijke flexibel te werk gaat. Als u ons deze zekerheid kunt geven, zullen de Vlaamse socialistische, rekening houdend met de dringende nood aan wetgevende maatregelen, u vertrouwen schenken. (Applaus.)

M. le Président. — La parole est à Mme Cahay.

Mme Cahay-André. — Monsieur le Président, si le PSC est soucieux de la sécurité routière et désire évidemment tout mettre en œuvre pour réduire, à l'avenir, les hécatombes que nous ne connaissons que trop, il est également soucieux de sauvegarder les droits de la défense, la liberté et le respect de la vie privée de l'individu. Aussi, nous ne pouvons que nous réjouir des profondes modifications qui ont été apportées au projet de loi initial, à la suite, notamment, de la position défendue par le PSC et relayée par le PS, à la Chambre.

C'est, en effet, un tout autre projet de loi, moins répressif, plus humanisé, plus protecteur des droits de la défense, qui nous a été transmis au Sénat.

Les mesures arbitraires et discriminatoires interdisant la circulation des jeunes automobilistes le soir et les week-ends ont été supprimées pour faire place à l'organisation d'un stage des jeunes à l'apprentissage de la conduite dès l'âge de dix-sept ans. En effet, l'éducation à la conduite, assortie de mesures restrictives, constitue, à mon sens, le meilleur moyen pour permettre aux jeunes d'acquérir une véritable maîtrise de la conduite.

Alors que le projet initial donnait, en fait, les pleins pouvoirs au ministre des Communications afin d'organiser le permis à points, obligeant par là même le Parlement à n'être plus qu'une chambre d'entérinement, les principes généraux organisant le permis à points ont pu être inscrits dans le projet, ce dont nous ne pouvons que nous réjouir.

Afin de sauvegarder les droits de la défense, plusieurs modifications ont été apportées au projet afin de consacrer le droit pour toute personne de demander, en guise de contre-expertise, un prélèvement sanguin.

Encore faudrait-il, évidemment, que chaque citoyen soit suffisamment informé des droits qui sont les siens en cas de pareil contrôle. Aussi vous demandons-nous, monsieur le ministre, de prendre des mesures afin que cette information soit donnée à chaque automobiliste.

La présence d'agents verbalisants pour constater les infractions a été restaurée. Nous estimons, en effet, que la constatation des infractions au moyen de caméras et de radars sans plus aucune présence humaine était contraire au respect de la vie privée qui, selon nous, ne peut souffrir aucune exception.

Malgré ces modifications fondamentales, il restait certaines imprécisions et lacunes que nous voulions mettre en exergue, ce qu'ont fait nos commissaires en commission de l'Infrastructure.

En ce qui concerne tout d'abord les infractions dues à la vitesse, nous estimons, en effet, que des modalités devaient être introduites afin de ne pas considérer comme infraction grave un dépassement de vitesse de plus de 20 p.c. de la vitesse maximum sur les autoroutes et routes à quatre bandes.

En effet, rouler entre 120 et 144 kilomètres/heure sur autoroute ne constituait pas, selon nous, une infraction grave en raison des conditions de sécurité des véhicules et des garanties de l'infrastructure routière.

Aussi pouvons-nous exprimer notre satisfaction face à votre attitude, monsieur le ministre, vous qui vous êtes engagé à soumettre aux commissions parlementaires pour avis les principaux arrêtés royaux d'exécution du projet, notamment celui donnant le nombre de points attribués par infraction, qui devraient, selon nous, proposer une échelle d'attribution des points en matière de vitesse.

A l'article 5 du projet, nous estimons que la notion de « paiement » n'était pas judicieuse et qu'elle était par trop imprécise. En effet, alors que les points ne devraient être attribués que sur la base soit de condamnation coulée en force de chose jugée, soit d'un paiement d'une somme proposée par le ministère public, soit d'un paiement immédiat du chef de l'infraction visée à l'article 34, paragraphe 1^{er}, relatif à l'alcoolémie, le terme « paiement » pouvait laisser la porte ouverte à l'attribution de points sur la base de paiement immédiat pour d'autres infractions que celles visées à l'article 34, paragraphe 1^{er}.

Si aucune modification de texte n'a été acceptée, vous avez néanmoins confirmé, monsieur le ministre, l'interprétation du

terme «paiement» qui doit s'entendre comme englobant la notion de paiement immédiat et celle de la transaction, et nous vous remercions de cette précision.

Par ailleurs, en ce qui concerne la notion d'effacement des infractions prévue à l'article 5 du projet, notion qui manque certes de rigueur juridique, vous avez précisé que l'effacement visait et les points et la mention de l'infraction et vous avez marqué votre accord, à la suite de notre amendement, pour apporter au texte cette correction.

Par contre, nous persistons à croire que l'analyse de l'haleine au moyen d'éthylomètres ne constitue pas véritablement une expertise et que les appareils utilisés risquent de ne pas être toujours suffisamment fiables.

En fait, la valeur du projet de loi que nous avons à voter aujourd'hui ne pourra véritablement être appréciée qu'au regard des arrêtés d'exécution qui seront pris et de la pratique concrète que le projet générera. Aussi ne pouvons-nous être qu'en position d'attente à cet égard.

En outre, il convient d'envisager la problématique de la sécurité routière de manière plus globale et de mettre sur pied d'autres réformes ponctuelles visant à intensifier les contrôles aux endroits véritablement dangereux, à améliorer l'éducation des conducteurs, notamment en milieu scolaire, à imposer désormais aux véhicules agricoles des feux clignotants.

Dans une optique identique, il serait indispensable de lancer des politiques efficaces qui développent les transports en commun et les possibilités de trajets combinés, ce qui non seulement réduirait la circulation routière et donc le nombre d'accidents, mais aussi désengorgerait nos villes et améliorerait la qualité de vie du citoyen.

Voilà, monsieur le Président, monsieur le Vice-Premier ministre, mes chers collègues, la position de mon groupe à l'égard de ce projet de loi que nous voterons pour les raisons que je viens de mentionner. (*Applaudissements.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Appeltans.

De heer Appeltans. — Mijnheer de Voorzitter, het ontwerp van wet dat wij nu bespreken, heeft onder meer tot doel het gedrag van de weggebruikers te wijzigen. De minister heeft zich tot doel gesteld de verkeersveiligheid te verbeteren door het voeren van een verkeersveiligheidsbeleid en door het waarborgen van een grotere objectieve veiligheid. Het onderhavige ontwerp kadert in deze brede doelstelling.

De cijfers tonen aan dat sinds 1985 het aantal verkeersslachtoffers opnieuw stijgt en het in 1989 88 668 eenheden heeft bereikt.

Naast het aantal voertuigen dat spectaculair is toegenomen en dat nog elke dag in stijgende lijn gaat — wij zijn nu reeds boven de 3,6 miljoen — is de infrastructuur van bijzonder groot belang. Deze moet zodanig zijn uitgebouwd dat zij de weggebruikers aanzet tot het aanpassen van hun snelheid.

Deze twee factoren die elk een belangrijke rol spelen in de verkeersveiligheid, maken echter niet het voorwerp uit van het wetsontwerp.

Het zal duidelijk zijn dat de doelstelling van dit wetsontwerp door iedereen in deze vergadering wordt onderschreven, hoewel het slechts handelt over een deelaspect van de problematiek van de verkeersveiligheid. Het ontwerp beoogt ook geen volledigheid, maar wil wel bijdragen tot het verminderen van het aantal ongevallen met dodelijke en andere slachtoffers en tot de beperking van de stoffelijke schade. Niemand zal tegen deze doelstelling enig bezwaar hebben, gezien de enorme ellende die elk zwaar verkeersongeval met zich brengt.

Welke zijn nu de ingrepen die dit wetsontwerp voorstelt?

Hiervoor werd uitgegaan van de drie belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen, namelijk: het rijden onder invloed, de ongevalsbetrokkenheid van vooral jonge bestuurders en de zware overtredingen.

De dronkenschap achter het stuur moet drastisch worden aangepakt, want een derde van de dodelijke ongevallen is daar-

aan te wijten. De bestraffing vanaf 0,5 pro mille is een duidelijke aansporing om niet meer te rijden als men gedronken heeft en dit principe moet gelden voor elke bestuurder. De invoering van de ademanalyse-apparatuur zal de controleprocedure vereenvoudigen en aan doeltreffendheid doen winnen. Wij willen hier geen uitspraak doen over de voor- en nadelen van het systeem ten opzichte van de bloedproef. Het spreekt vanzelf dat de apparaten betrouwbare resultaten moeten waarborgen en verkeerde metingen moeten uitsluiten.

De tweede doelstelling van het ontwerp is het regelen van de opleiding van de beginnende bestuurder. Wetenschappelijk onderzoek wijst uit dat beginnende bestuurders te weinig rijervaring hebben om in risicovolle omstandigheden de rijtaak naar behoren aan te kunnen.

Een eerste periode vóór het afleggen van het praktische examen wordt beschouwd als een verlengstuk van de basisopleiding, die reeds vanaf 17 jaar zal kunnen worden aangevat. Daarna volgt dan de opvolgingsperiode van 18 maanden, aan de hand van het rijbewijs met punten. Vermits de rijopleiding wordt gereguleerd door een koninklijk besluit zal de invoering van de scholingsperiode en de vervroegde opleiding eveneens langs deze weg moeten geschieden.

Zo kom ik bij de derde pijler van dit ontwerp: de invoering van het rijbewijs met punten. Het is blijkbaar dit gedeelte van het ontwerp dat bij de meeste bestuurders en bij de hun vertegenwoordigende verenigingen aanleiding geeft tot een groot scepticisme. In Duitsland, Groot-Brittannië, Canada en de Verenigde Staten van Amerika is dit systeem reeds ingevoerd en boekt men behoorlijke resultaten.

Indien door deze invoering honderden, vooral jonge levens kunnen worden gered, kunnen wij niet anders dan dit positief element zwaarder te laten doorwegen dan het verwijt van de repressieve ingesteldheid en het argument dat bestraffen geen garantie biedt voor het niet opnieuw vervallen in een vroegere fout. Vandaar ook dat de sanctie eerder gericht moet zijn op het volgen van een cursus of een heroriëntering waardoor het rijgedrag kan worden verbeterd.

Wij hebben dus zeker geen moeite met de doelstellingen van dit wetsontwerp, integendeel. Toch meen ik de minister en de collega's te moeten wijzen op een aantal zwakke schakels in het geheel van dit ontwerp.

Met argwaan stel ik vast dat het rijbewijs met punten aansluit bij de administratief bepaalde voorwaarden voor de verkrijging of het behoud van het rijbewijs. Deze administratieve verwerking zal met zich brengen dat miljoenen bijkomende gegevens zullen moeten worden opgeslagen in de grote computers van Verkeerswezen. De opvolging van dit rijbewijs zal een enorme uitdaging zijn. Als wij zien welke grote inspanningen zijn vereist om verbeteringen te brengen in het vlot uitrekenen van nummerplaten, als wij vaststellen dat 200 frank of het kennen van de juiste man op de juiste plaats die wachttijd kan omzeilen en als wij zien welke handeltjes regelmatig worden ontdekt bij het controleren van autovoertuigen, begrijpt de aandachtige luisteraar dat wij dergelijke situaties wensen te voorkomen. Wij zijn er zeker van dat ook de minister op de hoogte is van deze praktijken en dat hij de nodige maatregelen in het ontwerp zal inschrijven opdat ons de volgende jaren geen verwijten kunnen worden toegestuurd.

Terloops wijzen wij ook op het gevaar dat de vastlegging van de detailleringen bij koninklijk besluit inhoudt. Wij vragen de minister met aandrang om, zoals hij reeds heeft beloofd in de commissie, een zo breed mogelijk overleg tot stand te brengen teneinde hierover een brede consensus te bereiken.

Tot slot wensen wij nog te onderstrepen dat dit wetsontwerp, hoe belangrijk het ook is, slechts een onderdeel is van het gehele verkeersveiligheidsbeleid, dat nog zal dienen te worden verrijkt, zodat wij allen fier zullen kunnen zijn over de behaalde resultaten.

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

M. Vaes. — Monsieur le Président, le rapport du débat en commission — pour lequel je remercie le rapporteur et la secré-

taire de la commission — a indiqué que nous avions étudié un certain nombre de points déjà examinés à la Chambre. Cependant, les interventions des sénateurs, parfois complémentaires, plus précises et plus incisives que celles des députés à la Chambre, ont été utiles.

Je ne reprendrai pas ici les travaux de la commission. Le débat a été intéressant dans la mesure où le ministre s'est montré ouvert aux propositions et aux réflexions émises. Mais dire, d'une part, qu'il est d'accord sur certaines propositions ou observations et, d'autre part, ne pas vouloir en tenir compte représente cependant une certaine incohérence. C'est la raison pour laquelle je me permettrai de revenir sur certains éléments « de compromis facile » ou « d'échappatoire un peu trop rapide » devant des propositions et des nécessités que nous croyons devoir réaffirmer en matière de sécurité routière.

Tout d'abord, les écologistes, à la différence d'autres groupes de l'opposition, sont globalement favorables aux mesures proposées. Ces dernières, quoique limitées, paraissent nécessaires et souhaitables comme mesures techniques parce que leur philosophie est principalement préventive.

La prévention est d'ailleurs d'autant plus efficace qu'elle est liée à une certaine aggravation des sanctions. En effet, quand on sait qu'en cas d'infraction, la sanction sera plus élevée, l'effet dissuasif en sera logiquement plus grand.

Le projet propose trois aspects préventifs : d'abord, l'apprentissage et le stage pour le permis de conduire; ensuite, ce que j'appellerai un processus d'avertissement et de dissuasion de l'imprudence par le permis à points et, enfin, un système de contrôle nettement plus restrictif et répressif de la conduite sous l'effet de l'alcool. L'opinion publique en général, toutes enquêtes confondues, indique que les citoyens sont prêts à être nettement plus sévères pour ce dernier type de conducteur.

Par contre, la discussion a paru créer des divergences de vues sur le point de savoir, d'une part, à partir de quel degré d'alcoolémie il fallait considérer que l'infraction devait être constatée et verbalisée et, d'autre part, quelle était la gravité de la sanction liée à chaque degré d'alcoolémie.

Là, manifestement, ceux que l'on peut appeler les plus laxistes considèrent qu'il est normal de boire même si l'on conduit. Par contre, d'autres, comme nous, soutiennent que la responsabilité de la conduite est trop importante pour s'exposer et exposer les autres en conduisant sous l'effet de l'alcool, sachant qu'entre 0,5 et 0,8 gramme d'alcool par litre, le risque d'accident ou la détérioration des capacités de réaction sont déjà augmentés d'un facteur 4. Si l'on élève la tolérance de 0,8 gramme à 2 grammes par litre, on augmente de 15 à 20 la réduction des réactions et donc la probabilité d'accident.

Dès lors, sur le principe et sur les objectifs, nous n'émettons pas d'objection. Nous voudrions néanmoins rappeler ici en séance publique et devant le Vice-Premier ministre, certaines critiques que nous croyons devoir maintenir sur le projet. En effet, il faut aller plus loin, être plus rigoureux et plus objectifs sur un certain nombre de matières.

La première réflexion que j'avais émise en commission et que je tiens à rappeler ici est que le Vice-Premier ministre doit montrer, avec le gouvernement, une volonté plus marquée, non seulement à court terme, mais également à long terme, de réduire dans toute la mesure du possible le volume même du trafic motorisé et donc le nombre de kilomètres parcourus.

J'avais livré en commission quelques exemples pour illustrer cette politique, qui pouvaient se révéler efficaces.

Un de ces exemples est d'actualité. Il s'agit de faciliter le transport par chemin de fer sur longue distance des véhicules familiaux. Outre que la famille y voyage plus en sécurité et à moindre fatigue, les autoroutes et routes nationales sont moins encombrées. Un grand nombre de risques, parfois multipliés par deux ou par trois en raison de la fatigue et de la mauvaise visibilité en cas de conduite durant la nuit, sont également diminués.

Le développement des transports en commun, c'est évident, est aussi très important. Ils constituent d'ailleurs un des objectifs affirmés du plan « STAR 21 ». Cependant, actuellement, dans

les villes, la promotion des transports en commun se heurte encore au monde automobile dans la mesure où les autobus, par exemple, ne disposent que rarement de bandes leur permettant de circuler à contre-sens et dans la mesure aussi où certains emplacements de stationnement continuent à gêner la libre circulation des véhicules de transport en commun.

A notre avis, en outre, les tarifications élevées demeurent pour beaucoup d'utilisateurs — surtout s'ils n'empruntent pas régulièrement les transports en commun — relativement dissuasives. Le prix de 35 francs pour un déplacement de 2 kilomètres est, en effet, relativement cher. Dans la réalité, en milieu urbain, ces prétendues priorités aux transports en commun ne se traduisent toujours pas assez réellement par la prise de mesures positives.

Par ailleurs, l'utilisation exagérée des véhicules privés pour se rendre au travail constitue également un problème. A mon sens, le Vice-Premier ministre devrait effectuer une enquête au sein des administrations publiques afin de connaître, pour les fonctionnaires, la distance réelle qui sépare les habitations et bureaux des arrêts de transport en commun.

J'estime que 30 à 40 p.c. des travailleurs, qui utilisent, seuls, leur voiture et l'abandonnent toute la journée sur un parking du lieu de leur travail, habitent à moins d'un kilomètre d'une station de transport en commun, praticable tant au départ qu'à l'arrivée. Dès lors, considérer que le véhicule privé est indispensable pour la vie quotidienne et pour le « travail » me paraît constituer un abus de langage. 10 p.c. des personnes qui, lors des grèves ou des difficultés d'approvisionnement en pétrole de 1973 ont fait l'expérience des transports en commun, y sont restés fidèles.

Cette constatation est d'autant plus intéressante que beaucoup de ces utilisateurs n'avaient précédemment jamais eu recours aux transports en commun. Ils se sont rendu compte que l'expérience était valable et que, moyennant une petite adaptation de leur mode de vie, ils pouvaient très bien se passer de leur véhicule pour se rendre à leur travail.

Les conséquences de cette prise de conscience sont importantes. Je n'en relève qu'une : si le nombre de personnes utilisant leur véhicule personnel pour se rendre à leur travail à Bruxelles, à Anvers ou à Liège était réduit de 10 p.c., on obtiendrait globalement un effet sécurité plus grand, et une grande partie des ménages ne serait plus, en outre, contrainte, comme c'est souvent le cas, à l'achat de deux voitures. Il en résulterait une réduction non négligeable pour le ménage des charges et des dépenses annuelles, le coût moyen d'un véhicule amorti en cinq ans étant d'environ 75 000 francs l'an. Ce montant est relativement lourd à supporter pour le revenu moyen des ménages belges qui s'élève à 550 000 francs l'an. La plupart des ménages doivent d'ailleurs s'endetter pour acquérir un véhicule.

On constate donc, par une politique visant à réduire les besoins de déplacements en voiture, une série d'effets induits qui influencent non seulement la sécurité et la dépollution, mais qui ont aussi des conséquences macroéconomiques et sociales non négligeables. Mais cela implique une mentalité et des habitudes nouvelles à promouvoir par les pouvoirs publics.

Par conséquent, je pense que l'affirmation traditionnelle, prétendant que le véhicule individuel devient quasi indispensable pour tout travailleur « normal », doit être remise en question. Je pense que cette affirmation n'est pas exacte. Si l'automobile est pour 15 à 25 p.c. de la population active un outil de travail, il n'en est rien pour 75 p.c. de la plupart des salariés. On pourrait d'ailleurs suggérer que les entreprises mettent plus souvent à la disposition de leurs travailleurs de petits véhicules banalisés qui, au cours de la journée, permettraient aux employés d'effectuer des déplacements professionnels sans devoir utiliser nécessairement leur véhicule personnel. Or, assez curieusement, la tarification actuelle du remboursement des trajets dits professionnels reste très avantageuse. Elle s'élève à 5,7 francs, voire à 8 francs, le kilomètre. Les gens savent très bien que cette somme est supérieure à la dépense réelle. Dès lors, cette tarification positive les incite à utiliser leur véhicule pour leurs déplacements professionnels plutôt que les transports en commun ou le covoiturage, par exemple.

C'est tout le problème de la déduction des frais de transport par les indépendants et les salariés pour le calcul de l'IPP. On constate une très forte augmentation ces dernières années de la présentation de factures pour le nombre de kilomètres parcourus pour le travail, sans que le fonctionnaire soit censé prouver si l'utilisation du véhicule était effectivement indispensable et sans alternative.

Une tranche de la population continue donc à considérer le véhicule, pourtant si onéreux, comme indispensable. Ce n'est pas en légitimant une telle mentalité que la politique du ministre pourra s'épanouir.

Dans ce contexte, que l'on n'ose pas suffisamment dénoncer, d'une opinion publique développant une mentalité très largement favorable aux véhicules automobiles, on en est alors réduit à devoir imposer des mesures contraignantes. Je crois qu'il faut d'abord aller davantage au fond des choses et montrer la globalité du problème avec tous les effets que je viens d'évoquer assez largement.

Une deuxième critique, techniquement plus précise, correspond à un amendement que j'ai déposé car il me paraissait nécessaire.

La proposition actuelle du Vice-Premier ministre n'est pas cohérente dans la mesure où il a retiré du projet initial l'article 34 qui prévoyait l'utilisation normale, pour constater les infractions et sauf preuve contraire, d'équipements automatiques de détection. Cette décision de ne plus recourir aux équipements automatiques mérite un examen critique.

J'ai déposé un amendement à ce sujet qui reprend explicitement dans sa justification ce que le rapport Giraudet en France a mis en lumière. Permettez-moi, monsieur le Président, de justifier dès à présent cet amendement afin de mieux le situer dans son contexte. Je me référerai éventuellement à cette justification lors de l'examen de l'article. Soyons clairs: le système de permis préconisé par le ministre, supposant l'enlèvement progressif de points en cas d'infraction, n'aura pas d'effet dissuasif si la probabilité de détecter les infractions reste égale à ce qu'elle est aujourd'hui, à savoir approximativement 1 à 2 p.c. des infractions réellement commises. L'efficacité du système, que je ne conteste pas dans le principe, est liée à la probabilité réelle de pouvoir détecter objectivement la réalité des infractions commises et jugées graves, en accord avec le Parlement. Je pense, entre autres, au franchissement de lignes blanches, aux excès de vitesse, au franchissement de feux rouges, aux stationnements abusifs.

Il est incohérent de vouloir promouvoir le permis à points, qui ne sera dissuasif que dans la mesure où l'on pourra enlever des points, s'il est par ailleurs impossible de constater les infractions commises. S'il en est ainsi, le système sera d'un effet réduit.

Le ministre a indiqué en commission qu'il existait des problèmes en matière de protection de la vie privée; il a également émis d'autres objections évoquées dans le rapport de la Chambre et rappelées au Sénat. Après analyse, je suis désolé de dire que la plupart des objections avancées ne sont pas fondées.

Vous dites que les appareils automatiques, de type radar ou vidéo, ne sont pas fiables ou que la police n'est pas formée pour les utiliser correctement. Avouez que, par rapport au principe d'une dissuasion cohérente qui nécessite que l'on puisse constater des infractions avec une grande probabilité de réussite si l'on veut éviter certains comportements, cette petite objection technique peut être réglée facilement. Elle a d'ailleurs été réglée à l'étranger et la Belgique n'innoverait pas en utilisant plus largement des équipements de contrôle automatique.

Je citerai un autre exemple d'objection invoquée, celui du respect de la vie privée. A cet égard, il ne faut pas faire à l'administration un procès d'intention en l'accusant de vouloir exploiter la lecture de photos prises au radar ou de films vidéo afin de repérer une personne. Il faudrait d'ailleurs pouvoir la repérer dans tout le secteur routier belge et pouvoir effectuer

des recoupements entre l'itinéraire suivi et un éventuel phénomène pour lequel on aurait un quelconque intérêt.

Il faut faire une telle élaboration de procès d'intention à l'administration pour pouvoir exploiter, contre la vie privée et dans un but discriminatoire, des informations de type objectif sur les infractions commises au Code de la route, que je trouve, *a priori*, que cela devient une objection qui permet — parce que les mots « vie privée », à mon sens, importants, y sont évoqués — de négliger ce qui fondait la cohérence de l'application du projet de loi que nous examinons.

C'est faire preuve de faiblesse politique — et nous sommes absolument fermes sur ce point — d'avoir accepté, lors du débat à la Chambre, de retirer ce principe, d'autant plus que le ministre précise dans son projet: « J'appliquerai chaque article, cas par cas, au moment où les arrêtés d'application seront prêts. »

Or il est tout à fait possible — et je puis le comprendre — qu'il faille six à huit mois, par exemple, pour procéder à l'étalonnage ainsi qu'au test d'expérience d'un certain nombre de moyens automatiques de contrôle des infractions; mais c'est ce qu'il prévoit, de toute façon, pour d'autres mesures. Nous ne savons pas quand il va mettre en application, par arrêté royal, les différents principes du projet de loi, mais nous aurions trouvé logique qu'il nous dise, compte tenu des problèmes techniques, notamment de commande, qu'impliquerait l'usage d'appareils automatiques, qu'il lui faudrait huit mois, voire un an, pour former les gendarmes et réaliser l'étalonnage, la vérification, le test, l'appel d'offres, la commande et le placement des appareils automatiques.

Le principe de cohérence des mesures proposées avec l'objectif poursuivi aurait ainsi été maintenu et il m'eût été alors impossible d'évoquer ce manque de cohérence quant au fond.

Ma quatrième remarque concerne un problème d'objectivité. J'ai proposé un amendement, que je redéposerai d'ailleurs, demandant de modifier l'arrêté royal limitant la vitesse, en ville, à soixante kilomètres/heure en vue de la ramener à cinquante kilomètres/heure, mesure de limitation déjà d'application dans plus de sept pays de la CEE.

Or, le ministre, invoquant l'harmonisation européenne, affirme que pour ce qui regarde la réduction du taux minimum d'alcoolémie, par exemple, la norme européenne est de 0,5.

Tant que la norme est correcte et bien pensée, je suis d'accord que nous nous référons à l'Europe. Dans le cas présent donc, la norme de 0,5 me paraît correcte et il n'y a pas — je crois — de raison fondamentale d'émettre une quelconque remarque à ce sujet. Mais par contre, pour la limitation de vitesse, là le ministre ne se fonde plus sur l'utile harmonisation européenne.

Or, je constate que sept pays de la CEE, de même que cinq pays limitrophes de celle-ci, dont certains vont y entrer bientôt, comme l'Autriche, par exemple, ont déjà adopté le cinquante kilomètres/heure.

Dans les pays qui ont adopté cette norme, le résultat, sur le plan de la sécurité routière, est manifestement davantage positif qu'en Belgique, notamment pour les agglomérations.

Il y a, dès lors, à ce niveau, un réel manque d'objectivité à reprocher au gouvernement et à la majorité qui le soutient. Abaisser la vitesse, en agglomération, à cinquante kilomètres/heure est pourtant praticable, puisque cela se fait à l'étranger et diminue réellement le nombre et la gravité des accidents.

Enfin, cela présente d'autres avantages qui ne relèvent pas directement mais indirectement de l'ordre de la sécurité. En effet, une vitesse réduite à cinquante kilomètres/heure rend, d'une part, le trafic plus compatible avec la vie urbaine, en termes de bruit, par exemple et, d'autre part, l'utilisation des voiries devient davantage partageable entre les véhicules lents et ceux dits rapides.

Cela me paraît fondamental. En effet, si l'on veut favoriser les transports en commun, la marche ou l'utilisation des deux-roues, il est indispensable que l'on ne confronte pas les véhicules

sur les mêmes artères à des différentiels de vitesse trop importants. Le ministre l'a d'ailleurs rappelé lui-même: c'est le différentiel de vitesse qui crée le conflit et engendre l'insécurité.

Je dis donc «soyez logique avec vous-même, monsieur le ministre». Premièrement, cela réduit les accidents; deuxièmement, c'est praticable; troisièmement, cela va dans le sens de l'harmonisation européenne et, quatrièmement, cela favorise l'utilisation moins dangereuse d'autres modes de transport.

A cela on me rétorque qu'il est à ce point difficile de faire respecter le soixante à l'heure qu'il paraît impossible d'envisager de porter la limitation de vitesse en agglomération à cinquante kilomètres/heure. Sur la base de cet argument, on essaierait d'abord d'imposer le soixante kilomètres/heure! Cela me paraît inepte. Il ne sera, en effet, pas plus difficile de faire respecter le cinquante kilomètres/heure que le soixante. C'est une question de volonté politique. Il s'agit de faire admettre qu'à l'heure actuelle, vu la densité du trafic et l'augmentation du nombre de véhicules en circulation dans les agglomérations, qui ne sont pas des éponges et dès lors pas élastiques, il faut modifier la limitation de vitesse, les conditions de trafic n'étant plus les mêmes qu'en 1975.

Cette critique est donc claire: elle porte sur le manque non seulement d'objectivité, mais aussi de cohérence avec les objectifs prétendus du gouvernement.

J'en arrive à une critique supplémentaire. En matière d'alcool, il faut peut-être rappeler qu'il serait plus crédible de recommander aussi des mesures complémentaires pour lutter contre ce fléau. En effet, ce n'est pas seulement en imposant des tests, en réduisant le taux autorisé ou en aggravant les sanctions que l'on aboutit à une politique cohérente. J'estime que le ministre aurait dû marquer sa volonté de rechercher, dès que possible, des solutions allant dans le sens suivant: tout d'abord, limiter la publicité pour l'alcool, ensuite, interdire la vente d'alcool dans les stations-service ainsi que dans les établissements commerciaux situés le long des autoroutes et, enfin, diminuer la TVA sur les produits utilisés comme substituts aux boissons alcoolisées, ce que l'on appelle les bières sans alcool, secteur actuellement en développement. Cette dernière mesure pourrait être prise par le gouvernement dans le cadre d'une politique de TVA incitative ou sélective. Le ministre a d'ailleurs reconnu lui-même qu'il fallait éviter que les jeunes, notamment le week-end, puissent être la source principale d'accidents. Or, nous savons que dans 50 p.c. des cas, le conducteur était sous l'effet de l'alcool.

M. Monfils a rappelé la petite discussion qui a eu lieu en commission en ce qui concerne la nécessité de ne plus servir d'alcool dans les réceptions des administrations publiques elles-mêmes. C'est évidemment une bonne idée et le ministre a ouvert une porte — il est parfois de bonne volonté — en précisant qu'il était disposé à faire rédiger une circulaire demandant que, dans les administrations publiques, à tout le moins, on laisse aux gens le choix entre l'alcool et les boissons non alcoolisées. Nous voulions aller plus loin. Notre idée était la suivante: interdire de servir, au cours de réceptions se tenant de 17 à 19 heures, de l'alcool fort comme, par exemple, le whisky. En effet, tout le monde sait qu'avec un seul verre de cette boisson, le taux de 0,5 est atteint.

Il faut donc essayer d'arriver à une certaine cohérence à cet égard: l'alcool n'est pas indispensable pour bien vivre mais, par contre, la sécurité routière l'est pour survivre. Dès lors, il serait intéressant de tendre vers une mentalité plus ouverte en ce qui concerne ce type d'autolimitation de la consommation.

Faciliter l'usage des «chèques-taxis» serait aussi une bonne solution pour de nombreuses personnes qui pourraient ainsi, à un prix raisonnable, continuer à mener un certain nombre d'activités sociales supposant, à certains moments, la consommation de boissons alcoolisées. Elles pourraient ainsi rentrer chez elles sans devoir nécessairement prendre le volant.

Les mesures que prend le gouvernement ont donc un côté très administratif et très «engineering social». Nous aurions souhaité constater, dans son chef, une volonté de soutenir sa politique par d'autres mesures convergentes qui la rendraient plus crédible.

J'en viens à une dernière critique, qui constitue, en même temps, une suggestion et une demande.

J'estime qu'il faut élargir la mentalité et la conception de la sécurité routière à ce que M. Horyat, si je ne m'abuse, a appelé «la convivialité routière», qui reste de l'ordre de la sécurité mais considérée au sens plus large. En ville, notamment, on ne se préoccupe toujours, en matière de trafic automobile et de sécurité, que des aspects susceptibles de créer des risques physiques pour les autres. Mais on ne considère toujours pas comme illégitimes et éventuellement graves pour la sécurité globale, un certain nombre d'infractions telles que le fait de garer sa voiture sur les trottoirs, ce qui oblige les piétons à emprunter la chaussée pour dépasser le véhicule en question, ou de bloquer la circulation normale des transports en commun. La STIB signale que des trams sont bloqués près de six cents fois par an, un quart d'heure, voire une demi-heure, par des stationnements abusifs.

Il faut que le ministre soutienne l'idée selon laquelle le fait de rouler en voiture ne consiste pas seulement à éviter de tuer les autres, mais aussi à rendre la vie des autres usagers possible et à utiliser les véhicules pour ce qu'ils sont, sans monopoliser l'espace parce que, soi-disant, ils sont indispensables à la survie économique.

Certains bourgmestres se disent obligés de laisser les voitures circuler comme elles le font, ou se garer sur les trottoirs, pour ne pas mettre en danger le commerce. J'estime que c'est une question d'éthique. On ne peut laisser les véhicules se garer sur les trottoirs simplement parce qu'on veut faire fonctionner le petit commerce local. Il faut nécessairement fixer des limites.

Dans cet esprit, dans le cadre du débat avec le Parlement promis par le ministre, je suggère notamment de considérer comme une infraction grave, qui serait pénalisée de deux à trois points — cela reste à discuter — le fait de laisser carrément en stationnement sur un trottoir un véhicule empêchant la circulation normale des piétons, et le fait de parquer son véhicule à un endroit qui bloque le passage des transports en commun, trams ou bus.

J'attire l'attention du ministre sur le fait que cet article existe dans le code actuel de la circulation routière, mais qu'il ne prévoit d'infraction que si l'on fait obstacle aux véhicules de transport en commun circulant sur rail. Or, au cours des dix dernières années, la STIB a progressivement converti un grand nombre de lignes de trams en lignes de bus. Ce type de politique rend donc de moins en moins fréquente l'application possible du code. Il conviendrait d'élargir cette notion d'infraction de manière à pouvoir l'appliquer aussi dans les cas où des véhicules de transport en commun ne circulant pas sur rail se trouvent bloqués.

Je demande donc au ministre d'ajouter ce type d'infraction à la liste des infractions graves qui, dans le cadre de l'arrêté royal d'application du permis à points, seront susceptibles de caractériser un conducteur comme étant inadapté aux exigences sociales actuelles d'utilisation normale de son véhicule automobile.

Monsieur le ministre, si je soutiens donc votre volonté manifeste de faire des progrès en matière de sécurité, je relève malheureusement un manque de cohérence ainsi que des compromis politiques qui dévalorisent l'entreprise. En effet, il me paraît curieux d'envisager de tolérer un dépassement de 20 ou 30 kilomètres/heure de la vitesse maximum autorisée sur autoroute pour que cela ne constitue pas une infraction grave. Comme s'il était vital, utile et nécessaire de circuler à la vitesse de 140 à 150 kilomètres/heure sur autoroute! Cela ne me paraît pas justifié car, sur une distance moyenne de 100 kilomètres, le gain de temps serait de l'ordre de 4 à 5 minutes pour une heure de trajet. Faut-il, pour cette raison, créer une mentalité considérant que les excès de vitesse ne dépassant pas sensiblement les limites fixées sont admissibles et ne constituent que des péchés véniels?

A ce propos, je rappelle l'argument du ministre: c'est le différentiel de vitesses sur les autoroutes qui pose problème. Je rappelle également que, jusqu'à nouvel ordre, un certain nombre de poids lourds ne peuvent dépasser la vitesse de 90 kilomètres/

heure, tout comme des véhicules attelés à une caravane, et alors même qu'un véhicule roulant à 70 kilomètres/heure est admis sur autoroute. On se trouverait ainsi dans une logique de vitesse où tous les véhicules actuellement lents — et ce, pour de bonnes raisons — seraient obligés de circuler au minimum à 120 kilomètres à l'heure. Soit on réduit le différentiel des vitesses et l'on peut circuler à 120 ou 130 kilomètres/heure, soit on maintient ce différentiel et il faut s'aligner par rapport au véhicule le plus lent — de 80 à 90 kilomètres — pour justifier la vitesse normale à imposer aux autres véhicules qui, pour dépasser, devraient atteindre 100 à 110 kilomètres à l'heure. Cela me paraîtrait un raisonnement plus logique, sans négliger d'ailleurs d'autres aspects positifs tels que les économies d'énergie, l'usure moins grande des véhicules et la réduction du bruit que cela implique. En effet, vous n'ignorez pas que la courbe de consommation augmente de façon géométrique à mesure que l'on dépasse la vitesse de palier de 90 kilomètres/heure.

Il existe donc une argumentation radicalement opposée à celle qui veut augmenter les vitesses, ou considérer comme normales les vitesses rapides sur autoroutes. C'est une question de mentalité: il faut savoir partir à temps. C'est aussi une question de respect des conditions normales de sécurité, sans oublier les préoccupations de nature écologique.

Monsieur le Président, monsieur le ministre, nous nous sommes abstenus, lors du vote à la Chambre, pour toutes les raisons que je viens d'évoquer et nous ferons de même, ici, au Sénat.

Nous espérons néanmoins que le ministre voudra bien tenir compte de nos demandes. Lorsque nous devrons discuter des arrêtés d'application, ce qui, je l'espère, sera le cas avant la fin de l'année, nous pourrions plus concrètement matérialiser un certain nombre de ces préoccupations, en dialogue avec la majorité et le gouvernement. (Applaudissements.)

M. le Président. — La parole est au baron Clerdent.

M. le baron Clerdent. — Monsieur le Président, nous examinons un projet qui devrait bénéficier du consensus général, compte tenu du but visé sur lequel tout le monde s'accorde. Mais un tel projet n'atteindra sa pleine efficacité que s'il obtient une unanimité incitant chacun à le respecter. Malheureusement, tel n'est pas le cas.

Je désire formuler trois remarques. En premier lieu, dans un domaine étranger à la politique et qui intéresse tous les Belges, le travail en commission devrait permettre une participation de tous à la recherche du texte le meilleur. Or, tous les amendements de l'opposition ont été systématiquement rejetés, la présence de celle-ci servant uniquement à assurer le quorum.

Vous donnez ainsi l'impression, monsieur le ministre, que vous avez une certaine propension à ne juger de la valeur des arguments que d'après le nombre des députés qui les présentent, un peu comme Staline qui demandait combien le pape avait de divisions.

Le groupe libéral n'est pas le seul à s'opposer à ce projet. Il est rejoint par la grande majorité des Belges qui, à de multiples reprises, a marqué son opposition, non pas à l'ensemble du projet ou au but que vous visez, mais au chemin que vous empruntez et qui est pavé de trop d'intolérance et d'un manque d'étalement des sanctions.

Le système bicaméral se transforme de plus en plus en système unicaméral, le gouvernement s'appuyant sur sa majorité pour faire entériner des projets imparfaits, afin d'éviter le retour à l'autre chambre.

En substituant un appareil électronique à un magistrat, dans un problème aussi grave que celui de la privation de conduire un véhicule, ce projet s'inscrit dans une certaine tendance du gouvernement à limiter les compétences du pouvoir judiciaire ou à le contrôler davantage, empiétant tantôt sur les compétences du parquet, tantôt sur celles des tribunaux.

Nous en arrivons à cette situation où le principe *non bis in idem*, qui est sacré dans notre droit, n'est pas d'application.

Vous avez certainement le sens du marketing, monsieur le ministre, car vous avez présenté cela comme un avantage.

L'avantage signifie, en réalité, que l'on sera pénalisé et puni deux fois.

Cependant, nous pensons que la suppression du permis de conduire est tellement grave qu'elle ne peut dépendre de la seule autorité administrative et qu'elle doit rester sous le contrôle des tribunaux qui doivent conserver leur entière liberté d'appréciation.

Dans certains cas, c'est un gagne-pain que l'on va supprimer; dans d'autres, des circonstances atténuantes peuvent être invoquées. Entre un malfaiteur qui se précipite au volant de sa voiture pour commettre un vol et un père qui conduit sa fille blessée à l'hôpital, il y a une marge qu'une machine ne peut apprécier, et ce n'est pas amoindrir la loi que d'accorder, dans certains cas, des circonstances atténuantes.

Le caractère automatique des sanctions, le défaut d'échelonnement des peines, le fait que pour avoir dépassé quelques fois, sur une autoroute vide, la vitesse de 120 kilomètres/heure, un automobiliste risque de se voir privé de son permis de conduire comme s'il avait commis une faute grave, tout cela nous incite à marquer une ferme opposition sur les aspects excessifs de votre projet.

J'ai attiré votre attention, en commission, sur l'intérêt d'examiner un problème comme celui-ci dans le cadre d'une législation européenne. Vous avez marqué votre accord à ce sujet et vous avez signalé que vous suiviez un projet de directive du Conseil économique européen proposant l'abaissement du taux d'alcoolémie au volant à 0,5 gramme pour mille au lieu de 0,8. Vos collaborateurs ne vous ont pas complètement renseigné. En effet, ils ne vous ont pas dit que, depuis des années, cette prescription en est toujours au stade de projet parce qu'un avis négatif a été émis par le Comité économique et social de la CEE. Je tiens le document à votre disposition. Le journal du Touring Club a d'ailleurs fait état de ces renseignements tout récemment, sans que quiconque s'y oppose.

En fait, on a extrait ce qu'il y a de plus excessif dans une série de législations: en Suède, pays de l'aquavit, au Portugal. En Allemagne, où le permis à points existe également, aucune limitation de vitesse n'est imposée sur autoroute. Les statistiques émanant de l'Office fédéral des ponts et chaussées de Cologne précisent que 26 p.c. du kilométrage parcouru par les autos allemandes se réalisent sur autoroute.

Cependant, sur quatorze accidents mortels un seul se produit sur autoroute, soit un sur 1,4 milliard de kilomètres. En Belgique, nous envisageons cette latitude avec sévérité alors que, comme vous le dites dans votre rapport, en Europe, c'est la Belgique, dont la vitesse sur autoroute est limitée à 120 kilomètres à l'heure, qui compte le plus grand nombre de tués et de blessés sur 100 000 voitures en circulation. La Grèce, le Portugal et l'Espagne enregistrent un nombre de tués plus élevé que nous, mais si l'on tient compte du nombre de tués et de blessés, nous sommes les champions.

Vous avez également refusé l'intervention du magistrat; celle-ci est cependant indispensable. Une démocratie exige la présence du judiciaire à côté de l'exécutif et à côté du législatif. C'est la suprême garantie des citoyens. Nous ne comprenons pas pourquoi l'on doit condamner aveuglément et nous nous y opposons.

En ce qui concerne la prise de sang, vous avez tenu des propos que je qualifierai d'aberrants. Je vous ai reproché un manque de logique. Vous avez alors répliqué: «La logique ne suit pas toujours la politique.» Vous avez mille fois raison, en tout cas pour la question qui nous préoccupe. En effet, vos appareils sont infaillibles de 0,5 à 0,8. A ce niveau, il vous paraît inutile de faire une contre-expertise médicale. Après avoir écarté le juge, on écarte le médecin.

Par contre, à partir de 0,8, vos appareils deviennent faillibles, et vous autorisez l'examen médical. Il serait judicieux, monsieur le ministre, d'étudier notamment plus en détail l'aspect technique du problème. Je me suis demandé pourquoi, bien que n'ayant qu'une propension relative à la conciliation, vous aviez accepté à la Chambre que le médecin soit autorisé dans certains cas. J'ai relu les débats qui se sont déroulés en commission. J'y

ai trouvé des éléments extrêmement instructifs; il est bon que le Sénat et vous-même vous en souveniez.

Vous avez constitué une commission scientifique pour étudier le fonctionnement des appareils qui vont permettre de déterminer la culpabilité du conducteur et l'un des membres désignés de cette commission, le professeur Gillet, constate que le comité scientifique chargé d'établir les spécifications techniques pour les appareils destinés à mesurer l'alcool dans l'haleine ne comportait pas d'experts agréés pour la détermination de l'alcoolisme. Par contre, les pouvoirs judiciaires, les représentants des forces de l'ordre y étaient en nombre. Mais pour déterminer la valeur d'un appareil, il est parfois préférable d'avoir un expert spécialisé dans ce domaine!

D'autres experts ont été consultés. Ainsi, le professeur Schepens, de l'Université d'Anvers, a-t-il affirmé que l'application pratique du test de l'haleine pose beaucoup plus de problèmes que les tests effectués en laboratoire. Il l'explique aisément: le choix de candidats en parfaite santé, la quantité d'alcool ingurgitée, l'étalonnage parfait des appareils et le personnel qualifié expérimenté, tout cela justifie que les expertises soient plus valables que celles qui seront pratiquées, dans des conditions d'improvisation, par des gendarmes qui ont beaucoup de qualités sauf celle d'être des experts en la matière. Le professeur ajoute que le test de l'haleine ne tient pas compte du volume d'air expiré et ne peut donc donner que des résultats approximatifs. Nous voilà bien loin de votre certitude!

Quant au docteur Hooft, de la KUL, il fait observer qu'un appareil peut être constant aussi bien dans l'inexactitude que dans l'exactitude — c'est également vrai pour les ministres et pour chacun d'entre nous — et qu'une deuxième analyse effectuée avec le même appareil ne peut constituer une véritable contre-expertise. Il est évident que si un appareil ne fonctionne pas bien, on peut répéter dix fois l'opération d'expertise, il ne fonctionnera pas mieux!

Le professeur Gillet dit encore: «La méthode d'analyse de l'haleine est inadmissible au niveau médico-légal. L'avis du médecin concernant la validité du contrôle doit être maintenu.» Le professeur Gillet — ceci est très important — dénonce le fait que le comité scientifique...

M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Dont il faisait partie!

M. le baron Clerdent. — N'est-ce pas une chose admirable?

M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Non!

M. le baron Clerdent. — Il ne critique pas ses collègues, il tient des propos que vous devez retenir.

M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Il a simplement changé de fonction entre-temps.

M. le baron Clerdent. — Est-il oui ou non un honnête homme? S'il est un honnête homme, on doit retenir son témoignage. Je dis quant à moi que le professeur Gillet n'est pas seul; les professeurs qui représentent Anvers et Louvain sont du même avis. Écoutez plutôt ce qu'ils disent. Je ne crois pas que l'on puisse contester les dires du professeur Gillet.

M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Si.

M. le baron Clerdent. — Il cite des faits! Il dit: «Le comité scientifique a toujours travaillé dans la phase d'élimination de l'alcool.» Les gens vont boire, un certain temps s'écoule, ils sont dans une phase d'élimination, et c'est dans cette phase que l'on opère les analyses.

«L'étude ne porte pas suffisamment sur la phase d'absorption...» — c'est-à-dire la première phase, quant la personne sort

du café et qu'on l'arrête — «... durant laquelle le sang veineux circulant dans le poumon, et donc en rapport direct avec l'haleine, est beaucoup plus chargé d'alcool que le sang artériel.»

Enfin, le professeur Schepens estime qu'il est toujours possible de falsifier les résultats d'une analyse. Il ne faut pas, dit-il, se faire d'illusions à ce sujet: la police et la gendarmerie sont souvent concernées par l'affaire et ont actuellement tous les droits.

M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Et cela ne se passe pas en laboratoire?

M. le baron Clerdent. — Je ne parle pas de laboratoire. Ceci se pratique hors laboratoire. La police et la gendarmerie concernées par l'affaire ont actuellement tous les droits. Je ne plaide pas. Je lis ce qui se trouve dans votre rapport.

M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Ce n'est pas «mon» rapport.

M. le baron Clerdent. — Selon le rapport, deux résultats anormalement élevés ont été recensés sur 360 analyses effectuées en laboratoire dans les meilleures conditions, par un personnel cependant expérimenté. Je m'inquiète pour ces deux-là, comme je m'inquiéterais d'ailleurs s'il en existait 1 pour 1 000. Nous devrions nous en inquiéter tous.

Le projet se méfie des juges. Nous nous méfions de l'arbitraire administratif. En effet, vous êtes d'accord avec moi pour dire qu'en ayant bu deux verres de bière, on aura atteint la limite de 0,5 pour mille. Quel est celui d'entre nous qui n'est jamais allé dans un café ou dans un restaurant sans boire plus d'un verre de bière? Certes, pas tous les jours. Mais qui pourrait affirmer qu'il n'est pas dans nos habitudes de boire au moins deux verres de bière ou de vin quand nous allons déjeuner ou dîner en famille?

Ce que nous vous reprochons, monsieur le ministre, ce n'est pas votre intention, mais de ne pas avoir suffisamment tenu compte de la gradation dans la sanction. Un ivrogne ayant 2 grammes d'alcool dans le sang qui va tuer des gens ou un brave citoyen qui rentre chez lui en faisant du 140 à l'heure, comme l'un de nos estimés collègues a reconnu l'avoir fait un jour, ne sont pas coupables du même délit. Il faut pouvoir évaluer la responsabilité et les circonstances qui peuvent être exceptionnelles, avant de condamner quelqu'un éventuellement à perdre son gagne-pain. Représentons-nous un médecin, un voyageur de commerce, un commerçant, privé brusquement de sa voiture parce qu'il a un jour un peu trop appuyé sur la pédale sans commettre d'accident, simplement parce que la machine aveugle aura constaté qu'il roulait à plus de 140 kilomètres à l'heure!

On nous parle du comportement du citoyen au volant. Soit. Mais je voudrais que l'on envisage le comportement du gouvernement. En effet, ce n'est pas à la seule vitesse ou à quelques imprudences qu'il faut remédier. Ne nous y trompons pas. Nous ne sommes pas disposés à encourager les fautes réelles au volant, mais nous estimons que vous faites erreur en n'appréciant pas, ou en appréciant mal, l'importance de la faute.

De grands efforts ont été réalisés en ce qui concerne les voitures: disques ventilés, pneus à profil bas, ABS... Mais vous avez écarté tous ces éléments. Selon vous, «l'augmentation de la sécurité comporte le risque que l'insécurité objective décroisse de sorte que, selon la théorie du risque constant, l'insécurité objective demeure tout aussi grande». S'il en est vraiment ainsi, je craindrais de rencontrer quelqu'un qui ne boit pas car cette personne se trouve réellement dans une sécurité absolue. Elle n'a commis aucune faute, n'a pas une goutte d'alcool dans le sang. Par conséquent, si l'on tient compte de votre théorie du risque, elle devient extrêmement dangereuse. (Sourires.)

En résumé, nous souhaiterions pouvoir vous apporter notre soutien. Nous pensons que ce projet ne devrait pas opposer une majorité à une minorité, mais qu'il devrait permettre à chacun

de réfléchir et de participer à l'effort collectif. Vous aurez besoin de l'accord unanime pour que cette législation soit réellement acceptée, mais nous ne voulons pas voter une loi qu'on ne respectera pas demain lorsqu'on aura pris deux verres de bière.

J'espère donc, monsieur le ministre, que vous voudrez bien maintenir le magistrat pour juger des circonstances atténuantes, voire des causes d'excuse, avant de priver un homme de ce qui peut être son gagne-pain. Par ailleurs, nous apprécierions que vous acceptiez, non seulement pour 0,8 pour mille, mais aussi de 0,5 à 0,8, la présence du médecin, garant technique de la validité de l'examen du taux d'alcoolémie. (*Applaudissements.*)

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

M. Desmedt. — Monsieur le Président, l'importance des problèmes liés à la sécurité routière est devenu primordiale dans nos sociétés actuelles, et il est tout à fait logique que les pouvoirs publics s'en préoccupent.

Les dégâts moraux et économiques causés par les accidents de la circulation sont, en fait, incalculables et constituent la première cause de mortalité parmi les jeunes. Tous, nous connaissons ou avons connu des jeunes gens qui ont disparu à l'aube de leur vie à la suite d'accidents ou qui en restent définitivement marqués.

Certes, des statistiques parfois contradictoires d'ailleurs tendraient à démontrer que, malgré l'augmentation constante du parc automobile, le nombre d'accidents graves est en diminution, mais même s'il en est ainsi, cela démontre l'utilité des mesures prises depuis quelques années et la nécessité de poursuivre dans cette voie.

Il serait vain de libéraliser les contraintes en matière de sécurité routière car la réalité quotidienne révèle que trop d'usagers de la route font preuve d'égoïsme et d'agressivité.

Le projet que nous sommes appelés à examiner va, d'une façon générale, dans le bon sens, bien que certains points que je vais développer appellent des réserves.

Je remarque que les débats à la Chambre ont considérablement amélioré le projet en supprimant diverses dispositions fort contestables. Par contre, en commission du Sénat, tous les amendements ont été soit rejetés soit, lorsqu'ils émanaient de sénateurs de la majorité, retirés. C'est évidemment l'inconvénient d'examiner ce projet en deuxième lieu, mais je regrette que le gouvernement fasse preuve d'une telle intransigeance au Sénat alors que certaines critiques relayées dans cette enceinte proviennent, en fait, de tous les milieux particulièrement concernés par la circulation routière.

Je passerai brièvement en revue les principales dispositions du projet.

L'instauration du permis à points avec sa conséquence — l'établissement d'un fichier central — peut se justifier. Cependant, beaucoup, et j'en suis, estiment que le caractère automatique du retrait du permis pour trois mois en cas de récidive de six points négatifs dans un délai de cinq ans ne peut être admis. Le retrait du permis est, en fait, une sanction pénale, ce que vous admettez puisque dans un certain nombre de cas envisagés par le projet, le retrait est prononcé par le tribunal. Dès lors, on ne peut admettre qu'automatiquement et par une décision de caractère administratif, ce permis soit retiré pour trois mois dans le cas que vous envisagez. D'une part, il est possible que certaines circonstances particulières atténuent la gravité objective des faits ayant amené l'octroi de ces mauvais points et, d'autre part, aucun débat contradictoire n'ayant lieu, l'autorité administrative n'aura même pas connaissance de ces éléments. Il s'agit là d'une façon de procéder contraire à nos principes généraux du droit de la défense puisque, je le répète, le retrait du permis est une véritable sanction d'un comportement fautif.

Tous les organismes représentatifs des usagers de la route et, d'une façon générale, tous les milieux concernés ont marqué leur nette opposition à cette façon de faire.

Il me paraît conforme à nos principes généraux et à la logique que, dans le cas envisagé, le parquet saisisse le tribunal de police seul habilité à prononcer pareille mesure. J'ai déposé

un amendement en ce sens et j'invite le gouvernement à réfléchir une fois encore avant de maintenir son point de vue.

Je voudrais à ce propos vous poser une question précise, monsieur le ministre. En commission, vous avez déclaré que lorsque le tribunal sera saisi du dossier d'un automobiliste, il n'aura pas nécessairement besoin du fichier central. J'aimerais que vous soyez plus précis. Dans l'esprit du gouvernement, les données du registre central constitueront-elles ou non, au même titre que les antécédents judiciaires, un élément d'un dossier répressif? En d'autres termes, les éléments de ce registre central seront-ils joints au dossier soumis au tribunal? Personnellement, je ne le souhaite pas et j'aimerais connaître votre point de vue à ce sujet.

M. Dehaene, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles. — Puisque cette question technique appelle une réponse précise, je répète clairement que les données du fichier central ne font pas partie du dossier soumis au juge. Cependant, il est clair que toutes les amendes, y compris celles pour faute mineure, figurent dans le casier judiciaire mis à la disposition du juge.

M. Desmedt. — Je prends acte de votre réponse et partage votre point de vue.

Un deuxième aspect important du projet concerne la répression de la conduite en état d'ivresse ou d'imprégnation alcoolique.

Le seuil critique est abaissé de 0,8 à 0,5 milligramme d'alcool dans le sang. Il y a quelques années, on avait déjà abaissé ce seuil de 1,5 à 0,8, c'est dire combien la loi est devenue beaucoup plus sévère.

Sur quoi repose ce chiffre de 0,5? D'après un intervenant en commission — M. Clerdent vient d'en parler —, le Comité économique et social de la CEE estimerait que le taux maximal permis devrait être fixé à 0,8. On peut donc s'interroger sur le chiffre retenu par le gouvernement, bien que j'admette que cette discussion a un caractère fort délicat car, bien entendu, personne ne s'insurge contre le fait qu'il faille lutter au maximum contre la conduite après consommation d'alcool.

Au reste, entre 0,5 et 0,8 milligramme, les sanctions sont fort légères puisqu'elles se limitent à une amende de caractère transactionnel et à une immobilisation temporaire du véhicule.

A ce sujet, je voudrais poser deux questions.

Pourquoi refuser à l'automobiliste, se trouvant dans le cas que nous envisageons, la possibilité de faire procéder à une contre-expertise par prélèvement sanguin? Vous invoquez le fait que la sanction n'est pas suffisamment grave et n'aurait pas de caractère pénal. Je reviendrai dans un instant sur le second aspect, mais le fait que la sanction soit relativement légère ne me semble nullement justifier le refus d'une contre-expertise.

Ce n'est pas une question d'importance de la sanction qui doit limiter les moyens de défense de l'usager. J'ai donc déposé un amendement étendant la possibilité de solliciter cette contre-expertise même lorsque le degré d'alcoolémie n'atteint pas 0,8 milligramme.

En ce qui concerne le caractère pénal de l'amende prononcée dans pareil cas, je lis à la page 6 du rapport que vous avez déclaré en commission que l'infraction ne sera pas inscrite au casier judiciaire. Si je comprends bien, cela signifie donc que l'amende sera proposée au contrevenant sous forme de perception immédiate ou de transaction et que, dans ce cas, elle n'entraînera pas de poursuites.

Cependant, vous avez ensuite déclaré qu'une peine maximale est prévue dans le projet car le juge doit pouvoir moduler la peine si l'amende n'est pas payée immédiatement. Mais, dans ce cas, cela signifie qu'un jugement sera prononcé. Comment pouvez-vous alors dire qu'il ne figurera pas au casier judiciaire? Je souhaiterais également voir clair sur ce point précis.

Monsieur le Vice-Premier ministre, j'ai dit que, d'une façon générale, ce projet va dans le bon sens, celui d'une plus grande sécurité en matière de circulation routière. Mon vote sera cepen-

dant déterminé par vos réponses et le sort que vous réserverez à mes amendements.

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Pataer.

De heer Pataer. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal mijn betoog beperken tot enige commentaar bij de artikelen 5 en 6 van het ontwerp van wet die handelen over het rijbewijs met punten.

Het was oorspronkelijk niet mijn bedoeling in dit debat het woord te voeren, niet alleen omdat ik geen lid ben van de commissie die het heeft voorbereid en ik ook niet de gelegenheid had om de bespreking in de commissie te volgen, maar ook omdat ik ervan uitga dat de woordvoerder van onze fractie ter zake een standpunt inneemt waar ik mee akkoord kan gaan. Als ik mij toch even in het debat wil mengen, doe ik dat als actief bestuurslid van de Liga voor de rechten van de mens.

De liga heeft vorige week de senatoren gevraagd het ontwerp niet goed te keuren omdat «het een aanfluiting is van een aantal essentiële principes van een humaan strafrecht». Ik zal aan deze oproep geen gevolg geven en ik onderstreep dat ik het persoonlijk betreurt dat de meerderheid van de leden van het bestuur van de liga meent dit ontwerp als een voorbeeld van inhumaan strafrecht te moeten bestempelen. Anderzijds ben ik de liga wel dankbaar dat zij door dit standpunt in te nemen en door de discussie die ermee gepaard ging, mij verplicht nader te onderzoeken of de rechten van de verdediging ter zake zo erg worden geschonden als sommigen ook hier beweren.

In zekere zin vind ik het jammer dat het ontwerp van wet niet werd getoetst aan de mening van de commissie voor de Justitie die gedurende vele jaren een aanzienlijke gevoeligheid en deskundigheid heeft ontwikkeld omtrent materies waarbij een juiste rechtsbedeling en het beveiligen van de rechten van de verdediging in het geding zijn. Ik zou ter zake in de commissie voor de Justitie hetzelfde standpunt hebben verdedigd dat ik nu ook in de Liga voor de rechten van de mens heb verdedigd, namelijk dat de mensenrechten er veel zouden bijwinnen als het aantal slachtoffers van verkeersongevallen drastisch kan worden verminderd, vooral als het gaat om de zogenaamd «zwakke weggebruikers».

Onder andere in het verslag van de kamercommissie kunnen wij lezen dat volgens de stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid de invoering van het rijbewijs met punten een daling van naar schatting 100 verkeersdoden per jaar kan meebrengen. Dit is toch niet te verwaarlozen. Bovendien moeten de rechten van de verdediging uiteraard altijd en overal worden gerespecteerd, maar zij nemen een heel andere vorm aan naargelang wij te doen hebben met sancties of met preventieve administratieve maatregelen.

Mijnheer de minister, ik ben het dan ook eens met wat u in uw inleidende uiteenzetting voor de kamercommissie hebt onderstreept, namelijk dat de invoering van het puntensysteem voor overtredingen kadert in een rijbewijsreglementering die de voorwaarden inzake de geschiktheid, kennis en vaardigheid bepaalt om een rijbewijs te bekomen, in te leveren, of opnieuw te verkrijgen. Het lijkt mij dan ook logisch dat het herhaaldelijk begaan van een overtreding, die bij vonnis of bij minnelijke schikking wordt vastgesteld, in deze context impliceert dat aan de voorwaarden niet meer wordt voldaan.

Dit heeft tot gevolg dat het recht om achter het stuur van een auto plaats te nemen moet worden opgeschort en dat het opnieuw verkrijgen van dit recht afhankelijk is van een bijkomende scholing. Het gaat niet op te spreken van een sanctie in de strikt penale zin van het woord. Als de opschorting van het recht tot sturen in de bovenvermelde context een sanctie is, dan is het verbod om achter een stuur plaats te nemen als men nog nooit een rijbewijs heeft gehaald, net zo goed een sanctie. Dit laatste heb ik echter nooit iemand horen beweren. Het toekennen van een rijbewijs is normaliter gebaseerd op een veronderstelling — ik durf niet zeggen bewijs — van rij kennis en rijvaardigheid. Als er ernstige redenen zijn om eraan te twijfelen dat deze kennis en vaardigheid nog aanwezig zijn, is het evident dat deze kennis en kunde ernstig worden bijgeschaafd, met alle gevolgen van dien.

De rechten van de verdediging worden niet geschaad door het automatisch karakter van het puntensysteem en de eventuele opschorting van het recht op sturen. Bij elke overtreding afzonderlijk kan de betrokkene immers alle rechtsmiddelen uitputten. Het moet dus telkens gaan om een overtreding die definitief als dusdanig wordt gecatalogeerd.

Het systeem bestaat reeds sinds 1974 in de Duitse Bondsrepubliek, maar niet in de Duitse Democratische Republiek, zoals een commentator van een bekend weekblad enigszins perfide vorige week heeft signaleerd. Het systeem bestaat sinds 1951 ook in Canada en sinds verscheidene jaren in de Verenigde Staten en in Frankrijk, dus ook in landen van de Europese Gemeenschap en landen aangesloten bij de Raad van Europa. Ik wijs hier even op, omdat het puntensysteem in deze landen nergens protest heeft uitgelokt vanwege de Nationale Liga's voor de rechten van de mens. Er werden evenmin procedures ingesteld voor het Europese Hof voor de rechten van de mens. Integendeel, de Raad van Europa, die zelf het Europese Hof voor de rechten van de mens heeft opgericht, heeft in 1971 een resolutie aangenomen waarin de lid-staten werden verzocht een rijbewijs met punten in te voeren.

Tenslotte is het ook niet onbelangrijk aan te stippen dat de Raad van State geen enkele opmerking over een eventueel onwettelijke grond van de regeling heeft geformuleerd ook niet met betrekking tot een mogelijke inbreuk op het strafrechtelijk principe *non bis in idem*. Ook de Raad van State blijkt dus te oordelen dat een opschorting van het recht tot sturen geen echte sanctie is in de strafrechtelijke zin van het woord. Ik ben het wel eens met het voorbehoud van de Liga voor de rechten van de mens in verband met «de sanctie-bevoegdheid» van de organisatoren van veiligheidscurssussen, waarvan sprake is in artikel 5 van het ontwerp.

Volgens paragraaf 3 van dit artikel moet elke bestuurder die zes punten bereikt een door de Koning ingerichte veiligheidscurcus volgen, zoniet wordt het recht op sturen een maand opgeschort, of eventueel zelfs drie maanden, in geval van recidive, en dit binnen een door de Koning bepaalde periode.

Hoe zal dit «curcus volgen» worden geïnterpreteerd? Dreigt hier geen mogelijke willekeur van de lesgevers?

Mijn wantrouwen is gebaseerd op de soms amateuristische, discriminerende en onpedagogische manier waarop nogal wat privé-autorischolen functioneren.

De uitvoeringsbesluiten die op grond van deze wet zullen worden genomen moeten ons ook op dit vlak de nodige waarborgen kunnen bieden.

Terloops wil ik de kritiek bijvallen van sommige collega's op de formulering van paragraaf 2 van artikel 5, waarin sprake is van inschrijving van overtredingen in een centraal bestand «... voor zover deze overtredingen het voorwerp hebben uitmaakt, hetzij van een betaling, hetzij van een in kracht van gewijsde gegane veroordeling».

Hier spreken van een betaling zonder nadere precisering lijkt mij een schoonheidsfout te zijn. De minister heeft ons wel uitgelegd dat dit begrip twee ladingen dekt, enerzijds de onmiddellijke betaling en anderzijds de minnelijke schikking, maar ik vind het niet goed dat de burger de teksten in verband met de voorbereidende parlementaire werkzaamheden dient te raadplegen om daarover zekerheid te krijgen.

Ik vind het jammer dat het amendement van de heren Bouchat en Wintgens in de commissie niet werd aangenomen; het had tot doel het begrip «betaling» beter te preciseren.

Ik vind dat de strafwet precies moet zijn. Als onmiddellijke betalingen op grond van andere overtredingen dan deze bepaald in artikel 34, paragraaf 1, van de Wegcode hier niet worden bedoeld, dan moet daarover iedere twijfel kunnen worden weggenomen in de wettekst zelf.

Het verdient daarom meer dan gewone aanbeveling om ter zake klaarheid te scheppen in het toekomstig koninklijk besluit over het centraal bestand.

Ik hoop dat het ontwerp van wet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, dat al zo lang werd aangekondigd, zo vlug mogelijk zal worden ingediend.

Mijnheer de minister, de verbinding tussen het wegverkeer en de sociale zekerheid via de Kruispuntbank, zoals bepaald in paragraaf 5 van artikel 6, is misschien wel begrijpelijk voor een minister van Verkeerswezen, tevens oud-minister van Sociale Zaken, maar het kan geen toonbeeld van een rationele wetgeving worden genoemd.

Een rijbewijs met punten mag er zijn, moet er komen, maar is geen mirakelprodukt. Wij rekenen erop dat de minister van Verkeerswezen, die ook Vice-Premier is, zijn volle gewicht in de schaal zal leggen om, in overleg met de Gewesten, enerzijds, en de Europese lid-staten, anderzijds, heel onze manier van wonen, van wegen bouwen en van bewegen door de ruimte grondig aan te passen. Bijvoorbeeld: de drie- of vier-baanvakswegen door bebouwde kommen moeten zo snel mogelijk uit ons stratenpatroon worden geschrapt.

Mijnheer de minister, als dit niet zou lukken op korte termijn, moeten we misschien overwegen een soort «regeerbewijs» met punten in te voeren. (*Applaus.*)

M. le Président. — Je vous propose d'interrompre ici nos travaux.

Ik stel voor onze werkzaamheden te onderbreken. (*Instemming.*)

VOORSTELLEN VAN WET — PROPOSITIONS DE LOI

Indiening — Dépôt

De Voorzitter. — De volgende voorstellen van wet werden ingediend:

1° Door de heer Arts tot wijziging van artikel 2277 van het Burgerlijk Wetboek;

Les propositions de loi ci-après ont été déposées:

1° Par M. Arts modifiant l'article 2277 du Code civil;

2° Door de heer Lenfant tot afschaffing van het accijnsrecht op alcoholvrije dranken;

2° Par M. Lenfant supprimant les droits d'accises sur les boissons non alcoolisées;

3° Door de heer Cerexhe houdende afschaffing van de voorafgaande machtiging die de leden van het rijkswachtpersoneel moeten vragen om in het huwelijk te treden;

3° Par M. Cerexhe supprimant l'autorisation préalable au mariage des membres du personnel de la gendarmerie;

4° Door de heer Monfils houdende bescherming van personen tegen discriminatie wegens ziekte of handicap en houdende invoering van positieve maatregelen waardoor zij zich in de samenleving kunnen handhaven;

4° Par M. Monfils relative à la protection des personnes contre les discriminations en raison de maladies ou de handicaps et instituant des mesures positives permettant leur maintien dans la vie en société;

5° Door de heer Antoine tot wijziging van de artikelen 87, 96 en 97 van de nieuwe gemeentewet.

5° Par M. Antoine modifiant les articles 87, 96 et 97 de la nouvelle loi communale.

Deze voorstellen van wet zullen worden vertaald, gedrukt en rondgedeeld.

Ces propositions de loi seront traduites, imprimées et distribuées.

Er zal later over de inoverwegingneming worden beslist.

Il sera statué ultérieurement sur leur prise en considération.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Intrekking

PROPOSITION DE RESOLUTION

Retrait

De Voorzitter. — Aan het bureau wordt medegedeeld dat de heer De Belder wenst in te trekken zijn voorstel van resolutie betreffende de opvolging van de beslissingen van de Europese Raad van Straatsburg van 7 en 8 december 1989, dat thans aanhangig is bij de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen.

Il est communiqué au bureau que M. De Belder désire retirer sa proposition de résolution sur la suite à donner aux décisions du Conseil européen de Strasbourg des 7 et 8 décembre 1989, qui est actuellement pendante à la commission des Relations extérieures.

Ik stel u dus voor dit voorstel van resolutie van onze agenda af te voeren.

Je vous propose dès lors de rayer cette proposition de résolution de notre ordre du jour. (*Assentiment.*)

INTERPELLATION — INTERPELLATIE

Demande — Verzoek

M. le Président. — M. Bock désire interpeller le secrétaire d'Etat aux Affaires européennes et à l'Agriculture sur «les problèmes de la brucellose et de la peste porcine».

De heer Bock wenst de staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw te interpellieren over «de problemen in verband met de brucellose en de varkenspest».

La date de cette interpellation sera fixée ultérieurement.

De datum van deze interpellatie zal later worden bepaald.

Wij zetten deze bespreking vanavond te 19 uur 15 voort.

Nous poursuivrons cette discussion ce soir, à 19 heures 15.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

(*De vergadering wordt gesloten te 18 h 10 m.*)

(*La séance est levée à 18 h 10 m.*)

