



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelinge vragen**

—

**Commissie voor de Infrastructuur,
belast met de Openbare Werken en de
Mobiliteit**

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 13 JULI 2015**

—

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

—

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

—

**Commission de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et de la
Mobilité**

—

**RÉUNION DU
LUNDI 13 JUILLET 2015**

—

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

INHOUD

INTERPELLATIE	4
Interpellatie van de heer Ridouane Chahid	4
tot mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "de depenalisering van sommige verkeersovertredingen".	
Bespreking – Sprekers:	5
Mevrouw Joëlle Maison (FDF) De heer Hervé Doyen (cdH) Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris De heer Ridouane Chahid (PS)	
MONDELINGE VRAAG	10
Mondelinge vraag van de heer Hervé Doyen	10
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "de doeltreffendheid van de Brusselse centra voor technische controle".	

SOMMAIRE

INTERPELLATION	4
Interpellation de M. Ridouane Chahid	4
à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
concernant "la dépenalisation de certaines infractions de roulage".	
Discussion – Orateurs :	5
Mme Joëlle Maison (FDF) M. Hervé Doyen (cdH) Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État M. Ridouane Chahid (PS)	
QUESTION ORALE	10
Question orale de M. Hervé Doyen	10
à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
concernant "l'efficacité des centres de contrôle technique bruxellois".	

*Voorzitterschap: de heer Boris Dilliès, voorzitter.
Présidence : M. Boris Dilliès, président.*

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Chahid.

INTERPELLATIE VAN DE HEER RIDOUANE CHAHID

**TOT MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET ONT-
WIKKELINGSSAMENWERKING, VER-
KEERSVEILIGHEIDSBELEID, GE-
WESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,
GELIJKEKANSENBELEID EN DIEREN-
WELZIJN,**

**betreffende "de depenalisering van
sommige verkeersovertredingen".**

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *De strijd tegen onveiligheid op de weg gaat via preventie en repressie. Een efficiënt beleid wordt helaas onmogelijk gemaakt doordat de politieparketten materieel niet in staat zijn om de 3,3 miljoen pv's per jaar te behandelen.*

Dat probleem is echter niet nieuw, en neemt zulke proporties aan dat de minister van Justitie onlangs in de pers verklaarde dat hij de politiediensten quota's wilde opleggen. Ook dat is niet nieuw, want al in december 2014 en januari 2015 hadden de procureurs-generaal rondzendingen in die zin verstuurd om de onvermijdelijke overbelasting van bepaalde gerechtelijke arrondissementen te vermijden.

De bedoeling is om overleg te organiseren tussen de parketten die met een te groot aantal pv's worden geconfronteerd en maxima vast te leggen waarboven de pv's niet langer worden behandeld. Op die manier worden de politiezones verplicht

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Chahid.

INTERPELLATION DE M. RIDOUANE CHAHID

**À MME BIANCA DEBAETS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU
DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

**concernant "la dépenalisation de certaines
infractions de roulage".**

M. le président.- La parole est à M. Chahid.

M. Ridouane Chahid (PS).- La lutte contre l'insécurité routière repose sur deux axes, à savoir la prévention et la répression. La conduite de politiques efficaces et efficientes en la matière est malheureusement mise à mal par l'incapacité matérielle des Parquets de police à traiter l'ensemble des infractions constatées par les polices fédérale et zonales. Le nombre de procès-verbaux pour excès de vitesse transmis à la justice avoisinerait les 3,3 millions par an.

Ce problème n'est malheureusement pas neuf et atteint des proportions telles que le ministre de la Justice, Koen Geens, faisait part récemment dans la presse de sa volonté d'imposer des quotas aux services de police. La logique de ce type de disposition n'est malheureusement pas inédite puisque des circulaires des procureurs généraux avaient déjà été émises en ce sens en décembre 2014 et janvier 2015, afin d'éviter l'asphyxie irrémédiable de certains arrondissements judiciaires.

hun controleactiviteiten en tolerantiedrempels bij snelheidsovertredingen aan te passen. Een dergelijke beslissing leidt echter tot een ongelijke behandeling van de burger.

Door de strafrechtelijke boetes wegens overdreven snelheid om te vormen tot administratieve boetes kan justitie zich concentreren op ernstiger delicten en kunnen de gewesten efficiëntere ontrappingsmaatregelen invoeren betreffende de kleinere vergrijpen voor snelheidsovertredingen, in het verlengde van hun beleid voor veiligheid op de weg.

De pers had het begin juni over de oprichting van werkgroepen tussen het Waals Gewest en het Brussels Gewest.

Hoe staat het daarmee? Hebt u ook al contact opgenomen met de Vlaamse regering? Hebt u reeds doelstellingen opgesteld? Is er een kalender in verband met het voorstel van het College van procureurs-generaal?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Maison heeft het woord.

Mevrouw Joëlle Maison (FDF) *(in het Frans).*- *Ik ben het eens met de heer Chahid. Het is onaanvaardbaar dat sommige snelheidsovertredingen niet meer bestraft worden*

Pour être plus précis, il ne s'agit pas à proprement parler de couper les radars une fois un nombre déterminé de procès-verbaux absorbables atteints, mais d'organiser une concertation entre les Parquets qui rencontrent des difficultés à absorber un volume trop important de procès-verbaux et de fixer des maxima au-delà desquels les procès-verbaux ne seront plus traités.

Les zones de police seront ainsi enjointes d'adapter leurs activités de contrôle ou de relever les seuils de tolérance de dépassement de vitesse pour pallier les capacités défaillantes des Parquets. Force est de constater que ce type de décision introduit une iniquité fondamentale de traitement entre justiciables puisque le constat ou non de l'infraction ou de son traitement serait ainsi simplement fonction du volume et de la chronologie des infractions constatées.

Partant de ces constats, je souhaite vous interroger sur l'idée lancée par le Collège des procureurs généraux consistant à transformer des amendes pénales pour excès de vitesse en amendes administratives. Cette approche permettrait à la justice de se concentrer sur les délits les plus graves, et aux Régions d'organiser et de matérialiser des mesures de dissuasion plus effectives et réactives concernant les plus petits délits pour excès de vitesse, de façon coordonnée avec leurs politiques de sécurité routière.

La presse évoquait début juin la mise sur pied de groupes de travail entre la Région wallonne et la Région bruxelloise.

Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet ? Des contacts sont-ils également pris avec le gouvernement flamand ? Les objectifs sont-ils déjà établis ? Dispose-t-on d'un calendrier tendant vers la proposition du Collège des procureurs généraux ?

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Maison.

Mme Joëlle Maison (FDF).- Je partage les propos de M. Chahid. Si je peux comprendre les difficultés du Parquet consécutives au flux de procès-verbaux dressés pour excès de vitesse, notamment à la suite

omdat het parket de toestroom van processen-verbaal niet meer aankan.

Het verkeersveiligheidsbeleid heeft zijn vruchten afgeworpen, want het aantal ongevallen met gewonden en zwaargewonden is op tien jaar tijd met de helft gedaald. Het is onaanvaardbaar dat een gevoel van straffeloosheid bij mogelijke overtreeders deze tendens zou omkeren.

Het is ook moeilijk te aanvaarden dat de gemeenten verantwoordelijk worden voor de werklast van het gerecht als ze daar niet de middelen voor krijgen.

Er bestaan andere oplossingen, die weliswaar niet ideaal zijn. Door een wetswijziging zouden de processen-verbaal voor minder zware overtredingen omgezet kunnen worden in administratieve sancties.

Hoever staat het overleg daarover?

de l'installation de boîtiers fixes, il est inconcevable en termes d'égalité des citoyens devant la loi qu'en fonction du nombre de procès-verbaux déjà dressés, de l'arrondissement judiciaire concerné et de la période de l'année, certains contrevenants ne soient plus poursuivis, d'autant plus qu'ils le sauront à l'avance.

Ainsi, on assisterait dans certains arrondissements judiciaires à une nouvelle coutume en vertu de laquelle plus aucun automobiliste ne serait poursuivi à partir d'octobre ou novembre, même en roulant à 180km/h sur l'autoroute ou à 100km/h dans les zones 30, parce que le quota de p.-v. aurait été atteint. Cela concernerait les endroits équipés de nombreux radars, les endroits de passage ou les autoroutes, qui seraient rapidement connus des contrevenants potentiels.

Notre politique de prévention en termes de sécurité routière a porté ses fruits puisque le nombre d'accidents avec blessés ou blessés graves a diminué de plus de la moitié en une dizaine d'années. Un sentiment d'impunité chez les contrevenants potentiels serait totalement contreproductif et constituerait une inacceptable régression.

Intellectuellement, le principe d'un report sur les communes de la charge incombant à la justice, sans transfert des moyens y afférents, est difficile à accepter. Une telle situation d'engorgement nécessite toutefois une réaction qui ne peut certainement pas être celle préconisée par certains Parquets et relayée par M. Koen Geens, qui semblait l'envisager de façon très positive.

D'autres solutions existent, bien qu'elles ne soient pas idéales. Un report vers des sanctions administratives pourrait par exemple être envisagé, avec les modifications législatives nécessaires. On pourrait considérer comme relevant uniquement des sanctions administratives les excès de vitesse commis dans les zones 30, qui sont très peu réprimés en pratique en-deçà d'un certain seuil. On pourrait aussi relever le seuil des excès de vitesse pénalement répréhensibles en délaissant les excès de vitesse de moindre importance au champ d'application des sanctions administratives.

Où en est le dossier et plus précisément l'état des concertations et des négociations en la matière ?

De voorzitter. - De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *We moeten op zoek naar een compromis tussen een politiek, ideologisch en pragmatisch standpunt. Als we pragmatisch denken en geen enkele overtreding onbestraft willen laten, moeten we een aantal overtredingen depenaliseren en de gemeenten er verantwoordelijk voor stellen.*

De sanctionerende ambtenaar wordt dan een plaatselijke rechter, die de plaats inneemt van de politierechter. Dit is wellicht de enige manier om een eind te maken aan de straffeloosheid door de quota's en het tekort aan middelen bij justitie.

Het spreekt voor zich dat het geld van de boetes naar de gemeenten moet gaan, zodat ze zich kunnen financieren.

Op dit moment zijn de echte administratieve boetes, met betrekking dus tot inbreuken op het algemene politiereglement, goed voor 10 tot 15% van de inbreuken die door de gemeentelijke diensten worden behandeld. De rest houdt verband met gedepenaliseerde bepalingen van de wegcode. Dat kan de gemeenten enorm veel geld opleveren.

De sanctionerende ambtenaar heeft geen zeggenschap over het bedrag van de boete, dat vastligt op een forfaitair bedrag van 63 euro. Hij kan alleen beslissen om al dan niet te vervolgen.

Op politiek vlak moeten we echter ons afvragen of we de FOD Justitie jaar na jaar meer voorrechten moeten blijven afnemen om die vervolgens door te schuiven naar de gemeenten.

Op strikt juridisch vlak ontstaat er op deze manier grote verwarring tussen de verschillende instanties. Vandaag treden hoge gemeentelijke ambtenaren op als plaatsvervangende politierechters, zodat de burger op de duur gaat geloven dat de burgemeester de wetten opstelt.

Toch zijn die ambtenaren volledig onafhankelijk, en dat moet ook zo blijven.

Vroeger werd het voorstel tot minnelijke schikking verstuurd door het parket, vandaag is het afkomstig van de gemeente, en in het hoofd van de burger dus van het college en de burgemeester.

M. le président. - La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen (cdH). - Nous sommes coincés entre une posture politique, une posture idéologique et une posture pragmatique. Si nous visons le pragmatisme et le fait qu'aucune infraction ne demeure impunie, il nous faut continuer à dépenaliser un certain nombre d'infractions pour en déléguer la responsabilité aux communes.

Cela revient à faire du fonctionnaire sanctionnateur ou sanctionnatrice un juge local, en lieu et place du juge du tribunal de police. Je rejoins ainsi les interventions de M. Chahid et de Mme Maison : il s'agit probablement de la seule issue possible pour mettre fin à l'impunité liée aux quotas, à l'insuffisance des moyens mis à disposition de la justice, etc.

Depuis que je suis actif en politique, j'entends dire que la justice n'est pas suffisamment lotie dans notre pays. Les gouvernements fédéraux successifs persévèrent à ne pas en faire une priorité, reportant ainsi la responsabilité sur les communes.

Dans ce cas de figure, il va de soi que l'argent de ces infractions doit aboutir dans les caisses communales, comme pour les infractions déjà dépenalisées ou faisant l'objet d'une double peine. Il faut tout de même que les communes puissent se financer d'une manière ou d'une autre !

À l'heure actuelle, dans une commune moyenne de 52.000 habitants comme Jette, les "vraies" sanctions administratives - relatives aux infractions au règlement général de police - représentent un total de 10 à 15% des infractions traitées par le service communal. Le reste des sanctions a trait aux dispositions du code de la route qui ont été dépenalisées, en matière de stationnement par exemple. Cela représente énormément de moyens à mettre en œuvre et cela rapporte aussi beaucoup d'argent aux communes.

Le fonctionnaire sanctionnateur ne peut agir sur le montant de l'amende, qui est fixé de manière forfaitaire à 63 euros. Il peut seulement décider de poursuivre ou non.

Sur le plan pragmatique, c'est donc une voie à suivre. Sur le plan politique, nous sommes en droit de nous interroger sur le fait que l'on continue à

dépouiller, chaque année un peu plus, le ministère de la Justice de ses prérogatives, au bénéfice des communes.

Cela ne me semble pas être de bonne guerre.

Sur le plan strict du droit, une confusion majeure s'installe entre les différentes instances. On m'a toujours expliqué que les pouvoirs exécutif, législatif et judiciaire étaient bien distincts. Or aujourd'hui, de hauts fonctionnaires communaux font office de juges de police suppléants dans les communes, avec pour corollaire que le citoyen finit par croire que c'est le bourgmestre qui fait la loi.

Pourtant, les fonctionnaires sanctionneurs sont strictement indépendants et j'entends qu'ils le restent. Quand un citoyen s'adresse à moi en tant que bourgmestre pour une amende qu'il considère injuste, je le renvoie au fonctionnaire sanctionneur. Mais ce dernier est souvent le secrétaire communal, ce qui ajoute à la confusion.

Naguère, la proposition de transaction émanait du Parquet. Désormais, elle émane de la commune et donc, dans l'esprit du citoyen, du collège et du bourgmestre. Cette tendance ne fait que se confirmer.

De voorzitter. - Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (*in het Frans*). - *Het probleem is niet nieuw. Een aanpassing werd al overwogen in het actieplan verkeersveiligheid 2011-2020 dat in april 2011 goedgekeurd werd.*

De verbetering van de link tussen controles en bestraffing is een van de negen strategische doelstellingen van het plan. Dat moet gebeuren door de automatisering van bepaalde processen, meer personeel en de wijziging van de wet om de werklast bij het gerecht te verminderen.

Het actieplan oppert twee mogelijkheden om het wettelijk kader te wijzigen. De eerste bestaat erin onbetaalde en onbetwiste boetes invorderbaar te maken. Een tweede is de bepaalde inbreuken uit het strafrecht halen, waardoor er alleen nog een administratieve sanctie tegenover staat.

De staatshervorming biedt in die zin kansen, want

M. le président. - La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État. - Ce problème n'est pas neuf. Il est d'ailleurs déjà pris en considération dans le plan d'action pour la sécurité routière 2011-2020, approuvé en avril 2011 sous la législation précédente.

L'amélioration de la chaîne de contrôle-sanction est un des neuf objectifs stratégiques de ce plan. Pour y parvenir, trois moyens ont été retenus : l'automatisation de certains processus, l'accroissement des effectifs et, enfin, la modification du cadre légal afin de réduire la charge de travail de l'institution judiciaire. Pour être davantage efficace, il conviendra de travailler sur ces différents axes.

Le plan d'action mentionne deux pistes pour modifier le cadre légal. D'abord, l'inversion du contentieux : les propositions de transactions non payées et non contestées deviendraient exécutoires et pourraient entraîner une saisie en cas de non-

voortaan zijn de gewesten bevoegd voor de controle van de verkeersregels, ook wat administratieve en strafrechtelijke boetes betreft.

In die optiek, die mijn voorkeur heeft, moeten parket, politie, gewest en gemeenten tot een akkoord komen. Het vergt niet alleen een wetgevend initiatief, maar ook concrete maatregelen zoals de aanpassing van informaticaprogramma's, meer personeel en verhoogde middelen voor de goede werking van het systeem.

Daarom heb ik de directie Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit begin mei de opdracht gegeven om de invoering van een systeem met administratieve boetes te bekijken. Die zouden door de gewestelijke administratie geïnd worden, niet door de gemeenten.

Als we de wetgeving in die zin aanpassen, moeten we uitgaan van een aantal principes, zoals standaardboetes die geleidelijk oplopen, snelle bestraffing na de vaststelling van de overtreding, een debiteurenadministratie en het initiatief tot aanvechting dat bij de overtreders berust. We moeten ook de link met het strafrecht behouden, bijvoorbeeld als de overtreder meermaals niet betaald of voortdurend bezwaar aantekent.

Ook moeten we een link tot stand brengen tussen het administratieve systeem, de opsporing en de vervolging van gewoonteovertreders en de integratie in het rijbewijs met punten.

De informaticoepassingen moeten zo aangepast worden dat uitwisseling tussen de drie gewesten mogelijk wordt. Een eerste overleg met mijn Vlaamse en Waalse ambtsgenoten vond op 22 juni plaats. We hadden het bij die gelegenheid ook over andere onderwerpen waarvoor informatie-uitwisseling nodig is.

paiement. Ensuite, la dépenalisation de certaines infractions : celles-ci ne seraient plus passibles que de sanctions administratives.

À cet égard, la réforme de l'État est une opportunité puisque les Régions sont désormais compétentes pour le contrôle des règles de police de la circulation, comme la vitesse, y compris pour fixer les sanctions administratives et pénales.

Dans cette optique, que je soutiens et entend privilégier, un accord devra être négocié entre les partenaires impliqués : le Parquet, la police, la Région et les communes. Il ne s'agit pas seulement de voter des modifications législatives – quoique nous devons aussi le faire – mais également de mettre en œuvre des mesures concrètes, comme l'adaptation des logiciels de traitement, la hausse du nombre d'effectifs, ainsi que d'autres frais inhérents au bon fonctionnement du système.

C'est pourquoi j'ai chargé, début mai 2015, la direction Sécurité routière de Bruxelles Mobilité d'analyser la possibilité d'instaurer un système d'amendes administratives. C'est donc l'administration régionale qui en serait chargée et non les communes.

Lors de l'élaboration d'une initiative légale de traitement administratif des excès de vitesse régionalisés, une série de principes doivent être pris en considération. Dans le cadre d'une procédure administrative initiée par une autorité, il faut prévoir des sanctions standardisées ainsi qu'un système graduel d'excès de vitesse régionalisés, sanctionner le plus rapidement possible après le constat, prévoir un suivi en cas de non-paiement et laisser l'initiative de contestation à l'intéressé.

Il faut aussi, cela va de soi, conserver un lien avec la procédure pénale lorsque les moyens administratifs sont épuisés, par exemple en cas de non-paiements successifs ou de contestation persistante par l'intéressé.

Il conviendra également de vérifier comment un lien peut être établi entre le système administratif, la détection et la poursuite des récidivistes et comment l'intégrer dans le permis de conduire à points qui sera probablement introduit.

Par ailleurs, des applications informatiques doivent être mises au point afin de permettre un échange

De voorzitter.- De heer Chahid heeft het woord.

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *De gewestelijke administratie moet dus het systeem voor administratieve boetes opstellen en overtreders vervolgen. Ook de gemeenten innen echter administratieve boetes. Hoe zal de gewestelijke ambtenaar in de toekomst dan overtredingen in verband met parkeren of overmatige snelheid aanpakken?*

Er moet overleg komen met de gemeenten om duidelijk vast te stellen dat het gewest voor al die overtredingen verantwoordelijk is, en te vermijden dat er overlappingen met de gemeenten zijn.

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris *(in het Frans).*- *De administratie bestudeert het systeem en ik kan er dus nog niet veel over zeggen. Het is de bedoeling om de werklust van de parketten te verlichten. Het gewest, en dus de gewestelijke ambtenaren, zullen de bevoegdheid overnemen.*

De heer Ridouane Chahid (PS) *(in het Frans).*- *We zullen u de vraag opnieuw stellen wanneer u de uitvoeringsmodaliteiten rond hebt.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Doyen.

entre les trois Régions. Par exemple, concernant les récidivistes, il est important de disposer d'une base de données commune. Dans ce cadre, nous avons organisé le 22 juin une première concertation avec mes homologues flamand et wallon, Ben Weyts et Maxime Prévot. Cette concertation a aussi porté sur d'autres thèmes qui nécessitent un échange d'informations.

M. le président.- La parole est à M. Chahid.

M. Ridouane Chahid (PS).- J'entends bien que c'est l'administration régionale qui sera chargée de mettre en place le système d'amendes administratives et de poursuivre les auteurs d'infraction. Toutefois, n'oublions pas que des amendes administratives seront également prélevées par les communes. Comment le fonctionnaire régional va-t-il dorénavant s'attaquer à des infractions comme celles liées au stationnement ou aux excès de vitesse ?

Je comprends que l'on se focalise sur la Région lors de la mise en place du processus mais il faudrait qu'une concertation, même non obligatoire, soit mise en œuvre avec les communes afin de s'assurer que c'est bien la Région qui s'occupera de l'ensemble des infractions et qu'il n'y aura pas de doublon avec les communes.

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- L'administration est en train d'étudier le système, vous comprendrez donc que je ne souhaite pas trop m'avancer. L'idée est d'alléger la charge de travail du Parquet. Pour ce faire, ce serait la Région, et donc les fonctionnaires régionaux, qui seraient en charge de cette compétence.

M. Ridouane Chahid (PS).- Nous vous réinterrogerons lorsque vous mettrez en place les modalités d'exécution.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Doyen.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
HERVÉ DOYEN**

**AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET ONT-
WIKKELINGSSAMENWERKING, VER-
KEERSVEILIGHEIDSBELEID, GE-
WESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,
GELIJKEKANSENBELEID EN DIEREN-
WELZIJN,**

**betreffende "de doeltreffendheid van de
Brusselse centra voor technische controle".**

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) *(in het Frans).*- *De Vlaamse Automobilistenbond (VAB) maakte een vergelijkende studie van de autokeuringscentra van België en de buurlanden, die veel weerklank kreeg in de pers. Uit de studie blijkt onder meer dat er in België te weinig autokeuringscentra zijn, dat de wachttijden te lang zijn, de autokeuring te snel uitgevoerd wordt en dat de kostprijs te hoog is. Voorts blijkt nog dat door het tekort aan keuringscentra de helft van de Vlamingen twintig minuten tot een uur moet aanschuiven voor de keuring, die gemiddeld amper negen minuten duurt.*

In 2014 werden in de 77 Belgische autokeuringscentra 4.794.712 voertuigen gekeurd. In Nederland zijn er 9.500 keuringscentra voor 6,9 miljoen voertuigen en in Frankrijk 6.100 voor 15 miljoen voertuigen.

Een Belgisch autokeuringscentrum moet gemiddeld 198 voertuigen per dag keuren, terwijl dat aantal voor een Frans autokeuringscentrum slechts 7,5 voertuigen bedraagt. Autokeuringscentra kunnen de toevloed van voertuigen amper aan. Wat is uw standpunt hierover?

In de studie wordt gepleit voor een vrijmaking van de markt om de keuring efficiënter te laten verlopen. Toch is dit niet de enige oplossing. In Frankrijk bijvoorbeeld mochten garages zich in de jaren negentig, toen er een tekort was aan autokeuringscentra, laten erkennen als extra autokeuringscentra. Mettertijd werden er minder

QUESTION ORALE DE M. HERVÉ DOYEN

**À MME BIANCA DEBAETS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU
DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

**concernant "l'efficacité des centres de
contrôle technique bruxellois".**

M. le président.- La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen (cdH).- L'étude menée par la Vlaamse Automobilistenbond (VAB), largement relayée par la presse et qui compare notre contrôle technique à celui de nos voisins européens, nous incite à faire une petite mise à plat de son fonctionnement. Il est vrai qu'en toute matière, il est toujours pertinent de jeter un coup d'œil sur les pratiques de nos voisins afin d'évaluer plus objectivement notre propre système.

De cette étude, nous retenons plusieurs éléments concernant notre contrôle technique : centres de contrôle peu nombreux, longs délais d'attente, inspections trop rapides, tarif horaire très élevé... D'après l'étude, près de la moitié des Flamands doivent attendre de vingt minutes à une heure pour passer le contrôle. De plus, le contrôle aurait une durée moyenne de 8 minutes 35 secondes. Pour ces deux points noirs, le manque de centres est pointé du doigt comme étant l'origine du problème.

En 2014, 4.794.712 contrôles - toutes catégories confondues - ont été effectués dans les 77 centres belges. En comparaison, les Pays-Bas comptent 9.500 centres pour 6,9 millions de véhicules et la France 6.100 centres pour 15 millions de véhicules. En Belgique, nous observons donc une proportion de 198 véhicules contrôlés par centre et par jour, contre 7,5 par centre et par jour en France. Cela donne le tournis.

Vu sous cet angle, il semble compliqué pour les 77 centres de gérer l'afflux de véhicules. Êtes-vous arrivée aux mêmes conclusions ? Comment

garages erkend en meer echte autokeuringscentra, zodat de extra autokeuringscentra tegen 2017 definitief verdwenen zullen zijn.

U bevestigde in de pers dat u het systeem niet wenst te wijzigen. Bent u inmiddels van standpunt veranderd? Is er een studie gepland? Ziet u brood in de voorgestelde oplossingen? Onder welke voorwaarden zijn ze uitvoerbaar?

In 2018 wordt een Europese richtlijn voor de harmonisering van de autokeuring van kracht. Hoe bereidt de administratie zich voor op de uitvoering van de richtlijn?

Tot slot kom ik terug op een vraag die ik u in januari stelde naar aanleiding van het vermoeden van fraude in de keuringscentra van Vorst en Anderlecht. Wat zijn de resultaten van de doorlichting die de inspecteurs van de FOD Mobiliteit en Vervoer hebben uitgevoerd? Welke gevolgen werd daaraan gegeven?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Sinds kort zijn de gewesten bevoegd voor de autokeuring. Het is dan ook onmogelijk om op zo'n korte tijd de wetgeving helemaal te wijzigen.*

Ik wil de studie van de VAB toch enigszins nuanceren. In 2012 voerde de Europese Commissie een onderzoek uit naar de kwaliteit van de keuring. Daaruit blijkt dat België een hoog niveau haalt.

In de studie worden drie pijnpunten vermeld: de kostprijs, de controles van roetfilters en de

régagissez-vous à ces diverses données chiffrées ?

L'étude du VAB préconise une libéralisation du marché afin d'améliorer l'efficacité des contrôles. Néanmoins, la libéralisation n'est pas la seule option possible. Le cas de la France est intéressant : dans les années 90, pour pallier le manque de centres agréés et répondre aux besoins des automobilistes, la France a permis à des garages de devenir des centres de contrôle auxiliaires. Progressivement, le nombre d'agrément donné aux garages a diminué en faveur des centres de contrôle agréés. Aujourd'hui, il n'y a presque plus de centres auxiliaires et ils auront définitivement disparu en 2017.

Dans la presse, vous avez affirmé ne pas envisager de changement de système pour l'instant. Votre position a-t-elle évolué depuis ? Une étude est-elle prévue ? Les options évoquées vous inspirent-elles ? Selon quelles conditions et quelles modalités seraient-elles applicables ?

D'ici 2018, une directive européenne visant l'harmonisation du contrôle technique entrera en vigueur. Comment votre administration se prépare-t-elle à mettre en œuvre cette directive ?

Enfin, je souhaiterais revenir sur une question que je vous ai adressée en janvier dernier. À la suite de soupçons de fraude dans les centres de Forest et d'Anderlecht, un audit a été réalisé par les inspecteurs du service public fédéral (SPF) Mobilité et Transports. Pouvez-vous nous faire part de ses résultats et des suites données à cette affaire ?

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- La compétence relative au contrôle technique a été transférée récemment aux Régions. Il est dès lors impossible de modifier complètement la réglementation en si peu de temps, au cas où cela s'avérerait nécessaire.

Il importe de nuancer quelque peu l'enquête à laquelle vous faites référence. En ce qui concerne la qualité du contrôle, la Commission européenne a mené une étude en 2012, dont il ressort que le contrôle technique en Belgique répond à un niveau de qualité élevé.

wachttijden.

In België kost de autokeuring 56% minder dan in Duitsland en 46% minder dan in Frankrijk. In Nederland worden de prijzen kunstmatig laag gehouden, omdat een groot deel van de keuring er door de garages gebeurt. De werkelijke kostprijs ligt tussen 65 en 70 euro, wat overeenstemt met het officiële tarief in Nederland. Dat is 43% hoger dan het Belgische tarief.

Een tweede probleem betref de controles van de roefilters. De Europese lidstaten moeten krachtens richtlijn 2009/40/EG de uitlaatgassen controleren. België past deze verplichting toe.

De opmerking over de wachttijd moet genuanceerd worden. Niet de helft van de Vlamingen, maar de helft van de respondenten die lid zijn van de VAB, antwoordden dat ze meer dan twintig minuten moeten aanschuiven.

Bovendien vergelijkt de VAB de wachttijd in België met de wachttijd voor een afspraak in het buitenland. In België kunnen cliënten per telefoon of e-mail een afspraak maken in een autokeuringscentrum naar keuze.

Gezien het vele werk naar aanleiding van de zesde staats hervorming leggen we nu vooral de nadruk op de continuïteit van de dienstverlening.

Momenteel plannen we dus geen hervorming van de autocontrole. De twee Brusselse autokeuringsorganisaties die de vier autokeuringscentra beheren, plegen wel maandelijks overleg.

De technische eisen waaraan voertuigen conform de richtlijn moeten voldoen, worden door de federale overheid bepaald. Het gewest is enkel bevoegd om te controleren of voertuigen in regel zijn met die technische voorschriften.

Uit de doorlichting van de FOD Mobiliteit en Vervoer naar aanleiding van het vermoeden van fraude in de centra van Vorst en Anderlecht, blijkt dat de betrokken personeelsleden geld zouden hebben geëist van klanten met een voertuig dat in regel was, met het dreigement dat hun voertuig anders zou worden afgekeurd. Wij dachten oorspronkelijk dat net het omgekeerde gebeurd was, namelijk dat een wagen die niet in regel was,

L'enquête du VAB a mis en avant trois problématiques : le prix, les problèmes de filtres à particules et les temps d'attente.

En matière de coût, le contrôle technique en Belgique est 56% moins cher qu'en Allemagne et 46% moins cher qu'en France. Aux Pays-Bas, où les garages effectuent en majeure partie le contrôle technique, le prix d'un contrôle technique est réduit artificiellement. Des articles parus dans le magazine Auto & Motortechniek suggèrent même qu'il s'agirait d'une forme de vente croisée. Le coût réel se situe en effet entre 65 et 70 euros, ce qui correspond au tarif officiel aux Pays-Bas et est de 43% supérieur au tarif officiel pratiqué en Belgique.

Ensuite, il est question de la problématique des filtres à particules. Aujourd'hui, les 28 États membres de l'Union européenne sont tenus de contrôler les gaz à échappement conformément à la directive 2009/40/CE, qui impose des spécifications claires en matière d'accélération. La Belgique applique cette obligation.

La question du temps d'attente doit également être nuancée. Ce n'est pas la moitié des Flamands qui disent attendre plus de 20 minutes mais la moitié des répondants à l'enquête, qui sont tous membre du VAB.

De plus, le VAB compare le temps d'attente de la libre prestation de services en Belgique au temps d'attente d'une prestation sur rendez-vous à l'étranger. En Belgique, les clients peuvent prendre rendez-vous dans le centre de contrôle technique de leur choix via internet ou par téléphone.

Vu la surcharge de travail engendrée par la sixième Réforme de l'État, la priorité est mise sur la continuité du service public.

Une réflexion sur l'évolution du contrôle technique n'est pas à l'ordre du jour. Cependant, des concertations mensuelles ont lieu entre les deux organismes de contrôle technique bruxellois, qui gèrent les quatre centres de contrôle.

En ce qui concerne la directive européenne relative à l'harmonisation des contrôles, il faut savoir que les exigences techniques auxquelles les véhicules doivent répondre sont une compétence fédérale. Seul le contrôle des prescriptions techniques relève

toch werd goedgekeurd door corrupte medewerkers. Dat zou veel gevaarlijker geweest zijn voor de verkeersveiligheid. Het is vooral voor die laatste vorm van fraude dat we aandachtig moeten zijn.

De betrokken autokeuringscentra keuren opmerkelijk meer voertuigen af dan gemiddeld in dit land en zelfs dubbel zoveel als de naburige keuringscentra.

Het zijn ook de enige keuringscentra die dagelijks op grote schaal een dubbele keuring uitvoeren. Met deze maatregel proberen ze fraude te voorkomen. Voor de dubbele keuring wordt een computersysteem ontwikkeld waarmee het gemakkelijker zal worden om onregelmatigheden sneller op te sporen.

Het probleem ligt deels bij oneerlijke garagehouders die hun groene garagenummerplaten uitlenen. We hebben dit probleem gemeld bij de autokeuringscentra en bij de politie, zodat ze de controles in de buurt van de keuringscentra kunnen opvoeren.

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (in het Frans).- *Ik kan begrijpen dat u door het vele werk naar*

de la compétence des Régions.

Enfin, s'agissant des soupçons de fraude dans les centres de Forest et d'Anderlecht, l'audit réalisé par le SPF Mobilité et Transports, qui a été transmis à notre administration, ne révèle pas grand-chose.

D'après les éléments qui nous ont été fournis, il semblerait que le personnel mis en cause ait réclamé de l'argent à des clients dont les véhicules étaient en ordre, sous menace de délivrer des certificats de visite rouge, qui stipulent l'interdiction immédiate de circuler. Dans de tels cas, la personne en charge du contrôle ne détecte rien. Initialement, nous pensions que c'était l'inverse et que des véhicules qui n'étaient pas en ordre obtenaient une autorisation de circuler. Cela eût été pire pour la sécurité routière. L'attention est principalement portée sur le risque de fraude qui mènerait à laisser en circulation un véhicule qui ne serait pas en ordre, et moins le contraire.

Le taux de refus des stations concernées est nettement plus élevé que la moyenne nationale et même presque deux fois plus élevé que celui des stations qui les entourent. Elles sont donc plus sévères.

Les stations concernées sont les seuls organismes en Belgique à utiliser un système de recontrôle à grande échelle, sur une base journalière. Un grand nombre de voitures passent donc un deuxième contrôle. Cette mesure a pour but de lutter contre la fraude. Une application informatique est en train d'être développée afin de gérer les recontrôles. Ce logiciel permettra de détecter plus rapidement les anomalies.

Une partie de la problématique est due à des concessionnaires malhonnêtes qui mettent à disposition leurs plaques de concessionnaires, les plaques "z" ou plaques marchandes. Nous avons déjà signalé ce problème aux responsables des centres de contrôle technique ainsi qu'à la police, afin d'augmenter les contrôles aux abords des centres. Ces pratiques douteuses créent une atmosphère désagréable.

M. le président.- La parole est à M. Doyen.

M. Hervé Doyen (cdH).- Je remercie Mme la ministre pour l'ensemble de ces précisions. Je peux

aanleiding van de zesde staatshervorming een aantal minder dringende zaken uitstelt.

Er zijn inderdaad andere zaken die sneller behandeld moeten worden dan de problematiek van de autokeuringscentra. Het probleem is echter dat die centra nog steeds een slechte reputatie hebben. In Anderlecht bijvoorbeeld werd iedereen ontslagen wegens grootschalige fraude.

Het idee dat het resultaat van de autokeuring afhankelijk is van de autokeurder met wie de cliënt te maken krijgt, blijft leven. Het is algemeen bekend dat je keurders kunt omkopen. Iedereen weet dat een garagehouder er voor 25 euro wel voor kan zorgen dat een wagen goedgekeurd wordt.

We moeten ervoor zorgen dat de personeelsleden van de autokeuringscentra weer belang hechten aan hun beroepseer.

- Het incident is gesloten.

comprendre que la surcharge de travail générée par la sixième réforme de l'État sur l'ensemble des membres du gouvernement fasse passer au second ou au troisième plan un certain nombre de choses qui ne sont pas prioritaires.

Je partage l'avis selon lequel il y a des choses plus prioritaires que le contrôle des centres techniques. Il n'en demeure pas moins que ces centres continuent à avoir mauvaise réputation. Cela reste, plus à Bruxelles qu'ailleurs, un problème. Souvenez-vous de ce centre à Anderlecht, où tout le monde avait été licencié à la suite d'une fraude à grande échelle qui avait fait scandale.

Il règne en effet une atmosphère très particulière dans les centres de contrôle technique. L'idée persiste selon laquelle le contrôle se déroulerait plus ou moins bien selon le fonctionnaire auquel on a affaire et le bakchich que l'on glisse à celui-ci. Chacun sait également que sa voiture passera le contrôle technique si c'est son garagiste qui s'en charge, pour la somme de 25 euros.

Mon but n'est pas de jeter l'opprobre sur une profession. Mais le milieu des centres de contrôle technique conserve sa mauvaise réputation. Il faudrait d'autant plus s'en occuper, pour que ce service public retrouve une entière probité.

- L'incident est clos.
