

## Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998-1999 (\*)

24 NOVEMBRE 1998

### PROJET DE BUDGET GENERAL DES DEPENSES

**pour l'année budgétaire 1999**

NOTE DE POLITIQUE GENERALE  
du Ministère des Communications  
et de l'Infrastructure (33)  
pour l'année budgétaire 1999 (\*\*)

#### 1. Introduction

Les activités du Ministère des Communications et de l'Infrastructure couvrent un large domaine et influencent tant l'environnement du citoyen que les différents secteurs de la vie économique.

Les points mis en valeur dans la politique générale du département doivent donc varier en fonction du groupe concerné. Il convient toutefois de tenir compte du fait que les intérêts des groupes cibles tantôt se confondent, tantôt s'opposent, et nécessitent donc le respect d'un équilibre global des intérêts.

*Voir :*

- 1782 - 98 / 99 :

- N° 1 : Budget des dépenses.
- N°s 2 et 3 : Justifications.
- N°s 4 à 13 : Notes de politique générale.
- N° 14 : Amendement.
- N° 15 : Note de politique générale.
- N° 16 : Amendement.
- N°s 17 à 19 : Notes de politique générale.
- N° 20 : Erratum.

(\*) Cinquième session de la 49<sup>e</sup> législature.

(\*\*) Conformément à l'article 79, n° 1, du Règlement de la Chambre des Représentants, le Vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, le ministre des Transports et le secrétaire d'Etat à la Sécurité ont transmis la note de politique générale de leur département respectif.

## Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998-1999 (\*)

24 NOVEMBER 1998

### ONTWERP VAN ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

**voor het begrotingsjaar 1999**

BELEIDSNOTA  
van het Ministerie van Verkeer  
en Infrastructuur (33)  
voor het begrotingsjaar 1999 (\*\*)

#### 1. Inleiding

De activiteiten van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur strekken zich over een breed terrein uit en beïnvloeden zowel de leefomgeving van de individuele burger als de diverse sectoren van het bedrijfsleven.

De klemtonen die in het beleid van het departement worden gelegd moeten dus verschillend zijn naargelang van de doelgroep. Hierbij moet echter ook rekening gehouden worden met het feit dat de belangen van de doelgroepen soms verweven, maar ook soms tegengesteld zijn, waardoor gestreefd moet worden naar een evenwicht tussen de verschillende belangen.

*Zie :*

- 1782 - 98 / 99 :

- N° 1 : Uitgavenbegroting.
- N°s 2 en 3 : Verantwoordingen.
- N°s 4 tot 13 : Beleidsnota's.
- N° 14 : Amendement.
- N° 15 : Beleidsnota.
- N° 16 : Amendement.
- N°s 17 tot 19 : Beleidsnota's.
- N° 20 : Erratum.

(\*) Vijfde zitting van de 49<sup>e</sup> zittingsperiode.

(\*\*) Overeenkomstig artikel 79, n° 1, van het Reglement van de Kamer van Volksvertegenwoordigers hebben de Vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, de minister van Vervoer en de Staatssecretaris voor Veiligheid de beleidsnota van hun departement overgezonden.

Afin de structurer et de soutenir la politique à moyen et long terme, un cadre d'action a été défini, au sein duquel celle-ci est développée. Il se compose de sept principes constituant les orientations de toutes les activités :

- assurer une fluidité et une intégration aussi sûre que possible de toute circulation;
- promouvoir une mobilité durable et responsable des biens et des personnes;
- stimuler le transport écologique;
- mener une politique claire et productrice d'opportunités;
- promouvoir une saine concurrence;
- collaborer à la défense des intérêts légitimes de l'économie et de l'industrie belges;
- offrir un service efficace à la population.

Pour des raisons de lisibilité, ce document a été subdivisé par activité de transport. Chaque chapitre débute par une présentation des objectifs principaux, suivie des réalisations opérationnelles et des projets les plus importants. Les sept principes de politique générale mentionnés ci-dessus constituent le fil conducteur du texte. Le dernier chapitre est consacré aux changements intervenus au sein du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, qui lui permettront de mieux remplir ses missions.

Comme prescrit, l'analyse d'un programme est jointe en annexe. Cette année, le démantèlement de l'ORNI (Office régulateur de la Navigation intérieure) suite à la suppression du tour de rôle dans la navigation intérieure, a été choisi comme sujet.

## 2. Transport aérien

### 2.1. Objectifs

L'Administration de l'aéronautique a pour objectif principal la sécurité aérienne. Cette mission domine toutes les autres.

Parallèlement, elle assure la fluidité du trafic aérien et la gestion efficace de l'espace aérien belge.

Dans le prolongement de ce qui précède, elle défend naturellement les intérêts légitimes des utilisateurs et des entreprises belges en créant un cadre économique où ceux-ci se voient offrir les opportunités nécessaires à leur développement.

Une telle politique aéronautique serait toutefois incomplète si une attention suffisante n'était pas accordée au cadre de vie de notre société. La lutte contre le bruit et la pollution en font donc partie intégrante.

Om het beleid op middellange en lange termijn te structureren en te ondersteunen werd een kader uitgestippeld waarbinnen dit beleid ontwikkeld wordt. Dit kader bestaat uit zeven principes die de pijlers vormen van alle activiteiten :

- zorgen voor een vlotte afwikkeling van alle verkeer op een zo veilig en geïntegreerd mogelijke wijze;
- bevorderen van een verantwoorde en duurzame mobiliteit van goederen en personen;
- stimuleren van een milieuvriendelijk vervoer;
- voeren van een helder en kansenscheppend beleid;
- bevorderen van een gezonde mededinging;
- meewerken aan de verdediging van de rechtmatige belangen van de Belgische economie en industrie;
- bieden van een efficiënte en effectieve dienstverlening aan de bevolking;

Omwille van de leesbaarheid werd in dit document een onderverdeling per vervoersactiviteit gehanteerd. In elk hoofdstuk worden eerst de hoofddoelstellingen geformuleerd, waarna de belangrijkste operationele verwezenlijkingen en projecten aan bod komen. De bovenstaande zeven beleidsprincipes lopen daarbij als een rode draad door de tekst. In een laatste hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de veranderingsprocessen binnen het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur die tot een efficiëntere uitvoering zullen leiden van de opdrachten van het departement.

Als bijlage wordt, zoals voorgeschreven, een analyse van een programma toegevoegd. Dit jaar werd gekozen voor het onderzoek van de komende ontmanteling van de DRB (Dienst voor Regeling der Binnenvaart), naar aanleiding van de afschaffing van de toerbeurtregeling in de binnenscheepvaart.

## 2. Luchtvervoer

### 2.1. Doelstellingen

De belangrijkste doelstelling van het Bestuur van de Luchtvaart is ongetwijfeld het verzekeren van de veiligheid in de luchtvaart. Deze opdracht primeert boven alle andere.

Daarnaast wordt ook gezorgd voor een vlotte doorstroming van het luchtverkeer en voor een efficiënt beheer van het Belgisch luchtruim.

In het verlengde hiervan wordt er uiteraard voor geijverd dat de rechtmatige belangen van de Belgische gebruikers en van de Belgische ondernemingen worden gevrijwaard, door een economisch kader te scheppen waarin hun de nodige ontwikkelingskansen worden geboden.

Een dergelijk luchtvaartbeleid zou echter onvolledig zijn mocht onvoldoende aandacht besteed worden aan de leefbaarheid van onze samenleving. De strijd tegen het lawaai en de vervuiling maakt er dan ook integraal deel van uit.

## 2.2. Réalisations

### 2.2.1. Sécurité du transport aérien

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) prévoit pour la période 1995-2005, 30 % d'augmentation des mouvements d'avions et 55 % d'augmentation du nombre de kilomètres parcourus. Eurocontrol prévoit un doublement du trafic entre 1997 et 2015.

Face à la croissance du trafic, à l'augmentation du nombre des exploitants et de leur flotte depuis environ 8 ans et à l'augmentation de travail qui en découle pour l'administration, l'Administration de l'aéronautique a pour missions de délivrer les autorisations auxquelles les exploitants peuvent prétendre et de faire le nombre approprié d'inspections pour assurer la même sécurité qu'auparavant.

L'Administration de l'aéronautique s'assure que les transporteurs aériens ont et conservent les capacités et l'organisation nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité des activités faisant l'objet de leur autorisation.

Après avoir récolté les fruits des efforts faits sur les domaines traditionnels de la maintenance et de la formation des équipages, des progrès sont attendus pour la sécurité aérienne grâce à l'implication du management des sociétés exploitantes. L'accent sera mis sur l'organisation des exploitants et sur la mise en place par ceux-ci d'un système de qualité et d'un programme de prévention des accidents. L'Administration de l'aéronautique a déjà adapté ses méthodes de travail et d'inspection dans ce sens.

Les Joint Aviation Authorities (JAA) poursuivent l'harmonisation au niveau européen d'une série de réglementations techniques, à savoir les Joint Aviation Regulations (JAR). La réglementation belge doit aussi être adaptée aux nouvelles prescriptions. Elle porte sur les transporteurs aériens (JAR-OPS), le design des aéronefs (JAR 21), la certification des aéronefs (JAR 25, JAR 23, JAR 27 et JAR 29), l'entretien des aéronefs (JAR 145), les licences pour le personnel technique au sol (JAR 66), l'agrément des écoles (JAR 147), la licence pour le personnel navigant (JAR-FCL - Flight Crew Licences) et les exigences médicales pour le personnel navigant (JAR-MED).

Les dispositions des JAR-FCL et JAR-MED entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1999. L'Administration de l'aéronautique mettra tout en œuvre pour finaliser les textes législatifs qui doivent transposer ces JAR en droit belge, pour le début 1999.

Tous ces règlements JAR harmonisés doivent aboutir à une plus grande sûreté du transport aérien. Il est donc primordial que la Belgique s'intègre dans ce processus d'harmonisation.

L'aviation a un caractère essentiellement international. Alors que les Etats-Unis n'ont qu'une seule administration fédérale, chaque pays européen a une

## 2.2. Uitvoering

### 2.2.1. Veiligheid van het luchtverkeer

Volgens de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (OACI) zal tussen 1995 en 2005 het aantal vliegtuigbewegingen met 30 % toenemen en het aantal afgelegde kilometers met 55 %. Volgens Eurocontrol zal het luchtverkeer tussen 1997 en 2015 verdubbelen.

Tegenover deze trafiekstijging, het groeiend aantal exploitanten (sedert ongeveer acht jaar) en de uitbreiding van hun respectievelijke vloten met al het bijkomend administratief werk dat daaruit voortvloeit, staat dat het Bestuur van de Luchtvaart als opdracht de vergunningen moet afleveren waarop de exploitanten aanspraak kunnen maken en een gepast aantal inspecties uitvoeren om dezelfde veiligheidsgraad als vroeger te bewaren.

Het Bestuur van de Luchtvaart verzekert er zich van dat de luchtvervoerders over de vereiste bekwaamheid en organisatie beschikken en behouden om hun vergunde activiteiten in alle veiligheid te kunnen uitvoeren.

Nu de inspanningen in de traditionele domeinen van onderhoud en de opleiding van de bemanning hun vruchten hebben afgeworpen, wordt van de exploiterende maatschappijen verwacht dat zij, door de inbreng van hun management, de luchtveiligheid zouden verbeteren. Hierbij zal de nadruk gelegd worden op de organisatie van de exploitanten en hoe zij een kwaliteitssysteem en een programma ter voorkoming van ongevallen tot stand zullen brengen. Het bestuur van de Luchtvaart heeft reeds zijn werk- en inspectiemethodes in die zin aangepast.

De Joint Aviation Authorities (JAA) gaan verder met het harmoniseren op Europees vlak van allerhande technische reglementeringen, de JAR, Joint Aviation Regulations. De Belgische reglementering moet ook aangepast worden aan de nieuwe voorschriften. Het betreft de luchtvervoerders (JAR-OPS), de design van luchtvaartuigen (JAR21), de certificering van luchtvaartuigen (JAR 25, JAR 23, JAR 27, JAR 29), het onderhoud van luchtvaartuigen (JAR 145), de vergunningen voor het technisch grondpersoneel (JAR 66), het erkennen van scholen (JAR 147), de vergunning voor het vliegend personeel (JAR-FCL - Flight Crew Licences), en de medische eisen voor het vliegend personeel (JAR-MED).

De regeling betreffende JAR-FCL en JAR-MED worden van toepassing op 1 juli 1999. Het Bestuur van de Luchtvaart zal alles in het werk stellen om de wetteksten die deze JAR naar Belgisch recht moeten omzetten begin 1999 klaar te hebben.

Al deze geharmoniseerde JAR-reglementen moeten leiden tot een veiliger luchtvervoer. Het is dus van het grootste belang dat België zich in dit harmoniseringsproces integreert.

De luchtvaart heeft in essentie een internationaal karakter. Terwijl in de Verenigde Staten er maar één enkel federaal bestuur is voor de luchtvaart, beschikt

ou plusieurs administrations qui s'occupent des différents aspects de la navigation aérienne (économie, exploitation technique, matériel, infrastructure et contrôle aérien).

Des pourparlers sont en cours en vue de créer une agence au niveau européen pour la sécurité de l'aviation : l'EASA (European Aviation Safety Authority). Cette agence européenne travaillera sur la base des JAA — Joint Aviation Authorities — qui regroupent 27 pays européens, en collaboration étroite avec les administrations nationales.

Outre la rédaction et la mise à jour d'une réglementation harmonisée, cet organisme pourra s'occuper de la certification de type des aéronefs (Airbus, Boeing,...) et des autres éléments intervenant dans la navigation aérienne et la construction d'avions. Cette agence européenne se chargera également de l'harmonisation des méthodes entre les administrations nationales.

### 2.2.2. Meilleure gestion de l'aéroport de Bruxelles-National et de l'espace aérien belge

La mondialisation du commerce des biens et des services entraîne une évolution de plus en plus rapide dans le domaine de l'aéronautique. La restructuration de l'aéroport de Bruxelles-National était indispensable pour s'inscrire dans cette évolution.

L'année 1998 a aussi vu la naissance de l'entreprise public autonome Belgocontrol (issu du Service Sécurité et Electronique de la Régie des Voies aériennes (RVA) et de la société anonyme de droit public BIAC, qui regroupe la BATC (Belgian Airport Terminal Company) et la Direction « Infrastructure et gestion des Aéroports » de l'ancienne RVA.

La réforme de l'aéroport de Bruxelles-National a été menée tambour battant. Après l'adoption de la loi du 19 décembre 1997 visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National et la publication en avril dernier de son arrêté royal d'exécution, on est pour l'instant occupé à régler trois facettes majeures de la restructuration :

- premièrement, l'établissement des contrats de gestion de BIAC et de Belgocontrol qui ont été approuvés par le Gouvernement en juillet dernier;
- deuxièmement, les réviseurs rapporteurs qui ont été chargés de l'évaluation des deux entreprises existantes, la RVA et BATC;
- troisièmement, les listes du personnel à transférer qui ont été établies en parfait accord avec les organisations syndicales et ce dans le respect de la paix sociale.

En outre, le projet de loi portant confirmation de l'arrêté royal du 2 avril 1998, a été adopté au Parlement le 14 mai 1998 et publié au *Moniteur belge* (Loi du 9 juillet 1998, MB du 31 juillet 1998).

Au début de l'automne, la réforme sera achevée. En 1999, notre aéroport devrait pouvoir jouer pleinement son rôle de pôle économique de développement,

elk Europees land over een of meerdere besturen die zich met de verschillende aspecten van de luchtvaart bezig houden (economie, technische exploitatie, materiaal, infrastructuur en luchtverkeersleiding).

Besprekingen zijn bezig om op Europees vlak een agentschap op te richten voor de luchtvaartveiligheid : de EASA (European Aviation Safety Authority). Dit Europees agentschap zal, in nauwe samenwerking met de nationale besturen, op basis van de JAA — Joint Aviation Authorities — handelen, waarin 27 Europese landen vertegenwoordigd zijn.

Behalve het opstellen en het bijwerken van een geharmoniseerde reglementering, zal dit orgaan zich ook bezighouden met de typecertificatie van luchtvaartuigen (Airbus, Boeing, ...) en met andere zaken in verband met de luchtvaart en de bouw van vliegtuigen. Dit Europees agentschap zal eveneens voor de harmonisering moeten zorgen van de methodes die tussen de nationale besturen gebruikt worden.

### 2.2.2. Beter beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal en van het Belgisch luchtruim

De mondialisering van de handel in goederen en diensten brengt een steeds snellere evolutie van de luchtvaart teweeg. De herstructurering van de luchthaven Brussel-Nationaal was onontbeerlijk om mee te zijn met deze evolutie.

In 1998 werd ook het autonoom overheidsbedrijf Belgocontrol opgericht (ontstaan uit de dienst Veiligheid en Elektronica van de Regie der Luchtwegen (RLW) en de naamloze vennootschap van publiek recht BIAC, die de BATC (Belgian Airport Terminal Company) en de directie « Infrastructuur en beheer van de luchthavens » van de gewezen RLW verenigt.

De hervorming van de luchthaven Brussel-Nationaal werd voortvarend afgehandeld. Na de goedkeuring van de wet van 19 december 1997 tot rationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal en de verschijning in april laatstleden van het uitvoeringsbesluit, is men thans bezig met het regelen van drie essentiële aspecten van de herstructurering :

- ten eerste, het klaarmaken van de beheerscontracten van BIAC en Belgocontrol die in juli laatstleden door de regering werden goedgekeurd;
- ten tweede, de revisoren die belast werden met het opstellen van een verslag ter waardering van de twee bestaande bedrijven : de RLW en de BATC;
- ten derde, de lijsten met het over te hevelen personeel die in volledige samenwerking met de vakbonden en met het oog op de sociale vrede werden opgesteld.

Verder werd het wetsontwerp ter bevestiging van het koninklijk besluit van 2 april 1998, door het Parlement op 14 mei 1998 goedgekeurd en in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd (Wet van 9 juli 1998, BS van 31 juli 1998).

De hervorming zal klaar zijn in het begin van de herfst. In 1999 zou onze luchthaven, met haar moderne en prestatiegerichte beheersstructuren, haar

doté de structures de gestion moderne et performante. Tout l'hinterland économique ne pourra qu'en profiter et cela dans un contexte de croissance aéroportuaire presque jamais vu ces dernières années (16 millions de voyageurs en 1997).

Face au développement du secteur, quel rôle doit jouer l'Administration de l'aéronautique?

Au rang des tâches nouvelles qu'il lui incombe, on relève :

- une coordination plus approfondie et plus étroite avec la Force Aérienne belge et les administrations civiles et militaires des pays voisins en vue de la gestion des espaces aériens. Ces espaces, deviennent en effet de plus en plus difficiles à gérer aux abords des aéroports (c'est-à-dire dans un cercle de 100 km de rayon autour de ceux-ci) vu l'augmentation sans cesse croissante du trafic sur l'Europe de l'Ouest;

- une meilleure coopération de l'Administration de l'aéronautique avec les responsables des aéroports régionaux pour mieux prévenir d'une part les conflits entre certaines priorités et d'autre part les incidents ou accidents aériens;

- une mise au point détaillée et contrôle du respect par les 2 nouveaux organes, BIAC et Belgocontrol, des contrats de gestion qu'ils auront à remplir : des indicateurs clairs doivent être définis.

Il appartiendra à l'Administration de l'aéronautique, tout en conservant sa structure actuelle avec le personnel actuellement disponible de faire face à ces missions. Toutefois un renforcement des effectifs devrait pouvoir intervenir en 1999.

### 2.2.3. Sabena

Depuis avril 1998, le secteur aérien est libéralisé en Europe au niveau du trafic, en donc des compagnies aériennes. Dans ce contexte, Sabena entend poursuivre son développement selon quelques grands axes :

- le réseau européen en étoile autour de Bruxelles.

L'objectif est de desservir 75 villes européennes au départ de Bruxelles-National, à raison de 2 à 3 fréquences quotidiennes. Cela implique une infrastructure aéroportuaire performante en matière de transfert, l'objectif de Sabena étant de ramener le temps minimum de connexion à 25 minutes. L'ouverture du Quick Transfer Centre, résultat d'une collaboration exemplaire avec BATC, la Gendarmerie et les Douanes, va dans ce sens.

- le développement du trafic intercontinental, en partenariat avec d'autres compagnies.

En 1998, Sabena a accru sa capacité long-courrier de pas moins de 45 %, avec l'ouverture de nouvelles liaisons vers Montréal. Sao Paulo et Newark, ainsi qu'avec l'accroissement des fréquences vers Cincinnati et Atlanta. La location de 2 avions auprès de City Bird a rendu cette forte croissance possible.

rol van economische ontwikkelingspool volledig moeten kunnen waarmaken. Dit kan alleen maar het hele economische hinterland ten goede komen en dit terwijl de luchthaven de jongste jaren een maar zelden geziene groei kent (16 miljoen reizigers in 1997).

Bij een dergelijke evolutie, welke rol is er voor het bestuur van de Luchtvaart weggelegd?

Het bestuur kreeg alvast enkele nieuwe taken opgelegd :

- een grotere en nauwgezette coördinatie met de Belgische Luchtmacht en de burgerlijke en militaire besturen van de buurlanden met het oog op het beheer van de luchtruimen. Deze luchtruimen worden inderdaad steeds moeilijker te beheren in de nabijheid van de luchthavens (d.i. in een cirkel van 100 km boven de luchthavens) gelet op de constante groei van het luchtverkeer op West-Europa;

- een betere samenwerking van het Bestuur van de Luchtvaart met de verantwoordelijken van de regionale luchthavens om enerzijds bepaalde voorrangskonflikten beter te helpen voorkomen en anderzijds om vliegincidenten of -ongevallen beter te vermijden;

- een gedetailleerd overzicht en controle op de naleving door de twee nieuwe organen, BIAC en Belgocontrol, van de beheerscontracten die zij zullen moeten vervullen : duidelijke indicatoren moeten vastgelegd worden.

Met zijn huidige structuur en met het personeel waarover het thans beschikt, moet het Bestuur van de Luchtvaart zijn opdrachten vervullen. Niettemin zou een versterking van zijn effectieven in 1999 moeten kunnen doorgevoerd worden.

### 2.2.3. Sabena

Sedert april '98 is de sector van het luchtverkeer in Europa geliberaliseerd, en dit geldt dus ook voor de luchtvaartmaatschappijen. In deze context wil Sabena zich verder ontwikkelen volgens een aantal grote denkpijlers :

- het Europees stervormig netwerk rond Brussel

Het ligt in de bedoeling vanaf Brussel-Nationaal 75 Europese steden te bedienen met een frequentie van 2 à 3 vluchten per dag. Dit vereist een performante luchthaveninfrastructuur inzake transfers, omdat Sabena de minimale overstaptijd wil terugbrengen tot 25 minuten. De opening van de Quick Transfer Centre gaat volledig in die richting en is het resultaat van een voorbeeldige samenwerking tussen BATC, de Rijkswacht en de douane.

- de ontwikkeling van het intercontinentaal verkeer in partnership met andere luchtvaartmaatschappijen.

In 1998 heeft Sabena zijn capaciteit op de langeafstandsvluchten met niet minder dan 45 % opgevoerd door nieuwe verbindingen naar Montreal, Sao Paulo en Newark te openen, alsmede door de frequentie van de vluchten naar Cincinnati en Atlanta te verhogen. Deze forse stijging werd mogelijk gemaakt door

L'acquisition d'Airbus A-300-200, dont la première livraison a eu lieu fin septembre, permettra de poursuivre ce développement. L'Asie est un pôle de développement de trafic que Sabena entend rencontrer dès 1999.

- la collaboration avec d'autres compagnies, en Europe, et dans le monde.

Sabena s'est pleinement inscrite dans le Qualiflyer Group aux côtés de Swissair, Austrian Airlines, TAP AIR Portugal, AOM ET Turkish Airlines. Les collaborations avec ces compagnies sont étroites et en progrès continu, au bénéfice des clients et de la performance économique de chaque compagnie. Avec la compagnie aérienne Delta Air Lines, Sabena développe avec succès ses liaisons transatlantiques. En Belgique, Sabena a conclu des accords commerciaux avec Virgin Express, VLM et Affrète des avions de City Bird.

- le développement des activités industrielles, entre autres avec des partenaires industriels performants.

Ainsi Swisscargo assure la commercialisation de la capacité cargo de Sabena tandis que Gate Gourmet a conclu un accord de collaboration technique et commerciale avec Sabena Catering. Dans le domaine de la maintenance, Sabena Technics compte s'associer à des spécialistes, entre autres pour l'entretien des moteurs d'avions.

- l'harmonisation de la flotte autour de 3 familles d'appareils devrait doter Sabena d'une des flottes les plus modernes et les plus performantes à l'aube du XXIème siècle. En 2002, cette flotte comportera 34 Airbus de la famille A-320 et 32 RJ 85/100 pour le trafic intra-européen, ainsi que 13 Airbus de type A330/340 pour le réseau long-courrier (auxquels il faut ajouter les 2 MD-11 loués à City Bird).

- la réduction des nuisances sonores et de la pollution.

Avec une flotte très moderne, Sabena figurera parmi les compagnies les plus respectueuses de l'environnement. Le choix de moteurs silencieux et peu polluants contribuera à réduire les inconvénients du trafic aérien autour de Bruxelles-National. La Direction de Sabena entend mener une politique de dialogue étroit avec tous ceux qui sont concernés par le développement de l'activité aérienne à l'aéroport de Bruxelles-National.

Sur le plan des relations sociales, la Direction de Sabena poursuivra une politique intense de dialogue avec tous les représentants du personnel. Les réductions de coût, indispensables à l'amélioration de la position compétitive de Sabena et de sa rentabilité, seront mises en œuvre à travers cette politique de dialogue.

Enfin, le Gouvernement préparera en 1999 les modalités d'une augmentation de participation du SAirGroup dans Sabena, telle que déjà prévue dans

het afhuren van twee vliegtuigen bij City Bird. Door de aankoop van toestellen van het type Airbus A-330-200, waarvan de eerste levering einde september heeft plaatsgehad, zal deze trend kunnen worden aangehouden. Een andere ontwikkelingspool voor het verkeer is Azië, en vanaf 1999 wil Sabena werk maken van deze bestemming.

- de samenwerking met andere luchtvaartmaatschappijen binnen Europa en over de ganse wereld.

Sabena maakt aan de zijde van Swissair, Austrian Airlines, TAP Air Portugal, AOM en Turkish Airlines ten volle deel uit van de Qualiflyer Group. De samenwerking tussen deze maatschappijen is intens en neemt gestaag toe ten voordele van de klanten en de economische slagkracht van iedere maatschappij. Samen met de luchtvaartmaatschappij Delta Air Lines ontwikkelt Sabena met succes haar transatlantische verbindingen. In België heeft Sabena met Virgin Express en VLM commerciële akkoorden gesloten en huurt zij vliegtuigen van City Bird.

- de ontwikkeling van industriële activiteiten, onder meer met performante industriële partners.

Zo zorgt Swisscargo voor de commercialisering van de cargocapaciteit van Sabena, terwijl Gate Gourmet een technisch en commercieel samenwerkingsakkoord met Sabena Catering heeft gesloten. Op het vlak van het vliegtuigonderhoud wil Sabena Technics met andere specialisten scheep gaan, onder meer voor het onderhoud van vliegtuigmotoren.

- door de harmonisering van de vloot rond drie families van toestellen zou Sabena op de vooravond van de 21ste eeuw een van de modernste en meest performante vloeten moeten hebben. In 2002 zal deze vloot bestaan uit 34 Airbussen van het type A-320 en 32 RJ 85/100 voor het intra-Europees verkeer, alsook over 13 Airbussen van het type A330/340 voor de langeafstandsvluchten (waaraan nog 2 van City Bird gehuurde toestellen van het type MD-11 moeten worden toegevoegd).

- het terugschroeven van de geluidsoverlast en de luchtvervuiling.

Met een zeer moderne vloot zal Sabena tot een van de milieuvriendelijkste luchtvaartmaatschappijen behoren. De keuze van « stille » en « schone » motoren zal ertoe bijdragen om rond Brussel-Nationaal de ongemakken van het luchtverkeer terug te dringen. De Directie van Sabena wil een beleid van nauwe dialoog voeren met alle partijen die bij de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit op Brussel-Nationaal betrokken zijn.

Op het vlak van de sociale betrekkingen zal Sabena een sterk dialoogbeleid met alle vertegenwoordigers van het personeel voeren. Via de invoering van dit dialoogbeleid wil Sabena de werkingskosten terugschroeven, een ingreep die volstrekt noodzakelijk is om de concurrentiepositie en de rendabiliteit van Sabena op te drijven.

Tot slot zal de Regering in 1999 de modaliteiten van een verhoogde participatie van de SAirGroup binnen Sabena voorbereiden, zoals reeds in de in

les accords conclus en 1995. Cette augmentation, qui ne pourra se produire qu'au plus tôt le 1<sup>er</sup> janvier 2000, implique que Sabena conserve son statut d'opérateur de l'Union Européenne.

Tous ces projets ont pour but de faire de Sabena un acteur performant, bien intégré dans un réseau d'alliances et contribuant activement au rôle que la Belgique et Bruxelles entendent remplir en Europe et dans le monde.

#### 2.2.4. Intégration optimale des transports aériens belges dans l'ensemble des transports internationaux

Les dispositions du « troisième paquet aéronautique » restent d'application pour les services de transport aérien de l'Union européenne. Elles garantissent la liberté totale d'exploitation commerciale pour les compagnies aériennes implantées dans l'Union européenne. Le Conseil de l'UE traite les propositions soumises par la Commission européenne et relatives aux modifications des règlements du Conseil relatifs au code de conduite pour les systèmes automatiques de réservation et aux règles communes de compensation en cas de refus d'embarquement.

Les dispositions de la directive européenne 96/67 CE du Conseil, du 15 octobre 1996, relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union, sont applicables depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1998. L'Administration de l'aéronautique travaille en accord avec les gestionnaires des aéroports et l'industrie, à la transposition de cette directive en droit belge. Ces dispositions doivent garantir une concurrence loyale et durable tant en permettant une gestion efficace des équipements des aéroports.

Dans le cadre de négociations bilatérales avec des pays tiers, pour l'obtention de nouveaux droits de trafic, des discussions ont été menées avec le Cameroun, le Nigeria, la Côte d'Ivoire, l'Afrique du Sud, la Syrie, la Corée du Sud et Hong Kong. Des accords aériens bilatéraux ont été conclus avec le Qatar, l'Arménie, la Slovaquie, l'Azerbaïdjan, la République Dominicaine et la Nouvelle-Zélande. Des négociations sont prévues avec le Togo, l'Égypte, l'Argentine, le Mozambique, le Venezuela, le Chili, la Macédoine et l'Inde. Des arrangements sont négociés avec la Tunisie et l'Ouganda pour fixer une fréquence suffisante de vols réguliers vers les pays concernés.

Le Conseil des Ministres des Transports de l'Union Européenne a, lors de sa session de juin 1998, adopté une directive dite SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft). Elle a pour objet d'établir une procédure d'évaluation de la sécurité des aéronefs de transport enregistrés dans des pays n'appartenant pas à l'Union européenne. Les problèmes risquent surtout de survenir avec des avions de pays n'ayant pas un développement correspondant à celui de l'Europe et des États-Unis dans ce domaine.

1995 gesloten akkoorden werd voorzien. Deze verhoging, die ten vroegste op 1 januari 2000 kan plaatshebben, houdt in dat Sabena zijn statuut van operator van de Europese Unie behoudt.

Al deze projecten moeten ervoor zorgen dat Sabena een belangrijke speler wordt, die goed is geïntegreerd in een alliantienetwerk en actief bijdraagt tot de rol die België en Brussel wensen te vervullen binnen Europa en in de hele wereld.

#### 2.2.4. Optimale integratie van het Belgische luchtvervoer in het geheel van het internationaal vervoer

Voor de luchtvervoersdiensten binnen de Europese Unie blijven de bepalingen gelden van het « derde luchtvaartpakket » die de totale vrijheid van commerciële exploitatie waarborgen voor de in de Europese Unie gevestigde luchtvaartmaatschappijen. Op de EU-Raad worden de door de Europese Commissie ingediende voorstellen behandeld met betrekking tot wijzigingen van de verordeningen van de Raad betreffende de gedragsregels voor geautomatiseerde boekingsystemen en betreffende de gemeenschappelijke regels voor compensatie bij instapweigering.

Sinds 1 januari 1998 zijn de bepalingen van de Europese richtlijn 96/67 EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Unie van toepassing. Het Bestuur van de Luchtvaart werkt in overleg met de luchthavenbeheerders en de industrie aan de omzetting van deze richtlijn naar Belgisch recht. Deze bepalingen moeten het mogelijk maken een eerlijke en duurzame concurrentie te waarborgen en tegelijkertijd de luchthavenvoorzieningen doelmatig te beheren.

Op het vlak van bilaterale luchtvaartonderhandelingen met derde landen voor het bekomen van bijkomende verkeersrechten werden besprekingen gevoerd met Kameroen, Nigeria, Ivoorkust, Zuid-Afrika, Syrië, Korea en Hongkong. Bilaterale luchtvaartovereenkomsten werden afgesloten met Qatar, Armenië, Slowakije, Azerbeïdjan, de Dominicaanse Republiek en Nieuw Zeeland. Onderhandelingen zijn gepland met Togo, Egypte, Argentinië, Mozambique, Venezuela, Chili, Macedonië en India. Met Tunesië en Oeganda worden regelingen uitgewerkt om een voldoende aantal frequenties vast te leggen voor de exploitatie van geregelde luchtdiensten naar de betrokken landen.

De Raad van Ministers van Vervoer van de Europese Unie heeft in haar zitting van juni 1998 een SAFA-richtlijn (Safety Assessment of Foreign Aircraft) goedgekeurd, met als doel het vastleggen van een veiligheidsevaluatieprocedure voor transportluchtvaartuigen die ingeschreven zijn in landen die niet tot de Europese Unie behoren. Problemen kunnen vooral ontstaan met vliegtuigen van landen die terzake geen gelijklopende ontwikkeling hebben gekend zoals in Europa of de in Verenigde Staten.

Cette directive permettra de faire respecter une concurrence entre des transporteurs internationaux basée sur le respect d'une sécurité de haut niveau. En attendant sa transposition dans la législation belge, il est déjà tenu compte de la clause SAFA dans tout nouvel accord aérien bilatéral et sur le terrain, les contrôles entamés en 1996 seront poursuivis. En vue de permettre l'intensification de ces contrôles dans tous les aéroports, une procédure d'obtention des effectifs nécessaires pour l'Administration de l'aéronautique est actuellement en cours.

En matière de responsabilité civile du transporteur aérien, une position commune a été développée au niveau de l'Union européenne afin d'instaurer un règlement de dédommagement plus uniforme et plus équitable pour l'utilisateur.

#### 2.2.5. La défense des intérêts belges

Dans le cadre des directives de l'UE, de la CEAC et de l'OACI, l'Administration continue, conformément à ses objectifs, à défendre au mieux les intérêts des utilisateurs belges, qu'il s'agisse des passagers, de la petite aviation, de l'aviation commerciale ou de l'industrie aéronautique.

Ainsi, il y a les nombreuses négociations d'accords aériens, dans lesquels un cadre aussi avantageux que possible est créé pour les transporteurs aériens belges. Le principe de la monodésignation y est systématiquement remplacé par celui de la multidésignation, de sorte que toutes les compagnies aériennes belges puissent profiter des possibilités que recèlent ces accords bilatéraux. Celles-ci sont déjà largement utilisées pour les liaisons avec le Mexique et la région des Caraïbes.

Par ailleurs, l'Administration de l'aéronautique met tout en œuvre pour supprimer le principe d'exclusivité en matière de transport aérien régulier.

En outre, la Belgique participe activement aux activités des JAA, ce qui aura un impact favorable sur l'industrie aéronautique belge. Notre pays veille aussi à ce que les intérêts belges soient suffisamment défendus, durant le régime transitoire auquel Eurocontrol est soumis, dans l'attente d'une nouvelle structure suite à la signature de la nouvelle Convention, le 27 juin 1997. Par ses représentants au sein des organes suivants (Conseil provisoire, Safety Regulation Commission, Audit Board, Civil Military Interface Committee, pour ne citer que les principaux), la Belgique veille à ce que ses intérêts légitimes relatifs à l'accessibilité de son espace aérien soient préservés. Entre-temps, au sein du Conseil provisoire, où la Belgique est demanderesse, la participation au processus décisionnel dans les associations de personnel a commencé.

#### 2.2.6. Problèmes environnementaux

En ce qui concerne le bruit des avions, la Belgique interprétera de manière maximale les directives de l'UE 92/14/CEE et 98/20/CEE afin de minimaliser les

Door deze richtlijn zal de mededinging tussen internationale vervoerders niet ten koste gaan van een hoge veiligheid. In afwachting van de omzetting van deze richtlijn in Belgisch recht, wordt in elk nieuw bilateraal akkoord nu reeds rekening gehouden met de SAFA clausule en, op het terrein, worden de in 1996 aangevatte controles verder gezet. Om deze controles in alle luchthavens te kunnen versterken, wordt de procedure om de nodige effectieven voor het bestuur van de Luchtvaart te bekomen nu reeds aangevat.

Inzake burgerlijke aansprakelijkheid van de luchtvervoerder werd in EU-verband een gemeenschappelijk standpunt bereikt, zodat een eenvormiger en voor de gebruiker billijker schaderegeling wordt ingevoerd.

#### 2.2.5. Verdediging van de Belgische belangen

Conform zijn doelstellingen blijft het Bestuur ervoor ijveren om binnen het kader van de richtlijnen van de EU, de ECAC en de ICAO, de belangen van de Belgische gebruikers, zowel passagiers, kleine luchtvaartgebruikers, commerciële luchtvaart als luchtvaartindustrie optimaal te behartigen.

Zo zijn er de talrijke onderhandelingen inzake luchtvaartakkoorden, waarbinnen een zo gunstig mogelijk kader wordt geschapen voor de Belgische luchtvervoerders. Het principe van de monopolistische aanwijzing wordt hierbij systematisch vervangen door de meervoudige aanwijzing, zodat alle Belgische luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheden ingebouwd in deze bilaterale akkoorden kunnen benutten. Hiervan wordt al volop gebruik gemaakt voor verbindingen met Mexico en het Caraïbisch gebied.

Het Bestuur van de Luchtvaart stelt verder alles in het werk om het exclusiviteitsprincipe af te schaffen inzake geregeld luchtvervoer te finaliseren.

Verder neemt België actief deel aan de JAA-activiteiten, wat een gunstige impact zal hebben op de Belgische luchtvaartindustrie en blijft België erop toezien dat in de overgangsregeling t.a.v. Eurocontrol, waar nu door de ondertekening van de nieuwe Conventie op 27 juni 1997 een nieuwe structuur wordt opgezet, de Belgische belangen afdoende worden verdedigd. Middels zijn vertegenwoordigers in deze organen (Voorlopige Raad, Safety Regulation Commission, Audit Board, Civil Military Interface Committee als bijzonderste) wordt erover gewaakt dat de rechtmatige Belgische belangen met betrekking tot de toegankelijkheid van zijn luchtruim worden gevrijwaard. Intussen is binnen de Voorlopige Raad ook een begin gemaakt met deelneming aan de besluitvorming in de personeelsverenigingen, waar België vragende partij is.

#### 2.2.6. Milieuproblemen

In verband met het geluid dat door vliegtuigen wordt veroorzaakt, zal België de EU-richtlijnen 92/14/EEG en 98/20/EEG maximaal interpreteren

nuisances causées par d'anciens appareils bruyants. La même position sera adoptée à l'égard d'une future directive de l'UE sur la non-reprise dans les registres d'appareils recertifiés. Il s'agit d'anciens appareils qui, après une adaptation technique, satisfont de justesse aux normes figurant dans le chapitre 3 de l'annexe 16 de la convention de l'OACI.

Dans le cadre de l'OACI, la Belgique soutiendra toute proposition visant à imposer des normes plus sévères en matière de nuisance sonore des avions et fournira des efforts en concertation avec les Régions afin de trouver un équilibre entre d'une part, les desiderata écologiques et la qualité de la vie et, d'autre part, les intérêts économiques du secteur aéronautique.

La politique menée dans ce domaine a permis l'adoption de trois arrêtés :

- l'arrêté royal sur l'interdiction des avions classés « Chapitre II » entre 23h00' et 07h00' (AR du 20 mai 1997, entré en vigueur le 17 juin 1997);
- l'arrêté royal sur les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National (AR du 20 janvier 1998, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1998);
- l'arrêté ministériel déterminant la classification des aéronefs en catégories acoustiques (AM du 23 janvier 1998, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1998).

Par la création de la BIAC et de Belgocontrol, un élément nouveau est intervenu : l'Etat a en effet décidé de confier l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à deux entreprises publiques autonomes.

Le Ministre des Transports confie dès lors l'une des deux compétences qu'il avait jusqu'alors, à savoir l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Ceci sans préjudice des responsabilités fédérales qui lui incombent en sa qualité de Ministre des Transports.

C'est pourquoi le contrat de gestion comprend un chapitre entier (Chapitre VI) qui :

- reprend, mot par mot, les termes mêmes des arrêtés précités sur l'interdiction de certains vols nocturnes et sur le nouveau régime des redevances pour lesquels la BIAC devra veiller à leur strict respect.
- mais en plus, prévoit expressément que deux autres mesures importantes et innovantes devront être mises en œuvre par la BIAC :
  1. Avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000, un système de quotas de bruit, la nuit, sera institué;
  2. Avant le 31 décembre 2000, l'enregistrement EMAS (Environmental Management and Audit Scheme) du site de l'aéroport.

Dans une optique de performance environnementale continue et afin de garantir aux riverains une attention assidue de BIAC à la problématique environnementale, les gestionnaires s'engagent à im-

zodat de hinder van oude en luidruchtige toestellen kan worden geminimaliseerd. Dezelfde positie wordt ingenomen ten aanzien van een aangekondigde EU-richtlijn over de niet toevoeging aan de registers van gecertificeerde toestellen. Het gaat om oude toestellen die mits enige technische aanpassing nipt voldoen aan de normen van hoofdstuk 3 van bijlage 16 van de ICAO-Convention.

In het kader van ICAO zal België ook zijn steun verlenen aan elk voorstel dat nog striktere voorschriften inzake geluidsniveau voor vliegtuigen nastreeft en zal het inspanningen leveren in samenwerking met de Gewesten, om een evenwicht te vinden tussen enerzijds de milieudesiderata en de kwaliteit van het leven en anderzijds de economische belangen van de luchtvaartsector.

Het op dit vlak gevoerde beleid heeft tot de goedkeuring van de drie volgende besluiten geleid :

- het koninklijk besluit dat het opstijgen en landen tussen 23 uur en 07 uur verbiedt van de luchtvaartuigen ingedeeld als « Hoofdstuk 2 » (KB 20 mei 1997, in werking getreden op 17 juni 1997);
- het koninklijk besluit betreffende de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal (KB 20 januari 1998, in werking getreden op 1 februari 1998);
- het ministerieel besluit tot vaststelling van de verdeling van de luchtvaartuigen in geluidscategorieën (MB 23 januari 1998, in werking getreden op 1 februari 1998).

Door de oprichting van BIAC en Belgocontrol is een nieuw element opgetreden : door de overheid werd inderdaad beslist de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan twee autonome overheidsbedrijven toe te vertrouwen.

Aldus belast de minister van Vervoer deze autonome overheidsbedrijven met een van zijn twee bevoegdheden terzake, met name de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, zonder echter zijn federale verantwoordelijkheden als minister van Vervoer uit de weg te gaan.

Het beheerscontract bevat dan ook een volledig hoofdstuk (Hoofdstuk VI) dat :

- woord voor woord, de eigen termen overneemt van de bovenvermelde besluiten omtrent het verbod van bepaalde nachtvluchten en het nieuw vergoedingsstelsel, waarvan BIAC thans op de strikte naleving zal moeten toezien;
- maar ook uitdrukkelijk bepaalt dat BIAC twee andere belangrijke en innoverende maatregelen zal moeten invoeren :
  1. Vóór 1 januari 2000, de invoering van een stelsel van quota voor nachtelijk lawaai;
  2. Vóór 31 december 2000, de deelname van de luchthaven aan het EMAS-systeem (Environmental Management and Audit Scheme).

Om voortdurend milieugericht te kunnen optreden en om de omwonenden van de luchthaven te waarborgen dat BIAC zich ijverig met de milieuproblematiek blijft bezighouden, verbinden de beheer-

planter le système de management environnemental européen EMAS.

Cette certification vise à positionner l'aéroport de Bruxelles-National parmi les aéroports les plus soucieux de la qualité environnementale de leur développement. Toutes les étapes du processus seront soumises à l'accréditation d'un expert indépendant (le vérificateur environnemental).

Cette certification devra garantir :

- la maîtrise de l'information au travers de mesures scientifiques et régulières en matière d'impact de l'exploitation de l'aéroport sur son environnement;
- une action continue dans la lutte contre toutes les nuisances environnementales, traduite par des programmes concrets;
- une publicité régulière et fiable informant les riverains ou tout autre personne intéressée des actions environnementales entreprises et des résultats obtenus par BIAC.

Cette mesure s'inscrit dans un cadre européen et international, puisque EMAS est un outil européen qui débouche sur un enregistrement auprès de la Commission et que ce label EMAS est reconnu internationalement.

En avril dernier, les responsables de l'aéroport de Milan (Malpensa 2000) ont annoncé vouloir être les premiers à être enregistrés EMAS auprès de la Commission européenne.

Plus d'une quinzaine d'aéroports ont marqué leur intérêt à cette certification : Schiphol, Vienna Airport, London Gatwick, Manchester, London Heathrow, Frankfurt, Roma Airport, Bologna Airport, Athens Airport, ...

#### 2.2.7. Politique de sûreté

La sûreté, c'est-à-dire la lutte contre le terrorisme et la criminalité, reste une des préoccupations majeures de la politique aéronautique. Les lignes directrices figurent dans l'annexe 17 de la Convention de Chicago et dans le Manuel de sécurité de la CEAC. Une attention particulière est accordée au plan national de sécurité de l'aviation civile et au système de contrôle du respect des prescriptions.

L'EASTI (European Aviation Security Training Institute) qui est établi dans le bâtiment de la Direction technique à Haren, est opérationnel depuis novembre 1997. Le bâtiment est en cours d'agrandissement et abritera un centre de formation et de certification pour le personnel belge de l'aéronautique, des aéroports et de sécurité. Sous la surveillance de la CEAC, des sessions d'entraînement et des ateliers y seront régulièrement organisés pour des participants originaires des nouveaux Etats membres de la CEAC (Europe de l'Est).

Dans le cadre de la réorganisation des services de police, la police aéronautique de l'Administration de l'aéronautique sera transformée en une inspection aéronautique fédérale, chargée de réguler la sûreté

et d'assurer l'adhésion des aéroports à l'ensemble des autres mesures du système de management environnemental européen EMAS.

Aldus zal de luchthaven Brussel-Nationaal tot de luchthavens behoren die zich het meest bekommeren over de gevolgen van hun ontwikkeling op de kwaliteit van het milieu. Elke stap in het ontwikkelingsproces van onze luchthaven zal ter goedkeuring aan een onafhankelijke deskundige (milieucontroleur) voorgelegd worden.

De certificatie zal waarborgen :

- de beheersing van de informatie door wetenschappelijke en regelmatige maatregelen met betrekking tot de effecten van de exploitatie van de luchthaven op haar omgeving;
- een blijvende in concrete programma's omgezette actie tegen elke milieuoverlast;
- een geregelde en betrouwbare informatie van de omwonenden of van eender welke persoon die door de BIAC ondernomen milieuacties en verkregen resultaten geïnteresseerd is.

Deze maatregel past in een Europees en internationaal kader omdat EMAS een Europees instrument is dat tot een registratie bij de Commissie noopt en omdat het EMAS-label internationaal erkend is.

In april laatstleden hebben de verantwoordelijken van de luchthaven van Milaan (Malpensa 2000) aangekondigd dat zij de eersten willen zijn om via EMAS bij de Europese Commissie geregistreerd te worden.

Meer dan vijftien luchthavens hebben reeds hun interesse voor deze certificatie aangetoond : Schiphol, Vienna Airport, London Gatwick, Manchester, London Heathrow, Frankfurt, Roma Airport, Bologna Airport, Athens Airport, ...

#### 2.2.7. Beveiligingsbeleid

Beveiliging, d.i. strijd tegen terrorisme en criminaliteit, blijft een van de pijlers in het luchtvaartbeleid. De beleidslijnen zijn voorgeschreven in bijlage 17 van de Conventie van Chicago en het Veiligheids-handboek van CEAC. Bijzondere aandacht gaat naar de uitwerking van het nationaal plan voor de veiligheid van de burgerluchtvaart en naar een inspectiesysteem inzake naleving van de voorschriften.

Het EASTI (European Aviation Security Training Institute) gevestigd in het gebouw van de Technische Directie te Haren is operationeel sinds november 1997 en wordt verder uitgebouwd als opleidings- en certificatiecentrum voor het Belgisch luchtvaart-, luchthaven- en veiligheidspersoneel. Daarnaast worden, onder toezicht van CEAC, regelmatig trainingssessies en workshops ingericht voor deelnemers uit de nieuwe (Oost-Europese) CEAC-lidstaten.

In het kader van de reorganisatie van politiediensten zal de luchtvaartpolitie bij het Bestuur van de Luchtvaart omgevormd worden tot een federale luchtvaartinspectie, bevoegd voor de regelgeving van

aérienne et de contrôler au niveau national le respect des prescriptions en matière de navigation et de sûreté aérienne et de gérer les situations de crise (accidents et terrorisme aériens). Cette inspection aéronautique fédérale renforcée s'occupera aussi de la coordination du fonctionnement des inspections aéroportuaires de BIAC et des aéroports régionaux (pour lesquels des directives et une formation uniformes seront développées par le centre de formation susmentionné).

Une attention continue est en même temps accordée à la sûreté des compagnies aériennes belges situées à l'étranger, plus particulièrement dans les régions à risques. La Belgique poursuit ses efforts en matière de programmes d'assistance technique dans le cadre de l'OACI.

### 3. Transport maritime

#### 3.1. Objectifs

La politique du département en matière de transport maritime adhère entièrement aux objectifs des diverses organisations internationales, axés sur l'amélioration de la qualité de la navigation, notamment :

- en régulant mieux le trafic maritime afin d'éviter les accidents;
- en optimisant la sécurité des passagers et des membres d'équipage sur chaque navire ou bateau;
- en prévenant toute pollution des eaux maritimes et intérieures.

Une navigation de qualité peut également contribuer à une amélioration de la mobilité, surtout en ce qui concerne le transport de marchandises, et fournir ainsi une contribution essentielle à la protection de l'environnement.

Les options politiques sont définies principalement au niveau international, ce qui constitue une garantie pour un traitement uniforme des clients dans un large espace géographique. Les services du département défendent également les intérêts légitimes de la flotte belge ou des navires contrôlés par des armements belges, ainsi que des ports belges, au sein des forums internationaux.

#### 3.2. Réalisations

Augmenter la sécurité du transport maritime est un des objectifs fondamentaux d'instances internationales, telles que l'Organisation maritime internationale (OMI), le Bureau international du Travail (BIT) et l'Union européenne (UE).

Au sein de ces organisations, notre pays participe activement à l'élaboration de conventions internationales. Les règles, qui garantissent une uniformité sur le plan international, doivent être transposées dans notre législation. Ainsi deux projets de loi ont

de l'aviation civile, op nationaal vlak, op de naleving van luchtvaartvoorschriften en de voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging evenals voor crisismanagement (bij luchtvaartongevallen en luchtvaartterrorisme). Deze versterkte federale luchtvaartinspectie speelt een coördinerende rol wat de werking van de luchthaveninspecties betreft van de BIAC en de regionale luchthavens (waartoe eenvormige richtlijnen en een uniforme opleiding zullen uitgewerkt worden via voormeld opleidingscentrum).

Tegelijkertijd blijft de aandacht uitgaan naar de beveiliging van de Belgische luchtvaartmaatschappijen in het buitenland, met speciale nadruk op de risicogebieden. België blijft in ICAO-verband, inspanningen leveren voor de technische assistentieprogramma's.

### 3. Zeevervoer

#### 3.1. Doelstellingen

Volledig in overeenstemming met de doelstellingen van verschillende internationale organisaties is het beleid van het departement op het vlak van het zeevervoer gericht op het verbeteren van de kwaliteit van de scheepvaart. Dit wordt nagestreefd door :

- het steeds beter ordenen van het scheepvaartverkeer ter voorkoming van ongevallen;
- het optimaliseren van de veiligheid van passagiers en bemanningsleden op elk schip of vaartuig;
- het voorkomen van verontreiniging van zee- en binnenwateren.

Een kwaliteitsvolle scheepvaart kan ook bijdragen tot een verbetering van de mobiliteit van voornamelijk het goederenvervoer en aldus een essentiële bijdrage leveren tot de bescherming van het leefmilieu.

De beleidsopties worden voornamelijk binnen een internationaal kader afgesproken, wat een garantie is voor een eenvormige behandeling van de klanten binnen een ruim geografisch kader. De diensten van het departement dragen er ook zorg voor dat de rechtmatige belangen van de Belgische of door Belgische rederijen gecontroleerde schepen alsmede van de Belgische havens, binnen de internationale fora verdedigd worden.

#### 3.2. Uitvoering

Het verhogen van de veiligheid van het zeevervoer is een van de voornaamste doelstellingen van internationale instanties zoals de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) en de Europese Unie (EU).

Ons land neemt actief deel aan het tot stand komen van de internationale Verdragen in het kader van deze organisaties. Die regelgeving — waarborg voor wereldwijde uniformiteit — dient in nationale wetgeving te worden omgezet. Zo werden twee wets-

été rédigés et seront soumis bientôt au Parlement. Ces projets concernent :

- la Convention du 28 avril 1989 sur l'assistance et le sauvetage maritime, où les principes révolus de la Convention de 1920 ont été adaptés aux circonstances actuelles;

- la Convention du 7 juillet 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, qui a été modifiée en profondeur le 7 juillet 1995.

La transposition d'un certain nombre d'autres conventions internationales est en préparation :

- la Convention du 9 juillet 1995 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille à bord des navires de pêche;

- la Convention du 10 mars 1998 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime;

- le Protocole du 2 avril 1993 à la Convention de 1977 relative à la sécurité des navires de pêche;

- la Convention du 3 mars 1996 relative à la responsabilité dans le transport de produits chimiques dangereux.

Une série de directives européennes concernant l'amélioration de la sécurité de la navigation fait également l'objet de mesures de transpositions.

Par ailleurs, la navigation de plaisance en mer connaît une évolution de plus en plus commerciale. Afin d'augmenter la sécurité de ce type de transport, les arrêtés nécessaires sont en cours d'élaboration.

L'arrêté royal du 12 janvier 1998 portant fixation d'exigences essentielles de sécurité pour les bateaux de plaisance entrera pleinement en vigueur en 1999. Outre la sécurité, cet arrêté garantit la position concurrentielle des chantiers européens, et donc belges, de construction des bateaux de plaisance.

En étroite concertation avec les gouvernements régionaux et les autorités portuaires, il est examiné dans quelle mesure le cabotage peut contribuer à l'amélioration de la mobilité. Une utilisation plus intensive de ce moyen de transport pourrait déléster nos routes engorgées.

Pour favoriser le développement du cabotage et à l'initiative du secteur et de la Communauté flamande, des cours seront organisés, à partir de l'année académique 1998-1999 dans deux instituts, à savoir au « Provinciaal Maritiem Instituut » à Ostende et au « Centrum voor Fluvio-Maritieme Instructie » à Kallo. Ces cours relèvent du 2<sup>e</sup> et du 3<sup>e</sup> degré de l'enseignement secondaire technique et permettent de délivrer les diplômes et les brevets pour le cabotage limité, conformément aux exigences de la Convention STWC (Standards on Training Certification and Watchkeeping) de 1978, telle qu'elle a été modifiée en 1995. L'administration compétente a participé largement à cette réalisation.

ontwerpen opgesteld die binnenkort door het parlement zullen worden behandeld en betrekking hebben op :

- het Verdrag van 28 april 1989 met betrekking tot hulp en berging, waarbij de verouderde principes van het Verdrag van 1920 werden aangepast aan de gewijzigde toestand;

- het Verdrag van 7 juli 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst, dat op 7 juli 1995 grondig werd gewijzigd.

De omzetting van een bijkomend aantal internationale Verdragen wordt voorbereid :

- het Verdrag van 9 juli 1995 inzake de opleiding, brevettering en wachtdienst aan boord van vissersvaartuigen;

- het Verdrag van 10 maart 1988 betreffende de bestrijding van onwettige daden met betrekking tot de scheepvaart;

- het Protocol van 2 april 1993 bij het Verdrag van 1977 met betrekking tot de veiligheid van vissersschepen;

- het Verdrag van 3 maart 1996 betreffende de aansprakelijkheid bij het vervoer van gevaarlijke chemische producten.

Er wordt ook uitvoering gegeven aan een reeks Europese richtlijnen die eveneens betrekking hebben op het verhogen van de veiligheid van de scheepvaart.

De pleziervaart op zee wordt meer en meer op commerciële basis georganiseerd. Momenteel worden dan ook de nodige besluiten uitgewerkt om de veiligheid bij de commerciële pleziervaart te verbeteren.

Het koninklijk besluit van 12 januari 1998 houdende vaststelling van essentiële veiligheidseisen voor pleziervaartuigen zal vanaf 1999 zijn volle uitwerking krijgen. Behalve een grotere veiligheid in de pleziervaart beoogt het besluit ook de vrijwaring van de Europese en dus ook van de Belgische pleziervaartuigenindustrie.

In nauw overleg met de gewestregeringen en de haveninstanties wordt onderzocht welke mogelijkheden de kustvaart kan bieden om een bijdrage te leveren aan de verbetering van de mobiliteit. Een intensiever gebruik van de kustvaart kan immers de drukte op de overvolle wegen verlichten.

Om in te spelen op de ontwikkeling van de kustvaart en op initiatief van de betrokken sector en de Vlaamse Gemeenschap worden met ingang van het academiejaar 1998-1999 in twee instituten, nl. het Provinciaal Maritiem Instituut te Oostende en het Centrum voor Fluvio-Maritieme Instructie te Kallo, cursussen georganiseerd in het kader van het Technisch Secundair Onderwijs, 2<sup>o</sup> en 3<sup>o</sup> graad, die leiden tot diploma's en brevetten voor een beperkte kustvaart, in totale overeenstemming met de vereisten van de in 1995 gewijzigde STCW-Convention (Standards on Training Certification and Watchkeeping) van 1978. Het bevoegde bestuur heeft in ruime mate tot die realisatie bijgedragen.

Les organisations internationales déjà mentionnées, telles que l'OMI, l'UE et ses Etats membres dont la Belgique, accordent une grande importance à la prévention de la pollution des eaux maritimes.

La Convention Marpol 73/78 qui a été modifiée à maintes reprises, a été approuvée par la loi du 6 avril 1995. Elle contient diverses prescriptions techniques relatives à la prévention de la pollution de la mer par des hydrocarbures, des substances chimiques, des marchandises conditionnées, des déchets sanitaires et ménagers. Ces prescriptions sont adaptées périodiquement. La pollution de la mer ne peut être évitée avec succès que si des installations de réception sont prévues dans tous les ports, afin que les navires puissent s'y défaire de déchets qui, dans des conditions normales d'exploitation, sont rejetés en mer. Ici aussi, la concertation avec les différents ports et les Régions a une importance capitale. L'administration compétente poursuit la préparation d'une série d'arrêtés royaux qui réglementeront en détail ces matières.

Les navires appartenant aux armements belges, y compris leurs bateaux battant pavillon étranger, sont les plus modernes et les plus sûrs au monde. Le respect de toutes les règles de sécurité imposées au niveau international, entraîne des coûts d'exploitation élevés. Il est donc essentiel que tous les navires, quel que soit leur pavillon, soient soumis à des contrôles sévères, afin qu'ils ne dérogent pas à ces normes de sécurité. De tels contrôles contribuent considérablement à une concurrence saine entre les armements. Pour cette raison, des mesures sont prises pour augmenter l'effectif de l'inspection maritime. Cette augmentation de personnel permettra à la Belgique de respecter les normes imposées par l'UE, à savoir inspecter minimum 25 % de tous les navires étrangers qui font relâche dans nos ports.

Le Journal officiel des Communautés européennes du 5 juillet 1997 a publié les « Orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime ». Dans ce texte, il est reconnu que le secteur maritime fait l'objet d'une concurrence internationale intense, nécessitant des mesures spécifiques. Les orientations précisent à quelles conditions et dans quelle mesure les navires enregistrés dans un Etat membre peuvent bénéficier d'une aide d'Etat. L'application de ces mesures de soutien a eu pour effet aux Pays-Bas, qu'un grand nombre de navires battent à nouveau pavillon néerlandais. Il est donc examiné, en concertation avec tous les départements compétents, si de telles mesures pourraient également être prises en Belgique. Un registre national offre d'ailleurs de nombreux avantages. L'exemple néerlandais a clairement prouvé que l'avantage final pour l'économie est très important, surtout grâce à la croissance des activités à quai.

En droit maritime international, l'administration collabore avec d'autres départements à l'approbation de la Convention UNCLOS (United Nations Confer-

De reeds eerder vermelde internationale organisaties IMO en EU hechten, samen met hun lidstaten waaronder België, veel belang aan het voorkomen van de verontreiniging van de zeewateren.

Het Marpol Verdrag 73/78, herhaaldelijk gewijzigd, werd goedgekeurd bij wet van 6 april 1995. Allerlei technische voorschriften betreffende het voorkomen van de verontreiniging van de zee door olie, chemische stoffen, verpakte goederen, sanitair afval en keukenafval worden daarin uitgewerkt en periodiek aangepast. De verontreiniging van de zee kan slechts met succes voorkomen worden wanneer in alle havens ontvanginstallaties voorhanden zijn, waaraan schepen de afvalstoffen kunnen afgeven die anders, bij de normale exploitatie van de schepen, in zee worden geloosd. Ook hier is er overleg met de verschillende havens en de Gewesten. Het bevoegde bestuur werkt verder aan een reeks koninklijke besluiten die deze aangelegenheden in detail zullen reglementeren.

De schepen die toebehoren aan Belgische rederijen, inclusief hun vaartuigen die onder vreemde vlag varen, behoren tot de modernste en veiligste ter wereld. Het naleven van alle internationaal opgelegde veiligheidsregels verhoogt de exploitatiekosten aanzienlijk. Het is dan ook nodig dat alle schepen, ongeacht de vlag waaronder zij varen, aan efficiënte controles worden onderworpen opdat zij zich niet aan de veiligheidsvoorschriften zouden onttrekken. Zulke controle verhoogt daardoor in aanzienlijke mate de eerlijke concurrentie tussen de rederijen. Om die reden worden maatregelen getroffen om het effectief van de zeevaartinspectie te verhogen. Daardoor zal België de normen kunnen naleven die door de EU worden opgelegd en waarbij minimum 25 % van alle vreemde schepen die onze havens aandoen, worden geïnspecteerd.

In het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 5 juli 1997 verschenen de « Communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer ». Hierin wordt erkend dat de maritieme sector onderhevig is aan een intense internationale concurrentie zodat specifieke maatregelen aangewezen zijn. De richtsnoeren geven aan binnen welke voorwaarden en welke staatssteun mag worden gegeven aan de schepen die zijn geregistreerd in een EU-lidstaat. Het toepassen van die steunmaatregelen heeft o.m. in Nederland geleid tot het opnieuw invlaggen van een belangrijk aantal schepen. In overleg met alle bevoegde departementen wordt onderzocht om, ook in België, gelijkaardige maatregelen te nemen. Een aantrekkelijk nationaal scheepsregister biedt immers heel wat voordelen. Het Nederlandse voorbeeld heeft duidelijk aangetoond dat het uiteindelijk voordeel voor de economie, vooral door de verhoogde activiteiten aan wal, zeer groot is.

Met betrekking tot het internationaal zeerecht wordt met andere departementen samengewerkt aan de goedkeuring van het UNCLOS-Verdrag (Uni-

ence on the Law of the Seas), à la création d'une zone économique exclusive, à la délimitation du plateau continental et à une meilleure protection du milieu marin.

Le service délivrant les lettres de pavillon est actuellement soumis à un audit, mené en collaboration avec les services compétents du Ministère de la Fonction publique. Cet audit va de pair avec une enquête sur la satisfaction des clients. Le but est évidemment d'optimiser le service à la population.

Enfin, dans le cadre de la réforme de la police et de la justice, les tâches de police générales de la police maritime sont transférées à la gendarmerie. L'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation sera chargée dorénavant d'un contrôle plus sévère de la sécurité de la navigation, grâce à un propre service d'inspection et de contrôle de la navigation. Ce sera également l'occasion de revoir le service à la clientèle; ainsi, l'informatisation des services concernés permettra de simplifier et d'accélérer la délivrance de divers permis et documents. Des investissements sont consentis à cet effet en vue de très sérieusement informatiser les services concernés.

### 3.3. *La liquidation de la Régie des Transports maritimes (RTM)*

Le 20 septembre 1996 le Conseil des Ministres décidait de mettre fin aux activités de la RTM. Cette décision a été prise sur la base des résultats négatifs d'exploitation des dernières années et tenait également compte de l'existence de différents handicaps au niveau de la concurrence. La RTM a été mise en liquidation le 1<sup>er</sup> mars 1997.

Les opérations de liquidation ont été confiées à un collège de liquidateurs. En ce qui concerne le patrimoine propre, les provisions pour risques et charges et les dettes, ce collège définira en concertation avec le Ministère des finances de quelle façon le transfert à l'Etat sera effectué.

La flotte (qui au début de la liquidation était composée de trois navires et de deux jetfoils) a entre-temps été vendue. Les biens mobiliers ont été vendus ou transférés au Ministère des communications et de l'infrastructure et au Ministère de l'intérieur.

Dans le cadre de la cessation des activités de la RTM et partant des soucis de ne pas uniquement préserver une activité commerciale importante au port d'Ostende mais également de sauvegarder un maximum d'emploi, un accord a été conclu le 20 septembre 1996 entre l'Etat belge et le groupe Holyman/Sally. Suite à cet accord un service passagers par ferries rapides a été mis en service le 1<sup>er</sup> mars 1997 entre Ostende et Ramsgate. L'exploitant privé occupait également 324 membres du personnel ex-RTM.

ted Nations Conference on the Law of the Seas), het instellen van een exclusieve economische zone, de afbakening van het continentaal plateau en aan het beter beschermen van het mariene milieu.

In samenwerking met de bevoegde diensten van het Ministerie van Ambtenarenzaken wordt momenteel de dienst die zich bezighoudt met de afgifte van de vlaggenbrieven, aan een audit onderworpen. Tevens wordt een klantentevredenheidsenquête doorgevoerd. De bedoeling is uiteraard de dienstverlening naar de bevolking toe te optimaliseren.

In het kader van de hervorming van politie en justitie worden de algemene politietaken van de Zeevaartpolitie overgeheveld naar de Rijkswacht. In het kader van deze operatie zal het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart instaan voor een verscherpt toezicht op de veiligheid van de scheepvaart. Hiertoe zal onder meer een eigen dienst voor de scheepvaartcontrole en -inspectie opgericht worden. Ook zal van deze gelegenheid gebruik worden gemaakt om de dienstverlening centraal te stellen. Zo moet het afleveren van de diverse vergunningen en documenten nog sneller en eenvoudiger kunnen gebeuren. Hiertoe wordt ook geïnvesteerd in een zeer doorgedreven informatisatie van de betrokken diensten.

### 3.3. *De Vereffening van de Regie voor Maritiem Transport (RMT)*

De Ministerraad van 20 september 1996 nam de beslissing de activiteiten van de RMT stop te zetten. Deze beslissing werd genomen op basis van de negatieve exploitatieresultaten van de voorbije jaren en hield tevens rekening met het bestaan van diverse handicaps op het vlak van de competitiviteit. Op 1 maart 1997 werd de RMT in vereffening geplaatst.

De liquidatieverrichtingen werden toevertrouwd aan een college van vereffenaars. Met betrekking tot het eigen vermogen, de voorzieningen voor risico's en lasten en de schulden zal dit college in overleg met het Ministerie van Financiën uitmaken op welke manier de overdracht naar de Staat zal gebeuren.

De vloot (die bij het begin van de vereffening bestond uit drie schepen en twee jetfoils) is ondertussen verkocht. De roerende goederen werden verkocht of overgedragen aan de diensten van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

In het kader van de stopzetting van de activiteiten van de RMT en vanuit de bekommernis om niet alleen belangrijke economische activiteit in de Oostendse haven en regio te vrijwaren maar ook om een maximum aan tewerkstelling te behouden, werd op 20 september 1996 een overeenkomst afgesloten tussen de Belgische Staat en de groep Holyman/Sally. Als gevolg van deze overeenkomst kwam er op 1 maart 1997 een passagiersdienst tussen Oostende en Ramsgate met fast ferry's. De privé-exploitant stelde ook 324 personeelsleden tewerk van de ex-RMT.

La surcapacité sur le Canal au niveau des ferries et la forte concurrence entre les ferries d'une part et les autres moyens de transport d'autre part (le tunnel de la Manche, l'avion) ont eu une influence négative sur les résultats. Finalement cette situation a mené à des nouvelles négociations où les ambitions au niveau de l'emploi ont du être diminuées mais où en même temps le maintien d'une activité commerciale a été garantie. A partir du 6 mars 1998, la nouvelle société Hoverspeed/Holyman assure journalièrement un départ d'Ostende vers Douvres.

Dans le cadre de la liquidation de la RTM un plan social d'accompagnement a été élaboré. Les membres du personnel statutaires pouvaient à partir de 55 ans bénéficier de mesures de départs. Les membres du personnel contractuels de la RTM et de ses sous-traitants pouvaient pendant une période limitée dans le temps bénéficier d'un supplément d'allocation de chômage dans le cadre de leur accompagnement social.

Le plan social était néanmoins axé au maximum sur la réoccupation par le biais des nouveaux services ferries, sur la mobilité et sur la mise à la disposition de personnel dans des services publics ou similaires. La majeure partie des membres du personnel peut ainsi bénéficier des mesures de départ ou à entre-temps obtenu un autre emploi adéquat. Des environ 1.700 membres du personnel concernés, pas plus d'une centaine n'avait, fin mai 1998, pas encore d'autre emploi.

#### 4. Navigation intérieure

##### 4.1. Objectifs

L'événement le plus important au niveau de la navigation intérieure est incontestablement la libéralisation du marché. Cette libéralisation, qui va de pair avec des mesures tant fédérales que régionales en vue de promouvoir un plus haut niveau d'occupation du potentiel de navigation, aura sans nul doute un effet favorable sur la mobilité des marchandises.

La combinaison des effets de la libéralisation et l'ouverture du marché vers les pays de l'Europe centrale et orientale font de la navigation intérieure un secteur en pleine croissance.

La navigation intérieure, qui a toujours été considérée comme le mode de transport le plus écologique, pourra enfin faire valoir tous ses atouts.

Parallèlement à ces développements, une attention particulière est accordée à l'harmonisation des conditions de concurrence et à la sécurité du transport.

De overcapaciteit op het Kanaal op vlak van ferry-diensten en de hevige concurrentiestrijd tussen de ferrydiensten enerzijds en de andere vervoersmodi (Kanaaltunnel, vliegtuig) anderzijds, hebben de resultaten negatief beïnvloed. Dit heeft uiteindelijk tot nieuwe onderhandelingen geleid waarbij weliswaar de ambities op het vlak van de tewerkstelling moesten teruggeschroefd worden, maar tegelijk een blijvende economische activiteit werd gewaarborgd. Vanaf 6 maart 1998, verzekert de nieuwe maatschappij Hoverspeed/Holyman, dagelijks afvaarten vanuit Oostende naar Dover.

In het kader van de vereffening van de RMT werd voor de personeelsleden een sociaal begeleidingsplan uitgewerkt. Voor de statutaire personeelsleden kwam er een uitstapregeling voor personeelsleden vanaf 55 jaar. De contractuele personeelsleden van de RMT en van haar onderaannemers konden gedurende een in tijd beperkte periode genieten van een verhoogde werkloosheidsuitkering in het kader van hun sociale begeleiding.

Het sociaal plan is echter maximaal gericht op wedertewerkstelling, via de nieuwe ferry-activiteit, de mobiliteit en de terbeschikkingstelling van personeel in overheids- of aanverwante diensten. Het merendeel van de personeelsleden kan aldus genieten van de uitstapregeling of heeft ondertussen een andere passende betrekking. Van de ongeveer 1.700 betrokken personeelsleden was er eind mei 1998 nog een honderdtal die geen andere tewerkstelling hadden.

#### 4. Binnenvaart

##### 4.1. Doelstellingen

De voornaamste ontwikkeling in de binnenvaart is ongetwijfeld de liberalisatie van de markt. Deze liberalisatie, die gepaard gaat met maatregelen, zowel federale als gewestelijke, ter aanmoediging van een hogere benuttingsgraad van het binnenvaartpotentieel zal ongetwijfeld een gunstig effect hebben op de mobiliteit van goederen.

De combinatie van de effecten van de liberalisatie en van de opening van de markt naar de Centraal- en Oost-Europese landen maken van de binnenvaart een absolute groeisector.

De binnenvaart die steeds als de meest milieuvriendelijke vervoersmodus werd beschouwd zal daarmee eindelijk zijn troeven ten volle kunnen uitspelen.

Parallel met deze ontwikkelingen gaat de aandacht ook naar de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden en de veiligheid van het vervoer

## 4.2. Réalisations

### 4.2.1. Libéralisation de la navigation intérieure

La libéralisation du marché de la navigation intérieure à partir du 30 novembre 1998, qui a été décidée par le gouvernement en exécution de la directive 96/75 CEE du 19 novembre 1996, provoquera une véritable révolution dans le secteur.

En effet, à partir de cette date, le système d'affrètement par tour de rôle et les tarifs imposés dans le secteur des marchandises sèches et dans le secteur des marchandises liquides, sont supprimés.

En outre, le transport pour compte propre sera totalement libre.

Dans ce marché libéralisé, les bateliers exerceront leurs activités sur une base purement commerciale, qui sous-entend qu'ils contactent eux-mêmes ou via des auxiliaires de transport de marchandises leurs clients et qu'ils négocient les conditions d'affrètement.

Pour maintenir les rapports de force entre les chargeurs et les bateliers à un certain niveau d'équilibre, la Commission de l'UE et les autorités nationales recommandent de développer une formule de groupements de bateliers.

La Commission européenne a recommandé aux Etats membres concernés par la libéralisation du marché, de prendre des mesures d'accompagnement afin d'en atténuer les effets.

Sur le plan fédéral, le gouvernement a décidé :

- d'accorder, par analogie au transport routier de marchandises, une dispense de la taxe sur l'assurance sur corps des bateaux de navigation intérieure et de porter à 1.4 % au lieu de 9,25 % la taxe annuelle sur les assurances de navigation intérieure pour le transport de marchandises;
- d'accorder, à certaines conditions, une prime de cessation d'activité aux bateliers d'au moins 58 ans qui désirent quitter la profession. A cet effet, un accord de coopération a été conclu avec les Régions; chaque partie intervenant pour 50 % dans le coût de la prime.

D'autre part, les Régions proposent, moyennant l'approbation de la Commission de l'UE, d'autres formules de soutien, notamment :

- l'octroi de subsides pour apporter des modifications techniques aux bateaux;
- l'octroi de fonds pour les programmes de formation professionnelle;
- une aide financière pour la création de groupements de bateliers;
- un encouragement aux entreprises qui confient de nouveaux trafics ou un tonnage supplémentaire à la navigation intérieure. Il s'agit en fait d'une subvention pour l'aménagement de terminaux multimo-

## 4.2. Uitvoering

### 4.2.1. Liberalisatie van de binnenvaart

De door de regering besliste liberalisatie van de markt van de binnenvaart op 30 november 1998, in uitvoering van de richtlijn 96/75 EEG van 19 november 1996 zal zonder twijfel een ware omwenteling in de sector veroorzaken.

Inderdaad zal het bevrachtingssysteem volgens toerbeurt, gepaard gaande met verplichte tarieven in de sector droge vaart en de sector tankvaart, op voormelde datum worden afgeschaft.

Tevens zal het vervoer voor eigen rekening volledig vrij kunnen worden verricht.

In de aldus vrijgemaakte markt zullen de binnenschippers voortaan hun vervoersactiviteiten op een zuiver commerciële basis verrichten, wat inhoudt dat zij zelf of eventueel door bemiddeling van tussenpersonen in het goederenvervoer het cliënteel zullen dienen te benaderen en over de bevrachtingsvoorwaarden zullen dienen te onderhandelen.

Teneinde een redelijk evenwicht in de krachtsverhoudingen tussen de verladers en de binnenschippers te behouden, wordt de formule van de samenwerkingsverbanden van binnenschippers aanbevolen door zowel de EU-Commissie als de nationale overheden.

De Europese Commissie heeft de bij de binnenvaart betrokken lidstaten aanbevolen de liberalisatie van de markt te laten samengaan met begeleidingsmaatregelen die de effecten ervan zouden moeten milderen.

Op federaal vlak is aldus door de regering beslist dat :

- naar analogie met het wegvervoer van goederen, vrijstelling wordt verleend van de taks op de verzekering casco van de binnenvaartschepen en een vermindering van 9,25 % tot 1,4 % van de jaarlijkse taks op binnenvaartverzekeringen betreffende het vervoer van goederen;
- op een 50/50 basis de federale overheid en de Gewesten, in het kader van een samenwerkingsakkoord, zullen tussenkomen in de bekostiging van een zogeheten bedrijfs-beëindigingspremie die aan binnenschippers die tenminste 58 jaar oud zijn en het beroep wensen te verlaten, onder zekere voorwaarden, wordt verleend.

Verder hebben de Gewesten, na goedkeuring door de EU-Commissie, steunplannen uitgewerkt die betrekking hebben op onder andere :

- het subsidiëren van technische aanpassingen aan de schepen;
- het geldelijk ondersteunen van programma's inzake beroepsopleiding;
- het verlenen van financiële steun bij de oprichting van samenwerkingsverbanden;
- steun aan ondernemingen die nieuwe trafieken of bijkomende tonnenmaat aan de binnenvaart willen toevertrouwen. Het gaat hem hier mee bepaald om betoelaging van multimodale terminals in de ri-

daux dans les embranchements fluviaux, la construction de murs de quai et d'installations fixes ou mobiles de transbordement.

Suite à la disparition du tour de rôle, l'Office régulateur de la Navigation intérieure (ORNI) perd son activité principale. Les fonctions restantes de l'ORNI seront reprises par les administrations compétentes du ministère. Par conséquent, la structure décentralisée et conviviale réalisée par l'ORNI via les bureaux de tour de rôle est amenée à disparaître. Afin de ne pas réduire le service offert au public et de conserver, dans une certaine mesure, une décentralisation des activités, on songe, entre autres, à créer une seconde Commission du Rhin à Liège, pour compléter celle d'Anvers.

Dans le cadre de la restructuration du service extérieur de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation, suite au transfert d'une partie du personnel et des tâches à la Gendarmerie, une plus grande attention sera accordée dorénavant à l'inspection technique des bateaux de navigation intérieure.

#### 4.2.2. Ouverture des marchés

En l'absence d'accords bilatéraux de navigation intérieure avec les pays de l'Europe centrale et orientale et dans l'attente de l'entrée en vigueur d'un accord multilatéral entre l'UE et ces pays, il y a lieu d'examiner les possibilités d'assurer ce type de transport international. La libéralisation du marché de la navigation intérieure oblige le secteur à exploiter d'autres marchés que celui de l'Union européenne et du Rhin.

Un projet de convention a été discuté avec la République tchèque et entrera prochainement en vigueur.

#### 4.2.3. Harmonisation des conditions de concurrence

Dans le cadre de l'harmonisation des conditions de concurrence, exécution est donnée aux directives européennes, telles que celle réglant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par la voie navigable.

L'année 1998 verra la transposition de la directive UE qui prévoit la délivrance d'un certificat de conduite communautaire pour le transport de marchandises ou de passagers, en lieu et place des anciens brevets de conduite. Les normes plus sévères qui règlent la délivrance de ce nouveau document contribueront incontestablement à améliorer la qualité et la sécurité du transport par voie navigable. Ces normes sont d'ailleurs à l'image de celles appliquées pour la navigation rhénane.

La libéralisation du marché de la navigation intérieure demande que les Etats membres veillent par-

viertvertakkingen en investeringen in kaaimuren en vaste of mobiele overslaginstallaties.

Door het verdwijnen van de toerbeurt verliest de Dienst voor Regeling der Binnenvaart (DRB) zijn hoofdactiviteit. De overige functies van de DRB zullen door de bevoegde besturen van het ministerie overgenomen worden. De gedecentraliseerde en dus ook publieksvriendelijke structuur gerealiseerd via de DRB met de verschillende toerbeurkantoren, komt bijgevolg in het gedrang. Teneinde het terugschroeven van de dienstverlening naar het publiek toe zoveel mogelijk te beperken en in zekere mate een decentralisering van activiteiten te behouden, wordt onder andere gedacht aan de oprichting van een tweede Rijnvaartcommissie te Luik, ter aanvulling van de bestaande commissie van Antwerpen.

In het kader van de herstructurering van de buitendienst van het Bestuur van de Maritieme Zaken en de Scheepvaart ingevolge de overheveling van een gedeelte van het personeel en de taken naar de Rijswacht, zal ook aandacht worden besteed aan een meer uitgebreide technische inspectie op de binnenvaart.

#### 4.2.2. Opening van de markten

Bij ontstentenis van bilaterale binnenvaartakkoorden met de landen van Centraal- en Oost-Europa en in afwachting van het in werking treden van een multilateraal EU-akkoord met deze landen, dienen mogelijkheden te worden onderzocht om dit internationaal transport mogelijk te maken. De liberalisatie van de binnenvaartmarkt, noopt de sector tot het exploiteren van andere markten dan de Europese Unie en het Rijnsoevergebied.

Een ontwerpovereenkomst met de Tsjechische republiek werd reeds besproken en zal binnenkort in werking treden.

#### 4.2.3. Harmonisatie van de concurrentievoorwaarden

In het kader van de harmonisering van de concurrentievoorwaarden wordt verder de nodige uitvoering gegeven aan de Europese richtlijnen, zoals deze inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer langs de binnenwateren.

Tijdens het jaar 1998 zal tevens een aanvang worden gemaakt met het omzetten van de EU-richtlijn die voorziet in de afgifte van een communautair vaarbewijs voor het vervoer van goederen of van passagiers, ter vervanging van de oudere stuurbrevetten. Het invoeren van dit nieuwe document met zijn nieuwe en strengere afgiftenormen zal ongetwijfeld de kwaliteit en de veiligheid van het transport over de binnenwateren bevorderen. De desbetreffende normen zijn grotendeels afgeleid van deze die van toepassing zijn op de Rijn.

De liberalisering van de binnenvaartmarkt zal er de Lidstaten toe nopen, teneinde de concurrentie in

ticulièrement à contrôler et à inspecter le secteur, afin de garantir une saine concurrence. Ces activités de contrôle devront concerner les aspects tant économiques que techniques du transport par navigation intérieure. A cet effet, la Belgique pourra disposer du personnel qualifié, qui sera déchargé de l'organisation du tour de rôle, mais qui pourra opérer dans les anciens bureaux décentralisés de l'ex-ORNI.

Par ailleurs, pour rassembler les statistiques demandées par l'Union européenne, tous les bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises, y compris les pousseurs et les remorqueurs, devront être inscrits dans un registre. Ce registre permettra également de poursuivre les activités liées à la délivrance des permis d'exploitation et au déchargement. Le registre sera en outre un outil très utile pour le service qui sera chargé des opérations financières découlant de l'application de la Convention relative à la collecte et au dépôt de déchets provenant de la navigation sur le Rhin et sur les voies de navigation intérieure.

L'introduction du marché libre dans le secteur de la navigation intérieure exigera une attention spéciale pour les dispositions légales concernant les délais de chargements et de déchargement.

Des propositions visant à mieux adapter ces dispositions aux conditions d'exploitation actuelles (voies navigables plus modernes, bateaux plus grands et plus rapides, techniques plus aisées de transbordement, etc.) ont déjà fait l'objet de discussions avec les milieux concernés.

Normalement, ces nouvelles dispositions devraient entrer en vigueur au moment de la libéralisation du marché.

Dans le cadre de la commission centrale pour la navigation du Rhin à Strasbourg, les textes d'un projet de convention CMNI (type de contrat de transport dans la navigation intérieure) font actuellement l'objet de discussions. Par ce projet de convention les pays de la CCR, les pays de la Convention du Danube et la CEE-ONU veulent réaliser une réglementation commune qui vise notamment à définir :

- les droits et obligations des parties dans le cadre du contrat de transport par voie navigable;
- un document commun de transport;
- la responsabilité du transporteur;
- un règlement des cas d'avarie.

Dans l'hypothèse où les travaux d'élaboration de cette convention aboutiraient, la Belgique devra procéder aux modifications nécessaires de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial.

Des fonctionnaires de notre département participent activement aux travaux en question.

gezonde banen te leiden, een bijzondere aandacht te besteden aan de controle en de inspectie op het vervoersgebeuren. Deze activiteiten zullen zowel slaan op de economische als op de technische aspecten van het binnenvaarttransport. België zal te dien einde gebruik kunnen maken van degelijk gekwalificeerd personeel dat ontheven zal zijn van toerbeurttaken en vanuit reeds bestaande gedecentraliseerde vestigingen van het departement zal kunnen opereren (vroegere DRB-kantoren).

Teneinde de door de Europese Unie vooropgestelde marktobservatie te kunnen verwezenlijken zullen voortaan alle schepen die bestemd zijn voor het vervoer van goederen over de binnenwateren alsmede de duw- en sleepboten, dienen te worden ingeschreven in een register. Dit register zal tevens dienen om de werkzaamheden die gekoppeld zijn aan de afgifte van de exploitatievergunning en aan het afwickelen van de sloopactiviteiten, verder te zetten. Het register zal daarenboven een zeer nuttig instrument zijn voor de nationale dienst (ex. DRB) die zal belast zijn met de financiële operaties die voortvloeien uit de toepassing van het Verdrag inzake de verzameling en afgifte van afval, afkomstig van de Rijn- en binnenvaart.

Met het invoeren van de vrije markt in de sector van de binnenvaart zal een bijzondere aandacht dienen te worden besteed aan de wettelijke bepalingen inzake laad- en lostijden.

Voorstellen die ertoe strekken deze bepalingen beter af te stemmen op de hedendaagse exploitatieomstandigheden (modernere vaarwegen, grotere en snellere schepen, efficiëntere overslagtechnieken enz...) werden reeds met de bij de binnenvaart betrokken milieus besproken.

Nieuwe bepalingen terzake zouden normalerwijze in werking dienen te treden op het ogenblik van de liberalisatie van de markt.

In het kader van de centrale Rijnvaartcommissie te Straatsburg, worden momenteel de teksten van een ontwerp-CMNI verdrag (type vervoerscontract in de binnenvaart) besproken. Met dit ontwerpverdrag streven de landen van de CCR, de landen van de Donaucommissie en de ECE-UNO een gemeenschappelijke regeling na die ondermeer beoogt te definiëren :

- de rechten en plichten van de partijen in het vervoerscontract;
- een gemeenschappelijk vervoerscontract;
- de aansprakelijkheid van de vervoerder;
- een regeling voor averijgevallen.

In de veronderstelling dat de werkzaamheden m.b.t. het opstellen van dit verdrag tot een goed einde worden gebracht, zal België dienen over te gaan tot de nodige wijzigingen aan de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting.

Aan deze werkzaamheden wordt actief door ambtenaren van het departement deelgenomen

#### 4.2.4. Sécurité

La navigation intérieure est l'un des modes de transport les plus sûrs. Toutefois, notre souci constant est d'étendre et d'actualiser les normes de sécurité. L'adaptation des règles techniques se fait après concertation d'experts internationaux. Le rôle de la commission centrale pour la navigation du Rhin en matière de réglementation technique est de plus en plus complété par des règlements européens émanant soit de l'Union européenne, soit de la Commission économique pour l'Europe, des Nations Unies à Genève. L'extension de ces exigences techniques à toutes les voies navigables européennes contribuera à améliorer la sécurité et à mieux protéger l'environnement.

Le Certificat communautaire européen sera délivré si les bateaux de navigation intérieure satisfont aux prescriptions techniques de sécurité. Ce certificat deviendra maintenant aussi obligatoire pour le transport rémunéré de passagers. Comme déjà mentionné plus haut, un brevet de conduite communautaire favorisera également un trafic plus sûr.

En ce qui concerne le transport de matières dangereuses, un règlement international (ADN) basé sur le règlement actuel en vigueur sur le Rhin (ADNR) fait actuellement l'objet de négociations à Genève. Différentes administrations du département participent à la rédaction du projet de loi réglementant le transport de matières dangereuses par route, par chemin de fer ou par voie navigable. La directive européenne sur les experts en sécurité est transposée en droit belge et offre des garanties supplémentaires pour la manutention de marchandises dangereuses. La directive européenne relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service, sera transposée en ce qui concerne la partie pour laquelle l'autorité fédérale est compétente.

Le projet de loi relatif à la navigation fluviale qui est en préparation doit permettre de remplacer un certain nombre de règlements devenus désuets par des versions plus appropriées, calquées sur le modèle international. L'objectif est d'appliquer le code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) établi à Genève et basé sur le règlement de police de la navigation sur le Rhin, ainsi que son système de signalisation et de balisage (SIGNI), à toutes les voies de navigation intérieure.

### 5. Transport par rail

#### 5.1. Objectifs

La politique ferroviaire, tant au niveau belge qu'européen, poursuit deux objectifs liés : la reconquête de parts de marché tant pour le transport des personnes que des marchandises, d'une part, l'amélioration du service aux plans de la sécurité, de la

#### 4.2.4. Veiligheid

De binnenvaart is één van de meest veilige vervoersmodi. Toch blijft de zorg onverminderd bestaan om de reeds hoogstaande veiligheidseisen geregeld uit te breiden en te actualiseren. De aanpassing van de technische regels ter zake gebeurt na internationaal overleg tussen experts. Meer en meer wordt de rol van de Centrale Rijnvaartcommissie inzake technische reglementering aangevuld met gelijklopende Europese reglementen, hetzij bij de Europese Unie, hetzij bij de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Genève. Het uitbreiden van deze technische eisen tot alle Europese binnenwateren zal bijdragen tot een verhoogde veiligheid en een betere bescherming van het milieu.

Het Europese communautaire certificaat wordt uitgereikt indien de technische veiligheidseisen van de binnenschepen voldoen aan de reglementering. Dit certificaat zal nu ook verplicht worden voor het bedrijfsmatig vervoer van passagiers. Zoals reeds eerder vermeld moet de invoering van een Communautair vaarbewijs eveneens bijdragen tot een veiligere vervoersomgeving.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt momenteel in Genève onderhandeld over een internationaal reglement (ADN), op basis van het huidige reglement dat van kracht is op de Rijn (ADNR). Verschillende besturen van het departement zijn betrokken bij het opstellen van een wetsontwerp voor de reglementering van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en de waterweg. De Europese richtlijn inzake veiligheidsadviseurs wordt omgezet in intern recht en biedt bijkomende garanties voor de behandeling van gevaarlijke goederen. De Europese richtlijn betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen als gevolg van de opslag van benzine en de distributie van benzine vanaf terminals naar benzinestations wordt omgezet voor het gedeelte van de richtlijn waarvoor de federale overheid bevoegd is.

Het ontwerp van scheepvaartverkeerswet dat voorbereid wordt, moet het mogelijk maken om verouderde reglementen te vervangen door meer aangepaste versies die nauwer aanleunen bij internationale aanbevelingen. Het is de bedoeling om de Europese verkeersregels voor de binnenvaart (CEVNI) die opgesteld zijn in Genève en die gebaseerd zijn op het Rijnvaart-politiereglement en het ermee verbonden systeem van verkeersborden en bebakening (SIGNI) op alle binnenwateren in te voeren.

### 5. Spoorvervoer

#### 5.1. Doelstellingen

Zowel op Belgisch als op Europees vlak streeft het spoorbeleid twee doelstellingen na : het heroveren van bepaalde marktsegmenten voor zowel het personen- als goederenvervoer enerzijds en de verbetering van de dienstverlening qua veiligheid, regelmaat en

régularité et de la qualité, tant dans les gares que dans les trains, d'autre part. Elle traduit la volonté de se rapprocher des attentes de la clientèle et de mieux s'intégrer dans un environnement économique en constante évolution.

Dans cette optique, l'Etat a conclu avec son entreprise ferroviaire un deuxième contrat de gestion portant sur la période 1997-2001. La SNCB a en effet un rôle de premier plan à jouer, en s'affirmant par des actions dynamiques et commerciales pour mieux aborder le marché européen.

Ce contrat consacre en un texte officiel l'ensemble des choix et des démarches opérés tant par la SNCB que par l'autorité publique, en vue d'assainir la situation financière de l'entreprise ferroviaire et de donner à celle-ci les moyens nécessaires pour entamer le 21<sup>ème</sup> siècle dans des conditions de compétitivité satisfaisantes.

La transposition en droit belge, par l'AR du 5 février 1997 de la directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires a désigné la SNCB comme gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et conforté celle-ci dans l'exercice de ses activités de transporteur ferroviaire. La SNCB bénéficie ainsi des atouts procurés par la synergie de ces deux grandes activités au sein d'une structure unitaire sur les plans juridique et économique.

Le plan « Objectif 2005 », visant à l'équilibre budgétaire et complété par l'accord social conclu simultanément à son adoption, garantit un emploi d'au moins 35.000 personnes à l'horizon 2005. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1998, la SNCB a procédé à une profonde restructuration interne, fondée sur la mise en place de centres d'activités et d'unités de coordination ayant chacun la responsabilité d'un budget interne. Sa comptabilité de gestion est réorganisée de manière à prendre pleinement en compte la restructuration organisationnelle de l'entreprise et à assurer sur le plan comptable la totale transparence entre les différentes activités.

## 5.2. Réalisations

### 5.2.1. Transport de voyageurs

Les assainissements déjà opérés autorisent aujourd'hui une nouvelle croissance de l'offre de transport. Cet effort se concrétise par l'augmentation de quelque 8 % de l'offre globale dans le nouveau plan IC-IR 98, sans suppression de gares ni de lignes.

La nouvelle offre de transport du service des trains de voyageurs intérieurs, entrée en vigueur le 24 mai 1998, est un élément essentiel de la politique de mobilité qui sera menée à l'avenir par la SNCB. L'objectif visé est de définir une stratégie à long

qualité in de stations en op de treinen anderzijds. Dit beleid wil immers tegemoetkomen aan de verwachtingen van de klanten en zich beter integreren in het zich voortdurend wijzigend economisch bestel.

In deze optiek heeft de Staat met de spoorwegen voor de periode 1997-2001 een tweede beheerscontract gesloten. De NMBS moet zich absoluut in de kijker werken omdat zij door een dynamische en commerciële aanpak duidelijk uit de verf moet komen om beter haar aandeel op de Europese markt te kunnen verdedigen.

Dit beheerscontract omvat in de vorm van een ambtelijke tekst al de keuzes en stappen die door de NMBS en de publieke overheid worden gedaan om de financiële toestand van de spoorwegen weer gezond te maken en om aan dit overheidsbedrijf de nodige middelen ter beschikking te stellen om in een geest van gezond concurrentievermogen de 21e eeuw binnen te stappen.

Door de omzetting in Belgisch recht, bij KB van 5 februari 1997, van de richtlijn 91/440/EEG betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, werd de NMBS aangewezen als de beheerder van de spoorweginfrastructuur en werd zij bevestigd in de uitoefening van haar spoorvervoersactiviteiten. De NMBS beschikt aldus over al de troeven die haar door de complementaire werking van deze twee grote activiteiten, binnen de unitaire structuur op juridisch en economisch vlak, worden verschaft.

Het plan « Doelstelling 2005 » dat het budgettair evenwicht nastreeft en werd aangevuld met het gelijktijdig gesloten sociaal akkoord, waarborgt de tewerkstelling van ten minste 35 000 personen in 2005. Sedert 1 januari 1998 is de NMBS bezig met een grondige interne herstructurering die gebaseerd is op de oprichting van activiteitencentra en coördinatie-eenheden die elk voor een intern budget de verantwoordelijkheid dragen. De beheersboekhouding van de NMBS werd dusdanig gereorganiseerd dat zij volledig rekening houdt met de organisatorische herstructurering van de onderneming en op boekhoudkundig de volledige transparantie tussen de verschillende activiteiten, waarborgt.

## 5.2. Uitvoering

### 5.2.1. Reizigersvervoer

De reeds verwezenlijkte saneringen zorgen thans voor een nieuwe groei van het vervoersaanbod. Deze inspanning wordt vertaald door een stijging met zowat 8 % van het globale aanbod onder het nieuwe IC-IR 98-plan, zonder dat hierbij stations of lijnen werden afgeschaft.

Het nieuwe vervoersaanbod met de dienstregeling van de binnenlandse reizigerstreinen die op 24 mei 1998 van kracht is geworden, is een belangrijk element van het toekomstig mobiliteitsbeleid van de NMBS. Het is de bedoeling op lange termijn een

terme et de déterminer les grandes options d'un nouveau service de trains, tenant compte des flux de trafic. Il s'agit, à la fois, d'assurer un minimum approprié d'accessibilité au départ ou à destination des zones desservies par le rail et de maximiser le nombre de voyageurs-kilomètres transportés en s'adaptant au mieux à la demande.

Ce plan de transport est conforme aux dispositions du contrat de gestion et cohérent avec le plan d'investissement et avec le plan « objectif 2005 ». Si la desserte des gares à statut « intervalles » constitue l'ossature du réseau ferroviaire, l'attraction spécifique des villes, et en particulier Bruxelles, en tant que pôles d'emplois, pôles d'attractions touristiques ou nœuds de communication a été prise en compte.

Des problèmes ont surgi dans la mise en œuvre du plan. C'est pourquoi un suivi permanent de la situation a été mis en place de manière à pouvoir limiter au strict minimum les retards, à ajuster progressivement le plan pour répondre encore mieux aux besoins de la clientèle et à informer celle-ci de façon aussi rapide, complète et objective que possible.

Par ailleurs, le nouveau plan transport 1998 de la SNCB s'inscrit résolument dans la perspective d'un véritable réseau « RER pour Bruxelles ».

Ainsi, 54 liaisons directes supplémentaires avec Bruxelles ont été introduites; ces suppléments font partie des services cadencés ou sont situés dans les pointes élargies du matin et du soir, ce qui est une nouveauté. Plusieurs gares (Hasselt, Tirlemont, Landen, Soignies, ...) sont maintenant desservies toutes les trente minutes.

Le nouveau plan a également pour effet de renforcer une desserte du type « RER » autour de Bruxelles, puisque un nombre de gares ou des points d'arrêt de plus en plus nombreux est desservi avec une fréquence de 3 trains par heure, surtout dans un périmètre de l'ordre de 30 km. Enfin, le nouveau plan pérennise la nouvelle offre organisée sur la ligne 26 qui, de fait, ne doit plus être considérée comme n'étant qu'expérimentale.

Quant à l'avenir à court et moyen terme, l'intensification de la desserte ferroviaire de Bruxelles est conditionnée par des accroissements de capacités, non seulement en infrastructure mais aussi en matériel roulant. Dans un tout premier temps, il est d'abord indispensable d'obtenir les permis définitifs autorisant la construction de voies supplémentaires sur certains axes de pénétration; les lignes 161 (Bruxelles-Ottignies) et 124 (Bruxelles-Braine l'Alleud-Nivelles) sont particulièrement visées par cette nécessité. La construction du tunnel Schuman-Josaphat, qui, en quelque sorte, constitue un dédoublement de la jonction nord-midi, ainsi que l'augmentation de la capacité des lignes y conduisant, s'inscrit

stratégie uit te werken en de grote opties van een nieuwe treindienst te bepalen, rekening houdend met de verkeersflux. Het komt erop aan terzelfder tijd te zorgen voor een minimale toegankelijkheid van de vertrek- en aankomstpunten van de door het spoor bediende zones en het aantal reizigerskilometer te optimaliseren door een betere aanpassing aan de vraag.

Dit vervoersplan stemt overeen met de beschikkingen van het beheerscontract en is coherent met het investeringsplan en met het plan « Doelstelling 2005 ». Al vormt de bediening van de interstedelijke stations de ruggengraat van het spoorweganet, toch werd er rekening gehouden met de specifieke aantrekkingskracht van de steden, en inzonderheid van Brussel, op het vlak van de tewerkstelling, als toeristische aantrekkingspunten of als communicatieknooppunt.

Bij de uitwerking van het plan zijn evenwel problemen gerezen. Daarom werd er gekozen voor een bestendige opvolging van de toestand, zodanig dat de treinvertragingen tot het strikte minimum zouden kunnen worden herleid en dat het plan geleidelijk aan zou kunnen worden bijgestuurd om nog beter aan de behoeften van de klanten te beantwoorden. Dit moet het mogelijk maken de reizigers snel, volledig en objectief te informeren.

Bovendien kadert het nieuwe vervoersplan 1998 van de NMBS resoluut in het perspectief van een werkelijk GEN voor Brussel.

Aldus werden 54 bijkomende rechtstreekse verbindingen met Brussel ingelast. Deze uitbreidingen maken deel uit van de klokvaste verbindingen of kunnen worden gesitueerd in de verruimde ochtenden en avondspits, wat alweer een nieuwigheid is. Verscheidene stations (Hasselt, Tienen, Landen, Zinnik, ...) worden voortaan om de dertig minuten bediend.

Het nieuwe plan heeft eveneens tot gevolg dat rond Brussel een voorstedelijke bediening van het GEN-type wordt uitgebouwd, aangezien binnen een straal van 30 km rond Brussel steeds meer stations en stopplaatsen met een frequentie van drie treinen per uur worden bediend. Tenslotte bestendigt het nieuwe plan het nieuwe vervoersaanbod op lijn 26, zodat deze verbinding niet langer als experimenteel moeten worden beschouwd.

Op korte en middellange termijn wordt de intensivering van de spoorbediening van Brussel afhankelijk gesteld van de capaciteitstoename, niet enkel qua infrastructuur, maar ook qua rollend materieel. In de nabije toekomst is het vooreerst noodzakelijk de definitieve bouwvergunningen te verkrijgen voor bijkomende invalsspoorlijnen. Voor de lijnen 161 (Brussel-Ottignies) en 124 (Brussel-Eigenbrakel-Nijvel) is dit een absolute noodzaak. In hetzelfde kader past tevens de bouw van de Schuman-Josaphat-tunnel, die in zekere mate zorgt voor een ontlastend van de Noord-Zuid-verbinding, en de verhoging van de capaciteit van de spoorlijnen die via deze tunnel lopen. Bovendien moet worden aangestipt dat

dans le même cadre; il est à noter que ce projet permettra, en outre, d'améliorer la desserte du quartier européen et de toute la zone de croissance située au nord-est de la ville.

Dès que toutes les conditions préalables seront réunies, il s'agira de finaliser le montage juridico-financier du projet, tant en ce qui concerne le financement des investissements en infrastructure et en matériel roulant que la couverture du déficit d'exploitation.

Le renforcement de la desserte du pôle de croissance que constitue l'aéroport de Bruxelles-national, avec 4 trains par heure et une nouvelle infrastructure ferroviaire au cœur même du terminal aérien, souligne la nécessaire complémentarité de deux modes de transport souvent présentés comme concurrents; ce renforcement joue également un rôle indéniablement positif dans l'amélioration de la desserte ferroviaire de Bruxelles.

Une nouvelle génération de matériel roulant pour voyageurs, à haut niveau de confort et à vitesse accrue, commence à faire son entrée dans le parc de la SNCB. Annoncé dans le plan décennal d'investissements 1996-2005, ce vaste programme apporte progressivement, au fur et à mesure des livraisons, une réelle amélioration à la qualité du service.

La qualité du service et les règles de conduite à l'égard des usagers continuent à faire l'objet d'une attention particulière en accentuant la collaboration et la coordination avec les Régions et les sociétés régionales de transport en commun, grâce aux contacts organisés au sein des commissions provinciales. Les correspondances train-tram-bus, l'information au public sur les horaires et l'objectif d'intégration des tarifs respectifs, l'aménagement des aires de correspondance restent les points forts de cette complémentarité. La complémentarité avec les moyens de transport privé, en particulier le vélo, est également renforcée.

Une politique active est menée en faveur des personnes à mobilité réduite de manière à leur faciliter l'accès aux bâtiments ferroviaires, aux quais et au matériel roulant.

La collaboration de la SNCB avec le Service de Médiation et le Comité consultatif des usagers est de plus en plus effective, notamment par des réunions d'évaluation organisées entre toutes les parties concernées.

La mise en œuvre de la Financière TGV a facilité l'inscription de la SNCB dans le maillage européen des lignes à grande vitesse, dans des conditions financières transparentes. Complémentairement, la signature du Traité avec les Pays-Bas concernant la construction d'une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers a eu pour conséquence une contribution financière de 823 Mios de florins. Le texte du Traité a été approuvé ou Parlement le 23 juillet dernier.

dit project zorgt voor een betere bediening van de Europese wijk en van de groeizone die in het noordoosten van de stad gelegen is.

Zodra alle voorafgaande voorwaarden zullen geregeld zijn, komt het erop aan de juridisch-financiële aspecten van het project af te ronden, zowel wat betreft de financiering van de investeringen in infrastructuur en rollend materieel als inzake de dekking van het exploitatietekort.

De uitbreiding van de bediening van de luchthaven Brussel-Nationaal als groeipool met 4 treinen per uur en de verwezenlijking van een nieuwe spoorweginfrastructuur tot in het hart van de luchthaventerminal duidt op de noodzakelijke complementariteit van de twee vervoerswijzen die vaak als concurrenten worden afgeschilderd. Deze uitbreiding speelt ontegensprekelijk een positieve rol bij de spoorbediening van Brussel.

Ten behoeve van de treinreizigers doet een nieuwe generatie van rollend materieel met steeds meer comfort en snelheid stilaan zijn intrede in de vloot van de NMBS. Zoals aangekondigd in het tienjarig investeringsplan 1996-2005, zal dit omvangrijke programma naarmate de leveringen vorderen, zorgen voor een werkelijke kwaliteitsverbetering van de dienstverlening.

De kwaliteit van de dienstverlening en de gedragsregels tegenover de gebruikers krijgen een blijvende aandacht, mede door de samenwerking en de coördinatie met de Gewesten en de regionale vervoersmaatschappijen, en dit dankzij de contacten die binnen de provinciale commissies worden gelegd. De verbindingen tussen trein-tram-bus, de voorlichting van het publiek over de uurregelingen alsook het integratieoogmerk van de respectieve tarieven en de inrichting van de overstapplaatsen blijven de sterke punten van deze complementariteit. De complementariteit met andere private vervoersmiddelen zoals inzonderheid de fiets, wordt eveneens aangemoedigd.

Ten gunste van personen met een beperkte mobiliteit wordt eveneens een actief beleid gevoerd om hun de toegankelijkheid tot de spoorweggebouwen, de perrons en het rollend materiaal te vergemakkelijken.

De samenwerking van de NMBS met de Dienst van de Ombudsman en met het Raadgevend Comité van de Gebruikers werpt steeds meer vruchten af, met name door het organiseren van evaluatievergaderingen met alle betrokken partijen.

De oprichting van de « Financière TGV » heeft de integratie van de NMBS in het Europees bestel van de hogesnelheidslijnen vergemakkelijkt, en dit onder transparante financiële voorwaarden. Hierbij komt nog de ondertekening van het verdrag met Nederland over de bouw van een hogesnelheidslijn tussen Rotterdam en Antwerpen, wat voor een financiële bijdrage van 823 miljoen gulden heeft gezorgd. De Verdragstekst werd op 23 juli 1998 door het parlement goedgekeurd.

Le Conseil des Ministres du 29 mai 1998 a confirmé qu'il convenait de réaliser l'intégralité de l'infrastructure TGV de frontière à frontière, en ce compris la ligne nouvelle au-delà de Liège, dans le respect de l'enveloppe initiale de 147,6 Mio de francs 1994.

La Belgique devient ainsi l'une des plaques tournantes du TGV en Europe, le rail récupérant progressivement des parts de marché dans le créneau porteur d'avenir des voyageurs internationaux.

Suite à la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Lembeek et Antoing, le 14 décembre 1997, la durée du voyage Bruxelles-Paris a été réduite à 1h25. A cette occasion, la liaison Thalys directe entre Paris-Bruxelles-Liège-Cologne et Paris-Bruxelles-Amsterdam est devenue opérationnelle. En même temps qu'une fréquence accrue des trains Eurostar, la durée du trajet Bruxelles-Lille est réduite à 38 minutes et Bruxelles-Londres se fait en 2h40.

Une intégration et une complémentarité aussi correctes que possible entre les services intérieurs et les services internationaux ont été établies; un effort particulier a été déployé pour que la plupart des grandes villes du pays aient des liaisons directes avec le réseau TGV européen; ce fut là également l'un des objectifs du nouveau plan de transport mis en œuvre à la fin du mois de mai 1998.

#### 5.2.2. Transport de marchandises

Au niveau européen, le transport de marchandises par rail est amené à se libéraliser de plus en plus. Ce phénomène inéluctable est imposé réglementairement par les directives de l'Union européenne, mais aussi par la situation du marché européen des transports. Ceci est d'autant plus vrai pour la Belgique, en raison de sa position géographique centrale, la densité de son activité économique, orientée vers l'exportation, qui comporte d'importants complexes portuaires, particulièrement performants, des réseaux d'infrastructure très maillés à valoriser et à interconnecter au niveau européen.

Il faut cependant agir de façon mesurée et progressive en tenant compte des spécificités du rail. Les entreprises existantes continuent à avoir un rôle déterminant dans le développement du marché et dans l'amélioration de la compétitivité du mode ferroviaire notamment en resserrant la coopération entre les réseaux, comme elles l'ont déjà prouvé pour la grande vitesse. Les corridors de fret constituent à cet égard une solution prometteuse par la rationalisation de l'exploitation, la réduction des coûts, l'augmentation de la capacité et le développement de systèmes automatisés de gestion et d'information, tout en offrant un service de meilleure qualité, plus rapide et plus fiable.

De Ministerraad van 29 mei 1998 heeft bevestigd dat de van-grens-tot-grens TGV-infrastructure volledig kan worden verwezenlijkt, en dit met inbegrip van de nieuwe lijn boven Luik, waardoor de aanvankelijke enveloppe van 147,6 miljoen frank uit 1994 niet wordt overschreden.

Aldus wordt België één van de draaischijven van de TGV in Europa en haalt het spoor geleidelijk een groter deel binnen van de vervoersmarkt die in de toekomst steeds meer op de internationale reizigers gaan mikken.

Ingevolge de indienstneming van de hogesnelheidslijn tussen Lembeek en Antoing op 14 december 1997 werd de reisduur Brussel-Parijs tot 1.25 uur teruggebracht. Bij deze gelegenheid werd de rechtstreekse Thalys-verbinding Parijs-Brussel-Luik-Keulen en Parijs-Brussel-Amsterdam operationeel. Naast een opgedreven frequentie van de Eurostar-treinen werd de reisduur van het traject Brussel-Rijsel tot 38 minuten teruggebracht en Brussel-Londen wordt nu in 2.40 uur afgelegd.

Er is een zo groot mogelijke integratie en complementariteit tussen de binnenlandse en buitenlandse diensten tot stand gekomen. Een bijzondere inspanning werd geleverd opdat het merendeel van de grote steden een directe verbinding met het Europese TGV-net zouden krijgen. Dit was ook een van de doelstellingen van het nieuwe vervoersplan dat einde mei 1998 tot stand kwam.

#### 5.2.2. Goederenvervoer

Op Europees vlak is het goederenvervoer per spoor geroepen om steeds meer op de liberalisering in te spelen. Dit onvermijdelijk verschijnsel wordt niet enkel reglementair opgelegd door de richtlijnen van de Europese Unie maar ook door de toestand op de Europese vervoersmarkt. Dit geldt eens te meer voor België wegens zijn centrale geografische positie en de densiteit van zijn uitvoergerichte economische bedrijvigheid, die aanzienlijke en bijzonder performante havencomplexen omvat. Hierbij komt nog een dicht vertakt infrastructuurnetwerk dat zich op Europees vlak wil waarmaken en de nodige schakels wil leggen.

Er moet niettemin met mate en geleidelijk aan worden gehandeld. Hierbij moet worden rekening gehouden met de eigenheid van het spoor. De bestaande ondernemingen blijven een bepalende rol spelen bij de marktontwikkeling en de verbetering van het concurrentievermogen van het spoor, inzonderheid door de samenwerking tussen de netten te intensiveren, wat een beproefde formule voor het hogesnelheidsgebeuren is gebleken. De vrachtcorridors vormen in dit opzicht een veelbelovende oplossing door de rationalisatie van de uitbating, de kostenvermindering, de capaciteitsverhoging en de ontwikkeling van geautomatiseerde informatiebeheerssystemen, waarbij een kwalitatief beter, sneller en betrouwbaarder dienstverlening wordt aangeboden.

La volonté de s'inscrire dans ce contexte en pleine mutation est réelle. En plein accord avec la SNCB, le notion de « corridor de fret » a ainsi été développé en raison des avantages qui découlent d'une saine et plus étroite coopération entre les entreprises ferroviaires. Parmi ces avantages, il faut mettre en évidence la simplification des formalités pour les clients, par suite de la création de guichets uniques pour un prix unique, l'augmentation des capacités pouvant être transportées et l'accroissement de la vitesse d'acheminements du fret.

Depuis janvier 1998, un corridor de ce type a été ouvert entre MUIZEN et l'Italie, via le Grand-Duché de Luxembourg (BETTEMBOURG) et la France (LYON-VENISSIEUX). Il sera bientôt prolongé vers l'Espagne. L'expérience des premiers mois d'activités de cette nouveauté est très prometteuse. Aussi, la création d'autres corridors est à l'étude.

Enfin, sur un plan purement commercial, il faut signaler que la SNCB a pris récemment des décisions de principe très importantes pour mieux prendre position sur le marché européen des transports et de la logistique. De par ces décisions d'expansion à l'étranger qui visent à préserver et à renforcer la présence belge, la SNCB verra sa position, ainsi que celle de son groupe, se consolider dans une perspective à moyen et long terme. Ainsi, l'acquisition, au 1<sup>er</sup> octobre 1998, du groupe THYSSEN-HANIEL-LOGISTIC/BAHNTRANS (THL) positionne le groupe SNCB parmi les dix entreprises les plus importantes du secteur. Cette acquisition aura une conséquence positive et immédiate sur les activités d'ABX (envois de détail) au Bénélux et lui permettra d'élargir son offre commerciale à d'autres pays comme l'Allemagne, la Suisse, l'Espagne et Singapour. Grâce aux synergies opérationnelles avec les différentes composantes du groupe, il pourra offrir tous les moyens de transport aux clients belges et étrangers de la SNCB.

Un tel processus d'expansion est à soutenir au regard des évolutions très rapides constatées à l'échelon du marché européen, voire à l'échelon du marché mondial, si l'on veut éviter que les principaux opérateurs belges soient progressivement absorbés et dilués au sein de grands groupes étrangers.

Le suivi du programme d'investissement ferroviaire, qui porte sur un total de 370 milliards de francs 1994 en 10 ans, est organisé de manière systématique et des procédures sont prévues pour approuver les modifications à apporter au plan, en fonction, par exemple, des aléas dans l'exécution des travaux, des délais dans l'obtention des autorisations ou de la nécessité de s'intégrer à la réalisation de nouveaux projets, en particulier dans le domaine du transport de marchandises. Ce plan sera, d'ailleurs, réactualisé en l'an 2000 en y associant tous les acteurs concernés. Dans le cadre de l'association des Régions, leurs priorités sont prises en compte dans la mesure des moyens budgétaires et dans le respect de la clé de

De la préparation om voor deze sterk muterende context op te komen is een feit geworden. Met het volledige akkoord van de NMBS werd het begrip « vrachtkorridor » in het leven geroepen ter wille van de voordelen die voortvloeien uit een gezonde en nauwe samenwerking tussen de spoorbedrijven. Van deze voordelen moet de vereenvoudiging van de formaliteiten voor de klanten in de kijker worden gesteld. Dit alles heeft te maken met de oprichting van een vormige loketten voor een eenheidsprijs, de verhoging van de vervoerscapaciteit en de toenemende snelheid van de vrachtbehandeling.

Sedert januari 1998 werd er via het Groothertogdom Luxemburg (BETTEMBOURG) en Frankrijk (LYON-VENISSIEUX) een dergelijke corridor tussen MUIZEN en Italië geopend. Deze zal weldra naar Spanje worden doorgetrokken. De tijdens de eerste activiteitsmaanden opgedane ervaring rond deze nieuwigheid ziet er veelbelovend uit. De oprichting van nog andere corridors wordt thans onderzocht.

Op het louter commerciële vlak moet worden aangestipt dat de NMBS recent zeer belangrijke principebeslissingen heeft getroffen om een betere positie op de Europese vervoers- en logistiekmarkt te kunnen innemen. Door deze expansiebeslissingen in het buitenland, die het behoud en de versteviging van de Belgische aanwezigheid beogen, zal de NMBS haar positie en deze van haar groep op middellange en lange termijn weten te consolideren. De overname van de groep THYSSEN-HANIEL-LOGISTIC/BAHNTRANS (THL), op 1 oktober 1998, brengt de groep NMBS binnen de tien belangrijkste ondernemingen van de sector. Deze aanwinst zal een onmiddellijke en positieve invloed uitoefenen op de activiteiten van ABX (stukgoedvervoer) in de Benelux en zal haar in staat stellen haar commerciële activiteiten aan te bieden in andere landen zoals, Duitsland, Zwitserland, Spanje en Singapore. Dankzij de operationele synergie met andere delen van de groep zal zij alle vormen van vervoer kunnen aanbieden aan de Belgische en buitenlandse klanten van de NMBS.

Een dergelijk expansieproces moet worden ondersteund in het licht van de snelle evolutie die op de Europese markt, ja zelfs op de wereldmarkt, tot uiting is gekomen, indien men wenst te voorkomen dat de belangrijkste Belgische operatoren geleidelijk door grote buitenlandse groepen worden opgeslorpt.

De opvolging van het investeringsprogramma van de spoorwegen, dat in 1994 betrekking had op een totaalbedrag van 370 miljard frank in over een periode van 10 jaar, wordt op systematische wijze georganiseerd en er werden procedures voorzien om de aan het plan nog aan te brengen wijzigingen goed te keuren. Hierbij zal bijvoorbeeld worden rekening gehouden met de uitvoeringsrisico's van de werkzaamheden, met de termijnen voor de verkrijging van vergunningen of met de noodzaak om zich in te schakelen in de verwezenlijking van nieuwe projecten, inzonderheid op het gebied van het goederenvervoer. Dit plan zal overigens in het jaar 2000 opnieuw worden bijgewerkt waarbij alle actoren worden be-

répartition régional des investissements prévue à cet effet.

En vue de la réactivation de l'exploitation du « Rhin de fer », un groupe de travail composé de hauts fonctionnaires s'est constitué, dans la perspective d'une concertation ministérielle entre les Ministres des Transports belge, néerlandais et allemand. Il s'est réuni déjà à deux reprises (les 29 juin et 25 août). Ce groupe de travail a pour tâche d'établir un inventaire des aspects infrastructurels, économiques et juridiques inhérents à la réactivation de cette ligne de chemin de fer et de définir les actions futures. Le groupe de travail devrait transmettre ses conclusions au mois de décembre prochain aux ministres respectifs.

### 5.2.3. Environnement et sécurité

Sur le plan de l'environnement, il est généralement admis que le transport par chemin de fer est un des modes qui entraîne le moins de nuisances, indépendamment de ses atouts en matière de consommation d'énergie et de sécurité.

Cet avantage substantiel est mis en valeur par une politique active qui tente de minimiser autant que possible les nuisances. Ainsi la réalisation de nouvelles lignes et la modernisation des infrastructures existantes se font en prenant intégralement en compte les aspects environnementaux lors de l'exécution des études d'implantation. Une attention particulière est consacrée à la minimisation de la surface des emprises et à la protection des riverains contre le bruit et les vibrations.

Le contrat de gestion impose, par ailleurs, à la SNCB d'établir un plan pluriannuel, en conformité avec les législations régionales, développant des mesures relatives notamment au traitement des déchets et des eaux usées, au respect de la nature et des paysages, à l'entretien des talus, l'utilisation d'herbicides et à la protection des eaux de surface et des nappes phréatiques.

La sécurité du trafic ferroviaire demeure une priorité absolue dans la politique de la SNCB. Le nombre de victimes des accidents de train sur base annuelle reste de ce fait très bas. Les efforts fournis afin d'améliorer encore le niveau de sécurité se poursuivent, par l'introduction progressive de procédés de haute technologie, tant dans la composition des rails que dans le système de freinage des trains. En particulier, en ce qui concerne l'infrastructure et l'exploitation des lignes à grande vitesse, les TGV font l'objet d'une procédure particulière d'homologation qui

trouvent. In het kader van de samenwerking met de Gewesten wordt er binnen de budgettaire mogelijkheden rekening gehouden met hun prioriteiten. Hierbij zal de gewestelijke verdeelsleutel van de hiertoe voorziene investeringen in acht worden genomen.

Met het oog op de reactivering van de exploitatie van de « IJzeren Rijn », werd in juni 1988 — in het vooruitzicht van een ministerieel overleg tussen de Belgische, Nederlandse en Duitse Ministers van Vervoer — een ambtelijke werkgroep op hoog niveau opgericht. Hij is reeds tweemaal samengekomen (op 29 juni en 25 augustus). Deze werkgroep heeft als taak het opstellen van een inventaris van de infrastructurele, economische en juridische aspecten van de reactivering van deze spoorlijn en het uitstippelen van de overeenkomstig te nemen vervolgacties. De werkgroep dient zijn conclusies in december aan de ministers toe te sturen.

### 5.2.3. Leefmilieu en veiligheid

Wat het leefmilieu betreft, wordt algemeen aangenomen dat het spoorvervoer een van de vervoerswijzen is die de minste hinder veroorzaakt, zelfs afgezien van al zijn troeven inzake energieverbruik en veiligheid.

Dit aanzienlijk voordeel wordt in de verf gezet door een actief beleid dat alle mogelijke hinder tot een minimum tracht te herleiden. Aldus wordt bij de verwezenlijking van nieuwe lijnen en de modernisering van bestaande infrastructures volledig rekening gehouden met de milieufactoren bij de uitvoering van studies inzake inplanting. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de minimalisering van de oppervlakte van de beslagleggingen en aan de bescherming van de omwonenden tegen geluidsoverlast en trillingen.

Het beheerscontract legt de NMBS overigens op om in overeenstemming met de gewestelijke wetgevingen een meerjarenplan op te stellen waarin maatregelen worden uitgewerkt i.v.m. de afvalstoffen en het afvalwater. Hiermee wil men het natuurbehoud, het onderhoud van de bermen, het gebruik van onkruidverdelgers alsook de bescherming van de oppervlaktewateren en van het grondwater in goede banen leiden.

De veiligheid van het spoorvervoer blijft in het beleid van de NMBS een absolute prioriteit. Het aantal slachtoffers van treinongevallen blijft hierdoor op jaarbasis zeer laag. Er worden nog steeds inspanningen geleverd om het veiligheidsniveau te verbeteren. Dit gebeurt onder meer door de geleidelijke invoering van hoog technologische procédés, zowel bij de samenstelling van de rails als bij de uitwerking van treinremssystemen. Wat de infrastructuur en de uitbating van de hogesnelheidslijnen betreft, maken de TGV-treinstellen het voorwerp uit van een

fixent toutes les normes et contraintes à respecter et permet de vérifier leur parfaite application.

Plus des trois quarts des passages à niveau sont équipés de signalisation routière autonome. Les travaux de suppression d'un certain nombre de passages à niveau se poursuivent. En collaboration avec l'administration, la SNCB met au point un plan d'actions prioritaires pour examiner systématiquement les passages à niveau existants, les raisons de leur maintien et la possibilité de solutions de rechange dans le but d'obtenir leur suppression pure et simple. Une campagne de sensibilisation de la population et des autorités locales sur la problématique des passages à niveau en général et du danger de franchissement illicite, par des piétons en particulier, est également envisagée.

## 6. Transport combiné

Dans le cadre de la politique de transport du Gouvernement, en particulier du transport de marchandises, le transport combiné, notamment le rail-route, se présente de plus en plus comme élément d'avenir essentiel, non seulement par son importante contribution au respect de l'environnement et à la mise en place d'une mobilité durable, mais également par le nombre limité de manutentions des produits garantissant leur intégrité de bout en bout de la chaîne tant celle de la fabrication que celle de la livraison.

La reprise perceptible dans l'industrie s'est manifestée par une progression lente mais constante du transport combiné. Cette croissance du trafic se traduit en particulier dans deux secteurs de marché spécifiques, le transport très rapide de grandes quantités de conteneurs maritimes entre les ports eux-mêmes et entre les ports et leur hinterland, grâce à des services réguliers à fréquence élevée, et le transport sur moyennes et longues distances de conteneurs et caisses mobiles entre terminaux continentaux, surtout de et vers la France, l'Espagne et l'Italie.

Malgré une augmentation de recettes à l'unité, les niveaux de prix restent encore trop élevés, pour être compétitifs avec la route. De plus, l'inévitable transbordement constitue un handicap tant au niveau du coût, de la technique que de la durée. Ces éléments pèsent défavorablement sur la rentabilité du secteur. Elle fait l'objet d'une recherche permanente d'amélioration requérant l'action conjointe de partenaires tant publics que privés. Le transport combiné doit dès lors indiscutablement bénéficier d'un soutien particulier, principalement au démarrage de nouveaux projets, en raison des coûts élevés des équipements de transbordement et du matériel spécifique à mettre en œuvre.

Le Gouvernement a, depuis 1993, décidé de soutenir financièrement des actions innovantes en faveur du transport combiné associant tous les modes, dont

bijzondere homologatieprocedure waarin alle na te leven normen en verplichtingen worden vastgelegd. Deze procedure maakt het mogelijk op hun correcte toepassing toe te zien.

Meer dan 3/4 van de overwegen zijn met een autonome wegbebakening uitgerust. De werkzaamheden waarbij een aantal overwegen worden afgeschaft, gaan nog steeds door. In samenwerking met de administratie werkt de NMBS een plan uit met prioritaire acties om systematisch de bestaande overwegen te onderzoeken. Hierbij wordt gekeken naar de redenen waarom ze behouden werden en wordt naar wisseloplossingen gezocht om deze overwegen eenvoudigweg te kunnen wegwerken. Er wordt eveneens een campagne ter sensibilisatie van de bevolking en de lokale overheden overwogen om te wijzen op de problematiek van de overwegen in het algemeen en op het gevaar van ongeoorloofde overschrijding, door voetgangers in het bijzonder.

## 6. Gecombineerd vervoer

In het kader van het vervoersbeleid van de Regering, en in het bijzonder van het vervoer van goederen, biedt het gecombineerd vervoer, inzonderheid de combinatie van het spoorvervoer met het wegvervoer, het meest toekomst, omdat het enerzijds bijdraagt tot de bescherming van het leefmilieu en de invoering van een duurzame mobiliteit, en anderzijds het aantal behandelingen vermindert, zodat de goederen weinig risico's lopen tussen de fabricage en hun levering.

De merkbare heropleving van de industrie wordt gekenmerkt door een trage maar constante uitbreiding van het gecombineerd vervoer. De toename van dit verkeer komt tot uiting in twee specifieke marktsectoren: het snelle vervoer van grote kwantiteiten zeecontainers tussen de havens zelf, en tussen de havens en hun interland, dankzij zeer frequente regelmatige diensten, en het vervoer op lange en middellange afstanden van containers en verplaatsbare kisten tussen continentale terminals, vooral van en naar Frankrijk, Spanje en Italië.

Alhoewel de opbrengst per eenheid toeneemt, blijven de prijsniveaus te hoog om met het wegvervoer te kunnen mededingen. Bovendien zorgt de onvermijdelijke overslag voor een handicap, zowel op het vlak van de kostprijs, de techniek en de tijdsduur. Deze elementen wegen zwaar door op de rendabiliteit van de sector. Er wordt dan ook gezocht, samen met de openbare als de privé-partners naar middelen om deze rendabiliteit te verbeteren. Het staat als een paal boven water dat het gecombineerd vervoer ondersteund moet worden bij het opstarten van nieuwe projecten, gelet op de hoge kosten voor de overslaginfrastructuur en de nodige specifieke uitrusting.

De Regering steunt financieel, sinds 1993, innoverende acties ter bevordering van het gecombineerd vervoer, inzonderheid de combinatie spoor/weg, in

particulièrement le rail-route, et s'inscrivant dans le cadre du programme PACT de l'Union européenne. La contribution financière de l'Etat à, en 1997, notamment permis de procéder à l'acquisition de nouveaux équipements pour certains centres de transbordement de la SNCB.

Désormais, cette initiative s'élargit en faisant partie intégrante du deuxième contrat de gestion de la SNCB. Il s'agit de la mise en place d'une infrastructure propre à assurer le développement intermodal du transport de marchandises et à déployer de nouveaux services, augmentant l'attractivité du transport combiné pour de nouveaux clients, jusqu'à présent retenus exclusivement par le mode routier. En raison de la minimisation des effets externes de ce type de transport, sa plus grande sécurité, une pollution atmosphérique et acoustique minimale et une utilisation plus rationnelle de l'énergie, l'Etat souhaite lui donner une impulsion encore plus nette. Un calendrier d'actions, établi en concertation avec la SNCB avant fin 1998, établira des perspectives et des priorités de moyens à mettre en œuvre, particulièrement en ce qui concerne les plates-formes multimodales et les installations terminales afin d'améliorer la qualité qu'est en droit d'attendre le client (concept de la logistique de bout en bout, garantie quant à l'organisation des transports initiaux et finaux par la route).

Le développement du transport combiné s'inscrit dans une logique de réseau à la fois international et évolutif, s'adaptant aux besoins de flux, tant la situation de la Belgique lui donne une vocation intercontinentale grâce à sa façade maritime et de transit à la croisée de nombreuses liaisons continentales, tous modes confondus.

Ce réseau d'exploitation performant et fiable s'appuie sur les principaux corridors internationaux tant ferroviaires, que fluviaux et maritimes, et les points nodaux d'où les marchandises peuvent être rassemblées et redistribuées rapidement; de ce fait, il s'inscrit dans le réseau transeuropéen de transport initié par l'Union européenne.

Il s'inscrit également dans une logique de partenariat appelant les opérateurs de tous les modes et les autorités de tous les niveaux de pouvoir à participer à une mobilité adaptée aux différents besoins de l'économie.

## 7. Transport par route

### 7.1. Objectifs

L'importance du transport par route pour notre économie et notre société n'est plus à démontrer. Le transport routier comporte cependant des désavantages inhérents à son développement, notamment la pollution de l'air et le bruit, la congestion et l'insécurité. L'objectif de l'autorité est d'organiser le transport routier le plus efficacement et moyennant le

het kader van het PACT-programma van de Europese Unie. De financiële inbreng van de Staat, in 1997, heeft het ondermeer mogelijk gemaakt nieuw materieel aan te schaffen voor sommige overslagcentra van de NMBS.

Dit initiatief maakt nu zelfs deel uit van het tweede beheerscontract van de NMBS. Het betreft de aanleg van een infrastructuur met het oog op de intermodale ontwikkeling van het goederenvervoer door het aanbod van nieuwe diensten, die nieuwe klanten aantrekken die tot nu toe exclusief voor het wegvervoer kiezen. Omdat het gecombineerd vervoer weinig externe kosten veroorzaakt, zeer veilig is, weinig luchtvervuiling en geluidshinder teweegbrengt en rationeel energie gebruikt, wenst de Staat het met aandrang te stimuleren. In overleg met de NMBS zal tegen eind 98 een actieprogramma opgesteld worden; dit programma zal vooruitzichten en prioriteiten vastleggen, in het bijzonder inzake multimodale platforms en terminals, om de kwaliteit die de klant verwacht, te verbeteren (concept van logistiek van begin- tot eindpunt, waarborg voor de organisatie van het transport dat op de weg begint en eindigt).

De ontwikkeling van het gecombineerd vervoer kadert in een logica van een internationaal en evolutief netwerk, dat zich aan de behoeften van de goederenstromen aanpast. Bovendien geeft de geografische positie van België een intercontinentale bestemming aan dit netwerk, dankzij zijn toegang tot de zee en het feit dat het aan het kruispunt ligt van talrijke continentale verbindingen, op het gebied van alle vervoerswijzen.

Dit betrouwbaar en scherp concurrerend exploitationsnetwerk steunt op de voornaamste internationale corridors, op het vlak van het spoor-, binnenvaart- en zeevervoer, en op de knooppunten waar de goederen snel verzameld en herverdeeld kunnen worden, en maakt zo deel uit van het Trans-Europese netwerk dat de Europese Unie op touw zet.

Het gecombineerd vervoer doet ook een beroep op een partnerschap tussen de operatoren van alle vervoersmodi en de overheden, op alle niveaus, om bij te dragen tot een mobiliteit die aan de verschillende noden van de economie beantwoordt.

## 7. Wegvervoer

### 7.1. Doelstellingen

Het belang van het vervoer over de weg voor onze economie en onze samenleving moet niet meer worden aangetoond. Aan het wegvervoer zijn evenwel ook inherente nadelen verbonden, nl. luchtvervuiling, lawaai, verkeersopstoppen en onveiligheid. De overheid heeft zich tot doel gesteld het wegvervoer zo doeltreffend, maar ook zo veilig mogelijk te

plus de sécurité possible, tout en créant les conditions d'une complémentarité croissante avec d'autres modes de transport.

Dans ce sens, la libéralisation du transport international de marchandises par route au sein de l'Union européenne a contribué à lutter contre la pollution en diminuant les trajets à vide et à accroître la productivité du secteur.

Ainsi, le cabotage c'est-à-dire le transport de choses dont les lieux de chargement et de déchargement sont situés, tous deux, sur le territoire d'un autre Etat que celui où le véhicule est immatriculé est lui-même complètement libéralisé au sein de l'Union européenne depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1998. Ceci permet de réduire le nombre de trajets à vide.

Par analogie avec le transport de marchandises, des mesures ont également été prises au sein de l'Union européenne pour libéraliser et rationaliser le transport par autocar.

La révision de la réglementation du transport de marchandises par route est quasi terminée. Cette révision vise à adapter notre législation à l'évolution de la politique européenne de transport et à accorder de meilleures chances aux transporteurs dans le marché du transport de demain.

Suite à plusieurs accidents graves dans lesquels étaient impliqués des camions, un plan d'urgence visant à rendre ce mode de transport plus sûr, a été établi. Un certain nombre de mesures de ce plan se situent au niveau de la réglementation du transport et de son contrôle.

La réglementation du transport de personnes par route est également en cours de révision.

## 7.2. Réalisations

### 7.2.1. Transport de marchandises

Actuellement, des négociations ont lieu au niveau de l'Union européenne concernant un projet de directive remplaçant la directive 93/89 relative notamment aux droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures, laquelle fut frappée de nullité par la Cour européenne de Justice. Les points les plus importants de la discussion portent sur une éventuelle adaptation des taux des droits d'usage (eurovignette), sur une différenciation de ces derniers sur la base des normes en matière de pollution des camions, en faveur des véhicules plus propres ainsi que sur le problème spécifique du transit alpin. Ce dernier aspect du dossier est lié aux négociations entre l'Union européenne et la Suisse concernant le transit routier.

D'autre part, sur le plan européen, l'harmonisation des conditions de concurrence dans le secteur du transport routier de marchandises passe nécessairement par l'harmonisation fiscale dont les principaux instruments sont la taxe de circulation, les droits d'accises sur les carburants, les péages et les droits d'usage.

laten verlopen en tevens de voorwaarden te scheppen om een groeiende samenwerking met andere vervoerswijzen te bevorderen.

In die zin heeft de liberalisering van het internationaal goederenvervoer over de weg binnen de Europese Unie bijgedragen tot de strijd tegen de vervuiling door het verminderen van de lege trajecten en tot de verhoging van de productiviteit van de sector.

Zo is de cabotage, d.w.z. het vervoer van goederen waarvan zowel de laadplaats als de losplaats gelegen zijn op het grondgebied van een andere staat dan degene waar het voertuig is geregistreerd, volledig vrij binnen de Europese Unie vanaf 1 juli 1998. Zodoende wordt het aantal lege trajecten verminderd.

Naar analogie met het goederenvervoer werden er eveneens maatregelen getroffen in de Europese Unie om het vervoer per autocar te liberaliseren en te rationaliseren.

De gehele herziening van de reglementering op het goederenvervoer over de weg is thans bijna beëindigd. Deze herziening beoogt de wetgeving aan te passen aan de evolutie van het Europees transportbeleid en betere kansen te bieden aan de vervoerders om in te spelen op de transportmarkt van morgen.

Naar aanleiding van een aantal zware ongevallen waarin vrachtwagens waren betrokken werd een urgentieplan opgesteld teneinde dit vervoer veiliger te laten verlopen. Een aantal maatregelen daarvan situeren zich binnen de vervoersreglementering en de controle daarop.

Ook de reglementering van het personenvervoer over de weg is aan herziening toe.

## 7.2. Uitvoering

### 7.2.1. Vervoer van goederen

Binnen de Europese Unie hebben momenteel onderhandelingen plaats omtrent een ontwerp van richtlijn tot vervanging van de richtlijn 93/89 betreffende de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geïnde gebruiksrechten die door het Europese Hof van Justitie nietig werd verklaard. De belangrijkste punten van de bespreking hebben betrekking op een eventuele aanpassing van de tarieven van de gebruiksrechten (eurovignette), op een differentiatie van deze laatste op basis van de milieuvriendelijkste vrachtwagens en op het specifieke probleem van de Alpentransit. Dit laatste aspect van het dossier is verbonden met de onderhandelingen tussen de Europese Unie en Zwitserland m.b.t. het transitverkeer over de weg.

Verder is op Europees vlak de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden in de sector van het vervoer van goederen over de weg gebonden aan de fiscale harmonisatie tussen de verschillende landen waarvan de voornaamste bestanddelen zijn : de verkeersbelasting, de accijnzen op de brandstoffen, de tolgelden en de gebruiksrechten.

Les contacts avec les pays d'Europe centrale et orientale, tels que la Hongrie, la Tchéquie, la Slovaquie, la Slovénie, la Biélorussie, l'Ukraine et les Etats baltes continuent à s'intensifier. Les contingents d'autorisations multilatérales au profit des Etats précités ont été progressivement augmentés, dans le respect de conditions techniques, sociales et fiscales égales entre transporteurs de l'Union européenne, d'une part, et des pays précités, d'autre part. En outre, le nombre des Etats membres de la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) s'est accru.

Dans le cadre des accords bilatéraux signés avec les nouveaux pays d'Europe centrale et orientale, l'on tente d'inclure au maximum les acquis de l'Union européenne, de sorte que les transporteurs belges puissent avoir accès à une zone géographique plus grande sans devoir remplir d'autres formalités.

Ces pays souhaitent régulièrement obtenir une augmentation des contingents. La Belgique réagit généralement de façon favorable à de telles demandes et a, dans certains cas, libéré le trafic de transit de toute limitation quantitative. Toutefois, elle émet simultanément le souhait de voir ces pays instaurer à l'instar de ce qui existe au sein de l'Union européenne, un système d'accès à la profession et des conditions minimales sur les plans social, fiscal et technique.

Outre cette recherche d'une meilleure harmonisation, la position adoptée par la délégation belge lors des pourparlers relatifs à la fixation des contingents d'autorisations, est inspirée par les intérêts du secteur belge du transport routier et de l'économie belge.

En Belgique, le renouvellement complet de la législation et de la réglementation relatives aux conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises et aux conditions d'exercice de cette profession est actuellement en cours. Ce renouvellement se traduira dans un projet de loi qui sera bientôt soumis au Parlement (à compléter par un arrêté royal et un arrêté ministériel d'exécution). Trois objectifs sont poursuivis par cet projet de loi :

- l'adaptation cohérente de la législation et de la réglementation relatives au transport de choses par route en fonction de l'évolution de la politique européenne des transports;
- la mise à disposition de moyens et d'instruments qui doivent permettre au secteur du transport de choses par route d'opérer de façon efficace sur le marché du transport de demain et de contribuer de la sorte au développement économique;
- l'introduction de quelques principes importants pour améliorer, de façon structurelle, le transport de marchandises.

Le projet de loi renforce surtout d'un point de vue qualitatif les trois conditions principales nécessaires pour exercer la profession, à savoir : l'honorabilité, la capacité professionnelle et la capacité financière.

De contacten met de Centraal- en Oost-Europese landen, zoals Hongarije, Tsjechië, Slowakije, Slovenië, Wit-Rusland, Oekraïne en de Baltische Staten, worden intensiever. De multilaterale contingenten van vergunningen ten bate van de voornoemde staten werden progressief verhoogd met naleving van gelijke technische, sociale en fiscale voorwaarden tussen de vervoerders van de Europese Unie enerzijds en van voornoemde landen anderzijds. Bovendien is het aantal lidstaten van de Europese Conferentie van Ministers van Transport (CEMT) aangegroeid.

In de bilaterale overeenkomsten die met de nieuwe landen uit Centraal- en Oost-Europa worden gesloten, wordt getracht zoveel mogelijk rekening te houden met de verworvenheden van de Europese Unie, zodat de Belgische vervoerders, zonder bijkomende formaliteiten, een groter geografisch gebied kunnen bestrijken.

Voornoemde landen verlangen regelmatig een verhoging van de contingenten. België wil dergelijke verzoeken meestal in en heeft in bepaalde gevallen het transitverkeer vrijgemaakt van kwantitatieve beperkingen. Terzelfder tijd wordt echter uiting gegeven aan een duidelijke wens dat deze landen de toegang tot het beroep zouden regelen en minimale voorwaarden op sociaal, fiscaal en technisch vlak zouden vastleggen, zoals dit in de Europese Unie reeds het geval is.

Naast dit streven naar een betere harmonisering is de houding van de Belgische delegatie bij onderhandelingen inzake het vaststellen van de contingenten vergunningen geïnspireerd door de belangen van het Belgisch wegvervoer en van de Belgische economie.

In België wordt de wetgeving en de reglementering betreffende de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van goederenvervoerder en de uitoefening van dit beroep thans volledig vernieuwd. De vernieuwing zal de vorm aannemen van een wetsontwerp dat binnenkort aan het Parlement zal voorgelegd worden (aan te vullen met een koninklijk besluit en een ministerieel besluit). Het wetsontwerp heeft drie doelstellingen :

- de aanpassing op coherente wijze van de wetgeving en reglementering aan de evolutie van het Europees transportbeleid;
- het aanreiken van middelen en instrumenten die de sector van het vervoer van zaken over de weg in staat moet stellen om doeltreffend in te spelen op de transportmarkt van morgen en zo bij te dragen tot de economische vooruitgang;
- de invoering van enkele belangrijke principes om de veiligheid van het goederenvervoer structureel te verbeteren.

Het wetsontwerp versterkt inzonderheid op kwalitatieve wijze de drie hoofdvoorwaarden voor de uitoefening van het beroep : betrouwbaarheid, beroepsbekwaamheid en financiële draagkracht.

Ainsi, la future réglementation belge mettra en œuvre les récentes modifications à la directive européenne 96/26/CE relative à cette matière. Par ce biais, les distorsions de concurrence qu'entraînent ou que risquent de provoquer les différences subsistant entre les réglementations nationales, seront réduites au maximum. En renforçant les règles communes prévues par la directive susvisée, l'on poursuit, dans le cadre du fonctionnement du marché intérieur, le processus d'harmonisation dans le domaine des transport nationaux et internationaux.

En ce qui concerne l'exercice de la profession, la nouvelle législation prévoira que dorénavant, le donneur d'ordre, le chargeur ou l'intermédiaire pourront être sanctionnés au même titre que l'auteur des infractions. Le but étant de réduire la pression exercée sur le chauffeur. Cette co-responsabilité pourra s'appliquer lorsque seront constatées chez le transporteur certaines infractions, à savoir l'absence de licence de transport ou de lettre de voiture, la surcharge, le non-respect des dimensions maximales autorisées des véhicules, le non-respect des prescriptions relatives à la sécurité du chargement ou en matière de temps de conduite et de repos et le dépassement de la vitesse maximale autorisée.

Enfin, la nouvelle législation contient encore des dispositions visant la déréglementation de la location de véhicules utilitaires, la simplification du système de licences de transport ainsi que la création d'un organe consultatif et d'un organe de concertation.

#### 7.2.2. Transport de personnes

Par analogie avec le transport de marchandises, des mesures ont également été prises au sein de l'Union européenne pour libéraliser et rationaliser le transport par autocar.

Tel est l'objet du règlement 11/98(CEE) du 11 décembre 1997 modifiant le règlement 684/92(CEE) établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocar et autobus. Dans ce même secteur, le Conseil de l'Union européenne a également fixé les conditions applicables au cabotage, par le biais du règlement 12/98(CE) du 11 décembre 1997.

La législation relative au transport de personnes par route, fait actuellement également l'objet d'une révision complète.

L'objectif essentiel de cette révision est de procéder à une restructuration complète de la réglementation actuelle : il s'agira donc d'abord de regrouper la trentaine de textes actuellement en vigueur en un ensemble cohérent constitué d'une loi, d'un arrêté royal et d'un arrêté ministériel.

Par ailleurs, la réglementation actuelle devra être actualisée dans la mesure où de nombreuses dispositions sont devenues caduques suite à la régionalisation d'une partie importante du secteur des trans-

ports. Zo zal de toekomstige Belgische reglementering ook de recente wijzigingen aan de Europese richtlijn 96/26/EG betreffende deze materie tot uitvoering brengen. Op die wijze zal de concurrentievervalsing, die de nog bestaande verschillen tussen de nationale reglementeringen meebrengen of dreigen te veroorzaken, tot een minimum herleid kunnen worden. Door de gemeenschappelijke regels, opgenomen in de genoemde richtlijn, te versterken, wordt het harmonisatieproces op het vlak van het nationaal en internationaal vervoer verder gezet in het kader van de werking van de interne markt.

Wat de uitoefening van het beroep betreft, zal de nieuwe wetgeving er nog in voorzien dat voortaan ook de opdrachtgever, de verlader of de tussenpersoon, evenals de dader van de inbreuken, zullen kunnen gestraft worden. Het is de bedoeling aldus de druk op de chauffeur te laten afnemen. Deze medeverantwoordelijkheid zal kunnen spelen wanneer bij de vervoerder bepaalde overtredingen worden vastgesteld, namelijk rijden zonder vervoersvergunning of vrachtbrief, overlading, niet respecteren van de toegelaten maximum afmetingen van de voertuigen, niet naleven van de voorschriften betreffende de veiligheid van de lading of inzake rij- en rusttijden en overschrijding van de toegelaten maximumsnelheid.

De nieuwe wetgeving omvat tenslotte nog bepalingen die strekken tot deregulering van het verhuren van bedrijfsvoertuigen, de vereenvoudiging van het systeem van vervoersvergunningen alsook de oprichting van een raadgevend orgaan en een overlegorgaan.

#### 7.2.2. Vervoer van personen

Naar analogie met het goederenvervoer werden er eveneens maatregelen getroffen in de Europese Unie om het vervoer per autocar te liberaliseren en te rationaliseren.

Dit maakt het voorwerp uit van de verordening 11/98(EEG) van 11 december 1997 tot wijziging van de verordening n° 648/92(EEG) houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen. In dezelfde sector heeft de Raad van de Europese Unie eveneens vastgesteld welke voorwaarden van toepassing zijn op de cabotage door middel van de verordening 12/98(EG) van 11 december 1997.

Ook de wetgeving betreffende het vervoer van personen wordt voor het ogenblik volledig herzien.

Het hoofddoel van deze herziening bestaat in een volledige herstructurering van de huidige reglementering. Op de eerste plaats zullen de ongeveer dertig teksten in een coherent geheel gegroepeerd worden dat zal bestaan uit een wet, een koninklijk besluit en een ministerieel besluit.

De huidige reglementering zal bovendien moeten geactualiseerd worden in de mate dat talrijke bepalingen voorbijgestreefd zijn ingevolge de regionalisering van een belangrijk deel van de sector van het

ports de personnes (transports urbains et suburbains). La future réglementation belge devra également être mieux adaptée à celle de l'Union européenne. Elle devra prévoir un meilleur contrôle des conditions d'accès à la profession et une simplification du système des autorisations de transport. L'intention est également d'introduire une co-responsabilité du donneur d'ordre pour ce type de transport. Enfin, la future réglementation instaurera des organes consultatif et de concertation.

### 7.2.3. Contrôle

La Direction « Contrôle » de l'Administration du Transport terrestre veille non seulement à une application correcte des règles de concurrence loyale entre les transporteurs routiers mais aussi au respect de diverses dispositions légales et réglementaires portant, entre autres, sur les temps de conduite et de repos, l'utilisation correcte du tachygraphe, le transport de matières dangereuses, l'état technique des véhicules, soit un ensemble de facteurs influençant la sécurité routière. Elle a également pour objectif l'amélioration des conditions de l'exercice de la profession de chauffeur.

Le risque que certains transporteurs belges ou étrangers augmentent leur part de marché, en recourant à des pratiques illicites, s'avère être de plus en plus important. Une attention toute particulière est et sera donc accordée à la répression des infractions entraînant, pour le transporteur malhonnête, un avantage économique sur ses concurrents loyaux. Les statistiques du contrôle routier des dernières années présentent un volume encore inacceptable d'infractions en matière de temps de conduite et de repos ainsi que des règles relatives aux autorisations requises.

Suite aux nombreux accidents graves dans lesquels étaient impliqués des camions, une « table ronde du transport routier » a été organisée à l'initiative du Secrétaire d'Etat à la Sécurité, en collaboration avec le Ministre des Transports. Cette table ronde a abouti à l'élaboration d'un programme d'urgence en dix points, dont deux s'inscrivent dans le contrôle de la réglementation du transport, à savoir le renforcement et la coordination de ces contrôles et la modulation de la perception immédiate des amendes.

Des efforts sont consentis en permanence pour améliorer les moyens de fonctionnement de cette direction, principalement en ce qui concerne son effectif en brigadiers de la route et en contrôleurs. Par ailleurs, dans le cadre du plan d'urgence du transport routier, des initiatives sont développées afin de promouvoir la coordination entre les divers services de contrôle concernés par le transport routier. A cet effet, un accord de coopération sera établi, fixant les missions respectives et la coordination des actions.

personenvervoer over de weg (stads- en streekvervoer). De nieuwe Belgische reglementering zal eveneens beter moeten worden aangepast aan deze van de Europese Unie. Zij zal moeten voorzien in een betere controle van de voorwaarden voor de toegang tot het beroep en in een vereenvoudiging van het systeem van de vervoersvergunningen. Het is ook nog de bedoeling om eveneens het beginsel van de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever voor dit type vervoer in te voeren. Tenslotte, zal de nieuwe reglementering een raadgevend orgaan en een overlegorgaan oprichten.

### 7.2.3. Controle

De Directie « Controle » van het Bestuur van het Vervoer te Land zorgt niet enkel voor het toezicht op de toepassing van de regels van eerlijke concurrentie onder de wegvervoerders (goederen en reizigers), maar ook voor de naleving van verschillende wettelijke en reglementaire bepalingen die onder andere betrekking hebben op de rij- en rusttijden, het correct gebruik van de tachograaf, het vervoer van gevaarlijke stoffen, de technische staat van de voertuigen, dus, een geheel van factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid. Zij heeft eveneens tot doel de omstandigheden te verbeteren waarin het beroep van chauffeur wordt uitgeoefend.

Het gevaar dat sommige Belgische of buitenlandse vervoerders via ongeoorloofde praktijken hun marktaandeel vergroten, blijkt steeds toe te nemen. Speciale aandacht moet en zal dan ook gaan naar het beteugelen van de overtredingen die de malafide vervoerder een economisch voordeel verschaffen tegenover zijn bonafide collega's. De statistieken van de wegcontroles van de laatste jaren tonen duidelijk een nog onverantwoord volume aan van overtredingen van de rij- en rusttijden en van de regels i.v.m. de vereiste vergunningen.

Naar aanleiding van het groot aantal ongevallen waarbij vrachtwagens betrokken waren, werd op initiatief van de Staatssecretaris voor Veiligheid, samen met de Minister van Vervoer, een « rondetafelconferentie wegvervoer » georganiseerd. Op basis van deze conferentie werd een urgentieprogramma ontworpen van 10 punten, waarvan er twee kaderen binnen de controle op vervoersreglementering, nl. de versterking en de coördinatie van deze controles en de modulatie van de onmiddellijke inning van boetes.

Er worden voortdurend inspanningen geleverd om de werkingsmiddelen van de controledienst te verbeteren, hoofdzakelijk wat het aantal wegbrigadiers en controleurs betreft. Tevens worden in het kader van het urgentieplan wegvervoer initiatieven ontwikkeld om de coördinatie tussen de verschillende bij het wegvervoer betrokken controlediensten te bevorderen. Daartoe zal een samenwerkingsakkoord worden opgesteld met afspraken omtrent de respectievelijke opdrachten en de coördinatie van de acties.

Egalement dans le cadre du plan d'urgence précité, un projet d'arrêté royal visant à introduire dès le début de 1999, un nouveau système de perception immédiate des amendes dans le domaine du transport par route a été établi. Les amendes imposées seront modulées en fonction de la gravité des infractions et les montants seront considérablement augmentés dans plusieurs cas. En outre, en cas de manipulation avérée du tachygraphe, une amende très élevée sera infligée. Le nouveau projet doit permettre d'optimiser les objectifs du contrôle, dans le domaine de l'application des règles de concurrence loyale entre les transporteurs routiers, de la sécurité routière et de la situation sociale des conducteurs. De même, le principe de la perception de ces amendes au moyen de cartes de crédit est introduit.

Afin de rencontrer le programme d'urgence et de se préparer à l'introduction éventuelle du contrôle des temps de conduite et de repos des chauffeurs à raison de 2 % du nombre total de jours de travail (1 % actuellement), le gouvernement a décidé d'augmenter l'effectif des services de contrôles de 25 agents, soit 12 brigadiers de la route et 13 contrôleurs.

Il n'y a aucun doute quant à la nécessité de renforcer l'effectif de contrôle. Pour l'instant 19,77 % des camions contrôlés, soit 1 sur 5, sont en effet en infraction. De plus, 64,76 % des infractions constatées en 1997 sont des manquements à la sécurité (surcharge, état technique, temps de conduite et de repos).

D'autre part, le personnel de contrôle supplémentaire permettra d'enregistrer des recettes supplémentaires, qui dépassent d'ailleurs le coût du recrutement de celui-ci. En 1997, le total des recettes s'élevait à 71.087.691 BEF, respectivement 64.445.000 BEF pour les perceptions immédiates, 150.000 BEF pour les consignations et 6.492.691 BEF pour l'eurovignette. Les recettes provenant des procès-verbaux, qui doivent être ajoutées au montant total, n'ont pas encore été chiffrées.

### 7.3. Sécurité routière

La lutte contre l'insécurité routière est une préoccupation constante des diverses autorités et est considérée par le Gouvernement comme un des fers de lance de sa politique.

Des résultats encourageants ont été obtenus au cours des dernières années. Aussi bien le nombre de blessés légers que le nombre de tués et de blessés graves ont baissé, comme il ressort du tableau ci-après :

Eveneens in het kader van voornoemd urgentieplan, is een ontwerp van koninklijk opgesteld ter uitvoering van vanaf begin 1999, met een nieuw systeem van onmiddellijke inning van boetes in het vervoer over de weg. De opgelegde boetes zullen worden gemoduleerd volgens de ernst van de overtreding en de bedragen worden in meerdere gevallen fors verhoogd. Bovendien wordt de vaststelling van geknoei met de tachograaf extra beboet. Het nieuwe ontwerp maakt het mogelijk de doelstellingen van de controle te optimaliseren op het vlak van de toepassing van de vigerende reglementering inzake eerlijke concurrentie tussen de wegvervoerders, de verkeersveiligheid en de sociale situatie van de bestuurders. Tevens wordt het principe ingevoerd van de inning van deze boetes door middel van kredietkaarten.

Om tegemoet te komen aan het urgentieprogramma en om zich voor te bereiden op de mogelijke invoering van de controle op rij- en rusttijden ten belope van 2 % van het totaal aantal werkdagen (momenteel 1 %) heeft de regering beslist het effectief van de controlediensten te versterken met 25 personeelsleden, waarvan 12 wegbrigadiers en 13 controleurs.

Over de noodzaak van de versterking van het controle-effectief kan geen twijfel bestaan. Momenteel zijn immers 19,77 % of 1 op 5 van de gecontroleerde vrachtwagens in overtreding. Bovendien hebben van de in 1977 vastgestelde overtredingen 64,76 % betrekking op zuivere veiligheidsaspecten (overbelasting, technische staat, rij- en rusttijden)

Anderzijds zorgt het bijkomend controlepersoneel voor bijkomende inkomsten die de kosten voor de aanwerving ervan overtreffen. Voor 1997 bedroegen de inkomsten in totaal 71.087.691 BEF, respectievelijk 64.445.000 BEF voor de onmiddellijke inningen, 150.000 BEF voor de consignaties en 6.492.691 BEF voor het eurovignet. De inkomsten uit de processen-verbaal zijn niet gekend, maar moeten hier nog aan toegevoegd worden.

### 7.3. Verkeersveiligheid

De aanpak van de verkeersonveiligheid is een constante zorg van de diverse overheden en wordt door de regering beschouwd als een van de speerpunten van haar beleid.

De laatste jaren zijn bemoedigende resultaten geboekt door een daling van zowel het aantal licht gewonden als van het aantal doden en zwaar gewonden. Volgende cijfers tonen dit duidelijk aan :

|            | Accidents à<br>lésions corporelles<br>—<br><i>Ongevallen<br/>met letsels</i> | Victimes décédées<br>endéans les 30 jours<br>—<br><i>Doden binnen<br/>30 dagen</i> | Blessés graves<br>—<br><i>Ernstig gewonden</i> | Nombre total<br>de victimes<br>—<br><i>Totaal aantal<br/>slachtoffers</i> |
|------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 1980 ..... | 60.758                                                                       | 2.396                                                                              | 19.929                                         | 84.700                                                                    |
| 1990 ..... | 62.446                                                                       | 1.976                                                                              | 17.479                                         | 88.160                                                                    |
| 1995 ..... | 50.744                                                                       | 1.449                                                                              | 12.717                                         | 71.754                                                                    |
| 1996 ..... | 48.750                                                                       | 1.356                                                                              | 11.221                                         | 68.259                                                                    |
| 1997 ..... | 50.078                                                                       | 1.384                                                                              | 11.432                                         | 70.907                                                                    |

En outre, il convient aussi de noter que le nombre de véhicules est en hausse constante.

|            | Véhicules à moteur en Belgique (*) |
|------------|------------------------------------|
| 1980 ..... | 3.753.745                          |
| 1990 ..... | 4.594.058                          |
| 1995 ..... | 5.136.342                          |
| 1996 ..... | 5.230.589                          |
| 1997 ..... | 5.513.046                          |

(\*) Y compris les motocyclette.

Source : INS.

La tendance à la baisse qui s'est manifestée depuis le début des années nonante, ne s'est pas maintenue en 1997 : le nombre d'accidents corporels tout comme le nombre de victimes ont légèrement augmenté par rapport à 1996 : + 2,7 % pour le nombre d'accidents corporels, + 3,9 % pour le nombre de victimes. Le nombre de tués a augmenté de 0,6 %, celui des blessés graves de 1,9 % et celui des blessés légers de 4,4 %. Le parc des véhicules automobiles par contre a connu une forte croissance de 5,4 %.

Il ressort de ces chiffres que ce sont surtout les blessés légers qui ont enregistré la plus forte hausse. Relativement parlant, la gravité des accidents a donc diminué. Pour établir la comparaison 1997-1996, il convient de signaler que dans l'évolution 1990-1997, le chiffre des accidents en 1996 était peut-être bien exceptionnellement bas et qu'il est dès lors encore trop tôt pour effectuer une analyse valable de la tendance.

Par rapport à 1995, les statistiques pour 1997 révèlent que le nombre d'accidents corporels enregistrés a diminué de 1 %, le nombre de tués dans les 30 jours de 6 % et le nombre de blessés graves de 10 %.

Par rapport à 1990 le nombre d'accidents corporels a baissé de 20 % et le nombre de victimes de 20 %. Le nombre de tués dans les 30 jours a décliné de 31 %, le nombre de blessés graves de 35 % et le nombre de blessés légers de 15 %. Comparé à 1990, le parc des véhicules automobiles a toutefois augmenté de 20 %.

Par Région, l'évolution se présente comme suit :

Daartegenover staat een constante stijging van het aantal voertuigen.

|            | Motorvoertuigen in België(*) |
|------------|------------------------------|
| 1980 ..... | 3.753.745                    |
| 1990 ..... | 4.594.058                    |
| 1995 ..... | 5.136.342                    |
| 1996 ..... | 5.230.589                    |
| 1997 ..... | 5.513.046                    |

(\*) Inclusief motorrijwielen.

Bron : NIS.

De dalende tendens die zich sinds het begin van de jaren negentig voordeed, heeft zich in 1997 niet verder gezet : zowel het aantal letselongevallen als het aantal slachtoffers is ten opzichte van 1996 lichtjes toegenomen : + 2,7 % letselongevallen, + 3,9 % slachtoffers. Het aantal doden nam toe met 0,6 %, ernstig gewonden met 1,9 % en lichtgewonden met 4,4 %. Het motorvoertuigenpark is daarenboven sterk toegenomen met 5,4 %.

Uit bovenstaande cijfers blijkt dat de toename van de gekwetsten het grootst is bij de lichtgewonden. De ernst van de ongevallen neemt dus, relatief gezien, af. Bij de vergelijking 1997-1996 van de ongevallen-cijfers moet vermeld worden dat in de evolutie 1990-1997 de ongevallencijfers in 1996 misschien wel uitzonderlijk laag waren. Voor een degelijke trendanalyse moet dus nog gewacht worden.

Ten opzichte van 1995 is het aantal letselongevallen in 1997 gedaald met 1 %, het aantal doden 30 dagen met 6 %, het aantal ernstig gewonden met 10 %.

Ten opzichte van 1990 is het aantal letselongevallen gedaald met 20 % en het aantal slachtoffers met 20 %. Het aantal doden 30 dagen is gedaald met 31 %, het aantal ernstig gewonden 35 % en het aantal lichtgewonden met 15 %. Ten aanzien van 1990 is echter het motorvoertuigenpark gestegen met 20 %.

Per gewest ziet de evolutie er als volgt uit :

|                                                                          | Accidents corporels<br>—<br><i>Letselongevallen</i> |           |           | Tués + blessés graves<br>—<br><i>Doden + ernstig gewonden</i> |           |           |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------|-----------|---------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
|                                                                          | 1997                                                | 1997/1996 | 1997/1990 | 1997                                                          | 1997/1996 | 1997/1990 |
| Région flamande. — <i>Vlaams gewest</i> .....                            | 33.050                                              | + 4,9 %   | – 16,4 %  | 8.109                                                         | + 1,5 %   | – 31,2 %  |
| Région wallonne. — <i>Waaals gewest</i> .....                            | 14.278                                              | – 0,1 %   | – 22,5 %  | 4.424                                                         | + 1,6 %   | – 38,2 %  |
| Région Bruxelles Capitale. — <i>Brussels Hoofdstedelijk gewest</i> ..... | 2.750                                               | – 7,1 %   | – 38,9 %  | 263                                                           | + 13,4 %  | – 48,4 %  |
| Belgique. — <i>België</i> .....                                          | 50.078                                              | + 2,7 %   | – 19,8 %  | 12.796                                                        | + 1,7 %   | – 34,2 %  |

Par rapport aux pays qui nous entourent et à certains autres pays de l'UE, la situation est toutefois encore loin d'être satisfaisante.

#### Comparaison internationale pour 1995 :

| Pays                      | Nombre de tués par<br>100 000 habitants |
|---------------------------|-----------------------------------------|
| Portugal .....            | 28,8                                    |
| G.-D. de Luxembourg ..... | 19,5                                    |
| France .....              | 15,25                                   |
| Espagne .....             | 14,8                                    |
| Belgique .....            | 14,3                                    |
| moyenne IRTAD .....       | 13,25                                   |
| Allemagne .....           | 11,75                                   |
| Pays-Bas .....            | 8,75                                    |
| Grande-Bretagne .....     | 6,5                                     |

Source : IRTAD (International Road Traffic and Accident Database).

Le service de la sécurité routière, chargé de la gestion de la réglementation générale en matière de circulation routière et du permis de conduire, a mené à bien une partie importante du programme réglementaire qui lui a été assigné et qui était décrit dans la précédente note de politique générale.

Au niveau de la réglementation, deux gros morceaux qui sont actuellement en voie d'élaboration, seront assortis de quelques initiatives intéressantes. Il y a d'abord une série de mesures qui entreront en vigueur fin 1998 et qui rendront les déplacements à vélo et à pied plus attrayants et plus sûrs. Il s'agit des arrêtés et des normes suivants dont l'entrée en vigueur a été fixée au 1<sup>er</sup> novembre 1998 :

- la révision complète de l'arrêté royal du 16 septembre 1988 relatif à la zone 30, exactement dix ans après son entrée en vigueur; à la demande des communes et après évaluation par un groupe de travail régional mixte — sociétés de transport par autobus - administration et Institut belge pour la Sécurité routière — l'instauration de la zone 30 sera considérablement assouplie. La vitesse de 30 km/heure deviendra la norme dans toutes les zones de séjour; cette vitesse garantit aux piétons et aux cyclistes une plus grande sécurité et les rend moins vulnérables dans des situations à risques; la population sera aussi consultée préalablement à l'aménagement de toute nouvelle zone 30;

In vergelijking met onze buurlanden en met bepaalde andere EU-landen is de situatie echter nog verre van bevredigend te noemen.

#### Internationale vergelijking voor 1995 :

| Landen                 | Aantal doden per<br>100 000 inwoners |
|------------------------|--------------------------------------|
| Portugal .....         | 28,8                                 |
| G.-H. Luxemburg .....  | 19,5                                 |
| Frankrijk .....        | 15,25                                |
| Spanje .....           | 14,8                                 |
| België .....           | 14,3                                 |
| IRTAD gemiddelde ..... | 13,25                                |
| Duitsland .....        | 11,75                                |
| Nederland .....        | 8,75                                 |
| Groot-Brittannië ..... | 6,5                                  |

Bron : IRTAD (International Road Traffic and Accident Database).

De dienst Wegveiligheid, die met de reglementering inzake verkeersveiligheid en het rijbewijs belast is, heeft in belangrijke mate het programma inzake regelgeving uitgevoerd dat hem werd toevertrouwd en dat in de vorige beleidsnota beschreven werd.

Op het vlak van de reglementering staan thans twee grote brokken op stapel met daaraan gekoppeld een aantal belangwekkende initiatieven. Enerzijds wordt er eind 1998 een pakket aan maatregelen in werking gesteld dat het fietsen en te voet gaan aantrekkelijker en veiliger moet maken. Het betreffen volgende besluiten of normen, die per 1 november 1998 in werking treden :

- de complete herziening van het besluit van 16 september 1988 betreffende de zone 30, precies tien jaar na de inwerkingtreding ervan; de toepassing van de zone 30 wordt, op vraag van de gemeenten en na evaluatie van een gemengde werkgroep gewesten - gemeenten - busmaatschappijen - administratie en Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, in ruime mate versoepeld. De snelheid van 30 km/uur moet de norm worden in alle verblijfsgebieden; deze snelheid garandeert aan voetgangers en fietsers een grotere veiligheid en stelt hen minder bloot aan ongevallen in risicosituaties; bij de instelling van nieuwe zones 30 dient de bevolking voorafgaandelijk betrokken te worden;

- le code de la route introduit de nouvelles notions liées à une signalisation et à des règles de comportement spécifiques :

- la notion de « zone piétonne » règle le statut des rues dites commerçantes; les piétons y ont la priorité absolue; les cyclistes notamment peuvent y être admis aux conditions définies par le gestionnaire de la route;

- la notion de « chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers » permet de réserver d'anciens chemins de halage, des sites ferroviaires abandonnés, des sentiers dans les dunes et les parcs, des venelles et des ruelles exclusivement à un ou plusieurs de ces usagers de la route; cela est important en Wallonie pour la réalisation du projet RaVEL; en Flandres aussi, le principe peut être appliqué à plusieurs endroits, par exemple dans le cadre de l'aménagement de réseaux récréatifs pour piétons et cyclistes;

- l'introduction de la notion de « rue réservée au jeu » répond au droit fondamental des enfants de pouvoir jouer; le jeu est interdit sur la voie publique, ce qui limite considérablement l'espace public disponible pour les jeux d'enfants; dorénavant, dans les zones résidentielles où la vitesse est limitée à 50 km/heure, les rues pourront, sous certaines conditions, être temporairement fermées durant certaines heures à toute circulation et entièrement réservées aux jeux d'enfants; il sera donc possible d'y pratiquer le skeeling et le patinage à roulette; il sera en outre également permis de jouer dans les zones piétonnes et sur les chemins réservés à la circulation des piétons;

- un arrêté royal distinct fixera les conditions d'implantation et les prescriptions techniques pour l'aménagement de ralentisseurs de trafic et de plateaux, appelés désormais « dispositifs surélevés »; l'intention est donc l'aménagement de ralentisseurs de trafic sûrs et efficaces sur les routes; seuls ces ralentisseurs seront encore autorisés à l'exclusion de tout autre dispositif surélevé; les ralentisseurs de trafic et les plateaux existants devront être adaptés dans les trois ans aux nouvelles prescriptions;

- l'application du sens unique restreint est assouplie; le but est de permettre aux cyclistes de rouler dans les deux sens dans toutes les nouvelles rues à sens unique, à moins que des raisons de sécurité ne s'y opposent; les rues à sens unique existantes doivent être évaluées; la norme technique est assouplie et portée de 3,5 à 3 mètres et même dans certains cas à 2,6 mètres.

L'ensemble de ces mesures, complétées par d'autres initiatives et recommandations pour les cyclistes et les piétons, seront publiées dans une brochure d'information destinée tant aux gestionnaires de la route qu'aux citoyens. La brochure relative à la zone 30 sera elle aussi complètement renouvelée. Le tout sera appuyé par quatre circulaires à l'adresse des gestionnaires de la route.

Grâce à cette panoplie de mesures, les gestionnaires de la route, en particulier les communes, dispose-

- in het verkeersreglement worden een aantal nieuwe begrippen ingevoerd, gekoppeld aan specifieke signalisatie en gedragsregels :

- het begrip « voetgangerszone » regelt het statuut voor de zogenaamde winkel-wandelstraten; de voetgangers hebben er absolute voorrang; o.m. fietsers kunnen toegelaten worden onder de voorwaarden bepaald door de wegbeheerder;

- door het begrip « weg voorbehouden voor voetgangers, fietsers, ruiters » kunnen oude jaagpaden, verlaten spoorwegbeddingen, duin- en parkpaden, kleine steegjes en straatjes exclusief worden voorbehouden aan één of meerdere van deze weggebruikers; in Wallonië is dit van belang voor de realisatie van het project RaVEL; ook in Vlaanderen kan het principe op menige plaats toegepast worden, bijvoorbeeld in het kader van recreatieve voetgangers- of fietsroutenetwerken;

- de invoering van het begrip « speelstraat » geeft uitvoering aan een fundamenteel recht van kinderen om te mogen spelen; op de openbare weg is het spelen verboden; aldus gaat veel openbare ruimte verloren voor spelende kinderen; voortaan zullen in woonwijken tot 50 km/uur straten, onder bepaalde voorwaarden, tijdelijk gedurende bepaalde uren volledig afgesloten kunnen worden en voorbehouden worden om te spelen; ook skeelers en rolschaatsers krijgen aldus meer ruimte. Het spelen wordt daarenboven ook toegestaan in voetgangerszones en wegen voorbehouden voor voetgangers;

- in een afzonderlijk besluit worden de aanlegvoorwaarden en technische voorschriften opgelegd voor de aanleg van verkeersdrempels en -plateaus, die voortaan « verhoogde inrichtingen » worden genoemd; aldus is het de bedoeling veilige en efficiënte snelheidsremmers op de wegen aan te brengen; buiten deze snelheidsremmers, zijn andere verhoogde inrichtingen verboden; de bestaande drempels en plateaus dienen binnen de drie jaar aangepast te worden aan de voorgeschreven normen;

- de toepassing van het beperkt eenrichtingsverkeer wordt versoepeld; uitgangspunt is dat in alle nieuwe straten met eenrichtingsverkeer fietsers in beide richtingen toegelaten worden tenzij dit om veiligheidsredenen onmogelijk is; bestaande eenrichtingsstraten moeten geëvalueerd worden; de technische norm wordt versoepeld van 3,5 naar 3 meter en in sommige gevallen zelfs naar 2,6 meter.

Het geheel van deze maatregelen aangevuld met andere initiatieven en aanbevelingen voor fietsers en voetgangers zal bekend gemaakt worden via de uitgave van een wervende informatieve brochure zowel gericht aan wegbeheerders als aan burgers. Ook de brochure zone 30 wordt volledig vernieuwd. Het geheel wordt ondersteund door vier omzendbrieven aan de wegbeheerder.

Met dit pakket aan maatregelen beschikken de wegbeheerders, in het bijzonder de gemeenten, over

ront de nouveaux instruments de gestion pour améliorer la sécurité routière au niveau local. En effet, le nombre d'accidents sur les routes communales représente toujours une fraction importante du nombre total d'accidents et de victimes. En 1997, 44,5 % des accidents corporels, soit 22 000 victimes, se sont produits sur les routes communales, dont 31 % en agglomération et 13,5 % en dehors. Il y a eu 29 000 victimes, soit 41 % du nombre total, sur les routes communales parmi lesquelles 36 % du nombre total des tués et des blessés graves, soit 4 642 victimes.

Une deuxième partie importante de la nouvelle réglementation et des nouvelles initiatives concerne la manière d'aborder l'utilisation de stupéfiants et de médicaments dans la circulation. Le projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, qui introduit des dispositions visant à contrôler et à pénaliser l'usage de substances (stupéfiants et médicaments) influençant le comportement des conducteurs, sera encore déposé au parlement à l'automne 1998. Après que le Gouvernement avait approuvé au printemps 1997, dans le prolongement des résultats de l'étude BTTS, un avant-projet de loi, celui-ci a dû être adapté en profondeur conformément à l'avis du Conseil d'Etat. A cet effet un comité scientifique restreint a été constitué dont le rapport a permis de rencontrer les remarques du Conseil d'Etat.

Par ailleurs, la Belgique souhaite jouer un rôle de pionnier dans ce domaine au niveau européen. L'expertise élaborée à la suite de la rédaction dudit projet de loi peut à présent aussi être utilisée à ce niveau en vue d'une harmonisation européenne. C'est la raison pour laquelle la Belgique participe activement au « High Level Group » de la Commission européenne, en particulier au sein du groupe de travail traitant de cette partie de la politique de la sécurité routière où elle agit comme coordinateur.

La Belgique a également réussi dans le cadre du quatrième programme-cadre de la Commission européenne, à coordonner et à collaborer à une étude scientifique d'envergure pour tester les nouveaux tests de stupéfiants dans la circulation. Cette initiative extrêmement importante démarrera au début 1999 sous le doux nom de « Rosita » et sera menée conjointement avec sept autres pays européens. L'Université de Gand coordonne l'ensemble de l'action avec la collaboration, sur le terrain, de l'Institut national de Criminalistique et de Criminologie et de la Gendarmerie.

L'influence des médicaments sur le comportement des conducteurs ne peut pas non plus être sous-estimée. C'est la raison pour laquelle il a été ordonné de procéder à un dépistage de toutes les substances présentes dans les médicaments, susceptibles d'influencer le comportement des conducteurs. Ces substances sont classées en trois catégories. Les résultats de l'étude seront communiqués à tous les médecins et pharmaciens afin qu'ils puissent informer leurs pa-

nouveaux instruments de gestion pour améliorer la sécurité routière. Immers, het aantal ongevallen op gemeentewegen neemt nog altijd een belangrijk deel in van alle ongevallen en slachtoffers. In 1997 vielen 44,5 % of 22.000 van alle letselongevallen op gemeentewegen, waarvan 31 % binnen de bebouwde kom en 13,5 % buiten de bebouwde kom. 41 % van alle slachtoffers of 29.000 vielen op gemeentewegen; daaronder bevonden zich 36 % van alle doden en zwaar gekwetsten of 4.642 slachtoffers.

Een tweede hoofdbrok van de nieuwe reglementering en initiatieven betreft de aanpak van drugs en geneesmiddelen in het verkeer. Het ontwerp van wet tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, dat bepalingen invoert om het gebruik van stoffen (drugs en geneesmiddelen) die het rijgedrag beïnvloeden, te kunnen controleren en strafbaar te stellen, wordt in het najaar van 1998 nog in het parlement ingediend. Nadat de Regering in het voorjaar 1997 — in het verlengde van de resultaten van de BTTS studie — een voorontwerp had goedgekeurd, diende dit grondig aangepast te worden aan het advies van de Raad van State. Daartoe werd een beperkt wetenschappelijk comité opgericht dat een rapport heeft afgeleverd op basis waarvan aan de opmerkingen van de Raad van State tegemoet kon worden gekomen.

België wil daarenboven op Europees vlak op dit domein een voortrekkersrol spelen. De expertise die werd opgebouwd naar aanleiding van de opstelling van voormeld wetsontwerp, kan nu ook op dat niveau verzilverd worden met het oog op een Europese harmonisatie. België neemt daarom actief deel aan de High Level Group van de Europese Commissie, in het bijzonder in de werkgroep over dat onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid, waar het optreedt als coördinator.

België is er ook in geslaagd, binnen het luik van het vierde kaderprogramma van de Europese Commissie, belast te worden met de coördinatie van en medewerking aan een grootscheeps wetenschappelijk onderzoek voor het uittesten van nieuwe drugstesten in het verkeer. Dit uiterst belangrijk initiatief start begin 1999 onder de welluidende naam « Rosita » en wordt gevoerd samen met zeven andere Europese landen. De Universiteit van Gent coördineert de gehele actie waaraan op het terrein meegewerkt wordt door het Nationaal Instituut voor de Criminalistiek en de Rijkswacht.

Ook de invloed van geneesmiddelen op het rijgedrag mag niet onderschat worden. Daarom gaven we opdracht om een screening uit te voeren van alle stoffen in geneesmiddelen die mogelijks invloed kunnen hebben op het rijgedrag. Deze stoffen worden onderverdeeld in drie categorieën. Het resultaat van de studie zal meegedeeld worden aan alle dokters en apothekers teneinde hun patiënten en cliënten te kunnen informeren van de invloed van sommige ge-

tients et clients sur l'influence de certains médicaments sur le comportement des conducteurs. Un dépliant sensibilisera également le grand public.

Notre pays a connu une série d'accidents graves dans lesquels ont été impliqués des camions.

Comme déjà mentionné ci-dessus, à l'instigation du Ministre des Transports et du Secrétaire d'Etat à la Sécurité, une « table ronde du transport routier » a été organisée. Cette table ronde a abouti à l'élaboration d'un programme d'urgence en 10 points. Un groupe de travail a été créé pour assurer la mise en œuvre de ces points. Ces points concernent entre autres :

- la formation des conducteurs;
- le contrôle technique des véhicules utilitaires tous les six mois, en particulier le bon fonctionnement des freins, du tachygraphe et du limiteur de vitesse. Le suivi des véhicules en défaut de contrôle technique est également facilité;
- le contrôle routier de ces véhicules en particulier s'agissant des aspects opérationnels;
- la signalisation de travaux.

Une nouvelle réglementation relative au permis de conduire introduisant en droit belge les dispositions d'une directive européenne 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 entre en vigueur au 1<sup>er</sup> octobre 1998.

L'arrêté royal du 6 mai 1988 relatif au classement des véhicules en catégories, au permis de conduire, aux décisions judiciaires portant déchéance du droit de conduire et aux conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules à moteur a été remplacé par deux arrêtés distincts du 23 mars 1998, à savoir :

- l'arrêté royal relatif au permis de conduire (MB du 30 avril 1998);
- l'arrêté royal relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite (MB du 30 avril 1998).

Les dispositions du nouvel arrêté royal relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules à moteur ne modifient guère la réglementation existante. Il n'y a eu qu'une mise en concordance avec les nouvelles dispositions de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

Les nouvelles dispositions nécessitent une mise en œuvre et un suivi de la part du service concerné.

L'administration organise depuis septembre 1998, des séances d'information pour le personnel communal en charge de la délivrance des permis de conduire. L'administration collabore avec divers organismes tels que l'Institut belge pour la Sécurité routière, le GOCA (Groupement des Organismes de Contrôle Automobile), la FAB (Fédération nationale des Auto-écoles professionnelles de Belgique), etc pour l'organisation de campagnes d'information, en particulier auprès des médecins pour ce qui concerne les nouveaux aspects des normes et critères relatifs à l'aptitude médicale à la conduite. Environ 35.000 méde-

neemiddelen op het rijgedrag. Ook het publiek zal door middel van een folder gesensibiliseerd worden.

Ons land werd getroffen door een reeks ernstige ongevallen waarbij vrachtwagens betrokken waren.

Zoals reeds hierboven vermeld, werd door de minister van Vervoer en de staatssecretaris voor Veiligheid een « rondetafelconferentie wegvervoer » georganiseerd. Tijdens deze conferentie werd een urgentieprogramma van 10 punten ontworpen. Een werkgroep werd opgericht om deze punten te concretiseren. Dit programma omvat ondermeer :

- de vorming van de bestuurders;
- een technische keuring van bedrijfsvoertuigen elke zes maand, in het bijzonder op de goede werking van de remmen, tachograaf en snelheidsbegrenzer. Ook de opsporing van niet-gekeurde voertuigen wordt vergemakkelijkt;
- de controle op de weg van vrachtwagens, inzonderheid de operationele aspecten;
- de signalering van werken.

Een nieuwe reglementering inzake het rijbewijs, die de Europese richtlijn 91/439/EEG van de Raad van 29 juli 1991 in Belgisch recht omzet, is op 1 oktober 1998 in werking getreden.

Het koninklijk besluit van 6 mei 1988 betreffende de indeling van de voertuigen in categorieën, het rijbewijs, de rechterlijke beslissingen houdende vervallenverklaring van het recht tot sturen en de voorwaarden voor erkenning van de scholen voor het besturen van motorvoertuigen, werd vervangen door twee aparte besluiten van 23 maart 1998, met name :

- het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs (BS van 30 april 1998);
- het koninklijk besluit betreffende de voorwaarden voor de erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen (BS van 30 april 1998).

De bepalingen van het nieuwe koninklijk besluit betreffende de voorwaarden voor de erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen brengen geen grote veranderingen aan de bestaande reglementering. Het besluit werd enkel in overeenstemming gebracht met de nieuwe bepalingen van het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs.

De betrokken dienst zal de uitvoering en de toepassing van de nieuwe bepalingen van dichtbij volgen.

Het bestuur organiseert trouwens vanaf september 1998 voorlichtingsvergaderingen ter attentie van het gemeentepersoneel dat met de uitreiking van de rijbewijzen belast is. Het bestuur werkt samen met diverse organisaties, zoals het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, de GOCA (Groepering van Organismen voor de Controle van Automobielen), de FAB (Nationale Federatie der Beroepsauto-scholen van België), enz. voor de organisatie van voorlichtingscampagnes, in het bijzonder naar de geneesheren voor wat betreft de vernieuwde aspecten van de criteria en normen inzake medische rijge-

cins ont reçu une brochure détaillée présentant toute les informations médicales et administratives.

La création d'un fichier centralisé des permis de conduire dont il a été question ci-dessus constitue une des étapes indispensables pour l'introduction pratique du permis à points dont les travaux préparatoires se poursuivront en collaboration avec le Ministère de la Justice, dans le souci de la mise sur pied d'une infrastructure fiable et entièrement automatisée.

Sur le plan de l'écolage, une attention particulière sera accordée à partir de 1999 au perfectionnement des personnes âgées. Des cours gratuits seront organisés pour les personnes âgées de plus de 55 ans afin de rafraîchir leur connaissance du code de la route. Ils recevront des explications lors de l'exposé de quelques situations de trafic rencontrées dans la pratique. Les personnes âgées constituent un groupe à risques spécifique dans la pratique. Cependant, il est démontré qu'ils ne sont ni plus dangereux ni plus mauvais que les autres conducteurs, bien au contraire. Ils compensent leurs problèmes par un style de conduite adapté et en empruntant des itinéraires connus et en s'appuyant sur des situations connues.

Enfin, la Belgique continuera à participer à la réalisation du Deuxième Plan d'Action européen pour la Sécurité routière. La Belgique souhaite en particulier soutenir les 4 objectifs suivants :

- renforcer le rôle de l'Union européenne comme coordinateur, fournisseur d'informations et plateforme pour l'échange de données;
- collaborer activement à l'amélioration de la sécurité du véhicule;
- assurer le suivi d'un certain nombre de thèmes :
  - l'alcool, la drogue et les médicaments;
  - le soutien aux campagnes;
  - la boîte noire;
  - les limiteurs de vitesse;
  - l'utilisation des ceintures de sécurité et des casques;
- collaborer à l'élaboration d'un objectif quantifiable servant de point de mire à l'évaluation de la politique menée.

#### 7.4. Aspects sécurité du véhicule

Bien que l'état technique des véhicules immatriculés en Belgique soit d'un niveau excellent par rapport à d'autres pays européens, il est apparu opportun de renforcer par voie législative les contrôles au niveau de l'inspection automobile; c'est ainsi qu'un arrêté royal s'y rapportant va être publié avant la fin de l'année 98. Cet arrêté fait partie du programme d'urgence, déjà mentionné ci-dessus. Cet arrêté stipule de nouveaux points d'ordre technique à prendre en compte lors du contrôle des véhicules, notamment :

- le bon fonctionnement du limiteur de vitesse et du tachygraphe sur les véhicules utilitaires;

schiktheid. Ruim 35.000 artsen kregen een uitvoerige brochure toegestuurd met alle medische en administratieve informatie.

Het oprichten van een centraal bestand van rijbewijzen betekent de eerste noodzakelijk stap voor de invoering van het rijbewijs met punten. De voorbereidende werkzaamheden terzake worden in nauw overleg met het ministerie van Justitie voortgezet, met het oog op het opzetten van een betrouwbare, volledig geautomatiseerde infrastructuur.

Op het vlak van de rijopleiding wordt vanaf 1999 bijzondere aandacht besteed aan de bijscholing van ouderen. Er zullen voor 55-plussers gratis cursussen worden ingericht voor het opfrissen van de kennis van het verkeersreglement en ze zullen ook toelichting krijgen bij enkele praktische verkeerssituaties. Ouderen zijn een specifieke risicogroep in het verkeer. Het is evenwel aangetoond dat zij niet gevaarlijker of slechter rijden dan andere bestuurders, integendeel. Ze compenseren hun problemen door een aangepaste rijstijl en door gebruik te maken van gekende wegen en omstandigheden.

België zal ook actief blijven participeren aan de realisatie van het Tweede Europees Actieplan voor Verkeersveiligheid. België wenst in het bijzonder volgende 4 hoofddoelstellingen te ondersteunen :

- de rol van de Europese Unie versterken als coördinator, informatieverstrekker en draaischijf voor het uitwisselen van gegevens versterken;
- actief bijdragen tot de verbetering van de veiligheid van het voertuigen;
- de opvolging van een aantal thema's verzekeren, zoals :
  - alcohol, drugs en geneesmiddelen;
  - de ondersteuning van campagnes;
  - de zwarte doos;
  - de snelheidsbegrenzers;
  - het dragen van veiligheidsgordels en helmen;
- meewerken aan het bepalen van een gekwantificeerde doelstelling die moet dienen als richtpunt voor de evaluatie van het gevoerde beleid.

#### 7.4. Veiligheidsaspecten van het voertuig

Alhoewel de technische staat van de in ons land ingeschreven voertuigen uitstekend is, in vergelijking met andere Europese landen, bleek het toch aangewezen de controles van de technische keuring te versterken; een koninklijk besluit in die zin zal tegen het einde van het jaar 1998 gepubliceerd worden. Dit KB maakt tevens deel uit van het urgentieprogramma voor veilig wegvervoer waarvan hierboven reeds sprake. De nadruk zal gelegd worden op nieuwe technische punten die gecontroleerd moeten worden, inzonderheid :

- de goede werking van de snelheidsbegrenzer en de tachograaf van de bedrijfsvoertuigen;

- la transparence des vitrages, pour ce qui concerne la sécurité;
- le contrôle des émissions de 4 composants des gaz d'échappement;
- le contrôle de l'opacité des fumées émises par les moteurs diesel.

Pour les véhicules utilitaires de plus de 3,5 t, le nouvel arrêté, avec comme objectif principal la sécurité sur la route, prévoit entre autre :

- un contrôle administratif avant immatriculation,
- la présence d'une vignette extérieure indiquant la date d'échéance du certificat de visite, permettant aux forces de l'ordre de verbaliser;

- l'introduction d'une périodicité de contrôle variable, fonction de l'état technique du véhicule concerné.

En dehors de cet arrêté, d'autres mesures ont été prises :

- dans le cadre du programme d'urgence : communication à la police et à la gendarmerie — au moyen d'un couplage des fichiers de la DIV et du GOCA — des dates d'échéance du contrôle technique des véhicules ou du rejet du véhicule, leur permettant donc de mieux cibler les contrôles routiers;
- obligation pour les experts automobiles de signaler les véhicules en sinistre total ou dont des organes de sécurité ont été touchés;
- un contrôle de l'intensité des feux arrières;
- la mise sur pied de contrôles techniques plus sévères ou plus spécifiques sur base volontaire.

Au niveau de l'agrément des véhicules, un arrêté est en préparation prévoyant, ceci en application de directives européennes :

- l'homologation des crochets d'attelage;
- l'homologation des pneumatiques;
- l'obligation de la présence de ceintures de sécurité à toutes les places de tous les véhicules et l'homologation des ancrages correspondants.

En matière de réglementation LPG, un arrêté est en préparation . Ce dernier prévoit :

- l'obligation de passer par un installateur LPG pour le montage ou les modifications apportées au système;
- l'obligation d'utiliser un remplissage automatique du réservoir;
- l'obligation d'une homologation de pratiquement tous les composants de l'installation. A cet égard l'homologation européenne est autorisée;
- l'obligation de la présence d'une jauge au tableau de bord.

#### 7.5. Immatriculation des véhicules

Depuis l'introduction des nouvelles procédures en matière d'immatriculation, liées à une modernisation de l'outil informatique, il est indéniable qu'un meilleur service est offert au public, notamment la

- de la transparence des vitrages, pour ce qui concerne la sécurité;
- le contrôle des émissions de 4 composants des gaz d'échappement;
- le contrôle de l'opacité des fumées émises par les moteurs diesel.

Voor bedrijfsvoertuigen van meer dan 3,5t voorziet het nieuwe besluit, vooral met het oog op de veiligheid langs de weg, bovendien het volgende :

- een administratieve controle vóór de inschrijving;
- het aanbrengen op de wagen van een vignet dat de vervaldatum van het keuringsbewijs vermeldt, zodat bij ingebrekestelling onmiddellijk geverbaliseerd kan worden;
- de invoering van een veranderlijke controleperiodiciteit, afhankelijk van de technische staat van het voertuig.

Naast dit besluit werden ook nog andere maatregelen getroffen :

- in het kader van het urgentieprogramma : mededeling aan politie en rijkswacht — via een koppeling tussen de bestanden van de DIV en de GOCA — van de vervaldatum van de technische keuring of de aflevering van een rood keuringsbewijs, zodat wegcontroles efficiënter worden;
- verplichting voor de automobielexperts ieder total loss te signaleren, alsook de wagens die door de toestand van bepaalde van hun organen niet meer veilig op de weg kunnen;
- controle van de sterkte van de achterlichten;
- invoering van strengere technische keuringen en van specifieke keuringen op aanvraag.

Wat de goedkeuring van de voertuigen betreft, wordt gewerkt aan de omzetting van verschillende Europese richtlijnen met betrekking tot :

- de goedkeuring van trekhaken;
- de goedkeuring van banden;
- de verplichte aanwezigheid van veiligheidsgordels voor alle zitplaatsen in het voertuig en de goedkeuring van de overeenstemmende bevestigingspunten.

Een besluit wordt ook voorbereid voor LPG-wagens : Dit ontwerp voorziet :

- de verplichting om het systeem te laten monteren of wijzigen door een LPG-installateur;
- de verplichting om een automatisch vulsysteem te gebruiken;
- de verplichting om nagenoeg alle elementen van de installatie te laten goedkeuren, tenzij ze aan de Europese goedkeuringsnormen voldoen;
- verplichte LPG-meter op het instrumentenbord.

#### 7.5. Inschrijving van voertuigen

Men kan zeker stellen dat sinds de invoering van nieuwe procedures inzake inschrijving, gekoppeld aan een modernisering van de informatica-uitrusting, een betere dienstverlening is ontstaan, met

rapidité d'exécution, des guichets accessibles à tous. Ces dernières années, une première décentralisation des guichets d'immatriculation a été exécutée. Ayant entièrement donné satisfaction, une décentralisation supplémentaire devrait démarrer fin 1998 pour se poursuivre en 1999.

Indépendamment de ces améliorations, un des objectifs de l'immatriculation, la lutte contre le vol, va être renforcée, notamment par un contrôle informatique des véhicules signalés comme épaves, des véhicules importés et exportés, tout ceci dans le cadre de collaborations entre diverses autorités, tant nationales qu'internationales. Ceci est prévu dans le cadre du système Eucaris (European Vehicle and Driving Licence Information System).

## 8. Auxiliaires de transport de marchandises

De par l'internationalisation et la complexité croissantes des échanges commerciaux, le choix du mode de transport le plus approprié n'est pas toujours aisé. De plus, une multitude d'activités connexes au transport proprement dit sont apparues : affrètement, envoi et contrôle des marchandises, autorisations diverses, formalités douanières, ...

Pour le commerçant ou l'industriel, il est de plus en plus difficile d'organiser lui-même le transport dans son entièreté. Il fait dès lors appel à des professionnels : les auxiliaires de transport. L'auxiliaire de transport, aussi appelé organisateur de transport, offre au chargeur une gamme de services qui garantissent le transport complet de ses marchandises quels que soient les problèmes rencontrés.

La protection de la profession par un accès réglementé permet de faire respecter une saine concurrence; elle se définit par des exigences réglementaires en matière d'honorabilité, de solvabilité et de capacité professionnelle, sur base de l'expérience acquise. On compte actuellement près de 1700 licences de commissionnaires de transport et quelque 70 licences de courtiers, la grande majorité établie en Flandre, principalement à proximité des installations portuaires.

L'activité sans cesse croissante des ports belges impose d'ailleurs de créer une nouvelle licence d'agent maritime. On estime le nombre potentiel de demandeurs à une centaine. L'organisation complète du transport, à savoir l'expédition et les multiples opérations y afférentes nécessite une réglementation propre aux commissionnaires-expéditeurs (quelque 400 entreprises au moins). La concrétisation par des textes légaux de la protection de ces nouvelles professions devrait aboutir au début de 1999.

L'actualisation de la réglementation apportera également la possibilité d'obtenir le certificat d'aptitude professionnelle par la réussite d'un examen spécifique organisé par l'ASBL Institut belge des Organisateurs de Transport (IBOT). Dans le même ordre d'idées, des instituts supérieurs ont été sollicités par l'IBOT pour dispenser une formation professionnelle

name inzake de snelheid van uitvoering en de toegankelijkheid van de loketten. Een eerste decentralisatie van de loketten gebeurde de voorbijgaande jaren. Gelet op het succes van deze loketten is een tweede decentralisatie gepland voor eind 1998-begin 1999.

Daarnaast blijft de bestrijding van autodiefstal één van de belangrijkste doelstellingen van de inschrijving. In samenwerking met zowel nationale als internationale overheden wordt een bestand opgeemaakt van alle ingevoerde en uitgevoerde voertuigen alsook van alle als wrak opgegeven autovoertuigen. Dit is voorzien in het kader van het Eucaris-systeem (European Vehicle and Driving Licence Information System).

## 8. Tussenpersonen in het goederenvervoer

Aangezien het handelsverkeer steeds meer een internationaal en ingewikkeld karakter krijgt, is het niet altijd gemakkelijk de meest aangepaste vervoerswijze te kiezen. Daarbij komt nog een heleboel bijkomende formaliteiten, zoals de bevrachting, de verzending en de controle van de goederen, diverse vergunningen, douaneformaliteiten, ...

Voor de handelaar of de industrieel wordt het dus steeds moeilijker om zelf het transport in zijn geheel te organiseren. Hij doet dan ook een beroep op vakmensen : de tussenpersonen in het goederenvervoer. De tussenpersoon of transportorganisator biedt de opdrachtgever een waaier van diensten aan die het volledig vervoer van zijn goederen waarborgt, ongeacht de problemen die zich voordoen.

De bescherming van het beroep zorgt voor een gezonde concurrentie. De gereguleerde toegang tot het beroep stelt eisen inzake betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid op basis van ervaring. Tot op heden werden 1700 vergunningen van vervoerscommissienair en 70 vergunningen van vervoersmakelaar uitgereikt aan tussenpersonen, die merendeels in Vlaanderen, dicht bij de haveninstallaties, gevestigd zijn.

De steeds groeiende activiteit van de Belgische havens eist trouwens de invoering van een nieuwe vergunning van scheepsagent. Men schat het potentieel aantal aanvragers op een honderdtal. De volledige organisatie van het transport, met name de verzending en de daaraan verbonden operaties eist ook een reglementering van het beroep van commissienair-expediteur (ten minste 400 ondernemingen). De wettelijke teksten tot bescherming van deze nieuwe beroepen worden verwacht voor het begin van het jaar 1999.

De aanpassing van de reglementering zal ook de mogelijkheid bieden het bekwaamheidsgetuigschrift te behalen na het slagen voor een examen bij het Belgisch Instituut der Transportorganisatoren (BITO). Het BITO heeft trouwens hogere scholen aangesproken om een degelijke beroepsopleiding op touw te zetten. Het BITO, dat met de privé- en de

adéquate. L'IBOT, qui associe les secteurs public et privé, devrait en outre bientôt obtenir son accréditation comme organisme de certification pour les normes ISO 9000, gage de qualité particulièrement recherché dans ce secteur intermodal.

Enfin, l'IBOT a réalisé en collaboration avec le département, une enquête auprès des détenteurs de licence permettant d'avoir une vue très large de l'évolution positive du secteur tant sur le plan de la diversité des activités et de l'emploi que sur le plan qualitatif.

## 9. Infrastructure

### 9.1. *Qualité dans la construction*

On peut distinguer quatre domaines importants : l'agrément des entrepreneurs, l'agrément technique des matériaux, les spécifications-type et l'agrément d'organismes techniques.

Pour ces activités, une coopération active a été établie entre l'Etat fédéral, ayant un rôle normatif, et les Régions, chargées de l'application des règles nationales.

#### 9.1.1. Agrément des entrepreneurs

La réglementation datant de 1947 — adaptée à plusieurs reprises aux nouveaux besoins — vise à donner aux autorités adjudicatrices les garanties nécessaires pour la bonne exécution des marchés publics.

Pour atteindre cet objectif, on a mis sur pied un système permettant de s'assurer des moyens financiers et de la compétence technique des entrepreneurs.

L'agrément peut donc être considérée comme une forme de présélection et constitue un outil appréciable pour les autorités adjudicatrices lors de la sélection définitive des soumissionnaires dans le cadre des marchés publics.

Actuellement, on examine quelles mesures peuvent éventuellement être prises afin d'optimiser le système et d'affiner les critères relatifs à la compétence technique. Dans ce but, un groupe de travail a été créé, qui devra à court terme formuler des propositions à ce sujet.

Par ailleurs, l'accessibilité à la liste des entrepreneurs agréés a été améliorée : la banque de données quotidiennement mise à jour des entrepreneurs agréés peut être consultée gratuitement par le biais du website du département sur Internet. De plus, l'échange d'informations avec l'étranger est maintenant possible grâce au courrier électronique (e-mail), ce qui permet d'atteindre le service de manière moderne, rapide et efficace.

A l'échelle européenne, le département continue à défendre activement notre système d'agrément auprès de la Commission européenne et du Comité européen pour la Normalisation (CEN) en vue d'aboutir à un seul système intégré.

openbare sector werkt, zal weldra geaccrediteerd worden als certificatie-instelling voor de ISO 9000-norm, een zeer gewaardeerd bewijs van kwaliteit in de intermodale sector.

Tot slot heeft het BITO, in samenwerking met het departement, een enquête gevoerd bij de vergunninghouders naar de positieve evolutie van de sector, op het vlak van de diversiteit van de activiteiten, van de werkgelegenheid en van de kwaliteit.

## 9. Infrastructuur

### 9.1. *Kwaliteit in de bouw*

Men onderscheidt vier belangrijke opdrachten : de erkenning van aannemers, de technische goedkeuring van de materialen, de typevoorschriften en de erkenning van technische organismen.

Voor deze activiteiten werd een actieve samenwerking opgezet tussen de Federale Staat, die een normatieve rol heeft, en de Gewesten die met de toepassing van de nationale voorschriften belast zijn.

#### 9.1.1. Erkenning van de aannemers

De in 1947 ingestelde erkenningsreglementering — meermaals aangepast aan de wijzigende noden — beoogt aan de aanbestedende overheden de nodige waarborgen te verstrekken voor een goede uitvoering van de overheidswerken.

Om die doelstelling te bereiken werd een systeem opgezet waarbij de aannemers worden gescreend en hun financiële draagkracht en technische bekwaamheid worden vastgesteld.

De erkenning kan aldus gezien worden als een vorm van preselectie en betekent een gewaardeerd hulpmiddel voor de aanbestedende overheden bij de uiteindelijke selectie in het kader van de overheidsopdrachten.

Er wordt momenteel onderzocht welke maatregelen eventueel kunnen genomen worden om het systeem te optimaliseren en de criteria inzake technische bekwaamheid te verfijnen. Hiertoe werd een werkgroep opgericht die op korte termijn daarover voorstellen zal formuleren.

Anderzijds werd de toegankelijkheid van de lijst van de erkende aannemers verbeterd : de dagelijks bijgewerkte databank van de erkende aannemers kan gratis geraadpleegd worden via de website van het departement op internet. Tevens werd het uitwisselen van informatie met de buitenwereld mogelijk gemaakt via elektronische post (e-mail) zodat de dienst op een moderne, snelle en efficiënte manier kan bereikt worden.

Op het Europese plan verdedigt het departement verder op een actieve manier ons erkenningssysteem bij de Europese Commissie en het Europees Comité voor Normalisatie (CEN) teneinde tot een geïntegreerd Europees systeem te komen.

Une attention particulière est également accordée à l'utilisation de l'agrément belge à l'étranger.

Dans le but de créer des ouvertures pour les entrepreneurs belges dans l'Union européenne, des discussions ont été entamées avec les institutions étrangères concernées, dans l'espoir de déboucher sur des accords.

Ces accords conduiront à ce que l'agrément belge soit acceptée dans les pays concernés comme une preuve convaincante que l'entrepreneur en question est en état d'exécuter les travaux valablement, sans que celui-ci ne doive accomplir de nouvelles démarches administratives.

#### 9.1.2. Agrément technique des matériaux, spécifications-type et agrément d'organismes techniques

L'activité d'agrément technique, en croissance, vise à attribuer un avis d'aptitude à l'emploi de matériaux utilisés dans la construction et ne faisant pas l'objet de la marque BENOR (marque officielle de conformité avec les normes belges et européennes).

La transposition en droit belge de la directive 89/106 « Produits de construction » permettra progressivement la reconnaissance réciproque des agréments, contrôles et essais entre les pays européens dans le cadre du marquage CE. Cette transposition sera réalisée au cours de l'année 1998.

Les spécifications-type permettent d'utiliser les produits agréés au même titre que les produits bénéficiant de la marque BENOR.

Des banques de données relatives à ce secteur (produits agréés, procédures, spécifications-type, laboratoires d'essais et organismes de contrôles) sont diffusées par les réseaux informatiques (Internet et réseaux professionnels). En attendant la réalisation effective du marché européen, la participation à l'Union européenne pour l'agrément technique dans la construction (UEAtc) et des accords bilatéraux ou multilatéraux permettent aux produits belges d'être mis sur le marché européen, sans qu'il soit nécessaire aux producteurs de recommencer, dans chacun des Etats de l'Union Européenne, les procédures longues et coûteuses de l'agrément ou de la normalisation non harmonisée.

#### 9.2. Normalisation dans le domaine routier et études de trafic

Au vu des difficultés rencontrées par les transports publics et le transport routier (particulièrement le transport exceptionnel) aux abords de certains ronds-points, le Service des Normes et Banque de Données a procédé à une étude approfondie sur la conception et l'aménagement des ronds-points, complétée par des essais pratiques.

Ces études sont à présent terminées. En collaboration avec le consortium belgo-néerlandais CAD-service / NV Greenock, les résultats ont été intégrés au programme informatique TraC (Trajectory Calculation), qui visualise la situation géométrique des

Bijzondere aandacht gaat ook uit naar het gebruik van de Belgische erkenning in het buitenland.

Met het oog op het creëren van meer mogelijkheden voor de Belgische aannemersbedrijven in de Europese Unie worden met de betrokken buitenlandse instellingen gesprekken aangeknoopt die moeten leiden tot akkoorden.

Deze akkoorden zullen er dan toe strekken dat de Belgische erkenning in de betreffende landen als een afdoend bewijsmiddel wordt aanvaard dat de kwestieuze aannemer in staat is de werken naar behoren uit te voeren zonder verdere administratieve rompslomp.

#### 9.1.2. Technische goedkeuring, typevoorschriften en erkenning van technische organismen

De technische goedkeuring heeft tot doel een advies van gebruiksgeschiktheid toe te kennen aan bouwmaterialen die het BENOR-merk niet bezitten (officieel bewijs van overeenstemming met de Belgische en Europese normen).

De omzetting in Belgisch recht van de bouwproductenrichtlijn 89/106, zal de wederzijdse erkenning van de goedkeuringen, controles en beproevingen tussen de Europese landen in het kader van de CE-markering geleidelijk mogelijk maken. Deze omzetting zal in 1998 verwezenlijkt worden.

Dankzij de typevoorschriften worden de erkende producten op gelijke voet gesteld met de BENOR-producten.

De databanken die betrekking hebben op deze sector (erkende producten, procedures, typevoorschriften, proeflaboratoria en controleorganismen) kunnen geraadpleegd worden via computernetwerken (internet en beroepsnetwerken). In afwachting van de verwezenlijking van de Europese markt, kunnen, dankzij de Europese Unie voor de technische goedkeuring in de bouw (EUTgb) en bilaterale of multilaterale akkoorden, Belgische producten op de Europese markt gebracht worden, zonder dat de producent verplicht is een lange en kostelijke procedure inzake goedkeuring en niet-geharmoniseerde normalisatie in elk lidstaat van de Europese Unie te herbeginnen.

#### 9.2. Normering inzake wegen en verkeersstudies

Naar aanleiding van de moeilijkheden die het openbaar vervoer en het wegvervoer (het uitzonderlijke vervoer in het bijzonder) ondervonden op bepaalde rotondes, werd door de Dienst Normen en Databank, een grondige studie ondernomen naar de conceptie en aanleg van rotondes, aangevuld met praktische proeven.

Deze studies zijn thans afgewerkt en de resultaten ervan werden, in samenwerking met het Belgisch-Nederlands consortium CAD-service / NV Greenock, verwerkt in het computerprogramma TraC (Trajectory Calculation). Dit programma visualiseert de ge-

ronds-points situés sur les trajets de transport exceptionnel et de transport normal.

Le programme sera mis à la disposition des Communes et des bureaux d'étude.

Depuis de nombreuses années la mobilité des personnes et des marchandises augmente. Cet accroissement se concentre principalement sur les infrastructures routières.

Cette croissance ne va cependant pas sans engendrer un nombre de plus en plus important de nuisances (pollutions atmosphérique, sonore, des sols, diminution de l'accessibilité, insécurité, etc.), de moins en moins bien supportées par la population.

Dans ce contexte, les Professeurs Thiry et Blauwens ont été chargés de réaliser une étude préparatoire à la définition d'un plan fédéral de mobilité durable.

La Note d'Orientations, proposée par les deux Professeurs, constitue la première étape dans la voie d'une politique intégrée de mobilité. Son objectif est de fournir un diagnostic de la situation existante ainsi qu'une liste, non limitative, d'instruments relevant du niveau fédéral et permettant la mise en place d'une mobilité véritablement durable.

Conscient qu'une politique de mobilité durable doit faire l'objet d'un vaste débat, la définition du plan fédéral de mobilité durable tiendra compte des réactions suscitées lors de la présentation devant la Commission de l'Infrastructure de la Chambre des représentants et de deux séminaires prévus dès l'automne avec toutes les parties concernées.

### 9.3. Travaux à financement fédéral

L'Etat fédéral est chargé de l'exécution de l'accord de coopération du 15 septembre 1993 et ses avenants, conclus entre l'Etat Fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale. Cet accord vise à réaliser un certain nombre de travaux relatifs aux infrastructures situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, en application de l'article 43 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

Pour 1998, un avenant n° 3 approuvé le 29.01.98 reprend un programme d'investissements, de 2,773 milliards francs, dont les détails ont été définis, en consensus, par le Comité de Coopération Etat Fédéral / Région de Bruxelles-Capitale. Il est à relever que pour la première fois, le Gouvernement a décidé d'augmenter les moyens consacrés à cet accord. Dès l'année 1998 un système qui représente au moins l'indexation a permis un accroissement des moyens de 40 millions en 1998 et de 80 millions en 1999. Ce programme d'investissements est réparti en 6 chapitres principaux :

ometrische ligging van de rotondes die gelegen zijn op de trajecten van uitzonderlijk en genormaliseerd vervoer.

Het programma zal ter beschikking gesteld worden van de gemeenten en de studiebureau's.

Al jaren lang blijft de mobiliteit van de personen en van de goederen groeien. Deze toename is vooral merkbaar op de wegen.

Deze groei gaat ook gepaard met meer en meer ongemakken (luchtvervuiling, lawaaioverlast, bodemvervuiling, vermindering van de toegankelijkheid, onveiligheid, etc.) die de bevolking steeds minder verdraagt.

In deze optiek werd aan de Professoren Thiry en Blauwens gevraagd een voorbereidende studie te maken ter definiëring van een federaal plan voor een duurzame mobiliteit.

De door de Professoren voorgelegde oriëntatienota vormt de eerste stap op weg naar een geïntegreerd mobiliteitsbeleid. Het oogmerk van deze nota bestaat erin een diagnose van de bestaande toestand te maken en tevens een niet-beperkende lijst op te maken van de federale instrumenten die de uitwerking van een duurzaam mobiliteitsbeleid moeten mogelijk maken.

Niettemin zijn we ervan bewust dat een beleid van duurzame mobiliteit grondig gedebatteerd moet worden. Bij de definiëring van het federaal plan voor een duurzame mobiliteit zal dan ook rekening houden met de conclusies van de Infrastructuurcommissie van de Kamer van Vertegenwoordigers en van de twee studiedagen die in de herfst gepland zijn met alle betrokken partijen.

### 9.3. Werken met federale financiering

De federale overheid is belast met de uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en van zijn bijakten. Dit akkoord beoogt de realisatie van een aantal infrastructuurwerken op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ter bevordering van de rol van Brussel als nationale en Europese hoofdstad, zoals bedoeld in artikel 43 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

Een derde bijakte werd op 29.01.98 goedgekeurd. Dit document voorziet voor 1998 in een investeringsprogramma van 2,773 miljard frank waarvan de details bij consensus vastgesteld werden door de het Coördinatiecomité Federale Staat/ Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het is de eerste keer dat de Regering instemt met een verhoging van de toegekende middelen. Vanaf 1998 werd een berekeningssysteem toegepast, dat ten minste met de indexering overeenstemt; zo konden 40 miljoen bijkomende middelen in 1998 vrijgemaakt worden en voor 1999 zal dat 80 miljoen zijn. Het investeringsprogramma wordt onderverdeeld in 6 belangrijke hoofdstukken :

- les travaux en relation avec la SNCB;
- l'espace Bruxelles-Europe :
- la zone neutre, alentours du palais royal et des palais nationaux;
- le Boulevard Léopold III - Eurocontrol - OTAN - Aéroport de Bruxelles-National
- le cofinancement Etat Fédéral (49 %) / Région de Bruxelles-Capitale (51 %)
- divers (rénovation de ponts et tunnels).

L'ensemble de ce programme est géré et réalisé en étroite collaboration avec les services régionaux. Certaines initiatives font même l'objet d'une participation financière de la Région de Bruxelles-Capitale.

## 10. La satisfaction de la clientèle interne et externe

### 10.1. Objectifs

Dans le cadre de la Charte de l'Utilisateur des Services publics, le Département veut proposer au public un service de qualité de haut niveau. Pour ce faire, l'efficacité des administrations est améliorée. L'audit interne des services combiné à l'évaluation de la satisfaction de la clientèle et au développement des instruments de gestion doivent amorcer cette évolution.

L'amélioration de la communication interne et externe est également une grande préoccupation du département. Développer la technologie de l'information et de la communication, ainsi que notre présence sur Internet renforcent tant l'efficacité que les services proposés à la clientèle (interne et externe). L'accessibilité des services est également améliorée.

Au sein du Service des Calamités, des efforts particuliers sont faits pour assouplir les procédures et rattraper le retard.

La satisfaction de la clientèle interne et les relations avec le personnel n'ont pas non plus été oubliées. Un nouveau cadre organique, l'évaluation, des nouveaux locaux et la sécurité au travail sont à l'ordre du jour.

### 10.2. Réalisations

#### 10.2.1. L'audit interne

En 1997 et 1998, la mise en œuvre des recommandations émises par l'audit interne, complétées par le baromètre de qualité, a été suivie de très près par la Direction du Transport exceptionnel de l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure. Attendu que certaines propositions ne sont applicables qu'à long terme, cet audit doit être encore poursuivi un certain temps. Comme on l'a déjà signalé, un audit des services qui délivrent les lettres de pavillon à l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation, également complété par le baromètre de qualité, a aussi été effectué au

- de werken in verband met de NMBS;
- de Europawijk;
- de neutrale zone rond het koninklijk paleis en de nationale paleizen;
- de Leopold III-laan, met Eurocontrol, de NATO en de luchthaven Brussel-Nationaal;
- de cofinanciering Federale Staat (49 %) / Brussels Hoofdstedelijk Gewest (51 %);
- allerlei werken (vernieuwing van bruggen en tunnels).

Het geheel van dit programma wordt beheerd en uitgevoerd in nauwe samenwerking met de gewestelijke diensten. Voor sommige initiatieven is er zelfs een financiële participatie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

## 10. Externe en interne klantentevredenheid

### 10.1. Doelstelling

In het kader van het handvest van de gebruiker van de openbare diensten streeft het departement naar een kwalitatief hoogstaande dienstverlening naar het publiek. Daartoe wordt de efficiency van de werking van de besturen verhoogd. De interne auditing van de diensten, gekoppeld aan de meting van de klantentevredenheid en de ontwikkeling van beheersinstrumenten moeten hiertoe de aanzet geven.

De verbetering van de interne en externe communicatie is een ander belangrijk aandachtspunt van het departement. De uitbouw van de informatie- en communicatietechnologie en de aanwezigheid op internet verhogen zowel de efficiëntie als de dienstverlening naar de (interne en externe) klanten. Tevens wordt de toegankelijkheid van de diensten verhoogd.

Binnen de dienst Rampenschade werden bijzondere inspanningen gedaan om de procedures te versoepelen en de achterstand weg te werken.

De interne klantentevredenheid en de relaties met het personeel werden evenmin vergeten. Als acties naar het personeel toe worden de personeelsformatie, de evaluatie, de huisvesting en de arbeidsveiligheid vermeld.

### 10.2. Uitvoering

#### 10.2.1. Interne Audit

In 1997 en 1998 werd de uitvoering van de aanbevelingen voortvloeiend uit de interne audit, aangevuld door de kwaliteitsbarometer, bij de Directie Uitzonderlijk Vervoer van het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur van zeer nabij gevolgd. Vermits sommige voorstellen slechts op lange termijn toepasbaar zijn, vraagt deze audit nog geruime tijd opvolging. Zoals reeds eerder vermeld, werd in de eerste helft van 1998 tevens een audit uitgevoerd, eveneens aangevuld met de kwaliteitsbarometer, van de diensten die vlaggenbrieven uitreiken bij het Bestuur van de Maritieme Zaken en

cours du premier semestre 1998. De plus, tous les contrats de longue durée du département entier ont été soumis à un examen approfondi. Dès la fin de l'année 1998, un audit du Service social sera entrepris. Ce projet permettra également de reconsidérer les activités du Service social, dans la perspective du budget 2000.

Le service à la clientèle est évalué grâce à des enquêtes parmi les clients externes (le baromètre de qualité). Le département combine autant que possible le baromètre de qualité avec un audit interne du service concerné afin d'émettre, sur la base de résultats internes et externes, des propositions pour le fonctionnement du service. A la fin de 1998, le baromètre de qualité sera également appliqué à un service d'accueil du département. En 1999, cette méthode de sondage de la clientèle sera utilisée en complément des audits internes et le service pourra ainsi être amélioré en fonction des réponses obtenues.

#### 10.2.2. Système de gestion

Au cours du second semestre 1998, le Ministère lancera un projet relatif au développement d'un système de gestion pour l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure. En collaboration avec une firme externe, des objectifs quantifiables seront déterminés pour cette administration, des indicateurs de gestion seront définis et des tableaux de bord seront élaborés. A l'issue de ce projet, cette administration disposera d'un système de gestion et l'on se servira de l'expérience acquise pour développer également un tel système dans les autres administrations. Les résultats de ce projet nous permettront aussi d'établir à l'avenir un lien entre les propositions budgétaires et les indicateurs de gestion, comme le demandent les directives sur la préfiguration du budget.

Au second semestre 1998, en collaboration avec le Bureau ABC du Ministère de la Fonction publique, on lancera un projet pilote pour mettre sur pied une cellule de gestion au Secrétariat général. Le rôle de la cellule sera d'assister le Secrétaire général dans l'exécution de ses tâches de gestion du département et lors des processus de changement (notamment l'application de la Charte de l'Utilisateur des Services publics).

#### 10.2.3. Communications interne et externe

Le Ministère des Communications et de l'Infrastructure, en tentant d'améliorer la communication interne et externe, vise une meilleure intégration de ses différents services, une meilleure collaboration entre les personnes. Il tend ainsi à démontrer qu'une bonne communication interne rejaillit favorablement sur celle tournée vers l'extérieur, avec l'accueil comme tête de pont.

van de Scheepvaart. Ook werden alle contracten van lange duur van het volledige departement aan een grondig onderzoek onderworpen. Vanaf eind 1998 wordt een audit van de Sociale Dienst van het departement aangevat. Dit project kadert eveneens in een geplande heroverweging van de activiteiten van de Sociale Dienst in het kader van de begroting 2000.

De tevredenheid over de dienstverlening wordt getoetst door enquêtes onder de externe klanten (de kwaliteitsbarometer). Het departement combineert de kwaliteitsbarometer zoveel mogelijk met een interne audit van de betrokken dienst om op basis van interne en externe vaststellingen tot voorstellen voor de werking van de diensten te komen. Eind 1998 zal de kwaliteitsbarometer ook toegepast worden in een onthaaldienst van het departement. Ook in 1999 zal deze methode van klantenbevraging gebruikt worden als aanvulling op interne audits en zal, op basis van de resultaten, de dienstverlening verbeterd worden.

#### 10.2.2. Beheerssysteem

In de tweede helft van 1998 start het Ministerie een project betreffende de uitbouw van een beheerssysteem voor het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur. In samenwerking met een externe firma, zullen voor dit Bestuur kwantificeerbare doelstellingen bepaald worden, beheersindicatoren gedefinieerd worden en boordtabellen ontworpen worden. Na afloop van dit project zal dit bestuur beschikken over een beheerssysteem, en kan de opgedane ervaring gebruikt worden om ook in de andere besturen een dergelijk systeem uit te bouwen. De resultaten van dit project zullen ons eveneens in staat stellen in de toekomst een verband te leggen tussen de begrotingsvoorstellen en de beheersindicatoren, zoals gevraagd in de richtlijnen tot voorafbeelding van de begroting.

In de tweede helft van 1998 wordt, in samenwerking met het Bureau ABC van het Ministerie van Ambtenarenzaken, een proefproject aangevat omtrent het oprichten van een beheerscel bij de Secretaris-generaal. De rol van de cel zou bestaan uit « assistentie van de Secretaris-generaal bij het uitvoeren van zijn taken inzake beheer van het departement en bij veranderingsprocessen » (hieronder valt ook de toepassing van het handvest van de gebruiker van de openbare diensten).

#### 10.2.3. Interne en externe communicatie

Met de verbetering van de interne en externe communicatie beoogt het ministerie van Verkeer en Infrastructuur zijn verschillende diensten beter te integreren en de samenwerking tussen de personeelsleden te bevorderen. Daarmee wil bewezen worden dat een goede interne communicatie, de externe communicatie, met het onthaal als bruggenhoofd, alleen maar ten goede kan komen.

Associer et impliquer les différentes entités du Ministère dans la gestion et la mise en œuvre de cette communication se concrétise au travers de différents projets réalisés ou à venir. Un périodique interne a été créé et est publié tous les deux mois. Un concours interne a permis à l'ensemble du personnel de participer à la création d'un logo pour le département. Celui-ci figurera sur les différents supports (papier, électronique et autres) et permettra ainsi de constituer une identité visuelle propre au Ministère. Brochures d'accueil et du Département ont été publiées et connaîtront, d'ici quelques temps, une mise à jour. Une grande partie des fonctionnaires de niveau 1 ont reçu une adresse e-mail, ce qui, dans de nombreux cas, facilite la circulation de l'information. Des séances d'information collective ont également eu lieu dans cet esprit.

Le Ministère a été présent à plusieurs foires et salons, soigneusement sélectionnés. Le but recherché, dans ce contexte particulier, étant essentiellement d'approcher différemment le public en quête d'informations officielles et mises à sa portée. Cette présence du Département est complétée par le lancement de son propre site en janvier 1998, qui constitue un volet important de la communication externe.

Le Département continue à développer l'utilisation de la technologie de l'information et de la communication. Le site Internet du Ministère des Communications et de l'Infrastructure a été officiellement ouvert le 14 janvier 1998, à l'occasion du Salon de l'Auto ([www.vici.fgov.be](http://www.vici.fgov.be)). Des informations sont d'ores et déjà disponibles sur les sujets suivants :

- le centre d'information et de documentation du Département;
- l'immatriculation des véhicules, avec un plan d'accès à la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules et ses différentes antennes;
- les autorisations pour le transport routier;
- les différents examens organisés par les administrations;
- la législation et la banque de données interactive relatives à l'agrégation des entrepreneurs;
- les demandes d'intervention financière en cas de calamités naturelles.

Les données concernant le permis de conduire, la réglementation relative aux instructions de conduite et les transports exceptionnels sont en cours de préparation. Le citoyen dispose donc d'un moyen complémentaire pour accéder à un grand nombre de données pratiques.

Un large éventail de formulaires est déjà disponible sur le site, de sorte que la personne intéressée qui dispose d'une imprimante peut imprimer et utiliser valablement le formulaire désiré. L'offre ne se limitera pas à de simples informations relatives aux procédures administratives. Les procédures seront aussi accessibles au grand public de façon directe, électronique et interactive.

De verschillende entiteiten van het ministerie dragen bij tot het beheer en de toepassing van deze communicatie, via verschillende projecten. Een intern krantje zag het licht en wordt om de twee maanden gepubliceerd. Een interne wedstrijd gaf de gelegenheid aan de personeelsleden om een logo voor het departement te ontwerpen. Dit logo zal worden gebruikt op alle documenten (gewone briefwisseling, e-mail enz.) om ons departement een eigen visuele identiteit te verschaffen. Ook werden een onthaalbrochure en een brochure over het departement gepubliceerd, die regelmatig bijgewerkt zullen worden. Een groot deel van de ambtenaren van niveau 1 hebben een e-mail adres, om de uitwisseling van de informatie te vergemakkelijken. Daartoe werden voorlichtingsvergaderingen gehouden

Het ministerie was ook aanwezig op verschillende zorgvuldig uitgekozen tentoonstellingen en salons. De bedoeling was naar de burger te stappen en hem de officiële informatie te verstrekken die hij zoekt. Het departement is sedert januari 1998 aanwezig op internet. De creatie van een eigen site was een belangrijk luik van ons extern communicatiebeleid.

Het Departement bouwt het gebruik van de informatie- en communicatietechnologie verder uit. De internet-site van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur werd op 14 januari 1998 officieel in gebruik genomen naar aanleiding van de opening van het Autosalon ([www.vici.fgov.be](http://www.vici.fgov.be)). Thans is reeds informatie beschikbaar over de volgende onderwerpen :

- het informatie- en documentatiecentrum van het Departement;
- de inschrijving van de voertuigen, met een toegangsplan tot de Directie voor Inschrijving van voertuigen, en haar verschillende bijkantoren;
- de vergunningen voor het wegvervoer
- de verschillende examens, georganiseerd door de besturen;
- de wetgeving en interactieve databank betreffende de erkenning van de aannemers;
- de aanvragen voor financiële tussenkomst in geval van natuurrampen.

Het aanbieden van gegevens over het rijbewijs, de reglementering betreffende de rij-instructies en het uitzonderlijk vervoer zijn momenteel nog in voorbereiding. De burger beschikt dus over een bijkomend middel om toegang te krijgen tot een grote hoeveelheid praktische gegevens.

Een uitgebreid pakket van formulieren is eveneens op de site beschikbaar, zodat de geïnteresseerde die over een printer beschikt, het gewenste formulier op een geldige wijze kan afdrukken en gebruiken. Het aanbod zal niet beperkt worden tot het verstrekken van louter informatie over administratieve procedures. Procedures zullen ook rechtstreeks, elektronisch en interactief toegankelijk gemaakt worden voor het grote publiek.

#### 10.2.4. Accessibilité des services

Le département souscrit toujours aux principes de la Charte de l'Utilisateur des Services publics. Afin de rendre les services plus accessibles, le nombre d'antennes du Service pour l'Immatriculation des Véhicules (Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'infrastructure) sera encore augmenté.

#### 10.2.5. Calamités, dommages de guerre et dommages au Congo

Les pluies diluviennes qui se sont abattues les 13, 14 et 15 septembre 1998 sur les provinces d'Anvers, de Limbourg, de Liège, de Flandre orientale et du Brabant flamand ayant été reconnues comme calamité publique, les activités du Service fédéral des Calamités se concentreront presque entièrement sur le règlement des milliers de dossiers introduits en la matière. Diverses initiatives avaient déjà été prises au cours des années précédentes pour accélérer les procédures d'indemnisation. Aujourd'hui, des efforts supplémentaires sont encore consentis en ce sens.

Il a notamment été demandé aux gouverneurs de province de fournir eux-mêmes ou par l'entremise des administrations communales toutes les informations utiles à la population, de simplifier le système d'expertise et de signaler aux administrations locales la possibilité de consentir des avances sans intérêt aux sinistrés.

Il est également procédé au renforcement de l'effectif des services provinciaux des calamités et du service fédéral des calamités. A côté de cela il a été procédé à une actualisation des tableaux annexés à l'AR du 20 août 1976, relatifs à l'indemnisation des biens meubles d'usage courant ou familial.

L'intervention financière de l'Etat dans le cadre de cette calamité se chiffrera sans doute à plusieurs milliards, étant entendu que ces dépenses à charge de la Caisse nationale des Calamités s'étaleront probablement sur plusieurs années puisque les indemnités de réparation ne sont payées qu'au pro rata du emploi qui doit obligatoirement être effectué dans les trois années qui suivent la décision définitive d'indemnisation.

En plus d'une adresse e-mail, le Service des Calamités dispose désormais d'un site Internet sur lequel on peut lire le texte complet du vade-mecum rédigé à l'attention des sinistrés et consulter la liste des formulaires qui, en cas de calamité publique, sont disponibles dans les administrations communales. En outre, un numéro de téléphone gratuit (0800) a été mis à disposition du public afin d'obtenir toutes informations utiles quant à la procédure d'indemnisation.

Le propre réseau informatique (CALIS) doit être modernisé : le matériel sera renouvelé et le système

#### 10.2.4. Toegankelijkheid van de Diensten

Het departement blijft de principes uit het handvest van de gebruiker van de openbare dienst onderschrijven. Om de dienstverlening toegankelijker te maken wordt het aantal bijkantoren van de Dienst voor Inschrijving der Voertuigen (Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur) nog uitgebreid.

#### 10.2.5. Rampenschade, oorlogsschade en Congo-schade

Door de erkenning van de hevige stortregens op 13, 14 en 15 september 1998 in de provincies Antwerpen, Limburg, Luik, Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant als algemene ramp, zullen de activiteiten van de federale dienst Rampenschade nagenoeg volledig toegespitst zijn op de afhandeling van de duizenden schadedossiers. Tijdens vorige jaren werden reeds verschillende initiatieven genomen om de vergoedingsprocedures te versnellen. Ook nu worden hiervoor nog extra inspanningen geleverd.

Aan de provinciegouverneurs werd ondermeer gevraagd, zelf of via de gemeentebesturen, alle nuttige informatie te verstrekken aan de bevolking, het expertisesysteem te vereenvoudigen en de lokale besturen te wijzen op de mogelijkheid renteloze voorschotten toe te kennen aan de slachtoffers.

Ook het personeelsbestand van de provinciale rampendiensten en van de federale dienst Rampenschade wordt uitgebreid. Daarnaast werden de tabellen, gevoegd bij het KB van 20 augustus 1976 betreffende de vergoeding van de schade aangericht aan roerende goederen van dagelijks of huishoudelijk gebruik, opnieuw geactualiseerd.

Verwacht wordt dat de financiële Staatstussenkost in het kader van deze ramp enkele miljarden zal bedragen, zij het dat deze uitgaven ten laste van de Nationale Kas voor Rampenschade waarschijnlijk over meerdere jaren zal gespreid worden, vermits de herstelvergoedingen pas uitbetaald worden pro rata van de wederbelegging die verplicht moet uitgevoerd worden binnen de 3 jaren na de definitieve vergoedingsbeslissing.

Naast een e-mail adres beschikt de dienst Rampenschade voortaan over een site op internet met de volledige tekst van het ten behoeve van de geteisterden opgestelde vademecum en met vermelding van de lijst van de formulieren die, in geval van een algemene ramp, ter beschikking liggen bij de gemeentebesturen. Verder werd ook nog een gratis telefoonnummer (0800) ter beschikking gesteld van het publiek waar alle nodige inlichtingen over de vergoedingsprocedure kunnen bekomen worden.

Het eigen informatica-netwerk (CALIS) is aan modernisering toe : het materiaal zal vernieuwd

d'exploitation adapté en fonction notamment de l'introduction de l'Euro et du passage à l'an 2000.

Dans le cadre de l'introduction de l'Euro, il s'est avéré nécessaire d'appliquer l'arrondi de transparence dans tous les textes réglementaires. Dans cette optique, on a déjà entamé la révision des tableaux relatifs aux unités mobilières indemnisables.

Il a été proposé d'indemniser à l'avenir les dommages causés notamment par l'explosion de munitions abandonnées des guerres 1914-18 et 1940-45 (dommages à des biens privés) suivant la procédure et les modalités applicables pour les calamités publiques afin d'éviter ainsi les lourdes procédures et les divers mandats et commissions prévus par la réglementation actuellement en vigueur en la matière.

De plus, les modalités d'indemnisation — en tout cas pour les dommages 40-45 — sont devenues quasiment inexécutables. Si un bien privé subit aujourd'hui un dommage causé par un fait de guerre, l'indemnisation ne peut se faire sans de sérieuses difficultés s'il faut appliquer la réglementation surannée.

Le Ministre du Budget a déjà marqué son accord sur cette proposition. Dès que celle-ci aura acquis force de loi, toutes les indemnisations en la matière seront à charge de la Caisse nationale des Calamités.

En ce qui concerne les dommages de la guerre 40-45 causés à des biens qui sont nécessaires à un service public ou à la réalisation d'un objectif d'intérêt général, l'examen de la problématique d'une éventuelle prescription se poursuit.

En ce qui concerne les dommages causés à des biens belges du Congo, les efforts nécessaires sont entrepris pour clôturer les derniers dossiers : la Commission d'Indemnisation et la Commission supérieure d'Indemnisation ont été légalement reconstituées et ont déjà siégé entre-temps.

10.2.6. Satisfaction de la clientèle interne et relations avec le personnel

#### *Cadre organique*

La simplification des carrières a eu un impact direct sur le cadre du personnel et les réglementations statutaires du département. L'absence d'une base juridique appropriée légalement sanctionnée pendant plusieurs années, n'a pas seulement pesé sur la fonctionnalité au sein de tous les services, mais également sur la répartition des tâches à tous les niveaux. Maintenant que ces questions statutaires seront bientôt réglées, l'étape suivante est d'exécuter pratiquement les révisions des carrières par le biais de promotions et d'attributions individuelles de nouvelles structures de traitements.

worden en het « operation system » moet worden aangepast, ondermeer in functie van de invoering van de Euro en van de overgang naar het jaar 2000.

In het kader van de invoering van de Euro is men tot de conclusie gekomen dat in alle regelgevende teksten transparante afrondingen noodzakelijk zijn. In die optiek werd reeds begonnen met een herziening van de tabellen inzake de vergoedbare mobilair-e eenheden.

Het voorstel werd geformuleerd om in de toekomst de schade die ondermeer veroorzaakt wordt door ontploffingen van achtergelaten munitie uit de oorlogen 1914-18 en 1940-45 (schade aan privé-goederen) te vergoeden volgens de procedure en de modaliteiten die van toepassing zijn inzake algemene rampen. De bedoeling hiervan is de logge procedures en allerhande mandaten en commissies, zoals thans nog voorzien in de terzake geldende wetgevingen, te vermijden.

Bovendien zijn de vergoedingsmodaliteiten — in ieder geval wat de schadegevallen 40-45 betreft — quasi onuitvoerbaar geworden. Wanneer heden door een oorlogsfeit schade wordt veroorzaakt aan private goederen, kan derhalve de vergoeding ervan niet zonder ernstige moeilijkheden gebeuren indien men de verouderde wetgeving moet toepassen.

De Minister van Begroting heeft zich reeds akkoord verklaard met dit voorstel. Zodra dit kracht van wet heeft zullen alle vergoedingen inzake deze schadedossiers ten laste van de Nationale Kas voor Rampenschade vallen.

Wat betreft de oorlogsschade 40-45 aan de goederen die noodzakelijk zijn voor een openbare dienst of voor het nastreven van een doel van algemeen nut, wordt de problematiek inzake een eventuele verjaring verder onderzocht.

Inzake Congoschade worden de nodige inspanningen geleverd om de laatste dossiers af te handelen : de Vergoedingscommissie en de Hogere Vergoedingscommissie werden opnieuw rechtsgeldig samengesteld en hebben ondertussen reeds gezeteld.

10.2.6. Interne klantentevredenheid en relaties met het personeel

#### *Personeelsformatie*

De vereenvoudiging van de loopbanen heeft een directe impact gehad op de personeelsformatie en de statutaire reglementeringen van het departement. Het ontbreken van een degelijke en bekrachtigde wettelijke rechtsbasis gedurende meerdere jaren woog niet alleen zwaar op de functionaliteit binnen alle diensten maar ook op de taakverdeling binnen alle niveaus. Nu deze statutaire aangelegenheden eerlang bekrachtigd zullen zijn, kan in een volgende fase praktische uitvoering worden gegeven aan de loopbaanherzieningen bij wijze van bevorderingen en de individuele toewijzing van de nieuwe wedde-structuren.

### *Evaluation*

Le nouveau système d'évaluation s'inscrit dans un large mouvement qui a pour objectif de faire mieux répondre la fonction publique fédérale aux besoins de notre société moderne. Grâce à une meilleure évaluation, plus fine et plus juste, on veut motiver davantage les fonctionnaires et donc mieux satisfaire les « clients » des autorités. Le département des Communications et de l'Infrastructure s'implique totalement dans ce mouvement. A cette fin, des actions sont et ont été entreprises afin de familiariser tant les évalués que les évaluateurs avec le nouveau système. Pour ce faire, des brochures d'information ont été distribuées aux fonctionnaires des différents niveaux, des réunions d'information pour les évaluateurs ont été organisées et les gestionnaires du système sont disponibles en permanence afin de répondre aux questions des membres du personnel au sujet de l'évaluation. Grâce à une application correcte et motivée du nouveau système, le département veut donner sa contribution pour atteindre l'objectif décrit plus haut.

### *Nouveaux locaux*

Il y a déjà longtemps que l'on désire réunir dans un seul bâtiment les différents services du département disséminés actuellement dans différentes locations à Bruxelles, afin d'optimiser les contacts entre les services et l'efficacité du service au public. La Régie des Bâtiments développe actuellement un projet qui vise à regrouper les services du Ministère. Le Conseil des Ministres a donné récemment son accord de principe à ce sujet.

### *Sécurité au travail*

Le Service interne pour la Prévention et la Protection au Travail remplace l'ancien service SHE (Sécurité, Hygiène et Embellissement des lieux de travail) depuis le 1/4/98. La tâche principale de ce service est de conseiller les membres du personnel (à tous les niveaux hiérarchiques) sur les problèmes de sécurité et de santé qui se posent sur les lieux de travail ou lors de l'exécution des tâches quotidiennes. Ce service a une fonction consultative et d'avis. Il propose des mesures concernant la prévention incendie, les risques électriques, la manipulation de produits chimiques, la sécurité lors de l'utilisation des machines, l'ergonomie des postes de travail, la prévention des accidents du travail, la fourniture d'équipements de protection, la diminution des nuisances sur les lieux de travail, ...

Il est à noter que l'amélioration des conditions de sécurité dans les locaux de travail a pour corollaire l'amélioration de la sécurité dans les locaux recevant du public, ce qui peut avoir une influence positive sur l'image de marque du département.

### *Evaluatie*

Het nieuwe evaluatiesysteem past in een ruimere beweging die tot doel heeft het federaal openbaar ambt beter af te stemmen op de noden van onze moderne samenleving. Door een betere, meer verfijnde en rechtvaardigere evaluatie wil men komen tot meer gemotiveerde ambtenaren en aldus tot een grotere tevredenheid van de « klanten » van de overheid. Het departement van Verkeer en Infrastructuur schrijft zich ten volle in deze beweging in. In die zin werden en worden dan ook acties ondernomen om zowel de geëvalueerden als de evaluatoren vertrouwd te maken met het nieuwe systeem. In dit verband wordt verwezen naar de verspreiding van infobrochures onder de ambtenaren van de verschillende niveaus, de voorlichtingsvergaderingen voor evaluatoren en de permanente beschikbaarheid van de systeembeheerders om personeelsleden met vragen omtrent de evaluatie bij te staan. Via een correcte en gemotiveerde toepassing van het nieuwe systeem wil het departement een bijdrage leveren tot de hoger beschreven doelstelling.

### *Huisvesting*

Reeds geruime tijd wordt er naar gestreefd de verschillende diensten van het departement die thans over verscheidene locaties te Brussel verspreid zijn, samen in één enkel gebouw onder te brengen om aldus de contacten tussen de diensten onderling en de openbare dienstverlening te optimaliseren. De Regie der Gebouwen ontwikkelt momenteel een project tot hergroepering van de diensten van het Ministerie. Onlangs heeft de Ministerraad hieromtrent zijn principiële goedkeuring verleend.

### *Arbeidsveiligheid*

De Interne Dienst voor Preventie en Bescherming op het Werk vervangt sinds 1 april 1998 de Dienst Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing der Werkplaatsen. De voornaamste taak van deze dienst bestaat erin de personeelsleden (op alle hiërarchische niveaus) te adviseren inzake veiligheid en gezondheid op de werkplaatsen en bij de uitvoering van dagelijkse taken. Deze dienst heeft dus een raadplegende en adviserende taak inzake alle materies die veiligheid en gezondheid op het werk aanbelangen : brandbeveiliging, elektrische risico's, behandeling van chemische producten, veiligheid bij het gebruik van machines, ergonomie, voorkoming van arbeidsongevallen, beschermingsmiddelen, hinderlijke omgevingsfactoren,...

Er weze opgemerkt dat de verbetering van de werkomstandigheden in de werkplaatsen als logisch gevolg heeft dat de veiligheid in de onthaallokalen verhoogd wordt, hetgeen een positieve invloed heeft op het imago van het departement.

En 1997, le nombre de jours calendrier perdus à cause d'un accident du travail a diminué de 33,2 % par rapport à 1996. Le taux de fréquence ( qui caractérise le nombre d'accidents en fonction du nombre d'heures de travail prestées) a diminué de 5,28 % et le taux de gravité ( qui caractérise la gravité des accidents) a diminué de 34,21 %. Les valeurs des taux de fréquence (9,68) et de gravité (0,25) du département pour 1997 restent inférieures aux valeurs moyennes qui caractérisent les autres administrations centrales de même code NACE (respectivement 20,46 et 0,32 - chiffres de 1996).

Le plan d'action 1998 pour la sécurité met l'accent sur les objectifs suivants :

- information et sensibilisation des Comités de concertation de base au sujet de leurs missions en matière de bien-être des travailleurs (la notion de bien-être au travail se substitue à l'ancienne notion de sécurité au travail, trop limitative);
- informations diverses sur des questions de sécurité par l'intermédiaire de NOTA BENE;
- information du personnel sur les pictogrammes de sécurité (nouvelle réglementation);
- application de l'AR du 7 février 1997 relatif à l'hygiène générale des denrées alimentaires dans les restaurants du Service Social (audit et conseils);
- informations et analyses au sujet des postes de travail devant écran de visualisation.

Vergeleken met 1996 is het aantal verloren kalenderdagen te wijten aan een arbeidsongeval in 1997 met 33,2 % gedaald. De frequentiegraad (d.i. het aantal ongevallen in verhouding tot het aantal gepresteerde werkuren) is met 5,28 % gedaald en de ernstgraad (d.i. de ernst van de ongevallen) is met 34,21 % verminderd. De waarden van de frequentiegraad (9,68) en van de ernstgraad (0,25) van het departement liggen in 1997 lager dan de gemiddelde waarden opgetekend bij de andere centrale besturen die onder dezelfde NACE-code vallen (respectievelijk 20,46 en 0,32 in 1996).

Het veiligheidsactieplan voor 1998 legt de nadruk op de volgende doelstellingen :

- voorlichting van de basisoverlegcomités over hun taken inzake het welzijn van de werknemers (het begrip welzijn is veel ruimer dan het oude begrip veiligheid van de werkplaatsen);
- voorlichting over veiligheidsaangelegenheden via NOTA BENE;
- voorlichting van het personeel over de pictogrammen (nieuwe reglementering);
- toepassing van het KB van 7 februari 1997 inzake de algemene voedingsmiddelenhygiëne in de restaurants van de Sociale Dienst (audit en raadgeving);
- informatie over werken met beeldschermapparatuur en analyse van deze werkposten.

## ANNEXE

### ANALYSE CRITIQUE D'UN PROGRAMME : L'OFFICE RÉGULATEUR DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE (ORNI)

En exécution de la Directive du Conseil UE n° 96/75/CE du 19 novembre 1996 instaurant la liberté d'affrètement et de formation des prix dans le secteur national et international du transport de marchandises par voie navigable, l'arrêté royal du 20 juillet 1998 prévoit la libéralisation complète du marché belge de la navigation intérieure au 30 novembre 1998.

Il en résulte donc que l'Office Régulateur de la Navigation Intérieure qui avait été créé pour gérer le système du tour de rôle, perd sa mission fondamentale à partir de cette date et donc sa raison d'être. Sont également perdues les recettes générées par cette activité (de l'ordre de 86 millions de BEF en 1997).

Au cours des années, des missions complémentaires ont été confiées à l'organisme en raison de sa structure déconcentrée et donc de sa proximité avec le client mais aussi pour sa connaissance du secteur : gestion du fonds de déchirage, délivrance des licences d'exploitation, des brevets de conduite, des immatriculations des bateaux de plaisance,... Ces tâches représentent 35 % de l'ensemble des activités; elles doivent être maintenues et réintégrées dans le département.

Dernièrement, l'Office a également été proposé pour garantir, au niveau de la Belgique, l'exécution uniforme des obligations financières découlant du traité sur la gestion des déchets dans la navigation intérieure et sur le Rhin, signé à Strasbourg le 9 septembre 1996.

Par ailleurs, la libéralisation du transport par voies fluviales impose la mise en place de mesures spécifiques d'une part, de suivi de l'évolution du secteur et d'autre part, de contrôle des activités sur le terrain afin de s'assurer du respect des prescriptions légales et réglementaires par tous les transporteurs et garantir ainsi l'égalité dans l'accès à la concurrence.

Les seules possibilités actuelles de surveillance du secteur et de contrôle sur place disparaîtront en effet avec la suppression du tour de rôle, exceptions faites des interventions dans les ports maritimes.

En outre, il est constaté que certaines activités, comme la délivrance de certains documents, la tenue d'une section de la Commission du Rhin, le jaugeage des bateaux,... sont insuffisamment organisées dans la partie francophone du pays, ce qui entraîne un déséquilibre de traitement pour les membres de la profession.

Le département propose donc d'utiliser le personnel qui va se libérer auprès de l'Office Régulateur de la Navigation Intérieure par la suppression du tour de rôle, soit un peu moins de 23 équivalents temps plein, afin de pouvoir assurer la mise en œuvre de ces activités. La réalisation de cette proposition requiert naturellement l'accord préalable des Ministres du Budget et de la Fonction Publique avec qui doit être discutée l'étude des besoins et des moyens jugés nécessaires, étude qui a été rédigée par un groupe de travail constitué au sein de mon administration.

## BIJLAGE

### KRITISCHE ANALYSE VAN EEN PROGRAMMA : DE DIENST VOOR REGELING VAN DE BINNENVAART (DRB)

In uitvoering van de richtlijn van de EU-Raad n° 96/75/CE van 19 november 1996 tot liberalisering van de bevrachting en de prijsvorming binnen de sector van het nationaal en internationaal goederenvervoer langs de waterwegen, voorziet het koninklijk besluit van 20 juli 1998 in een volledige liberalisering van de Belgische binnenvaartsector op 30 november 1998.

Hieruit volgt dat de Dienst voor Regeling der Binnenvaart die werd opgericht om het toerbeurtsysteem te beheeren, zijn hoofdopdracht verliest vanaf die datum, en aldus tevens zijn bestaansreden. De inkomsten die uit deze activiteit voortkomen gaan eveneens verloren (een bedrag van ongeveer 86 miljoen BEF in 1997).

In de loop der jaren werden aan dit organisme bijkomende taken toevertrouwd wegens zijn gedecentraliseerde structuur en de daaruit volgende nabijheid t.a.v. de klant en ook wegens zijn kennis van de sector : beheer van het sloopfonds, afleveren van exploitatievergunningen, stuurbrevetten, immatriculatieplaten voor de pleziervaart,... Deze taken vertegenwoordigen 35 % van het geheel van de activiteiten ; zij moeten behouden blijven en terugkeren naar het departement.

Onlangs werd de Dienst eveneens gevraagd om op Belgisch vlak, de eenvormige uitvoering te verzekeren van de financiële verplichtingen die voortvloeien uit het verdrag inzake het beheer van afval in de binnenvaart en op de Rijn, dat te Straatsburg op 9 september 1996 werd ondertekend.

Overigens verplicht de liberalisering van het verkeer via de waterwegen tot het invoeren van specifieke maatregelen : enerzijds de opvolging van de evolutie binnen de sector, en anderzijds de controle van de activiteiten op het terrein, teneinde zich te verzekeren van het feit dat de wettelijke en reglementaire voorschriften door alle vervoerders worden nageleefd om aldus de gelijkheid van toegang tot de markt te garanderen.

De enige mogelijkheid die momenteel bestaat om toezicht te houden op de sector en om controle ter plaatse uit te oefenen zal namelijk verdwijnen na afschaffing van de toerbeurt, uitzondering gemaakt voor de tussenkomsten in de zeehavens.

Er wordt bovendien vastgesteld dat bepaalde activiteiten zoals het afleveren van bepaalde documenten, het houden van een afdeling van de Rijncommissie, de scheepsmeting,... onvoldoende aanwezig zijn in het Franstalig landsgedeelte, wat een onevenwicht veroorzaakt in de behandeling van de beoefenaars van het beroep.

Het departement stelt dus voor om het vrijgekomen personeel bij de Dienst voor Regeling der Binnenvaart door het afschaffen van de toerbeurt, te gebruiken om die activiteiten te kunnen uitvoeren. Het gaat om een equivalent van iets minder dan 23 voltijdse betrekkingen. De uitvoering van dit voorstel vereist uiteraard het voorafgaand akkoord van de Ministers van Begroting en van Openbaar Ambt met dewelke de studie van de noodzakelijk geachte noden en middelen, die door een binnen mijn administratie samengestelde werkgroep werd opgesteld, moet besproken worden.

## LE SECTEUR DES POSTES ET DES TELECOMMUNICATIONS

Cette note aborde successivement les évolutions marquantes, sur le plan réglementaire et économique, intervenues sur le marché des télécommunications et sur le marché postal, ainsi que les travaux de l'IBPT en tant que régulateur de ces secteurs.

### 1. Le secteur des télécommunications

Après les profondes réformes entreprises au cours des dernières années, 1999 devrait être une année de stabilisation du cadre réglementaire applicable aux télécommunications. Cette stabilisation doit permettre, tant aux entreprises qu'aux consommateurs, de tirer profit des nouvelles règles en vigueur.

#### 1.1. *Les évolutions au niveau européen*

Le développement du cadre réglementaire belge dans le secteur des télécommunications est largement conditionné par l'évolution de la réglementation européenne dans ce secteur.

##### 1.1.1. Le cadre réglementaire des télécommunications

Sur le plan européen, quelques directives visant à compléter le cadre réglementaire organisant la libéralisation des télécommunications ont été adoptées ou publiées en 1998. C'est notamment le cas de la directive 98/10/CE du 26 février 1998 concernant l'application de la fourniture d'un réseau ouvert (ONP) à la téléphonie vocale et l'établissement d'un service universel des télécommunications dans un environnement concurrentiel, ainsi que de la directive 98/61/CE du 24 septembre 1998 modifiant la directive 97/33/CE pour ce qui concerne la portabilité du numéro et la présélection de l'opérateur. Le premier texte assure le contenu du service universel des télécommunications et le deuxième impose la mise à disposition de la portabilité des numéros et la présélection de l'opérateur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2000 au plus tard.

D'autres textes européens sont en cours d'adoption et devraient produire leurs effets au cours de l'année 1999. C'est principalement le cas du projet de directive concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications ainsi que la reconnaissance mutuelle de leur conformité; ce texte devrait permettre la libre circulation de tous les équipements de télécommunications, y compris ceux qui fonctionnent dans des bandes de fréquences non harmonisées.

## POST- EN TELECOMMUNICATIESECTOR

Deze nota gaat achtereenvolgens over de belangrijke evoluties, op het regelgevend en economisch vlak, die voorgekomen zijn op de telecommunicatiemarkt en op de postale markt, alsook over de werkzaamheden van het BIPT als regulator van deze sectoren.

### 1. De telecommunicatiesector

Na de grondige hervormingen die de jongste jaren ondernomen werden, zou 1999 een jaar moeten zijn van stabilisatie van het regelgevend kader dat van toepassing is op de telecommunicatie. Deze stabilisatie moet zowel de ondernemingen als de consumenten mogelijk maken, voordeel te halen uit de nieuwe van kracht zijnde regels.

#### 1.1. *De evoluties op Europees niveau*

De ontwikkeling van het Belgisch regelgevend kader in de telecommunicatiesector wordt ruim geconditioneerd door de evolutie van de Europese regelgeving in deze sector.

##### 1.1.1. Het regelgevende kader van de telecommunicatie

Op Europees vlak werden in 1998 enkele richtlijnen tot aanvulling van het regelgevend kader dat de liberalisering van de telecommunicatie organiseert, aangenomen of gepubliceerd. Dit is meer bepaald het geval voor richtlijn 98/10/EG inzake de toepassing van Open Network Provision (ONP) op spraaktelefonie en inzake de universele telecommunicatiedienst in een door concurrentie gekenmerkt klimaat alsook richtlijn 98/61/EG van 24 september 1998 tot wijziging van richtlijn 97/33/EG wat betreft nummerportabiliteit en carriërvoorkeuze. De eerste tekst verzekert de inhoud van de universele telecommunicatiedienst en de tweede legt de terbeschikkingstelling op van de nummeroverdraagbaarheid in de voorkeuze van de operator met ingang van uiterlijk 1 januari 2000.

Andere Europese teksten liggen ter goedkeuring en zouden uitwerking moeten hebben in de loop van het jaar 1999. Dit is voornamelijk het geval voor het ontwerp van richtlijn betreffende radioapparatuur en eindapparatuur van telecommunicatie, alsook de onderlinge erkenning van hun eenvormigheid; deze tekst zou het vrije verkeer moeten mogelijk maken van al de telecommunicatie-uitrustingen, met inbegrip van deze die werken in niet-geharmoniseerde frequentiebanden.

### 1.1.2. Commerce électronique et convergences des secteurs

Au plan européen, le secteur des télécommunications est également concerné par la discussion d'un certain nombre de textes ou de thèmes qui le concernent un peu moins directement mais qui sont également importants pour son évolution générale ainsi que pour la croissance économique.

C'est ainsi que de nombreux travaux ont été consacrés à la question du commerce électronique dans le cadre de la Charte internationale sur les communications globales défendue par le Commissaire Bangemann ou dans le cadre de la préparation de la position européenne en vue de la Conférence d'Ottawa des 8 et 9 octobre 1998. L'existence de réseaux de télécommunications à haute vitesse et de prix des télécommunications raisonnables sont en effet essentiels au développement harmonieux du commerce électronique.

De même, les questions liées à la restructuration d'Internet et à la défense des intérêts européens dans les développements du réseau des réseaux et l'attribution des noms de domaine ont beaucoup retenu l'attention des groupes de travail chargés du suivi des télécommunications au niveau européen.

La proposition de directive établissant un cadre commun pour les signatures électroniques constitue également un élément important pour le développement du commerce électronique. Cette proposition qui est compatible avec le projet de loi du gouvernement sur le sujet sera adoptée dans le courant de l'année 1999. Elle a pour objectif de permettre la reconnaissance légale des signatures électroniques et la libre-circulation à l'échelle européenne des services d'authentification.

Un autre débat qui prendra de l'ampleur au cours de l'année 1999 est celui de la convergence entre les technologies des télécommunications, des médias et de l'information.

Si la convergence des technologies et celle des réseaux semblent évidentes, celle des marchés n'apparaît pas encore vraiment. Les opérateurs actuels semblent en effet se concentrer de préférence sur leurs activités de base plutôt que de rendre eux-mêmes tous les services qui pourraient être fournis sur les réseaux dont ils disposent.

Sur le plan de la réglementation, la Belgique applique des règles identiques à un même service, quel que soit le réseau sur lequel il est rendu. Ainsi un opérateur de télécommunications doit obtenir les mêmes autorisations pour prêter son service qu'il le fournisse sur un réseau de télécommunications pur ou sur un réseau de télédistribution. Cette option n'implique pas en soi une convergence réglementaire. Même si la Commission européenne est favorable à l'idée de simplifier et d'uniformiser la réglementation des secteurs des télécommunications, de l'audiovisuel et des technologies de l'information, la Belgi-

### 1.1.2. Elektronische handel en convergenties van de sectoren

Op Europees vlak is de telecommunicatiesector eveneens betrokken bij de bespreking van een bepaald aantal teksten of thema's die hem wat minder rechtstreeks betrekken maar die eveneens belangrijk zijn voor zijn algemene evolutie en voor de economische groei.

Aldus werden talrijke werkzaamheden gewijd aan de kwestie van de elektronische handel in het kader van het Internationale Charter op de globale communicatie, verdedigd door Commissaris Bangemann, of in het kader van de voorbereiding van het Europese standpunt met het oog op de Conferentie van Ottawa van 8 en 9 oktober 1998. Het bestaan van hogesnelheidstelecommunicatienetwerken en van redelijke telecommunicatieprijzen zijn immers essentieel voor de harmonieuze ontwikkeling van de elektronische handel.

Zo ook hebben de vragen, gebonden aan de herstructurering van Internet en de verdediging van de Europese belangen in de ontwikkelingen van het net van de netwerken en de toekenning van de domeinnamen, veel aandacht gekregen van de werkgroepen die belast waren met de opvolging van de telecommunicatie op Europees vlak.

Het voorstel van richtlijn voor het opstellen van een gemeenschappelijk kader voor de elektronische handtekeningen betekent eveneens een belangrijk element voor de ontwikkeling van de elektronische handel. Dit voorstel, dat verenigbaar is met het wetsontwerp van de Regering over het onderwerp, zal worden goedgekeurd in de loop van 1999. Het voorstel heeft tot doel de wettelijke erkenning mogelijk te maken van de elektronische handtekeningen en het vrije verkeer op Europese schaal van de legaliseringsdiensten.

Een ander debat dat belangrijk zal worden in de loop van 1999 is dat van de convergentie tussen de telecommunicatietechnieken, de media en de informatie.

Hoewel de convergentie van de technologieën en deze van de netwerken vanzelfsprekend lijken, dan blijkt deze van de markten nog niet echt. De huidige operatoren lijken zich bij voorkeur toe te spitsen op hun basisactiviteiten, veeleer dan zelf al de diensten te verstrekken die op de netwerken, waarover zij beschikken, zouden kunnen worden geleverd.

Op het vlak van de regelgeving past België dezelfde regels toe op eenzelfde dienst, ongeacht het netwerk waarop deze verleend wordt. Zo moet een telecommunicatie-operator dezelfde vergunningen krijgen of hij zijn dienst verstrekt op een zuiver telecommunicatienetwerk dan wel op een distributienetwerk. Deze optie houdt op zich geen regelgevende convergentie in. Zelfs als de Europese Commissie gunstig staat tegenover de idee, de regelgeving van de sectoren van telecommunicatie, van het audiovisuele en van de informatietechnologieën te vereenvoudigen en gelijkvormig te maken, dan

que plaide, elle, pour une évolution à partir de la réglementation existante, plus conforme à la répartition des compétences au niveau belge.

### 1.1.3. La révision de la réglementation

La plupart des directives européennes qui forment le cadre réglementaire des télécommunications contiennent une clause de révision après un examen du fonctionnement du secteur; celui-ci devrait avoir lieu avant la fin de l'année 1999.

Face à la perspective d'une révision aussi rapide, il semble nécessaire de rappeler qu'après les profondes réformes de ces dernières années, le secteur des télécommunications a aussi besoin d'une certaine stabilité et de visibilité quant aux développements futurs.

La Belgique doit continuer à favoriser une approche harmonieuse consciente à la fois des besoins des consommateurs, y compris des plus démunis, et des nécessités du marché. La révision du cadre réglementaire des télécommunications pourra, par exemple, être l'occasion de consolider le service universel et son éventuel financement ainsi que d'en développer la portée afin que chacun puisse avoir accès aux bénéfices de la société de l'information.

## 1.2. *L'évolution dans le secteur des télécommunications en Belgique*

En 1999, le cadre réglementaire régissant l'ouverture du marché des télécommunications à la concurrence sera finalisé.

L'ouverture effective du marché impliquera la régulation dynamique du secteur par l'IBPT au niveau des questions-clés comme :

- l'interconnexion;
- la gestion de la numérotation;
- la conciliation et si nécessaire l'arbitrage.

Par ailleurs, l'IBPT continuera à fournir aux acteurs du marché un service efficace au travers de ses missions opérationnelles :

- gestion des fréquences;
- licences et déclarations;
- agréments...

### 1.2.1. Sur le plan réglementaire

De nombreuses modifications ont été apportées ces dernières années à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, et particulièrement au Titre III consacré aux télécommunications. La loi du 19 décembre 1997, notamment, est venue compléter et moderniser le cadre légal applicable au secteur des télécommunications. Cette loi appelle cependant encore la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures d'exécution.

pleit België van zijn kant voor een evolutie, uitgaande van de bestaande regelgeving die meer overeenkomstig de verdeling van de bevoegdheden op Belgisch niveau is.

### 1.1.3. De herziening van de regelgeving

Het grootste gedeelte van de Europese richtlijnen die het regelgevend kader vormen van de telecommunicatie bevatten een clausule voor een herziening na een onderzoek naar de werking van de sector; dit onderzoek zou moeten plaatsvinden voor het einde van 1999.

Met een zo snelle herziening voor ogen, lijkt het noodzakelijk eraan te herinneren dat, na de grondige hervormingen gedurende de jongste jaren, de telecommunicatiesector eveneens nood heeft aan een zekere stabiliteit en aan een zicht op verdere ontwikkelingen.

België moet een harmonieuze aanpak blijven bevorderen, tegelijk bewust van de behoeften van de consumenten, met inbegrip van de minst begoeden, en van de noden van de markt. De herziening van het regelgevend kader van de telecommunicatie zal bijvoorbeeld de gelegenheid kunnen zijn om de universele dienst te consolideren en de eventuele financiering ervan, en ook om de draagwijdte ervan te ontwikkelen opdat iedereen toegang zou krijgen tot de voordelen van de informatiemaatschappij.

## 1.2. *De evolutie van de telecommunicatiesector in België*

In 1999 zal het regelgevend kader dat de openstelling van de telecommunicatiemarkt voor de mededinging regelt, afgewerkt zijn.

De effectieve openstelling van de markt zal de dynamische regulering van de sector door het BIPT inhouden op het niveau van sleutelvragen zoals :

- de interconnectie;
- het beheer van de nummering;
- de verzoening en zo nodig de arbitrage.

Overigens zal het BIPT een doeltreffende dienst blijven leveren aan de marktactoren via zijn operationele opdrachten :

- beheer van de frequenties;
- vergunningen en aangiften;
- goedkeuringen, ...

### 1.2.1. Op het regelgevend vlak

In de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven werden talrijke wijzigingen aangebracht, en meer in het bijzonder in Titel III, die gewijd is aan de telecommunicatie. Meer bepaald de wet van 19 december 1997 heeft het wettelijke kader, dat van toepassing is op de telecommunicatiesector, aangevuld en gemoderniseerd. Deze wet behoeft echter nog het inwerkingstellen van een bepaald aantal uitvoeringsmaatregelen.

Depuis le début de l'année 1998, les textes suivants ont été adoptés :

- l'arrêté royal du 16.04.1998 relatif aux stations terriennes de satellites;
- l'arrêté royal du 22.06.1998 relatif aux conditions d'établissement et d'exploitation de réseaux publics de télécommunications;
- l'arrêté royal du 22.06.1998 fixant le cahier des charges pour le service de téléphonie vocale et la procédure relative à l'attribution des autorisations individuelles;
- l'arrêté royal du 22.06.1998 portant approbation du contrat de gestion entre l'Etat belge et Belgacom;
- l'arrêté royal du 16.07.1998 relatif conditions d'établissement et d'exploitation de réseaux non publics de télécommunications;
- la circulaire du 14.09.1998 relative au cahier des charges applicable à l'exploitation des services de communications personnelles mobiles par satellite;
- l'arrêté royal relatif à l'évolution de la conformité des appareils de stations terriennes pour satellites (en instance de publication).

Les textes suivants sont eux en cours d'examen par le Conseil d'Etat :

- arrêté royal organisant le fonctionnement et la procédure devant la Chambre pour l'Interconnexion, les lignes louées, l'accès spécial et l'utilisation partagée;
- arrêté royal modifiant la composition et le fonctionnement du Comité consultatif pour les télécommunications;
- arrêté royal concernant les catégories de services de télécommunications soumis à des conditions d'exploitation ;
- arrêté royal relatif aux redevances à payer à l'IBPT par les personnes tenues de faire une déclaration de services de télécommunications;
- arrêté royal réglant les délais et principes applicables aux négociations d'interconnexion;
- arrêté royal portant les conditions de confection, d'édition et de distribution des annuaires;
- arrêté ministériel fixant les conditions d'exploitation imposées à certains services de télécommunications;
- arrêté ministériel fixant les modalités de la déclaration de services de télécommunications.

Certains autres textes sont encore en phase de préparation :

- arrêté royal relatif au cahier des charges pour les lignes louées ;
- arrêté royal concernant les informations à communiquer à l'IBPT ;
- arrêté ministériel définissant la forme et le contenu de l'annuaire universel.

Enfin, un projet d'arrêté royal actuellement soumis au Conseil d'Etat adapte certaines dispositions de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certai-

Sedert het begin van 1998 werden de volgende teksten goedgekeurd :

- het koninklijk besluit van 16.04.1998 betreffende de satellietgrondstations;
- het koninklijk besluit van 22.06.1998 betreffende de voorwaarden inzake aanleg en exploitatie van openbare telecommunicatienetwerken;
- het koninklijk besluit van 22.06.1998 tot vaststelling van het bestek van toepassing op de spraaktelefoon dienst en de procedure inzake de toekenning van individuele vergunningen;
- het koninklijk besluit van 22.06.1998 tot goedkeuring van het beheerscontract tussen de Belgische Staat en Belgacom;
- het koninklijk besluit van 16.07.1998 betreffende de voorwaarden voor de aanleg en de exploitatie van niet-openbare telecommunicatienetwerken;
- de omzendbrief van 14.09.1998 betreffende het bestek van toepassing op de exploitatie van mobiele persoonlijke satellietcommunicatiediensten;
- het koninklijk besluit betreffende de evolutie van de eenvormigheid van de toestellen voor satellietgrondstations (ter publicatie).

Anderzijds zijn volgende teksten in onderzoek bij de Raad van State :

- koninklijk besluit tot regeling van de werking en de procedure voor de Kamer voor interconnectie, huurlijnen, bijzondere toegang en gedeeld gebruik;
- koninklijk besluit tot wijziging van de samenstelling en de werking van het Raadgevend Comité voor de telecommunicatie;
- koninklijk besluit betreffende de categorieën van telecommunicatiediensten die onderworpen zijn aan exploitatievoorwaarden;
- koninklijk besluit betreffende de aan het BIPT te betalen bijdragen door de personen die gehouden zijn aangifte te doen van telecommunicatiediensten;
- koninklijk besluit tot regeling van de termijnen en principes die van toepassing zijn op de interconnectieonderhandelingen;
- koninklijk besluit houdende de voorwaarden tot vervaardiging, uitgave en verspreiding van de telefoongidsen;
- ministerieel besluit tot vaststelling van de exploitatievoorwaarden die opgelegd worden aan bepaalde telecommunicatiediensten;
- ministerieel besluit tot vaststelling van de nadere regels van de aangifte van telecommunicatiediensten.

Bepaalde andere teksten bevinden zich nog in een voorbereidende fase :

- koninklijk besluit tot vaststelling van het bestek voor de huurlijnen;
- koninklijk besluit betreffende de aan het BIPT te verstrekken inlichtingen;
- ministerieel besluit tot vaststelling van de vorm en de inhoud van de universele telefoongids.

Ten slotte past een ontwerp van koninklijk besluit, dat momenteel voorgelegd is aan de Raad van State, sommige bepalingen van de wet van 21 maart 1991

nes entreprises publiques économiques aux directives de la Commission européenne et modifie certaines dispositions de cette loi relatives au service universel. Afin d'intégrer les modifications à la loi contenues dans ce projet d'arrêté et de rendre plus lisible la loi du 21 mars 1991 et toutes ses adaptations, un autre projet d'arrêté royal, est également soumis à l'avis du Conseil d'Etat.

En 1999, on devrait dès lors disposer d'une version de la loi coordonnant les dispositions du Titre III, certaines dispositions du Chapitre 10 du Titre I, les annexes à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et la loi du 30 juillet 1979 relative à la radiocommunication.

### 1.2.2. Le développement du marché

Le secteur des télécommunications représente un poids économique important en Belgique, tant du côté des opérateurs que du côté des fabricants de matériel : plus de 250 milliards de chiffre d'affaires et plusieurs dizaines de milliers d'emplois. C'est à la fois un secteur de poids et un secteur d'avenir.

Dans un contexte de libéralisation et de mondialisation des marchés, la Belgique a fait le choix d'une ouverture équilibrée du marché à la concurrence.

L'impact de cette réforme de la réglementation se fait déjà sentir sur le marché. En octobre 1998, 16 nouveaux opérateurs ont d'ores et déjà décidé d'implanter un réseau en Belgique. Seize opérateurs (les mêmes ou non) ont décidé d'entrer sur le marché de la téléphonie vocale. Ces nouveaux entrants devraient générer des investissements de l'ordre de 10 milliards tant en 1998 qu'en 1999, ainsi que plusieurs milliers d'emplois directs et indirects. A côté de ces grands opérateurs, plusieurs dizaines d'entreprises exploitent également des services de télécommunications.

La Belgique est désormais un des pays où la téléphonie mobile connaît la plus forte progression d'une année à l'autre. Le dynamisme du marché s'est traduit par l'apparition de nouveaux services aux utilisateurs et par une pression à la baisse des tarifs. Avec la perspective de l'arrivée sur le marché en 1999 d'un troisième opérateur, on peut raisonnablement penser que cette progression va se poursuivre.

Au même titre que le GSM, Internet fait figure de produit phare des nouvelles technologies de la communication. Si le nombre de ses utilisateurs est difficile à connaître avec précision, tout laisse à penser que ce chiffre — plusieurs centaines de milliers en Belgique — connaît lui aussi une forte croissance. Quant au secteur des ISP (Internet Service Providers), il s'est caractérisé ces deux dernières années par une concentration autour de quelques grands acteurs.

betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven aan de richtlijnen van de Europese Commissie aan en wijzigt het sommige bepalingen van deze wet betreffende de universele dienst. Teneinde de wetwijzigingen, vervat in dit besluitontwerp, te integreren en de wet van 21 maart 1991 met al haar aanpassingen leesbaarder te maken, wordt een ander ontwerp van koninklijk besluit eveneens aan de Raad van State voorgelegd.

In 1999 zou men bijgevolg moeten beschikken over een versie van de wet die de bepalingen coördineert van Titel III, sommige bepalingen van Hoofdstuk 10 van Titel I, de bijlagen bij de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en de wet van 30 juli 1979 betreffende de radioberichtgeving.

### 1.2.2. De ontwikkeling van de markt

De telecommunicatiesector is economisch van groot belang in België, zowel vanwege de operatoren als vanwege de fabrikanten van het materiaal : een omzet van meer dan 250 miljard en verschillende tienduizenden banen. Het is tegelijk een belangrijke en een toekomstgerichte sector.

In een context van liberalisering en mondialisering van de markten, heeft België een keuze gemaakt voor een evenwichtige openstelling van de markt aan de concurrentie.

De weerslag van de hervorming van de regelgeving doet zich op de markt reeds voelen. In oktober 1998 hebben reeds 16 nieuwe operatoren beslist een netwerk in België te vestigen. Zestien operatoren (dezelfden of niet) hebben beslist de markt van de spraaktelefonie binnen te stappen. Deze nieuwkomers zouden investeringen met zich brengen van ongeveer 10 miljard, zowel in 1998 als in 1999, en vele duizenden rechtstreekse of onrechtstreekse banen scheppen. Naast deze grote operatoren exploiteren meerdere tientallen bedrijven eveneens telecommunicatiediensten.

België is inmiddels een van de landen waar de mobiele telefonie van jaar tot jaar de grootste vooruitgang boekt. Het dynamisme van de markt heeft zich vertaald in het verschijnen van nieuwe diensten voor de gebruikers en in een druk op de tarieven naar beneden toe. Met het vooruitzicht op de komst, in 1999, van een nieuwe operator op de markt, kan men redelijkerwijs denken dat deze vooruitgang voortgezet zal worden.

Net als de GSM betekent Internet een boegbeeld voor de nieuwe communicatietechnologieën. Hoewel het aantal gebruikers moeilijk precies in te schatten is, doet alles denken dat dit cijfer — meerdere honderdduizenden in België — ook een sterke aangroei zal kennen. Wat de ISP-sector betreft (Internet Service Providers), wordt die de laatste twee jaren gekenmerkt door een concentratie rond enkele grote actoren.

Cet essor général des télécommunications devrait profiter à l'ensemble de l'économie belge : une fois mis en place, tous ces réseaux représenteront un atout capital pour notre économie.

### 1.2.3. Les technologies du futur

Les télécommunications s'inscrivent bien entendu dans le mouvement général vers la société de l'information. Elles en constituent même un des éléments majeurs. Les solutions technologiques évoluent en continu, qu'il s'agisse de l'ADSL, de la boucle locale radio, des services par satellites, de la télévision numérique ou des différentes générations de services mobiles.

L'ADSL, qui fait actuellement l'objet de tests par des opérateurs, est une technique permettant d'offrir une plus grande largeur de bande et constitue donc la réponse des opérateurs de télécommunications à l'arrivée des câblodistributeurs sur le marché d'Internet. La boucle locale radio (Wireless Local Loop) représente quant à elle une alternative à la boucle locale classique dans les zones fortement urbanisées et connaît une évolution vers des applications à large bande dans les fréquences supérieures à 10 Gigahertz.

En matière de services mobiles, on se dirige actuellement vers l'UMTS (Universal Mobile Telecommunications System) qui devrait devenir la norme pour la troisième génération de systèmes mobiles et offrir de nouvelles potentialités, notamment en matière d'applications multimédias. On devrait également assister au recours de plus en plus fréquent au satellite pour fournir des services de télécommunications. En témoigne le développement de projets en matière de S-PCS (Services de communications personnelles par satellite). De tels systèmes couvrent un marché « de niche » néanmoins fort intéressant pour les utilisateurs travaillant dans des zones mal ou non couvertes par les réseaux classiques.

Toutes ces évolutions ont notamment pour conséquence d'augmenter et d'améliorer les possibilités pour l'accès à Internet et à ses multiples services.

### 1.2.4. La société de l'information et son impact

La société de l'information se concrétise particulièrement au travers du phénomène de la convergence entre télécommunications, radiodiffusion et technologies de l'information. Internet symbolise en quelque sorte ce phénomène de convergence.

Nous devons préparer la mise en place d'un cadre réglementaire apte à tirer le meilleur parti des possibilités qu'offre la convergence sur le plan économique, social et culturel. Afin de favoriser une réflexion de fond à ce propos, le Ministre des Télécommunications, en collaboration avec Fabrimetal, a lancé un

Deze algemene bloei van de telecommunicatie zou het gehele Belgische bedrijfsleven ten goede moeten komen : eens opgesteld zullen al deze netwerken een uiterst belangrijke troef betekenen voor onze economie.

### 1.2.3. De technologieën van de toekomst

De telecommunicatie past vanzelfsprekend in de algemene beweging naar de informatiemaatschappij toe. Zij is zelfs een van de belangrijke elementen van. De technologische oplossingen evolueren gedurig, of het gaat om ADSL (Asymmetrical Digital Subscriber Line), of om Wireless Local Loop (draadloze lokale lus), satellietdiensten, digitale televisie of verschillende generaties mobiele diensten.

De ADSL, die momenteel het voorwerp uitmaakt van tests door de operatoren, is een techniek die toelaat een grotere bandbreedte aan te bieden en is dus het antwoord van de telecommunicatie-operatoren op de komst van de kabeldistributeurs op de Internet-markt. Van haar kant vertegenwoordigt de draadloze lokale lus (Wireless Local Loop) een alternatief voor de klassieke lokale lus in dichtbebouwde zones en zij evolueert naar breedbandtoepassingen in frequenties boven de 10 Gigahertz.

Inzake mobiele diensten gaat men tegenwoordig naar het UMTS (Universal Mobile Telecommunications System) dat de norm zou moeten worden voor de derde generatie mobiele systemen en nieuwe mogelijkheden zou moeten bieden, meer bepaald inzake multimedia-toepassingen. Men zou eveneens getuige moeten zijn van het steeds meer een beroep doen op satellieten om telecommunicatiediensten te leveren. Getuige daarvan de ontwikkeling van projecten inzake S-PCS (persoonlijke communicatiediensten per satelliet). Dergelijke systemen dekken een « niche »-markt die niettemin zeer interessant is voor gebruikers die werken in zones die slecht of niet gedekt worden door de klassieke netwerken.

Al deze evoluties hebben meer bepaald tot gevolg de mogelijkheden voor toegang tot Internet en zijn vele diensten te vermeerderen en te verbeteren.

### 1.2.4. De informatiemaatschappij en haar weer-slag

De informatiemaatschappij neemt concrete vorm aan bijzonder via het verschijnsel van de convergentie tussen telecommunicatie, radio-omroep en informatietechnologieën. Internet symboliseert in zekere zin dit convergentiefenomeen.

Wij moeten het opstellen van een regelgevend kader voorbereiden, dat in staat is het beste te halen uit de mogelijkheden die de convergentie biedt op het economische, sociale en culturele vlak. Teneinde grondig denkwerk daaromtrent te kunnen verrichten, heeft de Minister van Telecommunicatie, in sa-

forum de discussion sur la société de l'information en Belgique appelé AGORA '98.

Ce travail réunissant les internautes, les entreprises, les pouvoirs publics et des universités fera l'objet d'un rapport au Gouvernement début 99 et débouchera sur des initiatives concrètes.

Le commerce électronique, qui concerne les consommateurs et les entreprises, devrait constituer un pôle de croissance important dans les années à venir : il permet de réduire les coûts des vendeurs/distributeurs et d'atteindre des consommateurs restés en marge des marchés. Il peut aussi permettre aux PME d'avoir un accès facilité à de nouveaux marchés, notamment à l'exportation.

Même si les chiffres qui circulent sur le commerce électronique sont à considérer avec précaution, on peut penser que le marché du commerce électronique devrait se mesurer en milliards d'euros en l'an 2000. Il s'agit donc d'un enjeu capital pour les entreprises, pour les consommateurs et les Etats. Dans cette perspective, disposer de réseaux de télécommunications modernes sur l'ensemble du pays constitue un atout de premier ordre pour la Belgique.

Par ailleurs, l'évolution constante des technologies n'est pas sans conséquences sur les connaissances et les aptitudes requises pour affronter le marché du travail. Le défi de l'emploi passera de plus en plus par une formation appropriée aux nouvelles technologies et aux nouveaux métiers. La mise en œuvre des missions d'intérêt général, confiées à Belgacom, permettra de doter en 1999 les écoles, les bibliothèques et les hôpitaux d'accès au réseau Internet et, par là, de mettre à la disposition des élèves des outils performants pour une formation de qualité.

## 2. Le secteur postal

Le secteur postal, composante du marché de la communication, est entré dans une phase de mutations importantes. Un grand nombre d'entreprises y sont d'ores et déjà actives à côté de LA POSTE et la concurrence est chaque jour plus présente.

Au niveau mondial, l'Union Postale Universelle (UPU) discerne quatre grands défis pour ce secteur : la mondialisation du commerce, l'accord GATS introduisant une libéralisation progressive des services, le développement technologique du secteur des télécommunications et la révolution dans le domaine de l'information en général. On prévoit que les marchés du courrier express, des colis, du courrier électronique et de la poste internationale seront soumis à une concurrence particulièrement importante.

Dans l'immédiat, c'est le cadre réglementaire de notre pays qui évolue sous l'impulsion européenne.

menwerking met Fabrimetal, een discussieforum ingericht over de informatiemaatschappij in België, genaamd AGORA '98.

Dit werk, dat de surfers, de bedrijven, de overheid en de universiteiten bij elkaar brengt, zal het voorwerp uitmaken van een verslag aan de Regering begin 1999, en zal uitmonden in concrete initiatieven.

De elektronische handel, die de consumenten en de bedrijven betreft, zou een belangrijke groeipool moeten worden in de komende jaren : hij laat toe de kosten van de verkopers/verdelers te drukken en de consumenten te bereiken die op de klassieke markten niet bereikbaar zijn. Hij kan ook de KMO's de mogelijkheid bieden om gemakkelijker toegang te krijgen tot nieuwe markten, meer bepaald tot de uitvoer.

Ook al moeten de cijfers over de elektronische handel die de ronde doen voorzichtig worden bekeken, kan men toch denken dat de markt van de elektronische handel in miljarden euro's zou moeten worden uitgedrukt in het jaar 2000. Het gaat dus om een bijzonder belangrijke inzet voor de bedrijven, voor de consumenten en voor de Staten. Met dit voor ogen, betekent het ter beschikking hebben van moderne telecommunicatienetwerken over heel het land, een uiterst belangrijke troef voor België.

Overigens is de constante evolutie van de technologieën niet zonder gevolgen voor de kennis en vaardigheden die vereist zijn om op de arbeidsmarkt zijn man te kunnen staan. De uitdaging van de tewerkstelling zal steeds meer in verband staan met een scholing die aangepast is aan de nieuwe technologieën en aan de nieuwe beroepen. De uitvoering van opdrachten van algemeen belang, die aan Belgacom toevertrouwd zijn, zal het mogelijk maken om in 1999 de scholen, de bibliotheken en de ziekenhuizen te voorzien van toegang tot Internet en om zo performante middelen ter beschikking van de leerlingen te stellen met het oog op een kwaliteitsopleiding.

## 2. De postsector

De postsector, een component van de communicatiemarkt, is in een fase getreden van belangrijke mutaties. Een groot aantal bedrijven is nu reeds actief, naast DE POST, en de concurrentie doet zich elke dag meer voelen.

Op wereldvlak onderscheidt de UPU (Wereldpostvereniging) vier grote uitdagingen voor deze sector : de mondialisering van de handel, het GATS-akkoord dat een geleidelijke liberalisering van de diensten invoert, de technologische ontwikkeling van de telecommunicatiesector en de revolutie op het vlak van de informatie in het algemeen. Men voorziet dat de markten van de snelpost, de pakjes, de elektronische briefwisseling en de internationale post onderhevig zullen zijn aan een bijzonder belangrijke concurrentie.

In de onmiddellijke toekomst evolueert het regelgevende kader van ons land onder Europese impuls.

Les grandes lignes de cette évolution sont résumées ci-après.

Le 15 décembre 1997, la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service a été approuvée. Cette directive a été publiée dans le Journal officiel des Communautés européennes du 21 janvier 1998. Les Etats membres doivent la transposer en droit national avant le 10 février 1999.

Cette directive répond aux priorités suivantes :

- garantir la fourniture d'un service universel;
- assurer la viabilité économique des services postaux en permettant la réservation de services;
- concilier la libéralisation du marché et la garantie du service universel;
- établir des règles communes au niveau européen pour le fonctionnement du secteur postal.

Dans le cadre de la transposition de la directive, le Conseil des Ministres a approuvé le 9 octobre 1998 un avant-projet de loi concernant les règles qui s'appliqueront au développement d'un marché intérieur des services postaux. L'avant-projet de loi reprend également des dispositions pour l'amélioration de la qualité du service.

Conformément à la directive, cet avant-projet de loi s'articule autour des axes principaux suivants :

- assurer une ouverture équilibrée du marché en vue d'offrir un service postal de qualité aux particuliers et aux entreprises et ce, au meilleur prix ;
- garantir le maintien du service universel sur l'ensemble du territoire ;
- permettre une transition harmonieuse de La Poste entre une situation de monopole et la nouvelle situation de concurrence telle qu'elle découle de la mise en œuvre de la directive ;
- mettre en place des mécanismes destinés à développer une concurrence loyale au sein du secteur.

A la fin de 1998, la Commission fera une proposition pour la poursuite de la libéralisation des services postaux. Pour le moment et à cette fin, celle-ci procède à un réexamen du secteur.

La directive prévoit que le Parlement européen et le Conseil doivent prendre une décision pour le 1<sup>er</sup> janvier 2000 au plus tard, avec effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2003.

### 3. L'IBPT

#### 3.1. *Les compétences de l'Institut*

Dans le cadre de la réforme de certaines entreprises publiques économiques, un organisme

De grote lijnen van deze evolutie worden hierna samengevat.

Op 15 december 1997 werd richtlijn 97/67/EG van het Europees Parlement en van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de ontwikkeling van de interne markt voor postdiensten in de Gemeenschap en de verbetering van de kwaliteit van de dienst goedgekeurd. Deze richtlijn werd gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 21 januari 1998. De Lidstaten moeten ze in nationaal recht omzetten vóór 10 februari 1999.

Deze richtlijn antwoordt op de volgende prioriteiten :

- de levering waarborgen van een universele dienst;
- de economische leefbaarheid waarborgen van de postdiensten door het reserveren van diensten toe te staan;
- de liberalisering van de markt verzoenen met de waarborg van een universele dienst;
- het opstellen van op Europees vlak gemeenschappelijke regels voor de werking van de postsector.

In het kader van de omzetting van de richtlijn heeft de Ministerraad op 9 oktober 1998 een voorontwerp van wet goedgekeurd betreffende de regels die van toepassing zullen zijn op de ontwikkeling van een interne markt van postdiensten. Het voorontwerp van wet neemt eveneens bepalingen over voor de verbetering van de kwaliteit van de dienst.

Overeenkomstig deze richtlijn scharniert dit voorontwerp van wet om volgende hoofddelen :

- zorgen voor een evenwichtige openstelling van de markt om aan particulieren en bedrijven een postdienst te bieden van hoge kwaliteit tegen de gunstigste prijs;
- het waarborgen van het behoud van de universele dienst op het ganse grondgebied;
- voor De Post een harmonieuze overgang mogelijk maken van een monopoliesituatie naar de nieuwe concurrentiesituatie zoals die voortvloeit uit het inwerkingstellen van de richtlijn;
- instellen van mechanismen met de bedoeling een loyale concurrentie te ontwikkelen binnen de sector.

Eind 1998 zal de Commissie een voorstel doen voor het voortzetten van de liberalisering van de postdiensten. Op dit ogenblik en te dien einde gaat deze over tot een nieuw onderzoek van de sector.

De richtlijn bepaalt dat het Europees Parlement en de Raad een beslissing moeten nemen tegen uiterlijk 1 januari 2000, met uitwerking vanaf 1 januari 2003.

### 3. Het BIPT

#### 3.1. *De bevoegdheden van het Instituut*

In het kader van de hervorming van bepaalde economische overheidsbedrijven werd in 1993 een

régulateur a été créé en 1993 sous la forme d'un parastatal de type A : l'Institut belge des services postaux et des télécommunications. L'importance de l'IBPT s'est affirmée d'année en année, étant donné la transformation progressive du secteur des télécommunications et du secteur postal.

L'Institut dispose d'une compétence globale d'avis à propos de la politique que le pouvoir fédéral entend mener dans le secteur des postes et des télécommunications. De sa propre initiative, il peut donner un avis motivé au Ministre sur n'importe quelle question relative aux services postaux ou aux télécommunications. L'Institut est également chargé de remettre un avis préalable au Ministre sur les stratégies à mettre en œuvre dans les secteurs relevant de sa compétence ou bien lorsqu'une disposition légale ou administrative le prévoit.

Etant donnée la politique de libéralisation mise en œuvre notamment sous l'impulsion de l'Union européenne, les activités de l'Institut comportent un important volet international. L'IBPT est membre de différentes organisations internationales dans le domaine postal et des télécommunications.

L'Institut assure également le secrétariat des Comités consultatifs créés au sein de l'Institut et qui, l'un pour les services postaux l'autre pour les télécommunications, réunissent les interlocuteurs sociaux (organisations syndicales, patronales et représentatives des consommateurs), les acteurs du secteur (opérateurs, fabricants, utilisateurs) et les représentants des pouvoirs fédéraux, communautaires et régionaux.

L'Institut assure la responsabilité de la préparation de la réglementation belge pour les deux secteurs relevant de sa compétence. Il assure la transposition des directives européennes et, dans le domaine des télécommunications, la publication des normes, spécifications techniques et standards européens et internationaux.

Au plan national, l'Institut est chargé de la préparation des avant-projets de loi, projets d'arrêtés royaux et ministériels, des circulaires relatives aux services postaux ou aux télécommunications et des cahiers des charges applicables à certaines activités du secteur.

L'Institut est chargé de surveiller l'application correcte de la réglementation existante dans les domaines de sa compétence. A cette fin, certains agents de l'Institut disposent d'une compétence d'officier de police judiciaire. L'Institut veille ainsi au respect des lois et arrêtés relatifs aux radiocommunications et aux télécommunications.

L'Institut est responsable de la gestion des demandes de licences introduites en vue de l'établissement et de l'exploitation d'un réseau public de télécommunications ou en vue de l'exploitation d'un service de

regelgevende instelling opgericht in de vorm van een parastatale van het type A : het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie. Het belang van het BIPT werd van jaar op jaar bevestigd, gelet op de geleidelijke omvorming van de telecommunicatiesector en van de postsector.

Het Instituut beschikt over een globale adviesbevoegdheid inzake het beleid dat de federale overheid wenst te voeren in de sector van de post en de telecommunicatie. Op eigen initiatief kan het een met redenen omkleed advies verstrekken aan de Minister over gelijk welke kwestie betreffende de postdiensten of de telecommunicatie. Het Instituut is tevens belast met het verstrekken van voorafgaand advies aan de Minister inzake de toe te passen strategieën in de sectoren die onder zijn bevoegdheid vallen of wanneer een wettelijke of administratieve bepaling dat voorschrijft.

Ingevolge het liberaliseringsbeleid dat meer bepaald in werking werd gesteld onder impuls van de Europese Unie, omvatten de activiteiten van het Instituut een belangrijk internationaal gedeelte. Het BIPT is lid van verschillende internationale organisaties in het postale domein en in het domein van de telecommunicatie.

Het Instituut neemt eveneens het secretariaat waar van de Raadgevende Comités die binnen het Instituut zijn opgericht en die, het ene voor de postdiensten, het andere voor de telecommunicatie, de sociale gesprekspartners (beroepsverenigingen, werkgeversverenigingen en verenigingen die de consumenten vertegenwoordigen), de actoren van de sector (operatoren, fabrikanten, gebruikers) en de vertegenwoordigers van de federale, de gemeenschaps- en de gewestelijke overheden bij elkaar brengen.

Het Instituut is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de Belgische regelgeving voor de twee sectoren die onder zijn bevoegdheid vallen. Het zorgt voor de omzetting van de Europese richtlijnen en, in het domein van de telecommunicatie, de publicatie van de normen, technische specificaties en Europese en internationale standaarden.

Op nationaal vlak is het Instituut belast met de voorbereiding van de voorontwerpen van wet, ontwerpen van koninklijke en ministeriële besluiten, omzendbrieven betreffende de post- of telecommunicatiediensten en de lastenboeken die van toepassing zijn op bepaalde activiteiten van de sector.

Het Instituut is belast met het toezicht op de correcte toepassing van de bestaande regelgeving in de domeinen die onder zijn bevoegdheid vallen. Te dien einde beschikken bepaalde van zijn ambtenaren over een bevoegdheid van gerechtelijk officier van politie. Het Instituut waakt aldus over de naleving van de wetten en besluiten inzake radio- en telecommunicatie.

Het Instituut is verantwoordelijk voor het beheer van de aanvragen voor vergunning die ingediend worden met het oog op de oprichting en de exploitatie van een openbaar telecommunicatienetwerk of met

téléphonie vocale. Il enregistre les déclarations de services de télécommunications non soumis à licence. Il gère le plan de numérotation. Il gère les questions liées à l'interconnexion des opérateurs, la sélection des opérateurs de mobilophonie et de sémaphonie et peut assurer une mission de conciliation entre les différents opérateurs de télécommunications.

L'Institut délivre les licences ministérielles pour les différentes catégories d'utilisateurs d'appareils émetteurs et/ou récepteurs radio privés et organise des examens pour les radioamateurs, pour l'utilisation du Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (GMDSS) ainsi que pour l'obtention de certificats VHF en vue de l'utilisation d'équipements radio à bord des bateaux.

L'IBPT est en outre responsable de la gestion des fréquences au niveau national et international et il assure le contrôle du spectre.

L'Institut délivre les agréments pour les appareils terminaux, les équipements de radiocommunications et les machines à affranchir (dans le secteur postal). Il contrôle les commutateurs domestiques et assure l'accréditation des installateurs de ces commutateurs.

La loi du 19 décembre 1997 prévoit la création au 1<sup>er</sup> janvier 1998 d'un « service de médiation pour les télécommunications » qui remplace l'ancien « service de médiation de Belgacom ». Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1998, ce service est organiquement rattaché à l'IBPT, lequel fournit au service de médiation un apport logistique, aussi bien au niveau de la gestion du personnel que des finances et la politique des achats du service.

### 3.2. *Le budget de l'Institut*

Les revenus de l'Institut sont principalement constitués de recettes légales et réglementaires liées à ses activités, et de rémunérations pour ses prestations. La plupart de ces recettes proviennent du secteur des radiocommunications.

L'IBPT assure le préfinancement du service de médiation pour les télécommunications, étant entendu que le secteur concerné finance à terme les frais de fonctionnement du service de médiation, sur base d'une clé de répartition déterminée par la loi.

Le service de médiation dispose donc d'un budget propre complètement séparé de celui du régulateur pour des raisons de transparence.

Le budget prévisionnel établi pour 1998 est le suivant (en millions de francs) :

het oog op de exploitatie van een dienst voor spraak-telefonie. Het registreert de aangiften van telecommunicatiediensten die niet onderworpen zijn aan een vergunning. Het beheert het nummeringsplan. Het beheert de kwesties die gebonden zijn aan de interconnectie van de operatoren, de selectie van de mobilofonie- en semafoonoperatoren en kan een verzoeningsopdracht vervullen tussen de verschillende telecommunicatieoperatoren.

Het Instituut levert de ministeriële vergunningen af voor de verschillende categorieën van gebruikers van privé radiozend- en ontvangtoestellen en organiseert examens voor de radio-amateurs, voor het gebruik van het wereldnood- en veiligheidssysteem op zee (GMDSS) en ook voor het verkrijgen van VHF-certificaten met het oog op het gebruik van radio-installaties aan boord van schepen.

Het BIPT is bovendien verantwoordelijk voor het beheer van de frequenties op nationaal en internationaal niveau en het houdt controle op het spectrum.

Het Instituut levert de goedkeuringen af voor de eindapparatuur, de radiocommunicatie-uitrustingen en de frankeertoestellen (in de postale sector). Het controleert de huisschakelaars en zorgt voor de officiële erkenning van de installateurs van deze schakelaars.

De wet van 19 december 1997 voorziet in de oprichting tegen 1 januari 1998 van een « ombudsdienst voor de telecommunicatie », die de oude « dienst ombudsman bij Belgacom » vervangt. Sedert 1 januari 1998 is deze dienst organiek verbonden aan het BIPT, dat aan de ombudsdienst logistieke steun verleent, zowel op het vlak van het personeels- als van het financieel beheer en het beleid van de aankopen van de dienst.

### 3.2. *De begroting van het Instituut*

De inkomsten van het Instituut bestaan voornamelijk uit de wettelijke en reglementaire ontvangsten die gebonden zijn aan zijn activiteiten, en uit vergoedingen voor zijn prestaties. Het grootste gedeelte van deze ontvangsten komt van de sector van de radiocommunicatie.

Het BIPT zorgt voor de prefinanciering van de ombudsdienst voor de telecommunicatie, daar de betrokken sector op termijn de werkingskosten financiert van de ombudsdienst, op grond van een verdeelsleutel die wettelijk vastgelegd is.

De ombudsdienst beschikt dus over een eigen budget dat om redenen van transparantie volledig gescheiden is van het budget van de regulator.

De voorlopige begroting die voor 1998 werd opgesteld is de volgende (in miljoen frank) :

a) de l'IBPT — régulateur des services postaux et des télécommunications

a) voor het BIPT — als regulator van de post- en telecommunicatiediensten

(En millions de francs. — *In miljoenen frank*)

| Recettes 1998<br>—<br><i>Ontvangsten 1998</i>                                                                                                             |       | Dépenses 1998<br>—<br><i>Uitgaven 1998</i>                                                        |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Remboursements. — <i>Terugbetalingen</i> .....                                                                                                            | 6,0   | Personnel. — <i>Personeel</i> .....                                                               | 353,5 |
| Licences/droits de contrôle pour les radiocommunications. — <i>Vergunningen/controlerechten van radioverbindingen</i> .....                               | 707,3 | Fonctionnement. — <i>Werking</i> .....                                                            | 173,0 |
| Droits de reconnaissance des installateurs/agréments des équipements terminaux. — <i>Rechten erkenning installateurs/goedkeuring eindapparatuur</i> ..... | 54,1  | Organismes internationaux de coordination. — <i>Internationale coördinatie-instellingen</i> ..... | 70,0  |
| Droits de licence pour exploitation de réseaux. — <i>Vergunningsrechten voor exploitatie van netwerken</i> .....                                          | 14,0  |                                                                                                   |       |
| Total général – fonctionnement. — <i>Algemeen totaal – werking</i> .....                                                                                  | 781,4 | Total général – fonctionnement. — <i>Algemeen totaal – werking</i> .....                          | 596,5 |
|                                                                                                                                                           |       | Versement au Trésor (*). — <i>Storting aan de Schatkist (*)</i> .....                             | 193,4 |
| Total général. — <i>Algemeen totaal</i> .....                                                                                                             | 781,4 | Total général. — <i>Algemeen totaal</i> .....                                                     | 789,9 |

(\*) y compris réduction des réserves.

(\*) vermindering van de reserves inbegrepen

b) du service de médiation des télécommunications

b) voor de ombudsdienst van de telecommunicatie

(En millions de francs. — *In miljoenen frank*)

| Recettes 1998<br>—<br><i>Ontvangsten 1998</i>                                                      |      | Dépenses 1998<br>—<br><i>Uitgaven 1998</i>    |      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------------------------------------------|------|
| Contribution du secteur des télécommunications. — <i>Bijdrage van de telecommunicatiesector</i> .. | 77,7 | Personnel. — <i>Personeel</i> .....           | 31,0 |
|                                                                                                    |      | Fonctionnement. — <i>Werking</i> .....        | 46,7 |
| Total général. — <i>Algemeen totaal</i> .....                                                      | 77,7 | Total général. — <i>Algemeen totaal</i> ..... | 77,7 |

Pour une bonne compréhension de ces chiffres, il faut souligner que l'IBPT a décidé de réduire quelque peu ses réserves, aussi bien en 1997 qu'en 1998, pour arriver au niveau requis pour une bonne gestion des liquidités.

### 3.3. Le personnel

Fin 1997, les effectifs de l'Institut s'élevaient à 165 unités statutaires, réparties comme suit : 41 fonctionnaires de niveau 1, 104 de niveau 2 (dont 55 techniciens) et 20 de niveau 3. Ce personnel statutaire a été complété par un certain nombre de contractuels.

Voor een goed begrip van deze cijfergegevens moet onderstreept worden dat het BIPT beslist heeft zijn reserves enigszins af te slanken, zowel in 1997 als in 1998, teneinde te komen tot het vereiste niveau voor een goed beheer van de liquiditeiten.

### 3.3. Het personeel

Eind 1997 bedroeg het personeelsbestand van het Instituut 165 statutairen, onderverdeeld als volgt : 41 ambtenaren van niveau 1, 104 van niveau 2 (waarvan 55 technici) en 20 van niveau 3. Dit statutair personeel werd aangevuld met een aantal contractuelen.

En 1998, les effectifs seront complétés par 16 agents (12 de niveau 1 et 4 de niveau 2) afin de pouvoir remplir les missions supplémentaires confiées à l'Institut en vertu de la loi du 19 décembre 1997 modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques afin d'adapter le cadre réglementaire aux obligations en matière de libre concurrence et d'harmonisation sur le marché des télécommunications découlant des décisions de l'Union européenne.

Le personnel du « service radio maritime » et du « service des redevances radio-télévision », qui faisait jusqu'ici partie de l'entreprise publique autonome Belgacom, a été transféré à l'Institut. Les agents en question sont repris sur des cadres organiques entièrement indépendants de celui de l'IBPT en tant que régulateur. Ils sont mis à la disposition respectivement du Département de la Défense nationale et des Communautés.

### 3.4. *La politique future*

En 1999 comme en 1998, l'IBPT entend œuvrer à un développement harmonieux du secteur postal et du secteur des télécommunications, dans l'intérêt de tous les acteurs en présence. Ceci implique non seulement la finalisation des textes réglementaires mais aussi d'assurer une régulation dynamique du secteur au niveau de questions clés comme l'interconnexion, la numérotation, la conciliation et, si nécessaire, l'arbitrage. L'Institut compte également continuer à fournir aux acteurs du marché un service efficace au travers de ses missions opérationnelles (gestion des fréquences, licences, agréments et autres).

In 1998 zal dit personeelsbestand worden aangevuld met 16 personeelsleden (12 van niveau 1 en 4 van niveau 2) teneinde de bijkomende opdrachten te kunnen vervullen, die aan het Instituut worden toevertrouwd krachtens de wet van 19 december 1997 tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven teneinde het regelgevende kader aan te passen aan de verplichtingen die inzake vrije mededinging en harmonisatie op de markt voor telecommunicatie voortvloeien uit de beslissingen van de Europese Unie.

Het personeel van de « Radio-Maritieme Diensten » en van de « Dienst Kijk- en Luistergeld », dat tot nu deel uitmaakte van het autonome overheidsbedrijf Belgacom, werd naar het Instituut overgeheveld. Het betrokken personeel werd opgenomen in personeelsformaties die volledig los staan van dat van het BIPT als regulator. Zij worden respectievelijk ter beschikking gesteld van het Departement van Landsverdediging en van de Gemeenschappen.

### 3.4. *Het beleid voor de toekomst*

Zoals in 1998 wenst het BIPT in 1999 te ijveren voor een harmonieuze ontwikkeling van de postsector en van de telecommunicatiesector, en dit in het belang van al de betrokken actoren. Dit houdt niet alleen de afwerking in van de regelgevende teksten maar ook de waarborg van een dynamische regulering van de sector op het niveau van sleutelkwesaties zoals de interconnectie, de nummering, de verzoeining en, zo nodig, de arbitrage. Het Instituut is eveneens van plan aan de marktactoren een doeltreffende dienst te blijven verstrekken via zijn operationele opdrachten (beheer van de frequenties, vergunningen, goedkeuringen en andere).