

L'accord de gouvernement prévoit de renforcer les contrôles routiers ainsi qu'une étude sur l'utilisation de détecteurs de radar. Vias a d'ailleurs été mandaté à ce sujet.

Monsieur le ministre, où en est l'étude sur les détecteurs de radar? Quels sont les avantages de ce type de mesures d'interdiction? Avez-vous des contacts à ce sujet avec les pays voisins, notamment avec les Pays-Bas? Je pense à la taille de notre pays et à l'intérêt de ce dispositif dans le cadre de certaines opérations policières.

19.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Parent, comme vous le savez, la sécurité routière est une priorité vraiment importante dans mon plan de travail. C'est pourquoi avec mes collègues fédéraux et régionaux, nous avons mis sur pied en novembre dernier différents plans en matière de sécurité routière, avec le même objectif "All for zero". Je pense que vous étiez présent aux états généraux que nous avons organisés. Ces plans contiennent des dizaines de mesures concrètes visant à arriver à zéro mort. C'est un objectif ambitieux, que certains disent utopique, mais on doit vivre d'utopies à l'horizon 2050 au plus tard. Depuis lors, chaque jour, ces mesures se concrétisent petit à petit.

La possibilité d'indiquer la présence de la police pour des contrôles d'alcoolémie, de stupéfiants ou lors de barrages routiers via des applications partagées ne me semble en effet pas compatible avec la volonté du gouvernement d'augmenter les chances ou plutôt les risques, pour les conducteurs, de se faire contrôler.

Pour être tout à fait précis, la loi relative à la police de la circulation routière interdit déjà d'utiliser tout système qui empêche la constatation d'infractions routières ou qui détecte des caméras.

Le fait de communiquer l'emplacement des contrôles de vitesse ou d'autres contrôles routiers via les réseaux sociaux ou autres ne relève pas de cette disposition. C'est justement ce dernier point qui fait l'objet de l'étude que j'ai commandée à Vias.

L'étude de Vias réalise un benchmark international, une comparaison des pratiques dans les différents pays, sur la possession et l'utilisation des avertisseurs de contrôles de vitesse ainsi qu'une revue de la littérature nationale et internationale sur le sujet. En complément, une enquête sera menée auprès de 2 000 conducteurs belges sur l'utilisation et la possession de

systèmes de navigation, en ce compris les systèmes qui avertissent des contrôles de vitesse. Cette enquête auprès de 2 000 Belges consistera en une étude big data et une étude expérimentale afin d'obtenir une image plus détaillée du comportement des conducteurs à proximité des radars à la fois chez ceux qui disposent d'un système d'alerte et ceux qui n'en disposent pas.

Les résultats de cette étude étant attendus pour la fin de l'année 2022, je ne peux donc pas vous en communiquer les résultats. Je préfère attendre les résultats avant de me prononcer sur les avantages potentiels d'une interdiction – même si j'ai un pressentiment sur le sujet – et me concerter avec les pays voisins dans le cadre d'éventuelles opérations transfrontalières.

Je ne doute pas que nous aurons l'occasion d'en rediscuter et je sais que je peux compter sur la collaboration de cette commission afin de faire progresser la sécurité routière dans notre beau pays.

19.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses, notamment en matière d'agenda.

Je pense que le déploiement de ces dispositions en France pourra éclairer utilement les travaux de Vias. Cela me semble être une avancée importante en phase avec l'utilisation des applications de type Waze aujourd'hui. Il s'agit de répondre à une réalité: grâce à ces applications, on peut éviter des contrôles, ce qui n'est pas le but lorsqu'on est, par exemple, sous l'influence de l'alcool. Le sens de la mesure est de savoir comment combattre ce phénomène.

Je vous réinterrogerai en temps voulu pour connaître l'avancée de l'étude de Vias.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 **Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les excès de vitesse au-delà de 300 km/h" (55023148C)**

20 **Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extreme snelheidsovertredingen met snelheden van meer dan 300 km/u" (55023148C)**

20.01 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je précise qu'il n'y a pas de faute dans l'intitulé de la question: on parle bien de plus de 300 km/h. Cela peut paraître surprenant, mais c'est ce qui est arrivé récemment à Bassenge, où

un véhicule a été signalé à 306 km/h. Or, nos radars sont homologués pour les véhicules qui n'excèdent pas 300 km/h, de sorte qu'il n'y a pas eu de preuve matérielle de l'infraction, ni d'identification du conducteur. Ce cas pose la question de l'arrêté royal mais aussi des possibilités physiques des radars. Cette capacité d'enfreindre la loi est assez interpellante, dès lors qu'on circule à des vitesses hypersoniques.

Monsieur le ministre, avez-vous des éléments de réponse à apporter, notamment sur le plan légal mais également sur le plan technique, par rapport à la sanction de ce type de comportement, dont je ne dois pas rappeler la dangerosité.

20.02 Georges Gilkinet, ministre: Cher collègue, vous parlez de la dangerosité mais il y a aussi le caractère inacceptable de la situation. J'ai été comme vous choqué d'apprendre qu'un chauffeur avait été enregistré à plus de 300 km/h. Je condamne bien évidemment fermement ce type d'attitude irresponsable qui met gravement en danger la vie d'autrui, au-delà de la propre vie du conducteur et de ses éventuels passagers.

À côté de cet agissement individuel se pose évidemment la question de la pertinence de voitures toujours plus lourdes, toujours plus puissantes, toujours plus rapides et toujours plus dangereuses pour la sécurité routière. À quoi sert-il de produire des voitures qui peuvent rouler jusqu'à 300 km/h alors que la vitesse maximale sur les routes est limitée à 120 km/h dans notre pays? C'est là une question plus fondamentale qui doit se poser et que je pose, chaque fois que j'en ai l'occasion, aux constructeurs automobiles.

En ce qui concerne la base légale pour sanctionner ce type de comportement, il faut plutôt se pencher sur l'arrêté royal du 12 octobre 2010 relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesure utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci. À l'annexe 2 de cet arrêté royal, il est stipulé qu'au-delà de la vitesse maximale fixée par le fabricant, soit 300 km/h pour les radars de classe D tels que le radar en question, qui porte le doux nom de NK7, l'appareil doit indiquer, éventuellement par un code, que la vitesse constatée est supérieure à l'étendue maximale de mesure.

Ainsi, la législation actuelle n'exclut pas qu'une voiture soit flashée à une vitesse supérieure à 300 km/h. Un procès-verbal indiquant que la vitesse mesurée est supérieure à la plage de

vitesse maximale homologuée de l'appareil peut, en effet, être établi. Ce rapport peut permettre au juge de prononcer une éventuelle condamnation. Il n'y a donc pas d'impunité de principe pour un conducteur qui roulerait à une vitesse supérieure à 300 km/h.

Cependant, le problème réside dans le fait que le radar NK7 ne prend pas de photo quand la vitesse est supérieure à 300 km/h. Cette lacune pourrait être comblée par une modification du logiciel.

Pour avoir des informations ce sujet, je vous renvoie au ministre de l'Économie qui est compétent en matière d'homologation des caméras sur les autoroutes, aux ministres régionaux compétents en matière d'homologation sur les routes ainsi qu'à ma collègue, la ministre de l'Intérieur, en charge de la police et donc des marchés publics pour l'achat de ce type de radar.

Quoi qu'il en soit, des solutions existent. Il y a vraiment moyen de limiter ce type de symbole tout à fait néfaste à notre engagement pour davantage de sécurité routière.

20.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour les clarifications que vous avez apportées.

J'entends que le travail d'interpellation doit se poursuivre en s'adressant à différents niveaux de pouvoir et à vos collègues, ce que je ne manquerai pas de faire.

Vous avez rappelé la limite physique des véhicules et l'opportunité de faire circuler des véhicules pouvant dépasser les vitesses légales.

À cet égard, une action au sujet des limiteurs de vitesse dans les véhicules devrait être menée au niveau européen. Je ne doute pas de votre capacité à interpellier vos homologues européens et la Commission sur cette question de sécurité routière.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

21 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen bij het DGLV en het gebruik van Qualified Entities" (55023152C)

21 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes à la DGTA et l'utilisation de Qualified Entities" (55023152C)