

# SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2013-2014

25 FÉVRIER 2014

**Proposition de loi modifiant les lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966, en ce qui concerne la signalisation routière et les messages relatifs à la circulation routière**

## RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE L'INTÉRIEUR ET  
DES AFFAIRES ADMINISTRATIVES  
PAR  
**MME MATZ**

# BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2013-2014

25 FEBRUARI 2014

**Wetsvoorstel tot wijziging van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gecoördineerd op 18 juli 1966, wat de wegsignalisatie en de verkeersboodschappen betreft**

## VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR  
DE BINNENLANDSE ZAKEN EN VOOR DE  
ADMINISTRATIEVE AANGELEGENHEDEN  
UITGEBRACHT DOOR  
**MEVROUW MATZ**

Composition de la commission / Samenstelling van de commissie :

**Président / Voorzitter :** Philippe Moureaux.

### Membres / Leden :

N-VA	Huub Broers, Bart De Nijn, Inge Faes, Wilfried Vandaele.
PS	Mohamed Daif, Willy Demeyer, Philippe Moureaux.
MR	Alain Courtois, Gérard Deprez.
CD&V	Dirk Claes, Johan Verstreken.
sp.a	Dalila Douifi, Fatma Pehlivan.
Open Vld	Guido De Padt.
Vlaams Belang	Yves Buysse.
Écolo	Cécile Thibaut.
cdH	Vanessa Matz.

### Suppléants / Plaatsvervangers :

Frank Boogaerts, Patrick De Grootte, Lieve Maes, Elke Sleurs, Sabine Vermeulen.  
Philippe Mahoux, Fatiha Saïdi, Louis Siquet, Fabienne Winckel.  
Armand De Decker, Christine Defraigne, Richard Miller.  
Wouter Beke, Sabine de Bethune, Els Van Hoof.  
Bert Anciaux, Leona Detiège, Jan Roegiers.  
Martine Taelman, Yoeri Vastersavendts.  
Filip Dewinter, Bart Laeremans.  
Benoit Hellings, Zakia Khattabi.  
Francis Delpérée, André du Bus de Warnaffe.

*Voir :*

#### Documents du Sénat :

**5-273 - 2010/2011 :**

N° 1 : Proposition de loi de M. De Padt.

**5-273 - 2013/2014 :**

N° 2 : Avis du Conseil d'État.

N° 3 : Amendements.

*Zie :*

#### Stukken van de Senaat :

**5-273 - 2010/2011 :**

Nr. 1 : Wetsvoorstel van de heer De Padt.

**5-273 - 2013/2014 :**

Nr. 2 : Advies van de Raad van State.

Nr. 3 : Amendementen.

## I. INTRODUCTION

La proposition de loi qui fait l'objet du présent rapport a été déposée le 12 octobre 2010 par M. Guido De Padt. Elle a été examinée par la commission le 4 juin 2013 en présence de Mme Joëlle Milquet, vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances. Durant cette réunion, la commission a décidé de recueillir l'avis du Conseil d'État.

La commission s'est penchée sur l'avis du Conseil d'État (avis n° 53.573/4/AG du 26 novembre 2013, doc. Sénat, n° 5-273/2) au cours de sa réunion du 18 février 2014.

## II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. GUIDO DE PADT, AUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI

M. De Padt propose de modifier les lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966, en ce qui concerne les informations relatives à la circulation routière et la signalisation routière. Il devrait ainsi être possible d'utiliser, sur le territoire des Communautés française, flamande et germanophone, des panneaux rédigés dans une ou plusieurs langues autres que celle de la communauté concernée, et ce dans le but améliorer la sécurité routière. Ce principe s'appliquerait uniquement aux routes régionales, et non aux routes communales.

M. De Padt signale que d'autres pays utilisent depuis longtemps déjà des panneaux de signalisation rédigés dans d'autres langues que celle(s) du pays. Il pense par exemple à la France ou aux Pays-Bas. Le représentant d'une organisation de chauffeurs routiers lui a adressé un courrier où l'on peut lire ce qui suit : « (traduction) (...) Cette proposition de loi fait preuve de bon sens. À plusieurs endroits dangereux en Wallonie, comme dans les environs de Verviers et de Dinant, on trouve depuis longtemps des panneaux routiers rédigés en néerlandais. D'autres pays européens prévoient aussi des panneaux en plusieurs langues. C'est ainsi qu'en France, on trouve des panneaux rédigés en anglais, en néerlandais, en allemand ou en italien, selon la région. J'ai roulé cet été en Slovénie et en Croatie, et j'ai heureusement pu compter, là aussi, sur des panneaux en plusieurs langues.(...)»

La proposition de loi à l'examen est basée sur le constat selon lequel de plus en plus de chauffeurs de poids lourds transitent par notre pays. La FEBETRA a indiqué qu'environ la moitié de ces chauffeurs routiers sont de nationalité étrangère. On peut imaginer que, dans certaines situations de circulation, il soit recommandé de recourir à des panneaux rédigés dans une autre langue, en plus des langues nationales.

## I. INLEIDING

Dit voorstel van wet werd op 12 oktober 2010 ingediend door senator Guido De Padt. Het werd door de commissie onderzocht op 4 juni 2013 in aanwezigheid van mevrouw Joëlle Milquet, vice-eerste-minister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen. Tijdens die vergadering heeft de commissie beslist om het advies van de Raad van State in te winnen.

Het advies van de Raad van State (advies nr. 53.573/4/AV van 26 november 2013, St. Senaat 5-273/2) werd onderzocht tijdens de vergadering van 18 februari 2014.

## II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER GUIDO DE PADT, INDIENER VAN HET WETSVOORSTEL

De heer De Padt stelt voor om de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gecoördineerd op 18 juli 1966, te wijzigen op het vlak van verkeersinformatie en wegsignalisatie. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt het daardoor mogelijk om anderstalige borden te gebruiken in de Franse, Vlaamse en Duitstalige Gemeenschap. Het beginsel zou enkel van toepassing zijn op de gewestwegen en niet op de gemeentewegen.

De heer De Padt wijst erop dat andere landen reeds lang gebruik maken van anderstalige verkeersborden. Hij verwijst hierbij naar zowel Frankrijk als Nederland. De vertegenwoordiger van een organisatie van vrachtwagenbestuurders heeft hem per brief laten weten dat : « (...) Dit wetsvoorstel getuigt van gezond verstand. Op enkele gevaarlijke plaatsen in Wallonië staan al lang borden in het Nederlands, zoals in de buurt van Verviers en Dinant. Ook in andere Europese landen zijn er borden in meerdere talen. In Frankrijk vindt men borden in het Engels, het Nederlands, het Duits of het Italiaans naar gelang de streek. Ik was deze zomer in Slovenië en Kroatië en daar heb ik gelukkig ook borden gezien in meerdere talen.(...)»

Het wetsvoorstel is gebaseerd op de vaststelling dat er almaar meer vrachtwagenbestuurders ons land gebruiken als transitland. FEBETRA heeft gemeld dat ongeveer de helft van de vrachtwagenbestuurders van buitenlandse nationaliteit zijn. Men kan zich voorstellen dat het in bepaalde verkeersveiligheids-situaties aangewezen is om een andere taal te gebruiken dan enkel de nationale talen.

La proposition de loi à l'examen a dès lors pour objet d'exclure du champ d'application de la législation sur l'emploi des langues les informations émanant des pouvoirs publics et visant, sous quelque forme que ce soit, à renseigner les usagers de la route sur la signification de la signalisation routière et sur le contenu des messages relatifs à la circulation. Le principe s'appliquerait uniquement aux voies relevant de la gestion des régions.

### III. DISCUSSION GÉNÉRALE

M. De Nijn partage les préoccupations de M. De Padt concernant la communication en matière de sécurité routière.

Il constate toutefois que changer la loi sur l'emploi des langues s'avère toujours un exercice périlleux puisqu'elle résulte de longs combats linguistiques et d'équilibres durement négociés. Selon lui, en vertu de l'article 129 de la Constitution, il sera nécessaire de consulter les Communautés française et flamande afin de connaître leur opinion sur la proposition de loi.

Il ne conteste pas le problème mais est-on bien certain que tous les camionneurs étrangers comprennent l'anglais ?

Il est d'avis qu'il serait plus intelligent de travailler avec des pictogrammes uniformisés au niveau européen. Ces pictogrammes seraient compréhensibles pour tous, indépendamment de la langue, et augmenteraient la sécurité de nos routes régionales.

M. Moureaux cite l'exemple du nord de la France, du côté de Calais, où tous les panneaux de circulation routière sont rédigés en français et en anglais, vu le grand transit de citoyens anglais.

M. Buysse souligne également que la législation sur l'emploi des langues est un thème sensible et que toute modification envisagée en la matière est, sans doute, encore plus délicate. La proposition de loi à l'examen concerne des matières réglées par la Constitution. L'intervenant estime par conséquent qu'avant de poursuivre l'examen du texte de la proposition, la commission doit recueillir l'avis du Conseil d'État.

La proposition de loi à l'examen suscite de nombreuses questions chez l'intervenant. Par exemple : quel sera l'ordre à respecter pour les différentes langues ? D'abord les deux langues nationales, puis une troisième langue ? Selon l'intervenant, il appartient au Conseil d'État de se pencher sur ces petits détails. Mais il faudrait aussi améliorer la proposition de loi d'un point de vue légistique : dans les développements, il est question de mentionner les informations en anglais, mais cet élément ne figure pas dans le dispositif.

Het wetsvoorstel heeft bijgevolg tot doel om de overheidsinformatie die ertoe strekt om, onder welke vorm ook, weggebruikers in kennis te stellen van de betekenis van wegsignalisatie en van de inhoud van verkeersboodschappen, van de toepassingsfeer van de taalwetgeving uit te sluiten. Het principe zou enkel van toepassing zijn op wegen die onder het beheer vallen van de gewesten.

### III. ALGEMENE DISCUSSIE

De heer De Nijn deelt de bekommernis van de heer De Padt inzake de communicatie rond verkeersveiligheid.

Hij stelt echter vast dat het wijzigen van de wet op het taalgebruik altijd een hachelijke oefening blijkt, omdat hij het resultaat is van een lange taalstrijd en van evenwichten waarover hard onderhandeld is. Volgens hem zal het overeenkomstig artikel 129 van de Grondwet noodzakelijk zijn de Franse en Vlaamse Gemeenschap te raadplegen om hun mening over het wetsvoorstel te vernemen.

Hij betwist het probleem niet, maar is men er heel zeker van dat alle buitenlandse vrachtwagenbestuurders Engels kennen ?

Hij meent dat het verstandiger is met pictogrammen te werken die op Europees niveau gestandaardiseerd zijn. Die pictogrammen moeten voor allen begrijpelijk zijn, los van de taal, en moeten onze gewestwegen veiliger maken.

De heer Moureaux geeft het voorbeeld van Noord-Frankrijk, waar in de buurt van Calais alle verkeersborden in het Frans en in het Engels zijn, wegens het drukke doorgaand verkeer van Engelse burgers.

De heer Buysse wijst er eveneens op dat de taalwetgeving een gevoelig thema is. Een wijziging ervan ligt waarschijnlijk nog gevoeliger. Het huidige wetsvoorstel raakt materies die grondwettelijk geregeld zijn. Hij is bijgevolg van oordeel dat de commissie, alvorens verder te gaan met de behandeling van het wetsvoorstel, het advies van de Raad van State moet inwinnen.

Hij stelt zich veel vragen bij dit wetsvoorstel. Wat zou de volgorde van de talen zijn, bijvoorbeeld ? Eerste de nationale talen en dan een derde taal ? Deze kleine details moeten volgens hem door de Raad van State worden onderzocht. Ook het legistische aspect van het wetsvoorstel moet verbeterd worden : in de toelichting spreekt men over de vermelding van de informatie in het Engels maar dit vindt men niet terug in het beschikkend gedeelte.

L'intervenant estime par ailleurs qu'il n'est pas réaliste de traduire des campagnes de prévention.

Enfin, il souhaiterait qu'on lui fournisse des chiffres attestant que de telles opérations ont un impact positif sur la sécurité routière.

M. Claes a, lui aussi, quelques observations à formuler au sujet de la proposition de loi. Tout d'abord, son groupe politique est d'avis que des pictogrammes seraient plus efficaces, vu leur caractère universel. La Convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968 (« *Convention on Road Signs and Signals* ») avait pour but d'uniformiser au maximum les panneaux routiers dans toute l'Europe.

L'intervenant aimerait aussi savoir s'il existe des statistiques sur le nombre d'accidents de la route ayant un lien direct avec un manque de connaissances linguistiques.

Selon le groupe de l'intervenant, l'exception à la législation linguistique, telle que suggérée par la proposition de loi, est trop large. M. Claes préférerait instaurer cette exception par voie d'arrêté royal délibéré et approuvé en Conseil des ministres.

Il ne voit pas, lui non plus, l'utilité de traduire des campagnes de sensibilisation. Il est en effet prouvé que de telles campagnes ne peuvent avoir un réel impact que si les conducteurs peuvent les voir à plusieurs reprises et pendant une longue durée, ce qui ne sera évidemment pas le cas pour des chauffeurs de camions qui ne roulent que de manière ponctuelle sur notre territoire.

La réforme de l'État prévoit en outre de transférer aux régions la compétence relative à la sécurité routière et à la sensibilisation en la matière.

Tout ce qui touche à la remise en cause de la législation sur l'emploi des langues est un sujet très sensible. C'est pourquoi l'intervenant demande qu'on recueille l'avis du Conseil d'État, de la Commission permanente de contrôle linguistique et d'un expert en circulation routière.

M. Deprez déclare soutenir l'initiative qu'il estime fondée sur le bon sens et sur le souci collectif. L'Europe implique le principe de la libre circulation des personnes. Il est donc souhaitable que les citoyens européens aient la possibilité de comprendre les indications routières, surtout lorsqu'il y a des risques ou un danger potentiel.

Il signale d'ailleurs qu'en France et Espagne, il existe même des panneaux routiers en arabe.

L'intervenant plaide toutefois pour que l'on favorise plutôt la solution des pictogrammes. Il faudrait inviter notre gouvernement à prendre des initiatives au niveau européen.

Het vertalen van preventiecampagnes lijkt hem evenmin realistisch.

Ten slotte zou hij over cijfers willen beschikken waaruit blijkt dat dergelijke ingrepen een positieve impact hebben op de verkeersveiligheid.

De heer Claes heeft ook een aantal bedenkingen bij het wetsvoorstel. Eerst en vooral is zijn fractie van oordeel dat pictogrammen een efficiënter middel zijn omdat ze universeel zijn. Het verdrag van Wenen « *Convention on Road Signs and Signals* » van 8 november 1968 had tot doel om tot een grotere uniformisering te komen van de verkeersborden in heel Europa.

Hij wenst ook te weten of er cijfers bestaan over het aantal verkeersongevallen die rechtstreeks verband houden met een gebrek aan taalkennis.

De uitzondering die op de taalwetgeving wordt voorgesteld in het wetsvoorstel is volgens zijn fractie te ruim. Hij zou veeleer voorstander zijn om in die uitzondering te voorzien in een koninklijk besluit, goedgekeurd door de Ministerraad.

Ook hij ziet het nut niet in van de vertaling van sensibiliseringcampagnes. Het is immers bewezen dat sensibiliseringcampagnes slechts een impact hebben indien de bestuurders ze meermaals en langdurig zien. Dit zal niet het geval zijn voor vrachtwagenbestuurders die slechts een enkele keer over ons grondgebied rijden.

De Staatshervorming voorziet er bovendien in dat het verkeer en de sensibilisering rond verkeer in de toekomst naar de gewesten zal worden overgeheveld.

De uitholling van de taalwetgeving is altijd gevoelig. Hij pleit dan ook voor een advies van de Raad van State, van de Vaste Commissie voor taaltoezicht en van een verkeerseexpert.

De heer Deprez verklaart het initiatief, dat hij van gezond verstand en van zorg voor het algemeen belang vindt getuigen, te steunen. Europa impliceert het beginsel van het vrij verkeer van personen. Het is dus wenselijk dat de Europese burgers de mogelijkheid krijgen de wegsignalisatie te begrijpen, vooral wanneer er een risico of een potentieel gevaar is.

Hij meldt overigens dat er in Frankrijk en Spanje zelfs verkeersborden in het Arabisch zijn.

Spreker pleit er echter voor dat men voor de oplossing van de pictogrammen kiest. Men moet onze regering verzoeken initiatieven op Europees niveau te nemen.

Compte tenu de la sensibilité de la matière, il lui semble également utile de solliciter l'avis du Conseil d'État.

M. Moureaux signale que ce débat sur les langues existe également en France où il est question de donner les cours universitaires en anglais. Ceci donne lieu à de vives discussions.

#### IV. POINT DE VUE DU GOUVERNEMENT

La vice-première ministre et ministre de l'Intérieur constate que la proposition de loi à l'examen porte sur l'emploi des langues en matière de circulation routière. Cette dernière matière relevant des attributions du secrétaire d'État à la Mobilité, M. M. Wathelet, le présent avis a été élaboré en concertation avec lui.

La proposition de loi à l'examen a pour objet d'insérer un article 1<sup>er</sup>/1 dans les lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966.

Cet article unique vise à exclure du champ d'application des lois coordonnées précitées, pour ce qui concerne les voiries régionales, « les informations émanant des pouvoirs publics et visant, sous quelque forme que ce soit, à renseigner les usagers de la route sur la signification de la signalisation routière et sur le contenu des messages relatifs à la circulation ».

L'exemple du message de l'IBSR qui est invoqué, est le suivant : « fine pluie ou giboulées, interdiction de dépasser ».

La proposition de loi se fonde sur le constat que les lois coordonnées précitées s'opposent au placement de messages dans des langues autres que les langues nationales, le long de nos voiries.

Or, selon l'auteur de la proposition, cela va à l'encontre de la sécurité routière. Il cite à cet égard des chiffres qui montrent que nos routes sont de plus en plus fréquentées par des véhicules, en particulier des camions, de toutes les nationalités et que, dans de nombreux cas, ceux-ci sont impliqués dans des accidents de la circulation.

La proposition de conclure que : « Des affiches en anglais, en plus des affiches existantes en néerlandais, en français et en allemand, ne peuvent qu'être bénéfiques pour la sécurité routière. »

Concernant ses antécédents, la proposition de loi à l'examen a relevé de caducité une proposition antérieure identique des mêmes auteurs (doc. Chambre, n° 52-1550/1).

Une proposition tout aussi identique est, par ailleurs, déposée à la Chambre des représentants

Omdat het een delicate aangelegenheid is, lijkt het hem ook nuttig het advies van de Raad van State te vragen.

De heer Moureaux wijst erop dat dit debat over de talen ook in Frankrijk wordt gevoerd, waar er sprake van is universitaire cursussen in het Engels te geven. Dat geeft aanleiding tot een levendig debat.

#### IV. STANDPUNT VAN DE REGERING

De vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken stelt vast dat voorliggend wetsvoorstel over het gebruik van de talen inzake het wegverkeer gaat. Die aangelegenheid behoort tot de bevoegdheden van staatssecretaris voor Mobiliteit M. Wathelet en dit advies kwam dus in overleg met hem tot stand.

Het voorliggende wetsvoorstel strekt om een artikel 1/1 in te voegen in de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gecoördineerd op 18 juli 1966.

Dat enig artikel strekt om, wat de gewestwegen betreft, « de overheidsinformatie die ertoe strekt om, onder welke vorm ook, weggebruikers in kennis te stellen van de betekenis van wegsignalisatie en van de inhoud van verkeersboodschappen » van de toepassingssfeer van vermelde gecoördineerde wetten uit te sluiten.

Als voorbeeld wordt de volgende boodschap van het BIVV gegeven : « Of het nu motregent of giet, inhalen doe ik niet ».

Het wetsvoorstel steunt op de vaststelling dat vermelde gecoördineerde wetten het aanbrengen van boodschappen in andere talen dan de nationale talen langs onze wegen verbieden.

Volgens de indiener van het voorstel is dat ongunstig voor de verkeersveiligheid. Hij vermeldt daarbij cijfers die aangeven dat op onze wegen steeds meer voertuigen, vooral vrachtwagens, van alle nationaliteiten rijden en dat zij vaak bij verkeersongevallen betrokken zijn.

Het besluit van het voorstel luidt : « Affiches in het Engels, naast de bestaande affiches in het Nederlands, Frans en Duits, kunnen de verkeersveiligheid alleen maar ten goede komen. »

Wat zijn voorgeschiedenis betreft : dit wetsvoorstel onthefft een vroeger identiek voorstel van dezelfde indiener van verval (stuk Kamer, nr. 52-1550/1).

Een identiek voorstel is overigens bij de Kamer van volksvertegenwoordigers ingediend (stuk Kamer,

(doc. Chambre, n° 53-1212/1), par Mme Lahaye-Battheu, M. Somers et Mme Rutten.

Par le passé, en 1988, on a enfin retrouvé une proposition de loi comparable, « réglant l'emploi des langues en ce qui concerne la signalisation routière des destinations étrangères » (doc. Chambre, n° 1988, 215/1), déposée par MM. V. Fleaux et L. Van Den Bossche.

La position de la ministre s'exprime donc comme suit :

1. L'on ne peut que partager le point de vue du secrétaire d'État à la Mobilité, selon lequel, sur les autoroutes et les routes fréquemment parcourues par les étrangers, une signalisation en plusieurs langues serait certainement une plus-value pour la sécurité et la fluidité routières.

2. La proposition de loi à l'examen soulève cependant une question délicate de répartition des compétences puisque :

— la signalisation routière et la sécurité routière sont demeurées de compétence fédérale;

— cependant, les régions sont compétentes pour la gestion des autoroutes et des voiries régionales, ce qui inclut le placement de signalisation sur ces chaussées;

— enfin, conformément à l'article 129, § 1<sup>er</sup>, de la Constitution, ce sont les communautés qui, en principe, sont devenues compétentes pour les règles applicables en matière d'emploi des langues, notamment en matière administrative.

Le § 2 de cet article 129 prévoit cependant des exceptions en faveur de la compétence fédérale, dont le cas des communes à statut spécial et celui des « services dont l'activité s'étend au-delà de la région linguistique dans laquelle ils sont établis ».

3. Il s'ensuit que la question de l'emploi des langues en matière de signalisation routière est assez délicate et elle l'est d'autant plus que, par le passé, des réponses apparemment différentes ont déjà été données.

1° Ainsi, récemment, en 2012, la Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL) a été saisie d'une plainte introduite contre l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), pour avoir apposé à Overijse, des affiches de campagnes partiellement rédigées en anglais (campagne « *Go for Zero* ») et pour avoir diffusé des cartes postales comportant également de tels messages sous la formes d'autocollants unilingues anglais.

Or, dans ce cas, la CPCL a considéré que l'IBSR devait être considéré comme un service central dont, conformément à l'article 40 des lois coordonnées sur l'emploi des langues, les avis et communications

nr. 53-1212/1), door mevrouw Lahaye-Battheu, de heer Somers en mevrouw Rutten.

We hebben verder in het verleden, in 1988, nog een vergelijkbaar wetsvoorstel teruggevonden, « tot regeling van het gebruik der talen voor de verkeersborden in verband met buitenlandse bestemmingen » (stuk Kamer, nr. 47-215/1), dat werd ingediend door de heren V. Fleaux en L. Van Den Bossche.

Het standpunt van de minister luidt als volgt :

1. Men kan het alleen maar eens zijn met het standpunt van de staatssecretaris voor Mobiliteit dat signalisatie in verscheidene talen op onze snelwegen en wegen die veel door vreemdelingen worden gebruikt, ongetwijfeld een meerwaarde kan betekenen voor de verkeersveiligheid en voor vlot verkeer.

2. Dit wetsvoorstel doet echter een delicaat probleem rijzen inzake de verdeling van de bevoegdheden, omdat :

— wegsignalisatie en verkeersveiligheid een federale bevoegdheid gebleven zijn;

— de gewesten echter bevoegd zijn voor het beheer van de snelwegen en de gewestwegen, inclusief het plaatsen van signalisatie op die wegen;

— tot slot, overeenkomstig artikel 29, § 1, van de Grondwet, de gemeenschappen in principe bevoegd zijn voor de regels inzake het gebruik van de talen, met name in bestuurszaken.

Paragraaf 2 van dat artikel 129 voorziet echter in uitzonderingen ten gunste van de federale bevoegdheid, waaronder het geval van de gemeenten met een speciaal statuut en dat van « de diensten waarvan de werkring verder reikt dan het taalgebied waarin zij gevestigd zijn ».

3. Het gevolg daarvan is dat het probleem van het gebruik van de talen inzake wegsignalisatie nogal delicaat is temeer omdat in het verleden kennelijk verschillende antwoorden werden gegeven.

1° Zo werd onlangs, in 2012, bij de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) een klacht aanhangig gemaakt tegen het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV), omdat het in Overijse voor een campagne affiches had aangebracht die gedeeltelijk in het Engels waren gesteld (« *Go for Zero* »-campagne) en omdat het postkaarten had verspreid met dergelijke boodschappen op eentalig Engelse zelfklevers.

In dat geval heeft de VCT geoordeeld dat het BIVV moest worden beschouwd als een centrale dienst waarvan, overeenkomstig artikel 40 van de gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in bestuurs-

doivent être, pour l'essentiel, rédigés en français et néerlandais.

La CPCL a, en fin de compte, admis que des mots soient utilisés en anglais dans cette hypothèse. Mais cette analyse accrédite la thèse selon laquelle, pour ce type de messages, c'est l'État fédéral qui demeure compétent, conformément à l'exception précitée de l'article 129, § 2, 2<sup>o</sup> tiret, de la Constitution.

2<sup>o</sup> Par contre, en 2008, sous la précédente législature, le secrétaire d'État à la Mobilité a répondu à une question parlementaire que la compétence de placer des messages tout à fait comparables à ceux visés en l'espèce — donc des messages sur l'état des routes et non de l'IBSR — incombait aux communautés.

Or, cette question parlementaire faisait également référence aux messages de circulation routière que l'on retrouve dans les Alpes françaises et qui peuvent être traduits en néerlandais. L'analogie avec les cas de figure mentionnés dans les développements de la proposition de loi à l'examen est donc flagrante.

3<sup>o</sup> Il y a plus longtemps encore, en 2003, le ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale a, pour sa part, répondu à une autre question parlementaire, que :

— en ce qui concerne l'emploi des langues sur la signalisation de direction, il doit être fait application de la législation sur l'emploi des langues en matière administrative;

— mais qu'il existe une réglementation particulière en ce qui concerne les autoroutes, pour l'indication des destinations étrangères, cette réglementation étant un arrêté royal de 1991, donc de compétence fédérale.

4<sup>o</sup> Enfin, en 1988, la section de législation du Conseil d'État a considéré que le législateur communautaire était compétent pour définir la langue à utiliser pour les mots-sources de la signalisation routière, ces mots-sources étant ceux à l'origine d'une traduction dans une autre langue. Cela ne prive cependant pas l'État de sa compétence, en matière de sécurité routière, d'utiliser les traductions de ces mots-sources, ni d'indiquer que ces mots sont une traduction, ou encore de rappeler les mots-sources dont ils constituent la traduction.

De ces différents éléments de réponse, l'on retient la grande complexité de la question de l'emploi des langues en matière de signalisation routière.

Une situation n'est certainement pas l'autre. Et des différences découlent probablement de la nature du message à diffuser.

zaken, de berichten en mededelingen hoofdzakelijk in het Frans en in het Nederlands moeten worden gesteld.

Uiteindelijk heeft de VCT toegestaan dat in dat geval Engelse woorden werden gebruikt. Die analyse ondersteunt echter de stelling dat voor dergelijke boodschappen de Federale Staat bevoegd blijft, krachtens de vermelde uitzondering van artikel 129, § 2, 2e streepje, van de Grondwet.

2<sup>o</sup> In 2008, in de vorige regeerperiode, daarentegen, heeft de staatssecretaris voor Mobiliteit op een parlementaire vraag geantwoord dat de bevoegdheid om boodschappen, die heel vergelijkbaar zijn met de in dit geval bedoelde — dus boodschappen over de staat van de wegen en niet van het BIVV —, bij de gemeenschappen lag.

In die parlementaire vraag werd ook melding gemaakt van de boodschappen over het wegverkeer die men in de Franse Alpen vindt en die in het Nederlands kunnen worden vertaald. De analogie met de gevallen die in de toelichting van dit wetsvoorstel worden vermeld, is dus opvallend.

3<sup>o</sup> Nog langer geleden, in 2003, heeft de minister van Mobiliteit en Sociale Economie op een andere parlementaire vraag geantwoord dat :

— wat het gebruik van de talen op wegwijzers betreft, de wetgeving op het gebruik van de talen in bestuurszaken moet worden toegepast;

— er evenwel een bijzondere reglementering bestaat voor de snelwegen, voor het aangeven van buitenlandse bestemmingen, en die reglementering is een koninklijk besluit van 1991, en dus een federale bevoegdheid.

4<sup>o</sup> Tot slot heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State in 1988 geoordeeld dat de gemeenschapswetgever bevoegd was om te bepalen welke taal moet worden gebruikt voor de bronwoorden van de wegsignalisatie, waarbij de bronwoorden de oorspronkelijke woorden zijn die in een andere taal worden vertaald. Dat ontnemt de Staat echter niet zijn bevoegdheid om, inzake verkeersveiligheid, de vertalingen van die bronwoorden te gebruiken, of te vermelden dat die woorden een vertaling zijn, of de bronwoorden, waarvan ze de vertaling zijn, te herhalen.

Uit al die bestanddelen van een antwoord onthouden we dat de kwestie van het gebruik van de talen inzake wegsignalisatie uiterst complex is.

De ene situatie is zeker de andere niet. En de aard van de boodschap is waarschijnlijk de grondslag van die verschillen.

Néanmoins, pour y voir plus clair et compte tenu de l'importance de la question — qui touche à la sécurité routière et donc à la sécurité des citoyens — la ministre propose de la soumettre au Conseil d'État ainsi qu'à la CPCL afin qu'ils remettent un avis sur cette proposition.

Suite à ce débat, la Commission a décidé de s'adresser à la présidente du Sénat afin de solliciter l'avis du Conseil d'État sur la proposition de loi. Cet avis a été rendu le 26 novembre 2013 (doc. Sénat 5-273/2). Le Conseil d'État était d'avis que la proposition de loi n'appelaient aucune observation.

## V. SUITE DE LA DISCUSSION

M. Buysse se dit surpris de l'avis rendu par le Conseil d'État. Le fait que la proposition de loi a été transférée de la quatrième chambre à l'assemblée générale confirme qu'il s'agit d'une matière sensible. L'avis proprement dit se limite à une seule phrase. L'intervenant ne trouve pas cela très sérieux : on est en droit d'attendre du Conseil d'État un avis étayé et motivé.

Quoi qu'il en soit, le groupe de l'intervenant n'approuvera pas la proposition de loi à l'examen, car elle porte une atteinte inacceptable au principe d'unilinguisme du territoire.

M. Buysse a par ailleurs des réserves à formuler quant à la finalité de la proposition de loi. Il existe en effet une discordance entre les développements et le dispositif de la proposition à l'examen. Il est affirmé dans les développements que l'anglais pourrait être utilisé en plus des langues nationales officielles, tandis que le dispositif exclut la matière à l'examen du champ d'application de la législation sur l'emploi des langues. Cela lui semble être une finalité totalement différente. La proposition de loi à l'examen a pour conséquence d'instaurer une totale liberté en matière d'emploi des langues. Rien ne garantit même que la langue officielle de la région ne sera pas menacée.

Il n'est pas non plus défini clairement qui sera compétent pour les mesures à prendre si la proposition de loi à l'examen est adoptée. Qui déterminera quelles langues seront utilisées dans le cadre d'une campagne spécifique? Sur la base de quelle législation cette décision sera-t-elle prise?

La proposition de loi à l'examen crée un dangereux précédent. Il existe peut-être d'autres matières pouvant encore être exclues du champ d'application des lois sur l'emploi des langues.

Il faut au moins recueillir l'avis de la Commission permanente de contrôle linguistique, ce qui peut être fait par le ministre compétent.

Maar om meer duidelijkheid te krijgen en gelet op het belang van het probleem — dat betrekking heeft op de verkeersveiligheid en dus op de veiligheid van de burgers — stelt de minister voor het aan de Raad van State en aan de VCT voor te leggen, opdat ze over het voorstel een advies verstrekken.

Na dat debat heeft de Commissie beslist zich tot de voorzitter van de Senaat te wenden om het advies van de Raad van State te vragen over het wetsvoorstel. Dat advies werd gegeven op 26 november 2013 (stuk Senaat 5-273/2). Het advies van de Raad van State luidde dat het wetsvoorstel geen aanleiding tot opmerkingen gaf.

## V. VOORTZETTING VAN DE BESPREKING

De heer Buysse is verbaasd over het advies van de Raad van State. Het feit dat het wetsvoorstel van de vierde kamer naar de algemene vergadering wordt doorgestuurd, bevestigt dat het om een gevoelige materie gaat. Het advies zelf is dan beperkt tot een enkele zin. Hij vindt dit niet echt ernstig. Van de Raad van State mag men een beredeneerd en uitgewerkt advies verwachten.

In elk geval zal zijn fractie dit wetsvoorstel niet goedkeuren omdat het gaat om een onaanvaardbare inbreuk op het principe van de eentaligheid van het grondgebied.

De heer Buysse heeft ook bedenkingen bij de finaliteit van het wetsvoorstel. Er is immers een discrepantie tussen de toelichting bij het wetsvoorstel en het beschikkend gedeelte. In de toelichting wordt er gezegd dat het Engels zou kunnen worden gebruikt naast de officiële landstalen, in het beschikkend gedeelte wordt deze materie onttrokken aan de taalwetgeving. Dat lijkt hem een totaal andere finaliteit. Het gevolg van dit wetsvoorstel is dat er een totale vrijheid bestaat om talen te gebruiken. Er is zelfs geen enkele zekerheid dat de officiële taal van het gewest niet in het gedrang komt.

Het is evenmin duidelijk wie bevoegd wordt voor de te treffen maatregelen als dit wetsvoorstel goedgekeurd wordt. Wie zal bepalen welke talen gebruikt worden bij een specifieke campagne? Op basis van welke wetgeving zal die beslissing genomen worden?

Dit wetsvoorstel creëert een gevaarlijk precedent. Er zijn misschien nog wel materies die uit de toepassing van de taalwetgeving kunnen worden uitgesloten.

Minstens moet het advies van de Vaste Commissie voor het Taaltoezicht worden ingewonnen — dit kan gebeuren door de bevoegde minister.



L'intervenant réitère ensuite sa question concernant les données de base qui ont conduit à l'élaboration de la proposition de loi à l'examen. A-t-on étudié le lien de causalité entre l'usage de panneaux de signalisation routière établis en plusieurs langues et la sécurité routière ?

Enfin, M. Buysse suggère qu'il soit surtout fait usage de pictogrammes compréhensibles par tous.

M. Moureaux rappelle que l'avis du Conseil d'État se limite strictement aux éventuels problèmes juridiques qui pourraient se poser, sans s'intéresser à l'opportunité politique de la proposition de loi. Le texte à l'examen vise uniquement à donner aux gestionnaires des voies régionales une possibilité juridique, qu'ils sont libres d'utiliser ou non.

M. De Padt rappelle que la raison d'être de la proposition de loi est la sécurité routière. Dans certaines situations routières, le fait d'utiliser également une autre langue que la langue de la région est utile et profite à la sécurité.

En ce qui concerne l'utilisation de pictogrammes, l'intervenant souligne qu'aucune réglementation n'a été adoptée au niveau européen sur la signalisation routière. Il existe seulement une convention internationale conclue à Vienne le 8 novembre 1968, qui insiste sur l'importance d'une uniformisation, à laquelle les États membres sont libres de procéder s'ils le souhaitent. Il n'existe d'ailleurs aucune réglementation européenne sur l'usage des langues nationales en matière de circulation routière. Cela est et reste une compétence du législateur national.

M. De Padt ne veut surtout pas que la proposition de loi à l'examen soit l'occasion de jouer un petit jeu communautaire. Il est question en l'occurrence de sécurité routière. Koen Van den Heuvel, l'actuel chef de groupe du CD&V au Parlement flamand, avait en son temps également plaidé pour l'utilisation de l'anglais dans le cadre de la signalisation de grands travaux routiers. Lui aussi a plaidé, en 2004, pour que la signalisation dans le cadre de grands travaux routiers puisse aussi être effectuée dans une autre langue si la sécurité routière est menacée. Il se réfère à ce sujet aux travaux sur le ring d'Anvers, emprunté par de nombreux étrangers. La gouverneure adjointe du Brabant flamand, Valérie Flohimont, a également attiré l'attention sur le rôle important de la Belgique comme pays de transit dans le transport international et sur le fait que les informations communiquées le long de nos routes ne sont pas toutes comprises, loin s'en faut, par tous les usagers de la route.

L'avis du Conseil d'État en dit long : la proposition de loi est tellement simple qu'elle ne pose aucun problème sur le plan juridique.

Verder herhaalt hij zijn vraag naar de basisgegevens die tot dit wetsvoorstel hebben geleid. Is er onderzoek geweest naar het causaal verband tussen het gebruik van dergelijke meertalige borden en de verkeersveiligheid ?

Ten slotte suggereert de heer Buysse dat er vooral gebruik zou worden gemaakt van pictogrammen die voor iedereen verstaanbaar zijn.

De heer Moureaux herinnert er aan dat het advies van de Raad van State strikt beperkt is tot de eventuele juridische problemen en geen betrekking heeft op de politieke opportuniteit van het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel geeft enkel de juridische mogelijkheid. Het is aan de beheerders van de gewestwegen om te beslissen of zij al dan niet van deze mogelijkheid zullen gebruik maken.

De heer De Padt herinnert er aan dat het uitgangspunt van het wetsvoorstel de verkeersveiligheid is. Er zijn situaties waarin het veilig en nuttig is om in bepaalde verkeerssituaties ook een andere taal dan de streektaal te gebruiken.

Wat het gebruik van pictogrammen betreft, wijst hij erop dat er geen EU-regelgeving bestaat over weg- en verkeerssignalen. Er is enkel een internationale conventie van Wenen die dateert van 8 november 1968 en die aandringt op uniformisering maar de lidstaten kunnen daar al dan niet vrijwillig op ingaan. Er bestaat trouwens geen EU-regeling over het gebruik van nationale talen in het verkeer. Dat is en blijft een bevoegdheid van de nationale wetgeving.

De heer De Padt wil met dit wetsvoorstel vooral geen communautair spelletje spelen. Het gaat om de verkeersveiligheid. Ook Koen Van den Heuvel, momenteel fractieleider van de CD&V in het Vlaams parlement heeft destijds gepleit voor het gebruik van het Engels voor signalisatiewerken bij grote wegenwerken. Ook hij pleitte er in 2004 voor dat, als de verkeersveiligheid in het gedrang komt, de verkeerssignalisatie bij grote wegenwerken ook in een andere taal zou kunnen gebeuren. Hij verwijst hierbij naar de werken aan de Antwerpse ring waar heel wat buitenlanders passeren. Ook de adjunct-gouverneur van Vlaams-Brabant, Valérie Flohimont, heeft gewezen op de belangrijke rol van België als transitland voor internationaal vervoer en dat lang niet alle berichten langs onze wegen worden begrepen door alle weggebruikers.

Het advies van de Raad van State spreekt boekdelen : het wetsvoorstel is zo eenvoudig dat het geen enkel probleem doet rijzen op juridisch vlak.

M. Broers constate que l'avis du Conseil d'État n'est d'aucune utilité pour évaluer la proposition de loi à l'examen, alors qu'elle instaure pourtant une exception aux lois sur l'emploi des langues de 1966. L'avis aurait-il été aussi sybillin s'il s'était agi de la suppression des facilités ?

Le fait que le vice-gouverneur francophone du Brabant flamand ne voie aucune objection à la présence de panneaux rédigés en français sur le territoire du Brabant flamand ne le surprend du reste pas.

Pour ce qui est de la question de demander l'avis de la Commission permanente de contrôle linguistique, M. Broers souligne que les membres de celle-ci ne parviennent quasiment plus jamais à trouver une unanimité, car là aussi, il y a une ligne de rupture entre les deux communautés linguistiques.

Il demande ce qu'il adviendra si l'on appose de tels panneaux le long de voies régionales et que l'on entre ainsi en conflit avec la législation linguistique applicable dans une commune donnée. Il y a, par exemple, dans la région des Fourons beaucoup de voies régionales où il est permis, d'après la législation linguistique en vigueur, d'utiliser une autre langue que celle autorisée sur les routes secondaires.

M. Claes peut comprendre la préoccupation de M. De Padt.

Il rappelle qu'à la suite de la réforme de l'État, ce sont les régions qui seront compétentes à l'avenir en matière d'information et de sensibilisation.

Il considère qu'une bonne signalisation s'appuyant sur des pictogrammes permettrait de résoudre un bon nombre de problèmes. Pour l'interdiction de dépasser applicable aux camions, par exemple, on peut utiliser des pictogrammes qui véhiculent un message clair pour tout le monde.

Dans l'hypothèse où on utiliserait une autre langue, on peut se demander si l'anglais est bien la solution la plus indiquée dans tous les cas. Ne serait-il pas plus utile, à proximité de la frontière allemande par exemple, d'utiliser l'allemand ? Ne pourrait-on pas plutôt prévoir que l'exception aux lois coordonnées sur l'emploi des langues sera réglée par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres ?

M. Deprez estime que la proposition de loi ne fait violence en aucune manière à la réglementation sur l'emploi des langues dans notre pays. Il rappelle que la proposition de loi à l'examen s'adresse essentiellement aux étrangers qui circulent sur notre territoire. Si ces conducteurs étrangers ne comprennent aucune des langues nationales, ils feront augmenter le risque pour la sécurité sur nos routes, y compris pour les Belges.

La proposition de loi à l'examen ne prive donc aucun Belge d'un quelconque droit, mais elle crée une

De heer Broers stelt vast dat het advies van de Raad van State geen enkele hulp verschaft voor de beoordeling van dit wetsvoorstel terwijl het toch een uitzondering invoert op de taalwetgeving van 1966. Zou er over de afschaffing van de faciliteiten een even sibillijns advies worden verstrekt ?

Het feit dat de Franstalige vicegouverneur van Vlaams-Brabant geen bezwaren heeft tegen Frans-talige borden in Vlaams-Brabant verbaast hem overigens niet.

Wat betreft het inwinnen van het advies van de VCT, wijst de heer Broers erop dat men binnen de VCT quasi nooit meer tot overeenstemming komt, ook daar bestaat er een breuklijn tussen de twee taalgemeenschappen.

Hij vraagt wat er gebeurt als men dergelijke borden aanbrengt op gewestwegen en men daarbij in conflict komt met de taalwetgeving die geldt in een bepaalde gemeente. Zo heeft hij in de Voerstreek vele gewestwegen waar hij ingevolge de geldende taalwetgeving een andere taal mag gebruiken dan die op de zijwegen.

De heer Claes heeft begrip voor de bezorgdheid van de heer De Padt.

Hij herinnert eraan dat ingevolge de staatshervorming de gewesten in de toekomst bevoegd zullen zijn voor informatie en sensibilisering.

Hij meent dat een goede signalisatie met pictogrammen al een heleboel problemen zou oplossen. Voor het inhaalverbod voor vrachtwagens, bijvoorbeeld, bestaat er meer dan voldoende beeldtaal die een voor iedereen duidelijke boodschap kan overbrengen.

Als er een andere taal zou worden gebruikt, dan kan men zich afvragen of het Engels in alle gevallen de meest aangewezen oplossing is. Zal het op de grens met Duitsland niet veeleer aangewezen zijn om Duits te gebruiken ? Kan men de uitzondering op de gecoördineerde taalwet niet eerder laten bepalen bij een K.B. dat wordt goedgekeurd in de Ministerraad ?

De heer Deprez meent dat het wetsvoorstel op geen enkele manier de regeling op het gebruik der talen in ons land geweld aandoet. Hij herinnert eraan dat dit wetsvoorstel in de eerste plaats gericht is op buitenlanders die over ons grondgebied rijden. Als deze buitenlandse chauffeurs geen van de landstalen begrijpt kunnen zij het veiligheidsrisico op onze wegen doen toenemen, ook voor de Belgen.

Dit wetsvoorstel ontnemt dus geen enkele Belg een recht maar creëert een bijkomende informatiemoge-

possibilité d'information supplémentaire pour les chauffeurs étrangers dans le seul et unique but d'améliorer la sécurité sur nos routes.

Plusieurs intervenants ont exprimé leur préférence pour des pictogrammes. M. Deprez souligne que la proposition de loi à l'examen n'exclut nullement l'utilisation de pictogrammes, bien au contraire: « les informations émanant des pouvoirs publics et visant, sous quelque forme que ce soit, à ... ». Cela signifie que les pictogrammes font partie des possibilités.

Il ne faut pas ironiser à propos de l'avis du Conseil d'État: le fait que cette institution ne formule aucune objection montre qu'elle ne voit aucun problème, ni sur le plan de la compétence, ni sur le plan juridique.

M. De Padt ne comprend pas la remarque de M. Broers. Lorsqu'il s'avère nécessaire de donner certaines informations aux conducteurs étrangers en vue d'améliorer la sécurité routière, ceux-ci se trouveront principalement sur des voies régionales. C'est sciemment qu'il a exclu les voiries communales du champ d'application, afin de ne pas ouvrir trop grand la boîte de Pandora communautaire.

La proposition de loi permet certes l'utilisation de pictogrammes. Dans les développements, il a cité l'anglais comme exemple, mais la proposition de loi laisse aux gestionnaires des voiries régionales le soin de décider dans quelle langue étrangère ils souhaitent diffuser les messages concernant la situation routière, en fonction de la sécurité routière. La proposition de loi à l'examen crée la possibilité d'améliorer la sécurité routière, mais elle n'impose aucune obligation.

M. Broers fait remarquer qu'il y a, en Flandre comme en Wallonie, des panneaux de signalisation routière renseignant certaines destinations par des indications en anglais ou en allemand, sans que cela soit prévu par la loi. Est-il vraiment nécessaire, dans ces conditions, d'instaurer une exception légale à la législation sur l'emploi des langues ?

M. Buysse indique qu'en 2012, la Commission permanente de contrôle linguistique a bel et bien rendu un avis conforme afin d'interdire la campagne « *Go for Zero* » et qu'elle pourrait certainement émettre un avis sur les implications de la proposition de loi à l'examen. En l'état actuel des choses, on ignore tout des conséquences de ce texte sur l'ensemble de la législation sur l'emploi des langues.

Dire, en l'espèce, que l'on a pleinement confiance quant au respect de la législation sur l'emploi des langues ne suffit pas. Par le passé aussi, la Flandre a cru de bonne foi que les facilités linguistiques seraient extinctives. La législation sur l'emploi des langues doit être claire et n'être susceptible d'aucune interprétation.

lijkhed voor buitenlandse chauffeurs, enkel en alleen om de verkeersveiligheid te verhogen.

Verschillende sprekers hebben verklaard dat zij de voorkeur geven aan pictogrammen. De heer Deprez wijst er op dat dit wetsvoorstel geenszins het gebruik van pictogrammen uitsluit, wel integendeel: « de overheidsinformatie die er toe strekt om, onder welke vorm ook ... ». Dat betekent uiteraard ook dat pictogrammen mogelijk zijn.

Men moet niet lacherig doen over het advies van de Raad van State: het feit dat deze instelling geen enkele opmerking maakt wijst erop, dat zij geen enkel probleem ziet, noch op het vlak van de bevoegdheid, noch op juridisch vlak.

De heer De Padt begrijpt de opmerking van de heer Broers niet. Wanneer het met het oog op de verkeersveiligheid nodig is om bepaalde informatie te geven dan zullen de buitenlandse bestuurders zich vooral op gewestwegen bevinden. Hij heeft gemeentewegen bewust van het toepassingsgebied uitgesloten om de communautaire doos van Pandora niet al te fel te openen.

Uiteraard blijven ingevolge het wetsvoorstel pictogrammen mogelijk. In zijn toelichting heeft hij het Engels als voorbeeld gegeven maar het wetsvoorstel laat het aan de beheerders van de gewestwegen zelf over om te beslissen in welke vreemde taal zij verkeersboodschappen wensen te verspreiden, met het oog op de verkeersveiligheid. Dit wetsvoorstel creëert een mogelijkheid om de verkeersveiligheid te verbeteren maar legt geen enkele verplichting op.

De heer Broers wijst er op dat zowel in Vlaanderen als in Wallonië verkeersborden Engelse of Duitse informatie bevatten over bepaalde bestemmingen, zonder dat daarin door de wet wordt voorzien. Moet daarom echt een wettelijke uitzondering worden gemaakt op de taalwetgeving ?

De heer Buysse wijst erop dat er in 2012 wel degelijk een eensluidend advies is geweest van de VCT om de « *Go for Zero* »-campagne te verbieden. De VCT zou zeker een advies kunnen geven over de implicaties van dit wetsvoorstel. Op dit ogenblik heeft men er geen enkel zicht op wat de gevolgen van dit wetsvoorstel zullen zijn voor het geheel van de taalwetgeving.

Het volstaat niet om te zeggen dat men ergens « het volste vertrouwen in heeft ». Indertijd had Vlaanderen er ook het volste vertrouwen in dat de taalfaciliteiten uitdovend zouden zijn. Taalwetgeving moet duidelijk zijn en niet voor interpretatie vatbaar.

Le seul enseignement que l'on peut tirer des exemples qui ont été cités est qu'il y a des pays étrangers qui autorisent la mention d'informations routières dans une langue autre que la langue nationale. Or, en vertu du texte à l'examen, il serait parfaitement possible de diffuser des messages relatifs à la circulation routière exclusivement en anglais ou en polonais. De plus, on ne voit pas très bien qui pourra diffuser ces messages. L'autorité fédérale, qui conserve les compétences résiduelles en la matière, ou bien les régions ?

## VI. DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

### Article 1<sup>er</sup>

Cet article est adopté par 9 voix contre 2.

### Article 2

M. Dirk Claes dépose un premier amendement à cet article (doc. Sénat, n° 5-273/2, amendement n° 1) en vue de charger le Roi de l'exécution de la proposition de loi à l'examen.

M. Buysse indique que la mise en œuvre d'une telle modification de la législation sur l'emploi des langues ne peut être confiée à un ministre; seule une loi peut garantir cette mise en œuvre.

M. Buysse dépose lui-même un amendement (doc. Sénat, n° 5-273/2, amendement n° 2) qui vise à ajouter, dans l'article 1<sup>er</sup>/1 proposé, un alinéa 3 prévoyant que l'emploi de langues autres que la langue administrative des régions n'est autorisé que si le message relatif à la circulation routière ou la signalisation routière sont également rédigés dans la langue administrative des régions.

L'amendement n° 2 est rejeté par 9 voix contre 1 et 1 abstention.

L'amendement n° 1 est adopté par 8 voix contre 2 et 1 abstention.

L'article ainsi amendé est adopté par 9 voix contre 2.

L'ensemble de la proposition de loi amendée est adopté par 9 voix contre 2.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 9 membres présents.

*La rapporteuse,*  
Vanessa MATZ.

*Le président,*  
Philippe MOUREAUX.

Van de voorbeelden die men geeft uit het buitenland kan men enkel zeggen dat er ook in een andere taal dan de nationale taal informatie wordt gegeven. Het wetsvoorstel maakt het echter perfect mogelijk om verkeersboodschappen uitsluitend in het Engels of het Pools te geven. Bovendien is niet duidelijk wie dergelijke verkeersboodschappen zal mogen verspreiden, de gewesten of de federale overheid, die de residuaire bevoegdheden behoudt.

## VI. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

### Artikel 1

Dit artikel wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen.

### Artikel 2

Op dit artikel wordt een eerste amendement ingediend door de heer Dirk Claes (St. Senaat 5-273/2, amendement nr. 1) waarin de Koning wordt belast met de uitvoering van dit wetsvoorstel.

De heer Buysse wijst erop dat de uitvoering van een dergelijke wijziging van de taalwetgeving niet aan een minister kan worden toevertrouwd, dat kan enkel bij wet gebeuren.

De heer Buysse dient zelf een amendement in (St. Senaat 5-273/2, amendement nr. 2) waarin hij voorstelt een derde lid toe te voegen dat preciseert dat het gebruik van een andere taal dan de bestuurstaal van het gewest enkel kan als de verkeersboodschap ook in de bestuurstaal van het gewest is opgesteld.

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1 stem bij 1 onthouding.

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 8 tegen 2 stemmen bij 1 onthouding.

Het aldus geamendeerde artikel wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen.

Het geheel van het geamendeerde wetsvoorstel wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd door de 9 aanwezige leden.

*De rapporteur,*  
Vanessa MATZ.

*De voorzitter,*  
Philippe MOUREAUX.