

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 oktober 2001

**ONTWERP VAN ALGEMENE
UITGAVENBEGROTING**
voor het begrotingsjaar 2002

BELEIDSNOTA
van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur
voor het begrotingsjaar 2002

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 octobre 2001

**PROJET DE BUDGET GÉNÉRAL
DES DÉPENSES**
pour l'année budgétaire 2002

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE
du ministère des Communications et
de l'infrastructure pour l'année budgétaire 2002

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP.A	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

<i>Afkorting bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	:	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA :		Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA : Questions et Réponses écrites
CRIV :		Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het Beknopt Verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)	CRIV : Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)
CRIV :		Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV :		Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV : Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN :		Plenum (witte kaft)	PLEN : Séance plénière (couverture blanche)
COM :		Commissievergadering (beige kaft)	COM : Réunion de commission (couverture beige)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i> <i>Bestellingen :</i> <i>Natieplein 2</i> <i>1008 Brussel</i> <i>Tel. : 02/ 549 81 60</i> <i>Fax : 02/549 82 74</i> <i>www.deKamer.be</i> <i>e-mail : alg.zaken@deKamer.be</i>		<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i> <i>Commandes :</i> <i>Place de la Nation 2</i> <i>1008 Bruxelles</i> <i>Tél. : 02/ 549 81 60</i> <i>Fax : 02/549 82 74</i> <i>www.laChambre.be</i> <i>e-mail : aff.generales@laChambre.be</i>	
--	--	---	--

BELEIDSNOTA VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR VOOR HET BEGROTINGSJAAR 2002

1. — ALGEMENE INLEIDING

1.1 Vaststellingen

Zich verplaatsen, zaken vervoeren en zich naar verschillende plaatsen van het grondgebied kunnen begeven, vormen zelden een doel op zich. Het personen- en goederenvervoer vormen een afgeleide actie, een middel dat het mogelijk maakt te beantwoorden aan sociale, economische en culturele behoeften van individuele of collectieve aard.

De jongste 30 jaar is het volume van het personen- en goederenvervoer in België verdubbeld. Deze verdubbeling komt praktisch uitsluitend op rekening van het wegverkeer met een marktaandeel van haast 90 % voor het personenvervoer en van meer dan 70 % voor het goederenvervoer. De spoor- en waterwegen daarentegen zagen hun marktaandeel in belangrijke mate slinken.

Deze toestand veroorzaakt een dichtslibbing van het wegennet in ons land, die zich zowel ruimtelijk als in de tijd uitbreidt, waardoor al te vaak de bewegingsvrijheid van burgers en economische actoren aan banden wordt gelegd. Door de geografische ligging van België wordt deze toestand bovendien onder invloed van het transitverkeer nog verergerd.

De verkeerstoename op de weg zorgt voor een groeiende onveiligheid en leidt tot een onaanvaardbaar aantal menselijke drama's. De hardnekkige concurrentiestrijd in de sector van het wegvervoer brengt niet alleen een aantal sociale problemen teweeg, maar ligt tevens aan de basis van een ernstige aantasting van de verkeersveiligheid. Onze wegen moeten absoluut worden beveiligd om te voorkomen dat bejaarden, kinderen en personen met een beperkte mobiliteit als het ware worden gediscrimineerd. Een verhoogde verkeersveiligheid werkt tevens de "zachte" mobiliteit van voetgangers en fietsers in de hand.

Het verhoogd gebruik van wegvoertuigen en vliegtuigen leidt bovendien tot een groter energieverbruik, en tot de voor het leefmilieu nefaste luchtvervuiling en geluidsoverlast, waardoor de gezondheid van de huidige en komende generaties in gevaar wordt gebracht. In dit opzicht moet worden herinnerd aan de door Bel-

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2002

1. — INTRODUCTION GÉNÉRALE

1.1 Les constats

Se déplacer, transporter, accéder à différents lieux du territoire sont rarement une fin en soi. Le déplacement des personnes et le transport des marchandises constituent une action dérivée, un moyen permettant de satisfaire des besoins sociaux, économiques et culturels, qu'ils soient individuels ou collectifs.

En 30 ans, le volume de transport a doublé en Belgique, tant pour les personnes que pour les marchandises. Ce doublement s'est réalisé quasi uniquement au profit de la route dont la part de marché atteint presque 90 % pour les personnes et plus de 70 % pour les marchandises. Le chemin de fer et la voie navigable n'ont cessé de perdre d'importantes parts de marché.

Cette situation enlève à notre pays une congestion routière qui s'étend dans le temps et dans l'espace et qui paralyse trop souvent les citoyens et les acteurs économiques. En raison de l'implantation géographique de la Belgique, cette situation est renforcée par un important trafic de transit.

La croissance du trafic sur les routes accroît l'insécurité, menant à un nombre inacceptable de drames humains. La concurrence féroce dans le secteur du transport routier engendre certains problèmes sociaux mais elle comporte également des risques au niveau de la sécurité routière. Les routes doivent être sécurisées, aussi pour éviter que les personnes âgées, les enfants et les personnes à mobilité réduite ne subissent une discrimination de fait. Une sécurité renforcée constitue également un incitant à une mobilité « douce » des piétons et cyclistes.

L'usage accru de la route et de l'avion conduit de même à une augmentation de la consommation énergétique tout comme il génère des émissions polluantes et des nuisances sonores nocives pour l'environnement et la santé des générations présentes et à venir. Rappelons à cet égard les engagements pris par la

gië aangegane verbintenissen in de strijd tegen het broeikas-effect naar aanleiding van de topbesprekingen in Rio (1992), Kyoto (1997) en Bonn (2001).

De huidige toestand wordt bepaald door talrijke en complexe structurele factoren zoals de demografische evolutie, de verhoging van de koopkracht, de groeiende spreiding van de economische bedrijvigheid op ons grondgebied, de onvoldoende prijsdekking van de externe kosten, de magere investering in het openbaar vervoer en de nieuwe productiemethodes.

Alles laat vermoeden dat, bij ongewijzigd beleid, de vraag naar bijkomend vervoer in de komende 20 jaar nog zal blijven stijgen. We mogen derhalve verwachten dat tegen 2010 de mobiliteitsbehoefte nog met ten minste 30 % zal toenemen. Deze vooruitzichten houden rekening met de structurele bevolkingsevolutie, met de verruiming van de Europese Unie, met de weerslag van de nieuwe technologieën, met de evolutie van de maatschappelijke netwerken en met de Europese richtlijnen inzake concurrentiebeleid.

Noodzakelijkerwijs moet er hier worden opgetreden, opdat deze stijgende vraag zou kunnen worden ingeperkt en opdat deze verhoging niet uitsluitend naar het wegverkeer zou worden geleid. Daarom moeten andere verkeerswijzen zoals het spoor en de waterweg worden aangesproken. De belangrijkste uitdaging bestaat er dan ook in de mobiliteit in België op een doeltreffende manier te organiseren, zodanig dat zij past in een concept van duurzame ontwikkeling waarbij de economische, sociale en milieugebonden aspecten met elkaar worden verzoend.

Als dit niet gebeurt, komt België in een onhoudbare situatie terecht en zal het zijn verbintenissen in de strijd tegen het broeikas-effect niet kunnen nakomen. Dan zou de mobiliteit van zijn bevolking afnemen. Dan zou de sociaal-economische bedrijvigheid worden afgestraft. Dan zou de levenskwaliteit in steden en agglomeraties een behoorlijke deuk krijgen. Dan zou de volksgezondheid op het spel worden gezet. Dan zou de mobiliteit van de minderbedeelden ernstig in het gedrang komen.

Net als België worden alle Europese landen met dezelfde moeilijkheden geconfronteerd. Niettemin hebben sommige landen reeds maatregelen getroffen om deze tendensen om te buigen. In Duitsland, Zweden en Zwitserland zorgen de spoorwegen ervoor dat zij meer goederen en reizigers voor hun rekening nemen, als gevolg van een aantal vrijwillige politieke keuzes. Deze trend is dus niet onvermijdelijk.

Wij moeten dan ook vaststellen dat de jongste maanden de NMBS beduidend meer succes heeft en meer reizigers mocht vervoeren.

Belgique lors des Sommets de Rio (1992), de Kyoto (1997) et de Bonn (2001) dans la lutte contre l'effet de serre.

Les facteurs structurels déterminant la situation actuelle sont nombreux et complexes: évolution démographique, augmentation du pouvoir d'achat, accroissement de la dispersion des activités sur le territoire, prix ne reflétant pas suffisamment les coûts externes, sous-investissement dans les transports publics, nouvelles méthodes de production.

A politique inchangée, tout porte à croire que la demande de transport continuera à croître au cours des 20 prochaines années. Ainsi, il apparaît que la croissance de mobilité s'élèvera au moins à 30% d'ici 2010. Ces perspectives tiennent compte des évolutions en matière de structure de la population, de l'élargissement de l'Union européenne, de l'impact des nouvelles technologies, de l'évolution de la société en réseaux et des directives européennes en matière de concurrence.

Il est indispensable d'agir pour maîtriser cette croissance de la demande mais aussi pour que cette augmentation ne se reporte pas uniquement sur la route mais qu'elle fasse au contraire largement appel aux autres modes de transport, notamment le chemin de fer et la voie d'eau. Le défi principal consiste dès lors à organiser la mobilité en Belgique de manière efficace pour l'inscrire dans un concept de développement durable, conciliant l'économie, le social et l'environnemental.

Si tel n'était pas le cas, la Belgique s'enfermerait dans une situation non soutenable, qui ne lui permettrait pas de respecter ses engagements pris en matière de lutte contre l'effet de serre, qui réduirait l'accès et la mobilité de ses citoyens, qui pénaliserait l'activité socio-économique, qui diminuerait la qualité de vie dans les villes et agglomérations, qui engendrerait des effets néfastes sur la santé, qui affecterait la mobilité des plus démunis.

Les pays européens connaissent tous des difficultés identiques à celles que la Belgique rencontre. Cependant, certains pays ont déjà pris des mesures pour infléchir les tendances. En Allemagne, en Suède et en Suisse, une augmentation du volume de marchandises et du nombre de voyageurs transportés par chemin de fer a pu être atteinte, résultant de choix politiques volontaristes. La tendance observée n'est donc pas inéluctable.

En témoigne les constats ces derniers mois d'une hausse significative de la fréquentation et du nombre de voyageurs transportés par la S.N.C.B.

Een globaal mobiliteitsbeleid is erop gericht de vervoers- en verplaatsingsmogelijkheden te gebruiken binnen de visie van duurzame ontwikkeling en tegen de stroom in te werken, teneinde daadwerkelijk en in voldoende mate antwoord te bieden aan de evoluerende behoeften. Dit is de geest van de beslissingen die op 17 oktober 2000 door de regering werden genomen inzake mobiliteit en vervoer en die de leidraad zullen vormen van de acties van de ministers in de komende jaren.

1.2 Doelstellingen

1.2.1 De modale overdracht

Eerder dan te verzinken in immobilisme, heeft de Federale Regering besloten te opteren voor een nieuwe mobiliteit door een permanent kader te scheppen voor de tenuitvoerlegging van talrijke gecoördineerde acties die op korte en lange termijn vruchten zullen afwerpen en die stoelen op de noodzakelijke betrokkenheid en deelname van zowel de burgers als van de diverse actoren in het mobiliteitsproces. De regering heeft derhalve voor de spoor- en waterwegen een aantal vrijwillige doelstellingen vastgesteld die ervoor moeten zorgen dat tegen 2010 hun marktaandeel op 15 % wordt gebracht.

Marktaandeel van de verschillende vervoerswijzen en doelstellingen voor 2010

Personenvervoer-reizigerskilometer	1980	1998	2010
Spoorwegen	9,2%	6,6 %	7,6%
Personenwagens	86,4%	88,7 %	87%
Autobussen en autocars	4,4%	4,7 %	5,4%
Total / Totaal	100%	100 %	100%

Goederenverkeertonkilometer	1970	1997	2010
Spoorwegen	28 %	12,3 %	14,1%
Weg	46,9 %	75,5 %	72,3%
Waterweg	24,1 %	9,8 %	11,3%
Oliepijpleiding	1 %	2,5 %	2,5%
Totaal	100 %	100 %	100%

Une politique globale de mobilité vise à mettre en oeuvre des moyens de déplacement et de transport dans l'optique du développement durable et à agir en amont pour fournir des réponses effectives et adéquates à l'évolution des besoins. C'est le sens des décisions qui ont été prises par le Gouvernement le 17 octobre 2000 en matière de mobilité et de transports et qui guideront l'action ministérielle au cours des prochaines années.

1.2 Les objectifs

1.2.1 Le transfert modal

Plutôt que de subir l'immobilité, le Gouvernement fédéral a décidé de choisir une nouvelle mobilité en créant un cadre permettant la mise en oeuvre d'actions multiples et coordonnées qui porteront leurs effets à moyen et long terme et qui nécessitent l'adhésion et la participation des acteurs de la mobilité et des citoyens. Le Gouvernement a dès lors fixé des objectifs volontaristes, tant pour le chemin de fer que pour la voie d'eau, visant à augmenter leur part de marché de 15 % à l'horizon 2010.

Parts de marché observées des différents modes de transport et objectif pour 2010

Transport de personnes-voy-kms	1980	1998	2010
Chemin de fer	9,2%	6,6 %	7,6%
Voiture particulière	86,4%	88,7 %	87%
Autobus et autocars	4,4%	4,7 %	5,4%
Total / Totaal	100%	100 %	100%

Transport de marchandises-tonnes kms	1970	1997	2010
Chemin de fer	28 %	12,3 %	14,1%
Route	46,9 %	75,5 %	72,3%
Voie navigable	24,1 %	9,8 %	11,3%
Oléoduc	1 %	2,5 %	2,5%
Total	100 %	100 %	100%

1.2.2 Veiligheid

Bepaalde landen hebben reeds met zeer ambitieuze plannen uitgekapt om het aantal ongevallen, doden en gewonden in het wegverkeer drastisch terug te dringen. België moet actief en strijdvaardig aan deze beweging deelnemen door zich tot doel te stellen, het aantal en de ernst van de verkeersongevallen te reduceren. Deze rol is weggelegd voor de deelnemers aan de Staten-Generaal inzake verkeersveiligheid die in 2001 van start ging. Vervolgens moeten de op touw gezette acties van alle actoren worden gecoördineerd, om de vooropgestelde doelstellingen te verwezenlijken.

Voor de overige vervoerswijzen moet de waarborging van de veiligheid een fundamentele bezorgdheid van de overheidsdiensten en de vervoersbedrijven blijven.

1.3 Actiebeleid

Om deze voluntaristische doelstellingen qua modale overdracht en veiligheid te verwezenlijken, moet een nieuwe benadering volgens vier krachtlijnen worden gevolgd.

- Het is absoluut noodzakelijk kwantitatief en kwalitatief op het spoor- en waterwegaanbod in te spelen, opdat deze twee sectoren nieuwe gebruikers zouden aantrekken. Het volstaat niet, alleen maar op het aanbod in te spelen. Deze actie moet begeleid worden door initiatieven die kunnen inpijken op de vraag naar meer mobiliteit, inzonderheid door een gunstig fiscaal beleid en door de bewustwording dat de mobiliteit door andere actoren (bedrijven, ...) moet worden beheerd. Vraag en aanbod moeten aldus elkaar weten te vinden in een gezamenlijk streven naar een nieuwe mobiliteit.

- Bevordering van intermodale initiatieven. Verplaatsingen worden steeds complexer en vormen een aanschakeling van vervoerswijzen, die elk op zich een belangrijke rol worden toegemeten. Voor het woon-werkverkeer kan een werknemer achtereenvolgens verscheidene vervoerswijzen aanspreken (met de fiets tot aan het station, een traject met de trein, een ritje met de metro en uiteindelijk nog een stukje te voet). De ganse mobiliteitsketen moet dus een vlot verloop kennen. Dezelfde gedachtegang geldt tevens voor het goederenvervoer. Iedere operator moet zich dan ook bewust zijn van de globale vervoersfinaliteit of van de geplande verplaatsing, zodanig dat aan de intermodale raakpunten bijzondere zorg kan worden besteed. Het is dus noodzakelijk dat de verkeersactoren naar een gezamenlijke benadering streven.

- Eensgezindheid bij de besluitvorming tussen alle actoren. De Federale Overheid is een van de actoren

1.2.2 La sécurité

Certains pays se sont orientés dans une voie très ambitieuse visant à réduire drastiquement le nombre d'accidents, de tués et de blessés sur les routes. La Belgique doit participer de manière active et militante à ce mouvement en se fixant un objectif important de réduction du nombre et de la gravité des accidents. C'est le rôle assigné aux participants des États Généraux de la sécurité routière, initiés en 2001. Il s'agira ensuite de coordonner les actions entreprises par tous les acteurs pour atteindre les objectifs retenus.

Pour les autres modes de transport, assurer la sécurité doit rester une préoccupation fondamentale des pouvoirs publics et des acteurs du transport.

1.3 Les lignes d'action

Pour atteindre ces objectifs volontaristes de transfert modal et de sécurité, une nouvelle approche en quatre axes s'impose.

- Agir sur l'offre ferroviaire et fluviale, tant au niveau quantitatif que qualitatif, est indispensable si l'on veut attirer de nouveaux utilisateurs à s'orienter vers le chemin de fer et la voie d'eau. Cependant l'action sur l'offre n'est pas suffisante en soi et doit être accompagnée d'actions visant à influencer la demande de mobilité, notamment via une politique fiscale incitative et par la prise de conscience de la nécessaire gestion de la mobilité par d'autres acteurs (entreprises ...). Offre et demande doivent ainsi converger dans la poursuite d'une nouvelle mobilité.

- Favoriser les actions intermodales. Les déplacements deviennent de plus en plus complexes et constituent une chaîne dans laquelle chaque mode a un rôle à jouer. Pour effectuer un déplacement du domicile au lieu de travail, un travailleur peut utiliser successivement plusieurs modes (un trajet à vélo jusqu'à la gare, un trajet en train, un trajet en métro et enfin, un parcours terminal à pied). C'est bien l'ensemble de la chaîne de mobilité qui doit être assuré. Un tel raisonnement vaut également pour le transport de marchandises. Chaque opérateur doit dès lors être conscient de la finalité globale du transport ou du déplacement à effectuer, dans un souci particulier des lieux d'intermodalité. Une approche commune des acteurs est donc indispensable.

- Assurer la cohérence des décisions avec l'ensemble des acteurs. L'État fédéral est un des acteurs de la

van het mobiliteits- en vervoersbeleid, waar naast het departement mobiliteit en vervoer, verscheidene andere departementen bij deze problematiek zijn betrokken. Men denke hier aan energie, leefmilieu, financiën, binnenlandse zaken, justitie, enz. Daarnaast spelen overigens ook de gewesten, de provincies en de gemeenten als betrokken partners een fundamentele rol. Zelfs de Europese Unie speelt in dit kader een niet te verwaarlozen rol. Ten slotte kunnen naast de overheidsstructuren alle burgers en ondernemingen hun steentje bijdragen. Bij zoveel actoren, is er uiteraard behoefte aan coördinatie, samenwerking, communicatie en vertrouwen, opdat de gezamenlijke doelstellingen zouden kunnen worden verwezenlijkt.

– Aanpassing van de structuren. De overheid moet in staat zijn om de gevoerde acties in het kader van de modale overdracht en de verkeersveiligheid tot een goed einde te brengen. Inzonderheid op federaal niveau in het kader van de Copernicus-hervorming lijkt de oprichting van een mobiliteitsgericht bestuur noodzakelijk, wanneer men van plan is de mobiliteitsproblemen globaal en coherent aan te pakken. Bovendien moet er aan een regulerend orgaan worden gedacht om aan de Europese voorschriften (tenuitvoerlegging van het tweede spoorwegpakket) te beantwoorden. Tot slot moet de hervorming van de spoorwegstructuren, aan de NMBS de nodige middelen ter beschikking stellen, opdat zij volgens de beginselen van het bedrijfsbeheer en in volle transparantie een doeltreffend beleid zou kunnen voeren.

2. — DE OPDRACHT EN DE HERVORMING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

Het beleid van het departement is gebaseerd op de volgende principes:

- 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;
- bieden van een efficiënte en effectieve dienstverlening aan de bevolking;
- bevorderen van een modale overdracht naar de meest milieuvriendelijke vervoerswijzen en het beheersen van het totale vervoersvolume;
- voeren van een helder en kansenscheppend beleid;
- bevorderen van een gezonde mededinging;
- rekening houden met de belangen van de Belgische economie en industrie.

politique de mobilité et des transports au sein duquel, outre le département de la mobilité et des transports, plusieurs départements sont concernés par la problématique: énergie, environnement, finances, intérieur, justice, etc. Par ailleurs les régions, les provinces et les communes sont autant de partenaires qui jouent un rôle fondamental. L'échelle européenne intervient également de manière non négligeable en la matière. Enfin, à côté des structures publiques, chaque citoyen et chaque entreprise peuvent contribuer à agir dans la bonne direction. Cette multiplication d'acteurs nécessite coordination, coopération, collaboration, communication et confiance pour atteindre les objectifs communs.

– Adapter les structures. Les acteurs publics doivent être en mesure de mener à bien les actions contribuant aux objectifs de transfert modal et de sécurité. En particulier au niveau fédéral dans le cadre de la réforme Copernic, la création d'une administration de la mobilité apparaît indispensable si l'on veut aborder les questions de mobilité de manière globale et cohérente. Par ailleurs, un outil de régulation devra être mis en place pour répondre aux prescriptions européennes (mise en œuvre du deuxième paquet ferroviaire). Enfin, la réforme des structures du chemin de fer doit donner à l'entreprise les moyens d'agir avec efficacité, selon les principes de la gouvernance d'entreprise, et en toute transparence vis-à-vis de l'État.

2. — LES MISSIONS ET LA RÉFORME DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE

La politique du département s'appuie sur les principes suivants :

- Veiller à la fluidité de tous les trafics et à ce qu'ils se déroulent de la manière la plus sûre et intégrée possible ;
- Promouvoir une mobilité motivée et durable des marchandises et des personnes ;
- Fournir à la population un service efficace et effectif ;
- Favoriser un transfert modal vers les modes transport les plus respectueux de l'environnement et maîtriser le volume total de transport;
- Mener une politique claire et génératrice d'opportunités ;
- Promouvoir une saine concurrence ;
- Tenir compte des intérêts de l'économie et de l'industrie belge.

In de loop van 2002 zal door het uitvoeren van de Copernicushervorming, de Federale overheidsdienst (FOD) "Mobiliteit en Vervoer" opgericht worden, opvolger van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Binnen deze FOD zal de transversale benadering van de mobiliteit centraal staan. De taken die niet binnen het beleidsdomein van de nieuwe FOD passen worden afgestoten (Rampenschade en Kwaliteit van de Bouw).

3. — UITVOERING VAN HET MOBILITEITS- EN VERVOERSBELEID

3.1 Wegvervoer en verkeersveiligheid

In de eerste helft van de jaren '90 (1990-1996) daalde de onveiligheid op de Belgische wegen constant. Deze evolutie contrasteerde met een stijgend autobezit en een groeiende mobiliteit. De tendens van toenemend autogebruik zet zich na 1996 verder: stijging van 81,4 miljard gereden voertuigkilometer in 1996 tot 90,0 miljard voertuigkilometer in 2000 (d.i. + 10,6%). Vanaf 1997 stagneren de slachtofferaantallen echter en blijft de verkeersonveiligheid min of meer op gelijk niveau.

In 2000 vielen 1470 doden (+5,2% ten opzichte van 1999), 9847 ernstig gewonden (-5,5% t.o.v. 1999) en 58114 licht gewonden (-4,3% t.o.v. 1999) in het verkeer. Met 13,7 doden per 100.000 inwoners zit België duidelijk boven het Europese gemiddelde van 11,1 doden per 100.000 inwoners (cijfers 1999).

Bovenstaande gegevens illustreren duidelijk dat het verkeersveiligheidsbeleid in België nood heeft aan nieuwe krachtige impulsen. Het doel van de regering bestaat erin het aantal verkeers-slachtoffers met 33 percent te verlagen in vijf jaar tijd. Dit moet leiden tot een gecoördineerd optreden van de bevoegde overheidsinstanties en de mobilisatie van verschillende maatschappelijke actoren om, met een concreet actieprogramma, de verkeersonveiligheid te bestrijden

3.1.1 Reglementaire maatregelen voor de zwakke weggebruikers

Alle categorieën van weggebruikers moeten worden gevrijwaard en de meeste aandacht moet gaan naar de meest kwetsbare verkeersdeelnemers: de voetgangers, de al dan niet gemotoriseerde tweewielers, de motorrijders, de kinderen en de gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit.

Dans le courant de l'an 2002, par la mise en oeuvre de la réforme Copernic, le Service public fédéral (SPF) « Mobilité et Transport » sera établi en tant que successeur du Ministère des Communications et de l'Infrastructure. Au sein de ce SPF, l'approche transversale de la mobilité sera tout à fait centrale. On se désengagera désormais des tâches qui ne correspondent pas aux lignes directrices du nouveau SPF (Service des Calamités et Qualité de la Construction).

3. — LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS

3.1 Le transport par route et la sécurité routière

Dans la première partie des années 90 (1990-1996), l'insécurité sur les routes belges a constamment diminué. Cette évolution contrastait avec la possession croissante d'une voiture particulière et l'augmentation de la mobilité. La tendance d'une utilisation croissante de la voiture se poursuit après 1996. Le nombre de kms- véhicules a augmenté de 81,4 milliards en 1996 à 90,0 milliards kms-véhicules en 2000 (c.-à-d. + 10,6%). A partir de 1997, le nombre de victimes est toutefois en stagnation et l'insécurité routière maintient plus ou moins son niveau.

En 2000, on enregistre dans la circulation routière 1470 morts (+ 5,2% par rapport à 1999), 9847 blessés graves (-5,5 % par rapport à 1999) et 58114 blessés légers. (-4,3 % par rapport à 1999). Avec un taux de 13,7 morts par 100 000 habitants, la Belgique se situe clairement au-dessus de la moyenne européenne de 11,1 morts par 100 000 habitants (selon les chiffres pour 1999).

Les données susmentionnées illustrent clairement que la politique en matière de sécurité routière en Belgique a fortement besoin de nouvelles impulsions. L'objectif du gouvernement est de réduire le nombre de victimes de la route de 33 pourcent en l'espace de 5 ans. Ceci devra mener à une action coordonnée des instances publiques et à la mobilisation des acteurs sociaux afin de s'engager dans une lutte contre l'insécurité routière par un programme d'action concret.

3.1.1 Les mesures réglementaires pour les usagers faibles

Toutes les catégories d'usagers sont visées et particulièrement les usagers les plus exposés dans la circulation : les piétons, les deux roues légers motorisés ou non, les motocyclistes, les enfants, les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Om de versterking van de verkeersveiligheid van zachte weggebruikers te concretiseren, zal worden overgegaan tot de geleidelijke invoering van een straatcode, met name door de hervorming van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (huidig verkeersreglement).

De nieuwe wettelijke bepalingen in het verkeersreglement moeten ervoor zorgen dat het in de buurt van de scholen veiliger wordt. Bovendien wordt de helmdraagplicht voor snorfietzers, met inbegrip van de klasse A, veralgemeend. Er komen tevens strenge maatregelen voor het autocarvervoer, vooral wanneer kinderen worden vervoerd. Er zal ook bijzondere aandacht aan de motorrijders worden besteed. Samen met de motorrijders zullen er maatregelen worden onderzocht om hun veiligheid te verbeteren, hun rijgedrag bij te schaven en hen meer bewust te maken voor verkeersveiligheid. Tevens worden er voor de fietsers maatregelen voorbereid, zoals b.v. dat ze weldra overal in eenrichtingsstraten mogen rijden, waar de snelheid tot 50 km/h is beperkt. Wat de parkeerreglementering betreft, zal op grond van een inventaris van de problemen aan een bijschaving van de reglementaire voorschriften worden gewerkt.

3.1.2 De aanpak van overtredingen

Teneinde een betere algemene benadering van de problematiek van de verkeersboetes te waarborgen, is het belangrijk dat er een nieuw classificatiesysteem wordt uitgewerkt. Enerzijds moet de burger een beter inzicht krijgen in de ernstige overtredingen en de hieraan verbonden straffen. Anderzijds legt deze classificatie de basis voor een betere organisatie van de strafvervolgning en zorgt ze voor een grotere convergentie met de rechtspraak.

Om een doeltreffender afwikkeling van alle verkeersboetes te waarborgen, zullen twee middelen grondig worden onderzocht:

- depenalisering van bepaalde parkeerovertredingen;
- een administratieve afhandeling van bepaalde overtredingen.

3.1.3 Controle

Afgezien van de prerogatieven inzake de controle op het wegvervoer, beschikt het ministerie over geen andere bevoegdheden op dit gebied. Niettemin vormen de verkeerscontroles en de strafvervolgning een centraal element in het verkeersveiligheidsbeleid.

Afin de concrétiser le renforcement de la sécurité routière vis-à-vis des usagers « doux », l'introduction progressive d'un Code de la rue sera réalisée notamment par la réforme du Règlement général sur la police de la circulation routière (Code de la route actuel).

La sécurité aux abords des écoles sera accrue par les nouvelles dispositions légales prévues au Code de la route. En outre, le port du casque sera obligatoire pour tous les conducteurs de cyclomoteurs y compris ceux de la classe A. Des mesures importantes seront prises pour les transports en autocar et plus particulièrement pour les transports d'enfants. Une attention particulière sera portée aux conducteurs de motocyclettes. En collaboration avec ceux-ci, des mesures seront examinées pour améliorer leur sécurité, l'accession à la conduite et la sensibilisation à la sécurité routière. Des mesures en faveur des cyclistes sont en préparation, comme la généralisation de la circulation dans les voiries à sens unique où la vitesse est limitée à 50km/h. Dans le domaine de la réglementation du stationnement, un inventaire des problèmes servira de base à certaines refontes réglementaires.

3.1.2 Les infractions et leur traitement

Afin d'assurer une meilleure approche globale de la problématique des infractions, une nouvelle catégorisation de celles-ci apparaît comme une étape importante. D'une part, il s'agit de donner une meilleure visibilité au citoyen quant aux infractions les plus graves et aux sanctions qui les frappent. D'autre part, cette classification fixe les bases d'une meilleure organisation de la poursuite des infractions et vise à assurer une plus grande convergence de jurisprudence.

De manière à garantir un traitement plus efficace de l'ensemble des infractions, deux dispositifs feront l'objet d'un examen approfondi:

- la dépenalisation de certaines infractions de stationnement.
- un traitement administratif de certaines infraction.

3.1.3 Le contrôle

Mis à part les prérogatives en matière de contrôle du transport routier, le ministère ne dispose pas de compétences propres dans ce domaine. Cependant, le contrôle et la poursuite des infractions constituent un élément central de la politique de sécurité routière.

Inzonderheid naar aanleiding van de politie-hervorming moeten de gebundelde acties in samenwerking met binnenlandse zaken en justitie worden opgevoerd.

De Directie Controle van het Bestuur van het Vervoer te Land staat in voor de controle van het goederen- en personenvervoer over de weg. De controles gebeuren op de weg en in de vervoersbedrijven. Hierdoor kunnen de drie volgende doelstellingen worden nagestreefd: de bevordering van de verkeersveiligheid, de waarborging van gezonde concurrentievoorwaarden tussen de wegvervoerbedrijven onderling en het behoud van de voor vrachtrijders en autocarbestuurders aanvaardbare sociale arbeidsvoorwaarden.

Op het niveau van de directie zelf zullen er inspanningen worden geleverd, om de opleiding en de specialisatie van de controlebeambten op te voeren, inzonderheid op het gebied van de rij- en rusttijden, de tachograaf en het vervoer van gevaarlijke goederen (ADR).

Er moet tevens worden opgemerkt dat het principe van de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever en van de modulatie van de verkeersboetes volgens de ernst van de overtredingen opnieuw moeten worden geëvalueerd mbt hun ontradend karakter. De wegcontroles zijn een geschikt instrument voor deze evaluatie. Een specifieke gegevensbank, die thans wordt opgericht, moet het mogelijk maken deze zaak op de voet te volgen.

De doeltreffendheid van de controles volgens de toestand van de sector van het wegvervoer wordt opgedreven door de versterkte samenwerking tussen de controlediensten op nationaal en internationaal vlak.

Op nationaal vlak wordt deze versterking tussen de verschillende diensten gerealiseerd door de tenuitvoerlegging van het actieplan ingevolge het akkoord van 14 september 2000 tussen de sociale gesprekspartners van de vervoerssector en de federale regering. Dit plan heeft vooral tot doel een gestructureerde en geïnstitutionaliseerde coördinatie tussen de betrokken diensten tot stand te brengen. Het systeem biedt immers de mogelijkheid naar gelang van de specialisatie, het werk onderling te verdelen, alsook de doeltreffendheid van de controles op te voeren en de cohesie van de tussenkomsten te verhogen.

Op internationaal vlak gebeurt de versterking van de controles door de uitbreiding van de Administratieve Regeling betreffende de samenwerking tussen de wegcontrolediensten «Euro Contrôle Route»¹ tot andere Oost-Europese landen en door de intensifiëring

Des actions concertées devront être intensifiées avec les ministères de l'intérieur et de la justice dans ce sens, notamment à l'occasion de la réforme des polices.

La Direction Contrôle de l'Administration du Transport terrestre contribue au contrôle du transport routier de marchandises et de personnes. Les contrôles ont lieu sur la route et en entreprise de transport. Ils permettent de poursuivre les trois objectifs suivants : promouvoir la sécurité routière, garantir des conditions de saine concurrence entre les entreprises de transport routier et préserver des conditions sociales de travail acceptables pour les conducteurs de camions et d'autocars.

Au niveau de la direction même, des efforts seront consentis quant à la formation et la spécialisation des agents du contrôle notamment dans le domaine des temps de conduite et de repos, du tachygraphe et du transport de matières dangereuses (ADR).

Il convient de noter que le principe de la co-responsabilité du donneur d'ordre et la modulation des amendes en fonction de la gravité des infractions devront être évalués quant à leur effet dissuasif. Le contrôle routier est un instrument ad hoc pour cette évaluation. Une banque de données spécifique en cours de création permettra de suivre avec précision cette matière.

L'efficacité des contrôles en fonction de la situation du secteur du transport routier est augmentée par le renforcement de la collaboration entre les services de contrôle, tant au niveau national qu'international.

Au niveau national, il se réalisera par la mise en œuvre du plan d'action entre ces différents services en exécution de l'accord du 14 septembre 2000 entre les partenaires sociaux du secteur du transport et le gouvernement fédéral. Ce plan d'action a pour but principal de mettre sur pied une coordination structurée et institutionnalisée entre les services. Il offre, en effet, la possibilité de répartir le travail entre eux selon leur spécialisation ainsi que d'augmenter l'efficacité des contrôles effectués et la cohésion des interventions.

Au niveau international, le renforcement des contrôles se fait par l'extension de l'Arrangement administratif «Euro, Contrôle, Route»¹ à d'autres pays d'Europe occidentale et par l'intensification de la collaboration dans le cadre de cet accord. L'objectif est d'obtenir un

van de samenwerking binnen het kader van dit akkoord. Hierbij is het de bedoeling tot een betere opvolging van de fraudebestrijding te komen en wederzijds een ruimere kennis over de controleprocedures te verwerven, en tevens gemeenschappelijke controleprocedures uit te werken.

Ook moet worden vermeld dat de diverse maatregelen van de Europese Unie het werkvolume van de Directie Controle aanzienlijk zullen verhogen. Deze initiatieven kaderen in de ontwikkeling van het «Europees sociaal pakket», waarin het aantal controles i.v.m. de rij- en rusttijden verplicht worden verhoogd, de digitale tachograaf wordt ingevoerd en de Europese Unie tot andere landen wordt uitgebreid. Al deze elementen zullen de werking van de Directie Controle grondig wijzigen, zodanig dat een verhoging van het personeel en materieel zich op korte en middellange termijn opdringt.

3.1.4 Rijopleiding

Het voorstel tot herziening van de erkenningsregeling voor rij scholen gebaseerd op objectieve kwaliteitscriteria, zal in 2002 worden uitgevoerd. Bestaande erkende rij scholen beschikken over een termijn van twee jaar om zich in orde te stellen. Bovendien maakt deze hervorming de toetreding van nieuwe rij scholen mogelijk. Bovendien zullen de vorming en de permanente bijscholing van rij schoolpersoneel worden georganiseerd. Deze hervorming zal worden gevolgd door voorstellen inzake de opleiding van de chauffeurs. Dit komt neer op een geïntegreerde aanpak voor de reeds gereguleerde beroepsopleiding, stage en afgifte van de brevetten aan de lesgevers van rij scholen. Hierbij dienen de vereiste kwaliteitscriteria herdacht te worden: pedagogische bekwaamheid van de kandidaten, specifieke modules per voertuigencategorie, bijscholingscursussen, sanctiemogelijkheden, enz.. De rij schoolsector zal bij de uitwerking van deze regeling worden betrokken.

De EG-richtlijn 2000/56/EG betreffende het rijbewijs moet omgezet worden naar Belgisch recht; hetgeen onder meer aanpassingen van de theoretische en praktische examens impliceert. Dit geldt in het bijzonder voor de examens voor motorfietsen (categorie A), alsmede voor het beroepsvervoer (categorieën C/D). Het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, zal eveneens worden gewijzigd, teneinde een rijbewijsreglementering in te voeren voor het besturen van landbouwvoertuigen.

¹ Dit akkoord werd op 5 oktober 1999 door de Beneluxlanden, Frankrijk en Duitsland ondertekend.

meilleur suivi des fraudes et une meilleure connaissance mutuelle des procédures de contrôle ainsi que de réaliser des procédures de contrôle communes.

Enfin, il convient de noter que diverses mesures envisagées par l'Union européenne sont de nature à augmenter de façon considérable le volume de travail de la Direction Contrôle. Ces initiatives concernent le développement du «paquet social européen», qui contiendra l'obligation d'augmenter le nombre de contrôles sur les temps de conduite et de repos, l'introduction du tachygraphe digital et l'extension de l'Union européenne à d'autres pays. L'ensemble de ces éléments impliquera des modifications dans le fonctionnement de la Direction Contrôle de sorte qu'une augmentation des moyens humains et matériels à court et à moyen terme s'indiquera.

3.1.4 La formation à la conduite

La proposition de révision de la réglementation relative à l'agrément des écoles de conduite, basée sur des critères qualitatifs objectifs, sera mise en application dans le courant de 2002. Les écoles de conduite déjà agréées disposeront d'un délai de deux ans pour se mettre en règle. En outre, cette réforme permettra l'apparition de nouvelles écoles de conduite. Par ailleurs, la formation et le perfectionnement continus du personnel des écoles de conduite seront organisés. Cette réforme sera suivie de propositions sur la formation des conducteurs. Cela équivaut à une approche intégrée pour la formation professionnelle déjà réglementée, le stage et la délivrance des brevets aux enseignants des écoles de conduite. A cet égard, les critères qualitatifs exigés seront nécessairement reconsidérés : compétence pédagogique des candidats, modules spécifiques par catégorie de véhicule, cours de perfectionnement, possibilités de sanctions, etc. Le secteur des écoles de conduite sera associé à l'élaboration de cette réglementation.

La directive européenne 2000/56/CE relative au permis de conduire doit être transposée en droit belge. Ceci implique entre autres des adaptations au niveau des examens théorique et pratique, en particulier pour les examens motos (catégorie A) et pour le transport professionnel (catégories C/D). L'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire sera également modifié afin d'instituer une réglementation pour la conduite des véhicules agricoles.

¹ Cet accord a été signé le 5 octobre 1999 entre les pays du Benelux, la France et l'Allemagne.

Gezien de arbeidsintensieve regeling van de omwisseling van vreemde nationale rijbewijzen naar een Belgisch rijbewijs, zal verder worden gewerkt aan een rechtszekere, vereenvoudigde en versnelde toegang tot het Belgische rijbewijs. Een dergelijke aanpak is zowel in het belang van de burger als van de afleverende overheid.

De betrouwbaarheid van het centraal bestand van de rijbewijzen zal moeten verhagen. In samenspraak met de betrokken ministeries zal aandacht dienen besteed te worden aan o.a.:

- uitwisseling van informatie met onze buitenlandse partners;

- raadpleging van het bestand door politie;

- koppeling van het bestand van de vervallen verklaringen van het recht tot sturen en het strafregister.

In samenwerking met het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) en de verschillende onderwijsnetten zal een verdere inspanning worden geleverd om de leerlingen via lessen te sensibiliseren voor actuele thema's inzake verkeersveiligheid.

Informatiecampagnes zullen worden georganiseerd om een preventief en sociaal rijgedrag te bewerkstelligen bij alle weggebruikers. De seniorencursussen zullen worden aangemoedigd. De bestuurders zullen ook worden aangespoord tot deelname aan risicoperceptie- of opfrissingcursussen.

3.1.5 Technische reglementering

Een herziene versie van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 over de technische reglementering voor de wegvoertuigen zal in 2002 van kracht worden. Verscheidene van deze nieuwe bepalingen vormen een verbetering van de verkeersveiligheidsvoorwaarden:

- toepassing en controle van de internationale normen voor de covering van de banden (E-markering volgens het EEG/UNO-Reglement);

- uitrusting met veiligheidsgordels van alle nieuwe autobussen en autocars;

- verplichte uitrusting met een derde stoplicht voor de nieuwe personenwagens;

- een betere markering van de voertuigen voor uitzonderlijk vervoer, inzonderheid door het gebruik van reflecterende strips;

- invoering van de simulatierementest voor de beladen bedrijfsvoertuigen;

Vu l'importante charge de travail qu'impose la réglementation sur l'échange des permis de conduire étrangers en permis de conduire belges, il faudra élaborer un accès juridiquement fiable, simple et rapide au permis de conduire belge. Une telle approche est dans l'intérêt tant du citoyen que de l'autorité de délivrance.

La fiabilité du fichier central des permis de conduire devra être amélioré. On veillera, en concertation avec les ministères concernés, à prêter attention à :

- l'échange d'informations avec les partenaires étrangers ;

- la consultation du fichier par la police;

- la connexion du fichier des déchéances du droit de conduire et du casier judiciaire.

En collaboration avec l'Institut belge pour la Sécurité Routière (I.B.S.R.) et les divers réseaux d'enseignement, un effort accru sera réalisé pour sensibiliser les élèves à des thèmes d'actualité se rapportant à la sécurité routière.

Des campagnes d'information seront organisées afin d'inculquer un comportement social et préventif à tous les usagers de la route. Les cours pour seniors seront encouragés. Les conducteurs seront également incités à participer à des cours de perception des risques et de recyclage.

3.1.5 La réglementation technique

Une révision de l'arrêté royal du 16 mars 1968, qui définit la réglementation technique applicable aux véhicules routiers, sortira ses effets en 2002. Plusieurs de ces nouvelles dispositions constituent des améliorations des conditions de sécurité routière :

- l'application et le contrôle des normes internationales pour le rechapage des pneus (marquage E suivant le Règlement CEE/ONU)

- l'équipement des autobus et autocars en ceintures de sécurité pour tous les nouveaux véhicules

- l'obligation du troisième feu stop pour les voitures neuves

- un meilleur marquage des véhicules de transport exceptionnel, notamment par l'utilisation de bandes auto-réfléchissantes

- l'introduction de la vérification des freins des véhicules utilitaires en charge, par des tests de simulation

– controle van de lichtverstrooiing op de ruiten van de voertuigen volgens internationaal vastgelegde normen.

Op het vlak van de Europese Unie worden door België technische specificaties voorgesteld om enerzijds het dodehoekgevaar bij de bedrijfsvoertuigen te beperken of te elimineren, en anderzijds de «bullbars» op terreinwagens te verbieden, aangezien deze bij aanrijdingen met voetgangers en fietsers soms op dramatische wijze de verwondingen verergeren.

Deze keuringstations voeren de controles op van de uitlaatgassen van alle voertuigen, door gebruik te maken van de «lambda sonde», terwijl voor de LPG-installaties de nieuwe normen worden toegepast.

3.1.6 Inschrijving van de voertuigen

De Dienst Inschrijvingen Voertuigen (DIV) is van plan om alle gegevens over ieder voertuig en zijn bestuurder op te tekenen. Het bestand werd aangepast om ook de milieugegevens te kunnen registreren (EURO-norm). Bepaalde wijzigingen moeten nog worden doorgevoerd om deze gegevens te stofferen. Zodra dit gebeurd is, zal men beter de evolutie van het wagenpark op de voet kunnen volgen.

De DIV zal zijn samenwerking versterken enerzijds met de overige overheidsdiensten die voor eigen behoefte van dezelfde bestanden gebruik maken (Politie, Financiën, gewesten) en anderzijds met de auto-gebonden beroepssectoren (fabrikanten, garagehouders, verzekeringsmaatschappijen, keuringstations, vervoersondernemingen). Bij deze samenwerking wordt er bijzondere aandacht besteed aan:

- verbetering van de verkeersveiligheid;
- opvolging van autowrakken;
- controle van de verzekeringsplicht;
- strijd tegen de auto-gebonden criminaliteit;
- verzekeren van een betere belastinginning.

Op het vlak van de dienstverlening naar de burger toe is er voor 2002 nog een reeks verbeteringen voorzien:

– de oprichting van de «Transit» -cel in de lokalen van de douane in de haven van Brussel (ontlasting van de loketten in de Residence Palace, betere toegankelijkheid, snellere afhandeling van de aanvragen),

– le contrôle de la diffusion et de la dispersion de la lumière sur les vitrages des voitures, suivant les normes fixées sur le plan international.

Au niveau de l'Union européenne, des spécifications techniques sont proposées par la Belgique en vue de réduire ou d'éliminer le danger de « l'angle mort » sur les véhicules utilitaires, d'une part, et d'interdire, dans la circulation, les « pare-buffles » qui accentuent parfois dramatiquement les lésions occasionnées aux piétons ou cyclistes en cas de collision, d'autre part.

Les stations de contrôle technique renforceront le contrôle des gaz d'échappement de tous les véhicules par l'utilisation de la « sonde lambda », et des installations LPG suivant les nouvelles normes.

3.1.6 L'immatriculation des véhicules

La Direction d'Immatriculation des Véhicules (D.I.V.) vise à enregistrer l'ensemble des données relatives à chaque véhicule et à son propriétaire. Le fichier a été adapté pour enregistrer des données relatives à l'environnement (norme EURO). Certaines modifications doivent encore être apportées pour étoffer ces données et permettre ainsi un meilleur suivi de l'évolution du parc de véhicules.

La DIV poursuivra et intensifiera ses relations, avec d'une part les autres pouvoirs publics qui utilisent le fichier pour leurs propres missions (Police, Finances, régions), et avec les secteurs professionnels concernés par l'activité automobile (constructeurs, garagistes, assurances, contrôle technique, transporteurs) d'autre part. Ces collaborations visent notamment à :

- améliorer la sécurité routière
- contrôler le suivi des épaves
- contrôler le respect de l'obligation d'assurance
- lutter contre la criminalité automobile
- assurer un meilleur recouvrement des taxes.

Sur le plan du service au citoyen, d'autres améliorations sont prévues en 2002 :

– l'installation de la cellule « Transit » dans les locaux de la douane au port de Bruxelles (désengorgement des guichets au Résidence Palace, meilleure accessibilité, traitement plus rapide des demandes)

- de eerste tests met de elektronische afhandeling van de inschrijvingsaanvragen (e-mail),
- uitbreiding van de tele-infolijnen.

Bovendien zal vanaf 1 juli 2002 het formaat en de presentatie van de nummerplaten worden gewijzigd:

- aanpassing van de kentekenplaten aan het Europees formaat (bredere platen met grotere lettertekens en cijfers, die voor een betere leesbaarheid moeten zorgen);
- invoering van het Europees symbool aan de linkerkant (sterrencirkel op blauwe achtergrond, met centraal B-kenteken);
- kleur van de lettertekens: zwart op een witte reflecterende achtergrond.

Tot slot zorgt de reglementering op de inschrijving van de voertuigen, die in de herfst van 2001 van kracht is geworden, voor een aantal nieuwigheden:

- mogelijkheid voor de (in België gevestigde) gebruiker om een voertuig in te schrijven dat aan een buitenlandse eigenaar toebehoort;
- verruiming van de overdrachtmogelijkheden van de nummerplaat tot de ouders, kinderen en samenwonenden;
- verhoging van de inschrijvingskosten (1,25 EUR), teneinde rekening te houden met de bijkomende kosten voor de aanmaak van de kentekenplaten naar Europees formaat.

3.1.7 Wegvervoer

3.1.7.1 Wegvervoer van zaken

3.1.7.1.1 Uitvoering van de wet op het bezoldigd vervoer van zaken.

In uitvoering van het akkoord dat de Regering op 14 september 2000 bereikte met de vervoersorganisaties en de vertegenwoordigers van de werknemers uit de transportsector zullen diverse verfijningen die aan de wet van 03 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg zullen worden aangebracht, tijdens het jaar 2002 in voege treden.

Het betreft inzonderheid:

- verbeteringen aan de bepalingen van artikel 37 inzake de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgevers van het vervoer bij overtredingen van de wetgevingen die een onrechtmatig economisch voordeel opleveren aan de vervoerder en soms de verkeersveiligheid in het gedrang brengen;

- les premiers tests de demandes d'immatriculation par voie électronique (e-mail)
- le renforcement de l'accueil téléphonique.

Par ailleurs, le format et la présentation des plaques d'immatriculation seront modifiés à partir du 1^{er} juillet 2002 :

- adaptation au format européen (plaques plus larges, permettant des caractères plus grands, et donc plus lisibles)
- présence du symbole européen à gauche (fond bleu, étoiles en cercle, signe B au centre)
- couleur des caractères : noir sur fond blanc auto-réfléchissant.

Enfin, la réglementation relative à l'immatriculation, entrée en vigueur à l'automne 2001, introduit:

- la possibilité pour l'utilisateur (établi en Belgique) d'immatriculer un véhicule appartenant à un propriétaire étranger;
- l'élargissement des possibilités de transfert de la plaque d'immatriculation aux parents, enfants, cohabitants;
- l'augmentation du tarif des redevances (1,25 EUR) pour tenir compte du coût supplémentaire des plaques au format européen.

3.1.7 Le Transport routier

3.1.7.1 Le Transport de choses par route

3.1.7.1.1 Application de la loi relative au transport rémunéré de choses

En exécution de l'accord que le Gouvernement a conclu le 14 septembre 2000 avec les organisations de transport et les représentants des travailleurs du secteur des transports, plusieurs modifications qui seront apportées à la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route, entreront en vigueur au cours de l'année 2002.

Il s'agit notamment :

- d'améliorer les dispositions de l'article 37 concernant la coresponsabilité des donneurs d'ordre du transport en cas d'infractions à la législation procurant un avantage économique illégitime au transporteur et compromettant parfois la sécurité routière ;

– het bestraffen van het leveren van vervoersprestaties tegen abnormaal lage prijzen;

– het verschaffen aan de agenten die belast zijn met de controle op het wegvervoer van adequatere onderzoeksmogelijkheden in het kader van de opsporing en beteugeling van overtredingen op de wetten en reglementen in de sector van het wegvervoer.

3.1.7.1.2 Eurovignet

Nu het vaststaat dat Duitsland met ingang van 1 januari 2003 uit het gemeenschappelijk systeem van de heffingen op het gebruik van sommige wegen door de zware vrachtwagens (eurovignet) stapt, en dat er indicaties zijn dat hetzelfde staat te gebeuren in Nederland, zal reeds zeer vroeg in het jaar 2002, in België een beslissing dienen te worden genomen inzake het al dan niet invoeren in 2003 van een km-gebonden heffing voor zware vrachtwagens.

Op institutioneel vlak zal dergelijke invoering een grotere betrokkenheid van de gewesten impliceren daar de infrastructuur, de verkeersbelasting en het eurovignet tot hun bevoegdheidsdomein behoren.

3.1.7.2 Personenvervoer over de weg

Gelet op de evoluties die vooral de Communautaire regelgeving inzake het bezoldigd vervoer van personen over de weg heeft gekend is het noodzakelijk dat de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en autocars wordt vervangen door een modernere, meer aangepaste wetgeving die eveneens rekening houdt met de intern Belgische bevoegdheidsverdeling betreffende deze materie.

Weliswaar zal voorafgaandelijk aan het indienen van het ontwerp bij het Parlement, diepgaand overleg dienen te worden gepleegd met de gewesten en de sociale partners van de sector.

In de nieuwe wetgeving zullen, in overeenstemming met de sector van het goederenvervoer, dezelfde bepalingen terug te vinden zijn die betrekking hebben op de vrijwaring van de eerlijke concurrentie tussen de professionele actoren van het wegvervoer van personen, privaatrechtelijke en institutionele. In afwachting zullen echter in de besluitwet van 30 december 1946, naar analogie van de wetgeving op het vervoer van zaken, bepalingen worden ingelast inzake de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever en het aanbieden van vervoerdiensten tegen abnormaal lage prijzen.

– de sanctionner les prestations de transport fournies à des prix anormalement bas ;

– de fournir aux agents chargés du contrôle du transport routier des moyens d'investigation plus adéquats dans le cadre de la recherche et de la répression des infractions aux lois et règlements dans le secteur du transport routier.

3.1.7.1.2 L'Eurovignette

Maintenant qu'il est établi que l'Allemagne cessera à partir du 1^{er} janvier 2003 de faire partie du système commun de prélèvements sur l'usage de certaines routes par les véhicules utilitaires lourds (eurovignette), et qu'il semble que les Pays-Bas soient sur le point d'en faire de même, la Belgique devra très tôt dans l'année 2002 prendre une décision quant l'éventuelle instauration en 2003 d'une taxe pour les véhicules utilitaires lourds liée au nombre de kilomètres parcourus.

Sur le plan institutionnel, l'instauration d'un tel système implique que les régions y soient davantage associées vu que l'infrastructure, la taxe de circulation et l'eurovignette relèvent de leurs compétences.

3.1.7.2 Le Transport de personnes par route

Vu l'évolution qu'a surtout connue la réglementation communautaire en matière de transport rémunéré de personnes par route, il est nécessaire de remplacer l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars, par une législation plus moderne et plus appropriée, tenant également compte de la répartition des compétences en Belgique en cette matière.

Certes, préalablement à l'introduction du projet au Parlement, il conviendra de se concerter de manière approfondie avec les régions et les partenaires sociaux du secteur.

Comme pour le secteur du transport de marchandises, les mêmes dispositions garantissant une concurrence loyale entre les acteurs professionnels du secteur du transport de personnes par route, privés et institutionnels, figureront dans la nouvelle législation. Toutefois, dans l'intervalle, des dispositions concernant la coresponsabilité du donneur d'ordre et l'offre de prestations de transport à des prix anormalement bas seront insérées dans l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, par analogie avec la législation relative au transport de choses.

Nieuwe bepalingen inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal vervoer van personen over de weg zullen tijdens het jaar 2002 van kracht moeten worden. Deze bepalingen zullen het mogelijk maken permanent te controleren of de vervoerondernemers voldoen aan de voorwaarden inzake vakbekwaamheid, financiële draagkracht en betrouwbaarheid, opgelegd door de Europese Unie.

3.1.7.3 Beroepsopleiding van chauffeurs

Op Europees vlak zullen de vereisten en normen voor zowel de initiële als de permanente vorming van beroepschauffeurs worden herbekeken. De bijscholing voor alle chauffeurs, die overeenkomt met de eisen voor het verwerven van het vakbekwaamheidattest, schijnt de meest aangewezen oplossing. Naast het gunstige effect dat een degelijke verkeersopleiding kan hebben op de verkeersveiligheid, zou het attest ook een zekere erkenning van het beroep inhouden.

Dit punt zal echter samen met de Commissie en onze partners van de Europese Unie verder dienen gefinaliseerd te worden. In België werd op 3 oktober 2001 een «Samenwerkingsprotocol betreffende de beroepschauffeurs» ondertekend door de minister van Mobiliteit en Vervoer, de andere bevoegde ministers¹ en de wegvervoersector. Dit protocol wil het chauffeursberoep herwaarderen en het aanpassen aan de nieuwe eisen van het beroep, en dit zowel voor het goederen- als het personenvervoer (touringcars). Het protocol voorziet in de bundeling van de krachten van de sociale partners en van de betrokken gemeenschaps- en gewestminister om de opleidingscapaciteiten aan te passen aan zowel de noden van de markt als de noden die zullen ontstaan door de invoering van een ontwerp van Europese richtlijn betreffende de verplichting van een opleiding en het principe van de voortdurende bijscholing van chauffeurs. Het protocol voorziet ook in

(1) Dit protocol werd ondertekend door mevrouw Isabelle DURANT, federaal minister van Mobiliteit en Vervoer, mevrouw Laurette ONKELINX, federaal minister van Werkgelegenheid en Gelijke Kansen, de heer André FLAHAUT, minister van Landsverdediging, mevrouw Marleen VANDERPOORTEN, Vlaams minister van Onderwijs, de heer Pierre HAZETTE, minister van het Secundair Onderwijs van de Franse Gemeenschap, de heer Bernd GENTGES, minister van Onderwijs van de Duitstalige Gemeenschap, de heer Rennat LANDUYT, Vlaams minister van de Brusselse Hoofdstedelijke regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Wijkopleving, voorzitter van het College van de Franse Gemeenschapscommissie, belast met Onderwijs en Beroepsopleiding, de heer Karl-Heinz LAMBERTZ, minister-president van de Duitstalige Gemeenschap, bevoegd voor Werkgelegenheid.

De nouvelles dispositions relatives à l'accès à la profession de transporteur national et international de personnes par route entreront en vigueur au cours de l'année 2002. Elles permettront de contrôler en permanence si les transporteurs répondent aux conditions en matière de capacité professionnelle, de capacité financière et de fiabilité, imposées par l'Union européenne.

3.1.7.3 La Formation professionnelle des chauffeurs

Au niveau européen, les exigences et les normes relatives à la formation de base et à la formation continue des chauffeurs professionnels seront revues. Le perfectionnement pour tous les chauffeurs, qui coïncide avec les exigences pour l'acquisition d'une attestation de compétence professionnelle, semble la solution la plus adéquate. À côté de l'effet positif qu'une telle formation peut avoir sur la sécurité routière, l'attestation impliquerait également une reconnaissance certaine de la profession.

Ce point devra néanmoins être finalisé en association avec la Commission et les partenaires de l'Union européenne. En Belgique, un « Protocole de Collaboration concernant les chauffeurs professionnels » a d'ores et déjà été signé le 3 octobre 2001 par le ministre de la Mobilité et des Transports, les autres ministres compétents¹ et le secteur du transport par route. Ce protocole vise à revaloriser le métier de chauffeur professionnel et à l'adapter aux exigences nouvelles du métier, qu'il s'agisse de transport de choses ou de personnes (autocars). Il prévoit de joindre les énergies des partenaires sociaux et des ministres communautaires et régionaux concernés pour adapter les capacités de formation tant aux nécessités du marché de l'emploi qu'à celles qui résulteront de la mise en oeuvre d'un projet de directive européenne relative à l'obligation d'une formation initiale et au principe continue des chauffeurs. Il prévoit aussi l'élaboration d'un rapport annuel portant

(1) Ce protocole a été signé par Madame Isabelle DURANT, ministre fédérale de la Mobilité et des Transports, Madame Laurette ONKELINX, ministre fédérale de l'Emploi et de l'égalité des Chances, Monsieur André FLAHAUT, ministre de la Défense Nationale, Madame Marleen VANDERPOORTEN, Ministre Flamande de l'Enseignement, Monsieur Pierre HAZETTE, ministre de la Communauté Française pour l'Enseignement secondaire, Monsieur Bernd GENTGES, ministre de la Communauté Germanophone pour l'enseignement, Monsieur Renaat LANDUYT, ministre Flamand de l'Emploi et du Tourisme, Madame Marie ARENA, ministre Wallonne de l'Emploi et de la Formation Professionnelle, Monsieur Eric TOMAS, ministre de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'emploi, l'Energie, et la Revitalisation des Quartiers, et Président du Collège de la Commission Communautaire Française, chargé de la Reconversion et du Recyclage Professionnel, Monsieur Karl-Heinz LAMBERTZ, ministre de la Communauté germanophone, compétent pour l'Emploi.

het opstellen van een jaarlijks rapport over de sociale en economische ontwikkeling van de sector, zodat het mogelijk wordt een betere kijk te krijgen op de werkgelatenheid en de acties inzake beroepsopleiding. Tenslotte streeft het protocol naar gelijke kansen inzake de toegang tot het chauffeursberoep voor bepaalde categorieën van werkzoekenden (vrouwen, personen met een vreemde nationaliteit of van buitenlandse afkomst en oudere werkzoekenden).

3.2 Spoorwegen

3.2.1 De regeringsbeslissingen van 30 maart en 13 juli 2001

Om de in punt 1.2 vermelde doelstelling te bereiken, dwz een toename van 15% van het spoormarktaandeel, zullen de spoorwegen 50 procent meer reizigers en goederen moeten kunnen vervoeren tegen het jaar 2010.

De gewesten werden verzocht hun standpunt omtrent het investeringsplan van de NMBS officieel bekend te maken. Dit heeft op 13 juli 2001 geleid tot het afsluiten van een samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de drie gewesten.

Om de voormelde doelstelling te bereiken, werden strategische keuzes uitgewerkt. De regering is bereid een grote inspanning te leveren om de NMBS te helpen bij de verwezenlijking van een ambitieus investeringsplan van 17,05 miljoen EUR), waarvan 1,36 miljard EUR in 2002. Verder verbindt de NMBS zich ertoe de veiligheid, de stiptheid, de snelheid en de kwaliteit van het personen- en goederenvervoer maximaal te blijven waarborgen. De NMBS moet ook een belangrijke Europese rol op het vlak van de personen- en vrachtmobiliteit spelen en tegelijkertijd attent blijven voor de complementariteit met de andere vervoersmodi.

Teneinde de permanente samenwerking met de gewesten te versterken, zal een uitvoerend comité van de ministers van mobiliteit, bestaande uit de drie gewestelijke ministers tot wiens bevoegdheden het openbaar vervoer en/of de mobiliteit behoren en uit de federale minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, de coördinatie van het openbaarvervoerbeleid en de opvolging van de tenuitvoerlegging van het investeringsplan onderzoeken.

Het Raadgevend comité van de gebruikers, samengesteld uit de vertegenwoordigers van de belangrijkste klantengroepen, zal worden hervormd op basis van een dynamischer aanpak.

sur l'évolution du secteur du point de vue socio-économique. Enfin, il vise à assurer une égalité des chances d'accès au métier de chauffeur professionnel pour certaines catégories de demandeurs d'emploi (les femmes de nationalité ou d'origine étrangère et les demandeurs d'emploi âgés).

3.2 Les chemins de fer

3.2.1 Les décisions gouvernementales du 30 mars et du 13 juillet 2001

La traduction pour les chemins de fer des objectifs précisés au point 1.2, c'est-à-dire une augmentation de 15% de la part de marché du rail, signifie qu'ils devront pouvoir transporter 50 pour cent de voyageurs et de marchandises en plus d'ici 2010.

Les régions ont été invitées à donner officiellement leur avis sur le plan d'investissements présenté par la SNCB. Ce processus a donné lieu le 13 juillet 2001 à la finalisation d'un accord de coopération entre l'État fédéral et les trois régions.

Pour atteindre l'objectif précité, des options stratégiques ont été prises. Le gouvernement consent un effort considérable pour permettre à la SNCB de réaliser un plan d'investissements ferroviaires ambitieux de 17,05 millions EUR dont 1,36 milliards EUR en 2002. Par ailleurs, la SNCB s'engage à assurer un transport de personnes et de marchandises en offrant un maximum de garanties de sécurité, de ponctualité, de vitesse et de qualité. La SNCB doit aussi devenir un acteur européen majeur dans la mobilité des personnes et du fret, tout en demeurant attentive à la complémentarité avec les autres modes de transport.

Dans le souci de renforcer la coopération permanente avec les régions, un Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM) composé des trois ministres régionaux ayant les transports en commun et/ou la mobilité dans leurs attributions de même que le ministre fédéral ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, se chargera d'examiner la politique de coordination des transports en commun et du suivi de la mise en œuvre du plan d'investissements.

Le Comité consultatif des usagers, composé des représentants des groupes de clients les plus importants, va être reformé sur la base d'une formule plus dynamique.

Om deze uitdagingen aan te nemen, moet de NMBS over een doeltreffende operationele en administratieve structuur beschikken binnen het kader van de juridische eenheid van het bedrijf.

Daartoe zal een wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, bij het parlement worden ingediend. Daarbij wordt een drievoudig doel nagestreefd:

- verbeteren van de betrekkingen tussen de Staat en de NMBS;
- versterken van de boekhoudkundige doorzichtigheid;
- het verbeteren van de bedrijfsprestaties.

Dit ontwerp berust op de aanbevelingen die het Rekenhof in zijn audit «De goede besteding van rijks-gelden door de NMBS» en het kantoor KPMG in zijn studie over de toepassing van de principes van “corporate governance” op de NMBS hebben geformuleerd. Dit ontwerp houdt ook rekening met de resultaten van de audit van de boekhoudkundige mechanismen van de NMBS.

Het verbeteren van het beheer en van de werking van het bedrijf moet op termijn ervoor zorgen dat de NMBS haar opdrachten van openbare dienst beter kan vervullen en de kwaliteit van haar dienstverlening tegenover haar reizigers en de klanten die een beroep op haar doen om goederen te vervoeren, kan verbeteren.

De hervorming verloopt langs zes lijnen

- hervormen van de werking van de raad van bestuur;
- oprichten van comités die de raad van bestuur bijstaan en die de strategische opties van het bedrijf uitwerken;
- versterken van de rol van de regeringscommissaris;
- bevestigen van de eenheid van de NMBS;
- versterken van de financiële en boekhoudkundige doorzichtigheid;
- opmaken van een bedrijfsplan.

3.2.2 Personenvervoer

Op de binnenlandse lijnen, moet de NMBS voor een vlotte toegang en aangepaste prijzen zorgen. Spoorwegverbindingen moeten hoge frequentie, comfort, snelheid en veiligheid bieden om met de personenwag en te kunnen concurreren.

Al behoort het internationale reizigersvervoer niet tot de opdrachten van openbare dienst, het speelt des-

Afin de relever ces défis, la SNCB doit disposer d'une structure performante au niveau opérationnel et administratif, s'inscrivant dans le cadre de l'unicité juridique de l'entreprise.

A cet effet un projet de loi modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques sera déposé au parlement. Ce projet poursuit un triple objectif:

- l'amélioration de la relation État – SNCB ;
- le renforcement de la transparence comptable ;
- l'amélioration des performances de l'entreprise.

Ce projet s'appuie sur les recommandations qui ont été formulées par la Cour des Comptes dans son audit « Le bon emploi des deniers publics par la SNCB » ainsi que par le bureau KPMG dans son étude sur l'application des principes du « corporate governance » à la SNCB. En outre, il tient compte de l'audit consacré à l'analyse des mécanismes comptables de la SNCB.

Ces améliorations de la gestion et du fonctionnement de l'entreprise doivent permettre à terme une meilleure prise en charge des missions de service public et un renforcement de la qualité du service offert aux voyageurs et aux clients qui font appel à la SNCB pour le transport de marchandises.

La réforme s'articule en six axes :

- La réforme du fonctionnement du conseil d'administration;
- La création de comités pour assister le conseil d'administration et établir les choix stratégiques de l'entreprise;
- Le renforcement du rôle du Commissaire du Gouvernement;
- La confirmation de l'unicité de la SNCB;
- Le renforcement de la transparence financière et comptable;
- La définition d'un plan d'entreprise.

3.2.2 Le transport des personnes

En transport intérieur de voyageurs, la SNCB doit veiller à assurer un accès aisé, à un prix adapté. Les déplacements doivent pouvoir allier fréquence, confort, rapidité et sécurité afin de concurrencer le recours à la voiture individuelle.

Le transport international de voyageurs, même s'il ne fait pas partie des missions de service public, joue

alنيتتمين een steeds belangrijker rol in het mobiliteitsproces. Samen met de buurlanden zorgt de NMBS voor een steeds aantrekkelijker en meer concurrerende dienst ten opzichte van het wegvervoer en het luchtvervoer op korte afstand, door snelheid aan kwaliteit te koppelen. De opbouw van het hoge snelheidsnetwerk verloopt strikt volgens plan en men mag de voltooiing ervan tegen 2006 verwachten.

3.2.2.1 Derde beheerscontract van de NMBS

Het derde beheerscontract dat tussen de Staat en de NMBS moet worden afgesloten, is het eindpunt van een in mei 2001 begonnen voorbereidingsproces dat de burgers in het algemeen en de representatieve actoren in het bijzonder erbij betreft. Het berust op drie hoofdelementen: stiptheid, kwaliteit en veiligheid.

Stiptheid

De studies die werden besteld door het tweede aanhangsel van het tweede beheerscontract zullen in concrete realisaties uitmonden. Op basis van strenge stiptheidscriteria zal de reiziger een schadevergoeding kunnen ontvangen in geval van vertraging of bij het niet verlenen van diensten. Het huidige verband tussen stiptheid, zoals ze nu wordt omschreven, en het tariefbeleid van de NMBS zal worden geëvalueerd en eventueel worden aangepast.

Kwaliteit

In het kader van bovenvermelde studies werden verschillende kwalitatieve aspecten onderzocht. Als gevolg hiervan zal bijzondere aandacht besteed worden aan de toegankelijkheid van de stations en aan het onthaal van de reizigers, met name voor de personen met beperkte mobiliteit en de fietsers. Netheid, functioneel comfort, beschikbaarheid van het personeel en informatieverstrekking krijgen hierbij de voorrang.

Het begrip «kwaliteit» zal in een ruimere context worden onderzocht om de NMBS te helpen haar dienstverlening voortdurend te verbeteren, bijvoorbeeld door het aannemen van de CEN-normen (Comité européen de Normalisation).

Er zal een winstdelingssysteem ingevoerd worden bij de NMBS om de maatschappij ertoe aan te zetten haar prestaties te optimaliseren en een beleid te voeren om tot het gebruik van haar diensten aan te sporen. Kwaliteitsindicatoren, die duidelijk in het contract zijn omschreven, zullen het mogelijk maken, aan de hand van door gespecialiseerde kantoren uitgevoerde opiniepeilingen, de verwachtingen van de huidige en de potentiële klanten beter te kennen.

un rôle de plus en plus important dans le processus de mobilité. En partenariat avec les pays voisins, la SNCB assure un service de plus en plus attractif et concurrentiel par rapport à la route et l'avion court courrier, alliant la rapidité à la qualité des prestations. Le développement du réseau à grande vitesse respecte rigoureusement le planning visant son achèvement en 2006.

3.2.2.1 Le troisième contrat de gestion de la S.N.C.B.

Aboutissement d'un processus de préparation entamé dès mai 2001 qui associe les citoyens en général et les acteurs représentatifs en particulier, le troisième contrat de gestion à conclure entre l'État et la SNCB reposera sur trois piliers principaux : la ponctualité, la qualité et la sécurité.

La ponctualité

Les études initiées par le second avenant au deuxième contrat de gestion seront traduites en réalisations concrètes. Sur base de critères de ponctualité stricts, un système d'indemnisation de la clientèle, en cas de retard ou de service non exécuté sera mis en place. La relation existante entre la ponctualité, telle qu'elle est définie actuellement, et la politique tarifaire des chemins de fer sera évaluée et éventuellement adaptée.

La qualité

Dans le cadre des études citées ci-avant, différents aspects qualitatifs ont été étudiés. Suite à cela, une attention particulière sera accordée à l'accessibilité des gares et à l'accueil des voyageurs, notamment pour les personnes à mobilité réduite et pour les cyclistes. La priorité portera sur la propreté, le confort fonctionnel, la disponibilité du personnel et l'information.

Le concept de qualité sera étudié dans un contexte plus large afin d'aider la SNCB à s'inscrire dans une dynamique de qualité de service à travers, par exemple, l'adoption des normes CEN (Comité européen de Normalisation).

Un mécanisme d'intéressement financier de la SNCB sera mis en place afin de l'encourager à optimiser ses prestations et à mener une politique d'incitation à utiliser ses services. Des indicateurs de qualité clairement définis dans le contrat permettront, à partir de sondages réalisés par des bureaux spécialisés, de mieux connaître les attentes de la clientèle existante et potentielle.

Veiligheid

De Europese norm voor de kwaliteit van dienstverlening binnen de diensten voor openbaar vervoer is ook waardevol voor het opmaken van een geschikt veiligheidsprogramma. Het is de bedoeling om al het nodige te doen om tot een ideale toestand te komen, dwz een toestand zonder agressie noch ongevallen. De nadruk moet dus gelegd worden op het risicobeheer en het beheren van noodsituaties.

3.2.2.2 Voltooing van het reizigersvervoersplan

De NMBS onderzoekt de beleidslijnen van een vervoersplan dat gedurende de komende jaren geleidelijk zal worden ingevoerd op basis van de door de regering vastgelegde mobiliteitsdoelstellingen. Dit plan zal het voorwerp uitmaken van voorstellen in verband met de structuur van het transportaanbod en de noden inzake uitrusting en infrastructuur alsook van een financieel plan dat de weerslag op de exploitatierekening zal weergeven.

Het jaar 2002 zal belangrijke kwalitatieve wijzigingen teweegbrengen: de indienststelling van nieuwe dieseltreinen en dubbeldekkers en de toepassing van het "total quality"-concept op een eerste reeks van lijnen. Tijdens de daaropvolgende jaren zullen de voltooiing van een eerste reeks grote werken en de aanschaffing van rollend materieel voor het GEN voor nieuwe exploitatiemogelijkheden zorgen.

3.2.2.3 Het GEN

Op 20 april 2001 heeft de Ministerraad het ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest betreffende het Gewestelijke Expresnet van, naar, in en rond Brussel goedgekeurd. De Minister van Mobiliteit en Vervoer werd gemachtigd om met de Gewesten te onderhandelen.

In dit akkoord verbinden de partijen zich ertoe:

- het aanbod aan openbaar vervoer in de GEN-zone op te drijven;
- met elkaar samen te werken en de nodige middelen in te zetten om het openbaar vervoer onderling en met de andere vervoermodi en -mogelijkheden te coördineren;
- maatregelen te treffen en akkoorden af te sluiten die noodzakelijk zijn voor de integratie van het aanbod zowel op het vlak van de tarieven als op dat van de kaartverkoop;

La sécurité

Pour la construction d'un programme adéquat, la norme européenne sur la qualité de service dans les services publics de transport est également précieuse. Il s'agit ici de mettre tout en œuvre pour atteindre une situation idéale caractérisée par l'absence d'agressions et d'accidents. L'accent doit ainsi être mis sur la gestion des risques et des urgences.

3.2.2.2 La finalisation du plan de transport voyageurs

La SNCB étudie actuellement les orientations d'un plan de transport, à mettre en place progressivement au cours des prochaines années sur la base des objectifs de mobilité fixés par le gouvernement. Ce plan fera l'objet de propositions relatives à la structure de l'offre de transport et aux besoins en matière d'équipement et d'infrastructure ainsi qu'un plan financier traduisant l'impact sur le compte d'exploitation.

L'année 2002 apportera des modifications importantes sur le plan qualitatif : l'introduction des nouveaux autorails et des voitures à double niveau et l'application du concept « qualité totale » sur une première série de lignes. Au cours des années suivantes, l'achèvement d'une série de premiers grands travaux et l'acquisition du matériel roulant RER permettront des possibilités d'exploitation nouvelles.

3.2.2.3 Le R.E.R.

Le Conseil des Ministres du 20 avril 2001 a approuvé le projet d'accord de coopération entre l'État fédéral, la Région de Bruxelles-Capitale, la Région flamande et la Région wallonne relatif au Réseau Express Régional de, vers, dans et autour de Bruxelles. La Ministre de la Mobilité et des Transports a reçu mandat pour entamer la négociation avec les régions.

L'accord comprend l'engagement des parties :

- à renforcer l'offre de transport en commun dans la zone RER ;
- à coopérer et à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour assurer des transports en commun coordonnés entre eux et avec les autres modes et moyens de déplacement ;
- à prendre des mesures et à conclure des accords nécessaires à l'intégration de l'offre tant au point de vue des tarifs que de la billetterie ;

– maatregelen te nemen, onder andere in verband met het parkeren, om de automobilisten aan te sporen op het openbaar vervoer over te stappen.

Zodra het akkoord getekend is, zullen overleg- en coördinatiestructuren worden opgericht om de verschillende fases uit te voeren die tegen 2010 volledig voltooid moeten zijn. Er is ook een overgangsfase voorzien, met de indienststelling van twee lijnen.

In 2002 wordt gestart met de nodige spoorweg- en weginfrastructuurwerken. De kenmerken van het specifiek rollend materieel zullen omschreven worden en de algemene aannemingsvoorwaarden vastgelegd.

3.2.3 Goederenvervoer

Dankzij de centrale ligging van haar netwerk kan de NMBS voor een geïntegreerd goederenvervoer zorgen naar havens, industriegebieden en multimodale platformen, zowel in België als in het buitenland.

Hierna volgt een lijst met de voornaamste investeringen:

- ontwerp van een tweede toegang tot de Antwerpse haven die van primordiaal belang is voor haar verdere ontwikkeling en die ook een belangrijke weerslag zal hebben op het wegverkeer op de Antwerpse ring die nu reeds verzadigd is;
- rechtstreekse verbinding rechteroever-linkeroever in Antwerpen via de Liefkenshoektunnel waardoor een verschuiving van het wegverkeer naar het spoor mogelijk wordt;
- ontwikkeling van het havengebied van Zeebrugge;
- voltooiing in 2002 van de werkzaamheden op de lijn Athus-Maas;
- capaciteitsverhoging van de lijn Charleroi-Erquelinnes op de as Frankrijk-Duitsland;
- IJzeren Rijn, die ideaal gelegen is voor de bediening van het noorden van Duitsland, de Scandinavische landen en een gedeelte van Oost-Europa, ter aanvulling van de bestaande spoorbediening via Montzen.

3.2.4 Uitvoering van het investeringsplan

Het investeringsplan is vooral gericht op:

- aankoop van materieel om het reizigersvervoer kwalitatief en kwantitatief te verbeteren;
- ontsluiting van de havens, de multimodale terminals en de luchthaven Brussel-Nationaal;
- modernisering van de grote reizigers- en goederenassen;

– à prendre des mesures, notamment en matière de stationnement, qui incitent les automobilistes à se tourner vers les transports en commun.

Dès que l'Accord sera signé, une structure de concertation et des organes de coordination seront créés en vue de la mise en œuvre des différentes phases menant à la réalisation complète à l'horizon 2010. Une phase intermédiaire avec mise en service de deux lignes est également prévue.

Dès 2002, des travaux d'infrastructure ferroviaire et routière seront enclenchés. Les caractéristiques d'un matériel roulant spécifique seront définies et les cahiers des charges finalisés.

3.2.3 Le transport des marchandises

De par la situation centrale de son réseau, la SNCB a la possibilité d'assurer de manière intégrée le transport de marchandises vers les ports, les zones industrielles et les plates-formes multimodales en Belgique ou à l'étranger.

Citons les investissements majeurs:

- le projet de deuxième accès du port d'Anvers, capital pour son développement dans son ensemble, avec un impact important sur le trafic routier déjà à saturation sur le ring d'Anvers ;
- la liaison directe rive droite – rive gauche à Anvers via le Liefkenshoektunnel qui permettra un glissement du trafic de la route vers le rail ;
- le développement de la zone portuaire de Zeebrugge ;
- la finalisation en 2002 des travaux sur l'Athus-Meuse ;
- l'augmentation de capacité de la ligne Charleroi-Erquelinnes sur l'axe France-Allemagne ;
- le Rhin d'acier, idéalement situé pour la desserte du nord de l'Allemagne, des pays scandinaves et une partie de l'Europe de l'Est en complément de la desserte existante via Montzen.

3.2.4 La mise en œuvre du plan d'investissements

Le plan d'investissements se concentre essentiellement sur:

- l'achat de matériel en vue d'accroître qualitativement et quantitativement le transport de voyageurs ;
- le désenclavement des ports, des terminaux multimodaux et de l'aéroport de Bruxelles-National;
- la modernisation des grands axes voyageurs et marchandises ;

- verbetering van het onthaal in de stations;
- capaciteitsverhoging van sommige lijnen, onder andere met het oog op de exploitatie van het GEN;
- voltooiing van het HST-netwerk;
- ingebruikneming van speerpunttechnologie, name-
lijk inzake signalisatie en veiligheid.

3.2.5 Veiligheid bij de spoorwegen

De veiligheid maakt noodzakelijk deel uit van de strategie van een spoorwegoperator en is een basiscomponent van de contractuele verbintenis met de klant.

Het is normaal dat men van een uitbater zoals de NMBS verwacht dat zij de meest geschikte veiligheidsprocedures toepast en die geregeld bijwerkt naar gelang van de technische vooruitgang, de kenmerken van het materieel, de risicofactoren en de ervaring van andere uitbaters. De NMBS past uiteraard het voorzorgsprincipe toe en zorgt ervoor dat risicotoestanden tijdig worden ontdekt en correct worden behandeld. Het streven naar veiligheid maakt deel uit van de bedrijfsopdrachten en geschiedt zowel op technisch en sociaal gebied als op het vlak van de bedrijfsleiding:

- vakbekwaam personeel ter beschikking stellen van personeelsleden en klanten die een probleem te melden hebben;
- stressbeheer;
- goede overeenstemming tussen personen en verantwoordelijkheden;
- geschikte permanente vorming;
- onmiddellijke vervanging van personeelsleden die in moeilijkheden verkeren, begeleiding van personeelsleden die gevaarlijke toestanden hebben meegemaakt, bestraffingssysteem en controle ervan, ...

Algemeen gesteld wordt het Belgisch spoorwegnet als veilig beschouwd. Toch vindt de Regering het wenselijk de betrouwbaarheid in detail na te gaan, ter aanvulling van de acties die de NMBS al heeft gevoerd. Daarom wordt dan ook overeengekomen een grondige audit van de spoorwegveiligheid te verrichten.

De veiligheidsnormen en – regels vallen immers onder de exclusieve bevoegdheid van de Staat.

De te verrichten audit zou moeten betrekking hebben op de manier waarop de NMBS deze normen en regels concreet toepast, zodat de veiligheid van het treinverloop wordt gewaarborgd; aangezien de NMBS de rol van beheerder van de infrastructuur en van exploitant waarneemt.

Gelet op de geleidelijke openstelling van het spoorwegnet voor andere operatoren, zou ook moeten onderzocht worden hoe die regels kunnen worden toegepast voor nieuwe spoorwegoperatoren.

- l'amélioration de l'accueil dans les gares ;
- l'augmentation de capacité de certaines lignes, notamment en vue de l'exploitation du RER ;
- l'achèvement du réseau TGV ;
- l'implémentation des dernières technologies de pointe, notamment en matière de signalisation et de sécurité.

3.2.5 La sécurité du rail

La sécurité fait partie intégrante de la stratégie d'un opérateur de chemin de fer : c'est une composante de base du contrat avec le client.

Il est normal d'attendre d'un exploitant comme la SNCB que ses procédures soient les plus adéquates et revues régulièrement, en fonction de l'état des techniques, des caractéristiques du matériel, des situations à risque potentiel et de l'expérience des autres exploitants. La SNCB privilégie bien entendu le principe de précaution en la matière, en veillant à ce que les situations à risque soient révélées à temps et correctement traitées. Cette recherche de la sécurité fait partie du métier maîtrisé par l'entreprise. Les réponses sont techniques, managériales et sociales:

- encadrement disponible pour les agents et les clients qui ont un problème à signaler
- gestion du stress
- bonne adéquation entre les personnes et les responsabilités
- formation continue adéquate
- relève immédiate des agents ayant des difficultés, accompagnement des agents ayant vécu des situations dangereuses, système de sanctions et contrôle de ce système, ...

Le réseau ferré belge est considéré comme globalement sûr. Néanmoins, il paraît souhaitable d'en éprouver la fiabilité dans le détail, en complément aux actions déjà menées par la S.N.C.B. Aussi, il est prévu de procéder à un audit approfondi de la sécurité ferroviaire.

En effet, les normes et règles de sécurité sont de la compétence exclusive de l'État. L'audit à réaliser devrait porter sur la manière dont ces normes et règles sont concrètement appliquées par la S.N.C.B. de manière à garantir la sécurité de la circulation des trains, la S.N.C.B. agissant dans ses rôles de gestionnaire de l'infrastructure et d'exploitant.

Etant donné l'ouverture progressive du réseau ferroviaire à d'autres opérateurs, il y aurait également lieu d'examiner comment ces règles sont susceptibles d'être appliquées à de nouveaux opérateurs ferroviaires.

Wat betreft de veiligheid van het personeel en de reizigers en met betrekking tot het derde beheerscontract, kan men zich beroepen op de Europese kwaliteitsnorm voor de dienstverlening van het openbaar vervoer, die veiligheid omschrijft als het gevoel van persoonlijke bescherming dat de klanten gewaarworden en dat voortvloeit uit daadwerkelijk genomen maatregelen en uitgeoefende activiteiten om ervoor te zorgen dat de klanten zich van deze maatregelen bewust zouden zijn.

3.3 Mobiliteit en intermodaliteit

3.3.1 Vervoer en duurzame ontwikkeling

Naast de duizenden door opstoppen of verkeersongevallen verloren uren, wordt de vervoerssector in België verantwoordelijk gesteld voor 15% van de CO₂-uitstoot (broeikasgas), 54% van de NO (stikstofmonoxide) -uitstoot, 58% van de CO-uitstoot en 47% van de VOS (vluchtige organische stoffen).

Om deze toestand te verhelpen, voorziet het Federale Plan inzake Duurzame Ontwikkeling (FPDO) 2000-2004 in de opmaak van een nationaal plan voor duurzame mobiliteit dat onder andere de acties bepaalt die samen met de andere federale departementen en de Gewesten dienen te worden gevoerd.

Dit plan werd uitgewerkt overeenkomstig het FPDO en moet bijgevolg eveneens bijdragen tot het naleven van het Kyoto-protocol. In dat verband bepaalt paragraaf 446 van het FPDO dat: «(...) om uiteindelijk de verbintenis, die België in Kyoto in 1997 heeft ondertekend (zie volgende hoofdstuk), te bereiken, moet de regering een richtpercentage vastleggen voor de vermindering van de CO₂-uitstoot met 5 % tegen 2010 ten opzichte van 1990. Zo zou de bijdrage van de vervoerssector lager zijn dan de algemene doelstelling voor de vermindering van de CO₂-uitstoot, wat de eventueel hoge marginale kosten van die maatregelen weerspiegelt. De tussentijdse doelstellingen tussen 2001 en 2010 moeten in het nationale mobiliteitsplan worden vastgelegd, rekening houdend met de verwachte financiële impact voor de betrokken sectoren.»

Volgens het advies van 28 september 1998 van de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO) kunnen de noodzakelijke uit te voeren strategieën in vier categorieën worden ingedeeld:

- vermindering van de vraag naar weg- en lucht-mobiliteit en de mentaliteitsverandering van de gebruikers;
- duidelijke verbetering van het alternatieve aanbod (openbaar vervoer, fiets, binnenscheepvaart, multimodaliteit, telematica);

En ce qui concerne la sécurité du personnel et des voyageurs et en relation avec le troisième contrat de gestion, on pourra se référer à la norme européenne sur la qualité de service dans les services publics de transport, qui définit la sécurité comme étant le sentiment d'une protection personnelle ressenti par les clients, découlant des mesures réelles mises en œuvre et des activités mises au point pour s'assurer que les clients seraient conscients de ces mesures.

3.3 La mobilité et l'intermodalité

3.3.1 Les transports et le développement durable

Outre les milliers d'heures perdues dans les embouteillages et les accidents de la circulation, on estime que le secteur des transports en Belgique est la cause de 15% des émissions de gaz à effet de serre (CO₂), de 54% des émissions de NO (oxyde d'azote), de 58% des émissions de CO et de 47% des COV (composé organique volatil).

Afin de remédier à cette situation, le Plan fédéral de développement durable (PFDD) 2000-2004 prévoit l'établissement d'un Plan National de Mobilité Durable reprenant notamment les actions à mener en commun avec d'autres départements fédéraux et les régions.

Elaboré conformément au PFDD, ce dernier doit également contribuer au respect du Protocole de Kyoto. A cet égard, le paragraphe 446 du PFDD mentionne que « (...) pour aboutir à l'engagement souscrit par la Belgique à Kyoto en 1997, le Gouvernement fixe un taux directeur de réduction de 5% des émissions de CO₂ du secteur du transport pour 2010 par rapport à 1990. La contribution du secteur du transport serait ainsi inférieure à l'objectif global de réduction des émissions de CO₂, reflétant le coût marginal potentiellement élevé de ces mesures. Le plan national de mobilité fixera des objectifs intermédiaires entre 2001 et 2010, en tenant compte de l'impact financier prévisible pour les secteurs concernés. »

Selon l'avis du 28 septembre 1998 du Conseil Fédéral de Développement Durable (CFDD), les stratégies nécessaires à mettre en œuvre peuvent être regroupées en quatre catégories :

- la réduction de la demande de mobilité routière et aérienne et le changement de mentalité des usagers
- l'amélioration significative de l'offre alternative (transports publics, vélo, transport fluvial, multimodalité, télématique)

- technische verbetering van voertuigen en vliegtuigen;
- steun aan het geheel van deze maatregelen via geschikte fiscale initiatieven om namelijk de externe kosten die met de verschillende vervoersmodi gepaard gaan te internaliseren, bij voorkeur in een Europese context.

Het hele beleid van het departement ligt in de lijn van het proces van duurzame ontwikkeling, zodat het moeilijk is om twee bijzondere maatregelen te isoleren en te belichten, zoals paragraaf 769 van het Federaal Plan voor Duurzame Ontwikkeling aanbeveelt. Bij wijze van niet uitputtende voorbeelden, kunnen wij het ministerieel Besluit tot goedkeuring van het reglement van BIAC betreffende de invoering van een geluidsquotasysteem tijdens de nacht en tot bepaling van de maximaal toegelaten hoeveelheid nachtlawaai op de luchthaven Brussel-Nationaal (cfr. infra) aanhalen, evenals de aanzienlijke investeringen om de spoorwegen te doen heropleven (cfr. supra), de versteviging van de technische controle (cfr. supra), de mobiliteits-beheerplannen (cfr. infra), de maatregelen die de intermodaliteit trein-fiets bevorderen (cfr. infra) en uiteraard het opstellen van het nationaal plan voor duurzame mobiliteit.

Paragraaf 769 van het Federaal Plan voor Duurzame Mobiliteit stelt anderzijds voor dat «de onderdelen van internationale onderhandelingen waaraan de minister of staatssecretaris het afgelopen jaar heeft deelgenomen en die betekenisvolle wijzigingen bevatten met betrekking tot duurzame ontwikkeling» hier zouden worden overgenomen. In dit opzicht heeft de minister van Mobiliteit en Vervoer hoofdzakelijk deelgenomen in de loop van het jaar 2001 aan drie internationale evenementen die rechtstreekse gevolgen hebben inzake duurzaam vervoer.

Zo nam zij op 21 en 22 mei in Boedapest (Hongarije) deel aan een seminarie over duurzaam vervoer dat werd georganiseerd door plaatselijke niet-gouvernementele organisaties. Dit seminarie vormde een gelegenheid om leidinggevend van de Hongaarse spoorwegen te ontmoeten, evenals de Hongaarse ministers van Vervoer en Buitenlandse Zaken. Deze vergaderingen vormden de gelegenheid om van gedachten te wisselen over de gevolgen van de Europese integratie voor het verkeer en verkeersproblemen in de landen van Centraal- en Oost-Europa.

Op 29 en 31 mei nam zij in Lissabon (Portugal) deel aan de Europese Conferentie van Europese ministers van Vervoer, waar in het bijzonder de vooruitgang werd besproken en bestudeerd die werd geboekt in het kader van het programma «*Environmentally Sustainable*

- l'amélioration technique des véhicules et avions;
- le soutien de l'ensemble de ces mesures par des initiatives fiscales adéquates, de manière notamment à internaliser, de préférence dans un contexte européen, les coûts externes liés aux différents modes de transport.

La politique toute entière du département s'inscrit dans le processus du Développement Durable, de sorte qu'il est difficile d'isoler et de mettre en lumière deux mesures particulières comme le préconise le paragraphe 769 du Plan Fédéral de Développement Durable. A titre d'exemples non exhaustifs, nous pouvons ainsi citer l'arrêté ministériel portant approbation du règlement de BIAC concernant l'instauration d'un système de quotas acoustiques pendant la nuit et déterminant la quantité maximale de bruit autorisée la nuit à l'aéroport Bruxelles-National (cfr. infra); les investissements majeurs visant à revitaliser le rail (cfr. supra); le renforcement du contrôle technique (cfr. supra), les plans de gestion de la mobilité (cfr. infra), les mesures favorisant l'intermodalité train-vélo (cfr. infra), et bien sûr la rédaction du plan national de mobilité durable.

Par ailleurs, le paragraphe 769 du Plan Fédéral de Développement Durable propose que soient repris ici «les éléments de négociations internationales auxquelles le ministre ou secrétaire d'État a pris part au cours de l'année écoulée et qui sont porteurs de changements significatifs dans la voie d'un développement durable.». A ce titre, la ministre de la Mobilité et des Transports a essentiellement participé au cours de l'année 2001 à trois événements à dimension internationale ayant une répercussion directe en matière de transport durable.

Ainsi à Budapest (Hongrie) les 21-22 mai, par sa participation à un séminaire sur le transport durable, organisé par des organisations non-gouvernementales locales. Ce séminaire a été l'occasion de rencontrer les responsables des chemins de fer hongrois, ainsi que les ministres hongrois des transports et des affaires étrangères. Ces réunions ont été l'occasion d'échanger des vues concernant l'impact de l'intégration européenne sur le trafic et la congestion dans les pays d'Europe centrale et orientale.

A Lisbonne (Portugal) les 29-30 mai, par sa participation à la Conférence Européenne des Ministres des Transports, qui a notamment discuté et examiné les progrès accomplis dans le cadre du programme «*Environmentally Sustainable Transport*». Des déci-

Transport». Er werden beslissingen genomen inzake de contingentering van Oost- en Midden-Europese vrachtwagens in de Europese Unie.

Van 24 tot 28 september nam zij tenslotte in Montreal (Canada) deel aan de Vergadering van de Organisatie voor Internationale Burgerlijke Luchtvaart (ICAO) in het kader van de onderhandeling van een nieuwe internationale resolutie inzake milieubescherming, de vermindering van geluidsoverlast en de controle van broeikasgassen. Het Belgisch voorzitterschap maakte het mogelijk de interventies van de Europese delegaties te coördineren met het oog op de toereikende bescherming van mensen die in de buurt van luchthavens wonen en de ontwikkeling van een duurzame luchtvaart.

3.3.2 Mobiliteitsnoden

De toelichtingsnota bij het samenwerkingsakkoord tussen de Staat en de drie Gewesten betreffende het meerjarige investeringsplan 2001-2012 van de NMBS bepaalt dat de partijen overeenkomen om vanaf 2002 een uitgebreide studie te starten over de mobiliteitsnoden in het land en de wijze waarop de spoorwegen eraan kunnen voldoen. De conclusies zullen tijdens het eerste deel van het jaar 2003 beschikbaar moeten zijn en zullen het verfijnen en het aanpassen van de investeringskeuzes mogelijk maken.

In deze context zal de aanleg van een gewestelijk expresnet zowel in Antwerpen als in Luik grondig worden bestudeerd. Dit geldt trouwens ook voor alle aspecten met betrekking tot de overstapparkerterreinen, de grensoverschrijdende lijnen en de reactivering van bepaalde spoorvakken.

De bedoeling hiervan is de strategische rol van de spoorwegen te bepalen in het raam van het algemene mobiliteitsbeleid op middellange en lange termijn.

Op hetzelfde moment hebben de Staat en de Gewesten een akkoord bereikt om de waarnemingsposten voor de mobiliteit, die binnen de vier eenheden worden opgericht, te coördineren. Hierdoor zou iedereen, dankzij de compatibiliteit van de onderzoeksmethodes, de gegevens van de anderen kunnen gebruiken.

3.3.3 Het AGORA-programma

Via het AGORA-programma, opgezet door de Federale Diensten voor Wetenschappelijke, Technische en Culturele Aangelegenheden (DWTC) kan aan federale instellingen een wetenschappelijke expertise ter beschikking gesteld worden om bestaande databanken te verbeteren, te valoriseren of om er nieuwe aan te leggen. Drie projecten die door het departement werden ingediend werden geselecteerd:

sions ont été prises notamment en matière de contingentement des poids lourds en provenance des pays d'Europe centrale et orientale au sein de l'Union européenne.

Enfin à Montréal (Canada) les 24-28 septembre, par sa participation à l'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), notamment dans le cadre de la négociation d'une nouvelle résolution internationale en matière de protection environnementale et de réduction des émissions sonores et de contrôle des gaz à effet de serre. La Présidence belge a permis de coordonner les interventions des délégations européennes dans une perspective de protection satisfaisante des populations avoisinant les aéroports «et du développement d'une aviation durable».

3.3.2 Les besoins de mobilité

La note explicative de l'accord de coopération entre l'État et les trois régions relatif au plan d'investissements pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B. stipule que les parties conviennent de mettre en œuvre à partir de 2002 une vaste étude des besoins de mobilité dans le pays et de la manière dont le chemin de fer peut les satisfaire. Les conclusions devront être disponibles pendant la première partie de l'année 2003 et permettront d'affiner et d'ajuster les choix d'investissement.

Dans ce cadre, la mise en œuvre d'un réseau express régional tant à Anvers qu'à Liège sera étudiée de manière approfondie. De même, les aspects liés aux parkings d'échange, aux relations transfrontalières et à la réactivation de tronçons ferroviaires seront étudiés.

L'objectif recherché est d'obtenir une vue stratégique du rôle du chemin de fer dans la politique de mobilité générale à moyen et long terme.

En parallèle, un accord est intervenu entre l'État et les régions pour que soit créée une coordination des observatoires de la mobilité qui se développent au sein des quatre entités. Cette coordination vise à permettre à chacun d'utiliser les données des autres grâce à la compatibilité des méthodes d'enquête.

3.3.3 Le programme AGORA

Grâce au programme AGORA mis sur pied par les Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles (SSTC), les organismes fédéraux peuvent bénéficier d'une expertise scientifique visant à améliorer et valoriser des banques de données existantes et à en créer d'autres. Trois projets introduits par le département ont été sélectionnés :

- oprichting van een gegevensbank Mobiliteit GEN,
- oprichting van een centrale databank voor overtrekkingen bij de Directie Controle van het Bestuur van het Vervoer te Land
- oprichting van een databank voor het Mobiliteitsbeheer

Voor elk project wordt een oproep tot de wetenschappelijke instanties gedaan om voorstellen in te dienen voor de bijstand bij de uitvoering.

3.3.4 Week van vervoering

Het principe van de «Week van vervoering» zal ook in 2002 herhaald worden. Ingezet door de Europese dag “Zonder auto mobiel in de stad” en afgesloten met de “Trein-Tram-Bus-dag”, heeft deze Week tot doel de overstap naar het openbaar vervoer, naar de fiets, naar het wandelen en naar het carpoolen te promoten. In 2002 wordt de “Trein-Tram-Bus-dag” ter gelegenheid van zijn twintigjarig bestaan, in een nieuw kleedje gestoken maar behoudt zijn doelstelling, nl het gebruik van de meest milieuvriendelijke vervoersmodi te bevorderen.

3.3.5 Tarief- en kaartverkoopintegratie

Teneinde het gecombineerde aanbod van de vier openbaarvervoermaatschappijen beter te benutten, wordt sinds enkele jaren de tariefintegratie voortgezet. De harmonisering van de verschillende diensten in het kader van het GEN-project geeft de nodige impuls aan het geleidelijk tot stand brengen van concrete oplossingen in en rond het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

In 2002 zou er een verbetering voor het cliënteel optreden door de invoering in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van vervoerbewijzen die, ongeacht de vervoersmaatschappij die ze aflevert, geldig zijn op alle openbaarvervoersnetten van het Gewest. Om dit ambitieuze project te verwezenlijken, zullen alle stations van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (en in een tweede fase ook die van het GEN-gebied) met verenigbare stempelautomaten worden uitgerust. Op langere termijn zal men trachten een gemeenschappelijke kaartverkoop met de meest aangepaste en vooruitstrevende technologieën in te voeren.

3.3.6 Intermodaliteit openbaar vervoer-fiets

Wat het parkeren van fietsen betreft, heeft de NMBS zich ertoe verbonden in alle stations een maximaal aantal fietsenstallingen ter beschikking te stellen. Sommige stations zullen een volledig gamma fietsen-

- création d'une banque de données « Mobilité RER » ;
- création d'une banque centrale de données « infractions » au sein de la direction Contrôle de l'Administration du transport terrestre ;
- création d'une banque de données « gestion de la mobilité ».

Il sera fait appel aux instances scientifiques pour qu'elles formulent des propositions visant à contribuer à la réalisation de chacun des projets.

3.3.4 La semaine de la mobilité

Le principe de la semaine de la mobilité sera reconduit en 2002. Inaugurée par la journée européenne « En ville sans ma voiture ! » et clôturée par l'opération Train-Tram-Bus, elle a pour objectif de promouvoir le transfert modal vers les transports en commun, le vélo, la marche et le covoiturage. En 2002, l'opération Train-Tram-Bus sera modernisée à l'occasion de son vingtième anniversaire tout en maintenant son objectif de promouvoir l'utilisation des modes les plus respectueux de l'environnement.

3.3.5 L'intégration tarifaire et billettique

Afin de mieux utiliser l'offre combinée des quatre sociétés de transport en commun, le souci de renforcer l'intégration tarifaire est poursuivi depuis quelques années. L'harmonisation des différents services poursuivie dans le projet RER donne l'impulsion nécessaire à la mise en place progressive de solutions concrètes dans et autour de la Région de Bruxelles-Capitale.

En 2002, une amélioration devrait être apportée pour la clientèle par la création de titres de transports en Région de Bruxelles-Capitale, permettant de commencer un voyage indistinctement sur le véhicule de l'un des réseaux, quelle que soit la société qui a émis le titre de transport. Pour mettre en œuvre ce projet ambitieux, toutes les gares de la Région de Bruxelles-Capitale (et dans un deuxième temps de la zone RER) seront équipées par des oblitérateurs compatibles. L'objectif à plus long terme est d'aboutir au principe d'une billettique commune faisant appel aux technologies innovantes les plus adaptées dans ce domaine.

3.3.6 L'intermodalité transports publics-vélos

En matière de stationnement de vélos, la SNCB s'est engagée à mettre un maximum d'abris à vélo disponibles dans toutes les gares. Dans certaines gares l'offre d'un service complet vélo est prévu : il comprend

diensten aanbieden: parkeergelegenheid, verhuring, onderhoud, enz. Een soortgelijke installatie is voorzien voor het Zuidstation. Er wordt ook gedacht een fietsherstellingsdienst in Gent-Sint-Pieters op te richten. In Brugge zal men starten met een proefproject om fietsen te verhuren in combinatie met een beveiligde parkeerplaats. Wat het fietsvervoer per spoor betreft, moet de NMBS voor de nodige plaats in de treinen zorgen en een aantrekkelijkere tarifiering aanbieden.

Deze onderwerpen zullen worden aangesneden ter gelegenheid van de onderhandelingen over het derde beheerscontract. De «trein-fiets»-combinatie zal nu reeds aangemoedigd worden via promotiecampagnes tijdens de vakantie. Wat het rollend materieel betreft, staat nu reeds duidelijk vast dat het te bestellen GEN-materieel over een voor het vervoer van fietsen aangepaste ruimte zal moeten beschikken.

Deze projecten gaan uit van een in 2001 uitgevoerde studie met als thema «fiets en openbaar vervoer» en van de resultaten van een in 2001 aan de fiets gewijd forum.

3.3.7 Mobiliteitsbeheersplannen

Op 15 december 2000 heeft de Ministerraad een ontwerp van koninklijk besluit goedgekeurd betreffende het verzamelen van gegevens (via het sociale jaarverslag) over het woon-werkverkeer van werknemers.

Naar aanleiding van het eenparig advies dat gezamenlijk door de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven op 15 maart 2001 werd uitgebracht en van het advies van de Commissie voor bescherming van de persoonlijke levenssfeer van 8 februari 2001, werd de voorkeur gegeven aan het indienen van een wetsontwerp dat het verzamelen van deze gegevens regelt voor alle privé- en overheidsbedrijven met meer dan honderd werknemers.

Om het nemen van initiatieven en het totstandbrengen van partnerships voor mobiliteitsbeheer te stimuleren, zullen deze gegevens binnen de ondernemingsraden (privé-sector) en de overlegcomités (overheidssector) worden besproken. Ze zullen daarna aan het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur worden doorgegeven om er in een ruim toegankelijke databank te worden opgenomen.

Voor de eventuele uitvoering van hun mobiliteitsbeheersplannen zullen de bedrijven een netwerk kunnen raadplegen dat samen door het ministerie en de bevoegde diensten van de Gewesten en van de openbaarvervoermaatschappijen opgericht werd.

le stationnement, la location, l'entretien, etc. Concrètement, une station vélo de ce type est prévue gare du Midi. Une installation pour un service de réparation est envisagée à Gand-Saint-Pierre. A Bruges un projet pilote de location de vélo combiné à un parking sécurisé sera lancé. En ce qui concerne le transport des vélos par chemin de fer, la SNCB doit prévoir les espaces correspondants dans les trains et définir une tarification plus attractive qu'actuellement.

Ces points seront mis sur la table à l'occasion de la négociation du troisième contrat de gestion. Dès à présent la combinaison « vélo plus train » sera encouragée par des campagnes de promotion organisées pendant les vacances. En ce qui concerne le matériel roulant, il est prévu explicitement que le futur matériel RER à commander comportera un espace adapté au transport de vélos.

Ces projets sont inspirés de l'étude réalisée en 2001 sur le thème « Vélos et transports publics : pour une stratégie et des mesures communes » et des résultats du Forum Vélo organisé en 2001.

3.3.7 Les Plans de gestion de mobilité

Le projet d'Arrêté Royal relatif à la collecte de données (par le biais du bilan social) concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail a été approuvé lors du Conseil des Ministres du 15 décembre 2000.

Suite à l'avis unanime émis conjointement le 15 mars 2001 par le Conseil national du travail et le Conseil central de l'Economie et à l'avis émis le 8 février 2001 par la Commission pour la protection de la vie privée, il a été opté pour le dépôt d'un projet de loi organisant la collecte de ces données pour l'ensemble des entreprises de plus de cent travailleurs du secteur privé et pour l'ensemble des services publics de plus de cent travailleurs.

Afin de stimuler la prise d'initiatives et la concrétisation de partenariats en matière de gestion de la mobilité, ces données feront l'objet d'une concertation au sein des Conseils d'entreprise (secteur privé), d'une part, et des Comités de concertation (secteur public), d'autre part. Elles seront communiquées au Ministère des Communications et de l'Infrastructure afin d'y être enregistrées dans une banque de données largement accessible.

Les entreprises pourront bénéficier de conseils pour la réalisation éventuelle de plans de gestion de la mobilité de la part d'un réseau mis sur pied par le ministère avec les services compétents des régions et des sociétés de transport en commun.

3.3.8 Mobiliteitsfiscaliteit

Wat het woon-werkverkeer betreft, zal de hervorming van de personenbelasting verschillende maatregelen inhouden ter bevordering van de met de duurzame ontwikkeling meest verenigbare vervoersmodi.

– De vrijstelling van de vergoeding die de werkgever toekent ter terugbetaling van de reiskosten van de woonplaats naar de plaats van tewerkstelling met het openbaar vervoer, is uitgebreid. Vroeger was enkel de wettelijke bijdrage van de werkgever (54 % van het abonnement in de meeste gevallen) niet belast. Bijgevolg, indien de werkgever meer terugbetaalde, werd het verschil tussen zijn bijdrage en de wettelijke bijdrage beschouwt als een voordeel in natura en als dusdanig belast. De vrijstelling wordt niet toegekend aan de belastingplichtigen die hun werkelijke kosten aftrekken. Toch genieten ze betere aftrekmogelijkheden (cf. maatregel 3). Deze maatregel is van toepassing op de inkomsten van het jaar 2000 (aanslagjaar 2001). Naar aanleiding van deze beslissing hebben de sociale partners ingestemd met een verhoging van de wettelijke (verplichte) bijdrage van de werkgever in de abonnementskosten voor de verplaatsingen met het openbaar vervoer tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling

– De bijdrage van de werkgever bij carpooling wordt ook vrijgesteld. De vrijstelling is beperkt tot de prijs van een treinabonnement in eerste klasse, voor een afstand gelijk aan de afstand die de werknemer met het openbaar vervoer zou moeten afleggen. De vrijstelling wordt niet toegekend aan de belastingplichtigen die hun werkelijke kosten aftrekken. Deze laatste genieten evenwel betere aftrekmogelijkheden (cf. maatregel 3). Deze maatregel zal toegepast worden op de inkomsten van het jaar 2001 (aanslagjaar 2002).

– De werknemers die met het openbaar vervoer, per carpool, per fiets, enz. van hun woonplaats naar hun werk pendelen, maar hun werkelijke kosten aftrekken, kunnen ook van betere aftrekmogelijkheden genieten. Voortaan zullen ze voor deze verplaatsingen 0,15 EUR/km mogen aftrekken in plaats van de werkelijke kostprijs van het vervoer (ongeveer 0,05 EUR/km voor een abonnement op het openbaar vervoer). Een plafond van 25 km per traject is vastgelegd, maar zou kunnen verhoogd worden afhankelijk van de budgettaire mogelijkheden. Deze maatregel zal toegepast worden op de inkomsten van het jaar 2001 (aanslagjaar 2002).

3.3.8 La fiscalité de la mobilité

En matière de déplacements domicile-travail, il est à noter que la réforme de l'impôt des personnes physiques intègre plusieurs mesures visant à favoriser les modes les plus compatibles avec le développement durable.

– L'exonération de l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacement domicile – travail en transports en commun, est élargie. Auparavant seule l'intervention légale de l'employeur (soit 54% de l'abonnement dans la plupart des cas) était exonérée d'impôt. Par conséquent, si l'employeur allait au-delà de ses obligations légales, la différence entre l'intervention totale et l'intervention légale était considérée comme avantage en nature et taxée comme tel. Cette exonération n'est pas accordée aux contribuables qui ont recours au système de déduction des frais réels. Ces derniers voient cependant s'améliorer leurs possibilités de déduction (cf mesure 3). Cette mesure est d'application depuis les revenus 2000 (exercice d'imposition 2001). Suite à cette décision, les partenaires sociaux se sont accordés sur une hausse de l'intervention légale (obligatoire) de l'employeur dans les frais d'abonnement aux transports en commun pour les déplacements domicile-travail.

– Est également exonérée d'impôt l'intervention de l'employeur en cas de covoiturage. L'exonération est limitée au prix d'un abonnement première classe en train pour une distance égale à la distance que le travailleur devrait effectuer en transport en commun. Elle n'est pas accordée aux contribuables qui ont recours au système de déduction des frais réels. Ces derniers voient cependant s'améliorer leurs possibilités de déduction (cf mesure 3). Cette mesure entrera en vigueur pour les revenus 2001 (exercice d'imposition 2002).

– Sont aussi étendues les possibilités de déduction des frais de déplacements domicile-travail effectués en transports en commun, en covoiturage, à vélo, etc., pour les contribuables travaillant selon le système des « frais réels ». Dorénavant, ceux-ci pourront déduire 0,15 EUR/km pour ces déplacements, alors qu'actuellement seul le prix réel du transport est déductible (soit environ 0,05 EUR/km en cas d'abonnement aux transports en commun). Un plafond de 25 km par trajet est cependant prévu mais il pourra être revu à la hausse en fonction des disponibilités budgétaires. Cette mesure entrera en vigueur pour les revenus 2001 (exercice d'imposition 2002).

– Ten slotte komen er ook meer aftrekmogelijkheden voor de werkgever die collectief vervoer voor zijn personeelsleden organiseert. Deze kosten zijn voortaan 100 % aftrekbaar en deze aftrekbaarheid bedraagt zelfs 120 % voor de inkomsten 2002 (aanslagjaar 2003). Deze kosten mogen door de werkgever zelf of door een groep werkgevers worden gedragen. Ook de prijs betaald aan ondernemingen die, in de plaats van de werkgever, het collectief transport van de werknemers tussen hun woonplaats en de plaats van tewerkstelling organiseren, mag tot een bedrag van 100 % en later 120 % afgetrokken worden.

3.3.9 Gecombineerd vervoer

De Ministerraad van 17 oktober 2000 heeft beslist de investeringen in het gecombineerd vervoer van goederen aan te moedigen.

De toekenning van een overslagcheque aan de vervoerders die voor het gecombineerd vervoer kiezen, en de verenigbaarheid ervan met de Europese richtlijnen en verordeningen worden momenteel onderzocht. Het gaat om een gedeeltelijke terugbetaling van het bedrag van de overslagoperatie dat door de terminal aan de klant aangerekend wordt per eenheid van intermodaal transport, zodat de operatie competitiever is in vergelijking met het zuiver wegvervoer.

Parallel met deze eerste maatregel zal het departement nieuwe maatregelen onderzoeken, in rechtstreekse partnerschap met de NMBS. De onderzochte maatregelen zullen bijgevolg volledig aansluiten bij een algemene strategie voor het goederenvervoer en volledig in overeenstemming zijn met de Belgische en Europese regelgeving.

3.3.10 Toegang tot de luchthaven

Zoals in andere grote Europese luchthavens moet de toegankelijkheid van de luchthaven Brussel-Nationaal verbeterd worden, zeker via het spoor en het openbaar vervoer. Op dit vlak kan men reeds de aanleg toejuichen van een snelle buslijn tussen de Europese wijk en de luchthaven sedert het begin van de zomer 2001. In 2002 zal het waarschijnlijk aangewezen zijn om na te gaan of deze nieuwe verbinding al dan niet aan de verwachtingen beantwoordt en of ze niet voor verbeteringen vatbaar is. In het kader van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest wordt momenteel onderzocht of men deze buslijn niet door een spoorlijn in eigen bedding kan vervangen.

– Enfin, sont également étendues les possibilités de déduction pour l'employeur, des frais consentis en vue d'organiser le transport collectif des membres du personnel. Ces frais sont désormais déductibles à 100% et cette déductibilité passera même à 120% pour les revenus 2002 (exercice d'imposition 2003). Ces frais peuvent avoir été à charge de l'employeur lui-même ou d'un groupe d'employeurs. De même, les dépenses payées à des entreprises qui, à la place de l'employeur, effectuent le transport collectif des travailleurs du domicile au lieu de travail, sont également déductibles à 100 puis 120%.

3.3.9 Le transport combiné

Le Conseil des ministres du 17 octobre 2000 a décidé d'encourager les investissements qui favorisent le transport combiné de marchandises.

La faisabilité de l'octroi d'un chèque-manutention pour les transporteurs utilisant le transport combiné et sa compatibilité avec les directives et règlements européens est actuellement à l'étude. Il s'agit du remboursement partiel du montant de l'opération de manutention facturé par le terminal au client, par unité de transport intermodal, afin de rendre l'opération plus compétitive par rapport à un transport routier de bout en bout.

Parallèlement à cette première mesure, le département s'engage dans un processus d'étude de nouvelles mesures possibles, en partenariat direct avec la SNCB. Les mesures étudiées seront ainsi inscrites dans une stratégie globale en matière de transport de fret et compatibles avec le cadre réglementaire belge et européen.

3.3.10 L'accessibilité de l'aéroport

En ce qui concerne l'accessibilité de l'aéroport Bruxelles-National, par analogie avec plusieurs grands aéroports européens, il est rappelé qu'il convient absolument d'augmenter la part du chemin de fer et des transports en commun. A ce propos, on ne peut qu'applaudir la mise en place, dès l'été 2001, d'une nouvelle liaison par bus rapide entre le quartier européen et l'aéroport. En 2002, il sera sans doute indiqué d'examiner si cette nouvelle liaison répond bien aux espérances attendues et si certaines améliorations ne devaient pas être apportées en complément. Dans le cadre de l'accord de coopération conclu entre l'État et la Région de Bruxelles-Capitale, une étude est en cours en vue de l'éventuelle transformation de cette ligne de bus en transport sur rail en site propre.

3.4 Luchtvaart

3.4.1 Beveiliging

Er zal een model-beveiligingsprogramma conform de internationale normen opgelegd worden aan alle Belgische luchtvaartmaatschappijen en alle Belgische luchthavens. Op de naleving hiervan zal toegezien worden door de luchtvaartinspectie. Ook wordt de nodige aandacht besteed aan de beveiliging van de Belgische luchtvaartmaatschappijen in het buitenland, dit via een participatie aan de technische assistentieprogramma's luchtvaartbeveiliging van de ICAO (International Civil Aviation Organisation).

Deze maatregelen zullen in de lijn liggen van de beslissingen genomen door de buitengewone Raad van ministers van Vervoer van 14 september en van de Europese Raad van 21 september 2001 en van de Raad van ministers van Vervoer van 16 oktober 2001. Zij zullen in het bijzonder gericht zijn op het verplicht maken van bepaalde sleutelbepalingen waarin de Europese Burgerluchtvaartconferentie voorziet en die tot op heden de vorm van aanbevelingen hadden. Anderzijds zullen nieuwe maatregelen in werking treden om het hoofd te bieden aan nieuwe bedreigingen, gaande van een betere opleiding voor veiligheidsagenten tot de beveiliging cockpits.

Vanaf eind 2002 zal het «*one stop security*» concept gerealiseerd worden, een concept dat erop gericht is veiligheidsmaatregelen genomen op de luchthavens van vertrek te erkennen op transferluchthavens, zodat passagiers en hun bagage bij transfers en transits op luchthavens niet aan veiligheidscontroles onderworpen worden.

Hiertoe moeten de Belgische luchthavens regelmatig aan beveiligingsaudits onderworpen worden volgens de ECAC-richtlijnen (Europese Burgerluchtvaartconferentie). De luchthaven Brussel-Nationaal was de eerste luchthaven in Europa die onderworpen werd aan een dergelijke audit.

De beslissingen van de Regering om de waarden-transporten via de lucht op een verantwoorde wijze te laten gebeuren zijn in overleg met andere bevoegde departementen in uitvoering.

Vanaf 2002 zal het «*regulated agent*» concept voor luchtvrachtovervoer in België gerealiseerd worden. Het betreft hier een systeem van erkenning van beveiligingsprogramma's van luchtvrachtagenten.

De wetgeving die de problematiek van de moeilijke passagiers moet indijken zal, zogauw goedgekeurd door de regering en het parlement, het voorwerp uitmaken van uitvoeringsbepalingen.

3.4 L'Aéronautique

3.4.1 La Sûreté

Un programme de sûreté type, conforme aux normes internationales, sera imposé à toutes les compagnies aériennes belges et à tous les aéroports belges. Le contrôle du respect de ce programme sera assuré par l'inspection aéronautique. L'attention nécessaire sera également apportée à la sûreté des compagnies aériennes belges à l'étranger, via une participation aux programmes d'assistance technique en matière de sûreté aéronautique de l'OACI (Organisation de l'Aviation civile internationale).

Ces mesures s'inscriront dans la lignée des décisions prises par le Conseil extraordinaire des Ministres des transports du 14 septembre 2001, du Conseil européen du 21 septembre 2001 et du Conseil des ministres des Transports du 16 octobre 2001. Elles viseront en particulier à rendre obligatoires certaines dispositions clefs prévues par la Conférence Européenne de l'Aviation Civile, lesquelles avaient jusqu'à présent la forme de recommandations. Par ailleurs, de nouvelles mesures seront mises en œuvre pour répondre aux nouvelles formes de menace, allant d'une formation améliorée des agents de sûreté à une sécurisation des cockpits.

Dès la fin de l'année 2002, le concept du «*one stop security*» sera mis en œuvre. Ce concept permet de reconnaître dans les aéroports de transit les mesures de sécurité prises dans les aéroports de départ et d'éviter ainsi aux passagers et à leurs bagages en transfert ou en transit de devoir repasser par les contrôles de sécurité.

A cet effet, tous les aéroports belges doivent faire régulièrement l'objet d'audits de sûreté conformes aux directives de la CEAC (Conférence européenne de l'Aviation civile). L'aéroport de Bruxelles-National a été le premier aéroport européen à subir un tel audit.

Les décisions du Gouvernement de sécuriser les transports de valeurs par voie aérienne, sont en cours d'exécution, en concertation avec les autres départements concernés.

A partir de 2002, le concept de «*regulated agent*» pour le fret aérien deviendra réalité en Belgique. Il s'agit d'un système d'agrément des programmes de sûreté des agents de fret aérien.

La législation traitant de la problématique des passagers récalcitrants fera l'objet de mesures d'exécution dès qu'elle aura été approuvée par le gouvernement et le parlement.

Een permanentie van de luchtvaartinspectie werd gevestigd op de luchthaven Brussel-Nationaal. In het kader van de privatisering van de NV BIAC wordt gewaakt over de vrijwaring van de functionele band tussen de leden van de luchthaveninspectie van de NV BIAC en het Bestuur van de Luchtvaart. Deze functionele band, gerealiseerd via een systeem van mandaten, toegekend door het Bestuur van de Luchtvaart aan de personeelsleden van de luchthaveninspectie, waarborgt een bijzondere bescherming van de mandaathouders, zodat dat de leden van de luchthaveninspectie binnen de NV BIAC hun opdracht verder zonder commerciële druk kunnen uitvoeren.

Met de gewesten wordt een samenwerkingsakkoord uitgewerkt dat moet leiden tot een efficiënte samenwerking tussen de federale luchtvaartinspectie en de luchthaveninspecties op de regionale luchthavens.

3.4.2 Veiligheid

De deregulering op economisch vlak van het luchtvervoer, de regionalisering, de privatisering van bepaalde luchtvaartactiviteiten en de komst van nieuwe technologieën zorgen voor belangrijke veranderingen in de Belgische burgerluchtvaart. Ook krijgt de technische regulator, met name het Bestuur van de Luchtvaart, een belangrijkere rol.

Het plan van duurzame mobiliteit dat een hoog niveau van luchtvaartveiligheid moet waarborgen, vereist dus een consolidatie van de traditionele werkzaamheden van het Bestuur van de Luchtvaart met betrekking tot de veiligheid, en het nemen van nieuwe initiatieven.

3.4.2.1 Consolidatie van de traditionele werkzaamheden van het Bestuur van de Luchtvaart

Er wordt verder gewerkt aan de belangrijke Europese harmonisatie van technische reglementen in het kader van de Europese Unie, de JAA (*Joint Aviation Authorities*) en de ECAC. Dit harmonisatieproces veroorzaakt grondige veranderingen in bijna alle taken. De taken in verband met certificering, toezicht, inspectie en controle, alsook het bijwerken van de Belgische reglementering, zullen meer aandacht krijgen.

3.4.2.2 Nieuwe initiatieven

In het kader van de nationale, Europese en internationale initiatieven, zullen de volgende programma's uitgewerkt worden.

Une permanence de l'inspection aéronautique a été installée à l'aéroport Bruxelles-National. Dans le cadre de la privatisation de la S.A. BIAC, il sera veillé à garantir le lien fonctionnel entre les membres de l'inspection aéroportuaire de la S.A. BIAC et de l'Administration de l'Aéronautique. Ce lien fonctionnel est réalisé par un système de mandats que l'Administration de l'Aéronautique confie aux membres du personnel de l'inspection aéroportuaire. Les mandataires bénéficient ainsi d'une protection spéciale et peuvent continuer à exercer leur mission au sein de la S.A. BIAC sans subir de pression commerciale.

Un accord de coopération avec les régions est en cours d'élaboration, afin d'aboutir à une collaboration efficace entre l'inspection aéronautique fédérale et les inspections aéroportuaires des aéroports régionaux.

3.4.2 La sécurité

La déréglementation sur le plan économique des transports aériens, la régionalisation, la privatisation de certaines activités aériennes et l'arrivée de nouvelles technologies génèrent des mutations importantes dans les domaines de l'aviation civile belge ainsi qu'un rôle plus important pour le régulateur technique qu'est l'Administration de l'Aéronautique.

Le plan de mobilité durable, qui doit garantir un niveau élevé de sécurité aérienne, exige donc une consolidation des activités traditionnelles de l'Administration de l'Aéronautique liées à cette sécurité et la mise en œuvre de nouvelles initiatives.

3.4.2.1 La consolidation des activités traditionnelles de l'administration de l'aéronautique.

Un important processus d'harmonisation européenne des règlements techniques se poursuit tant dans le cadre de l'Union européenne, que dans ceux des JAA (*Joint Aviation Authorities*) et de la CEAC. Ce processus d'harmonisation implique des mutations profondes dans la quasi-totalité des tâches. Les tâches de certification, de surveillance, d'inspection et de contrôle, ainsi que la mise à jour de la réglementation belge seront renforcées.

3.4.2.2 Les Initiatives nouvelles

Dans le cadre des initiatives nationales, européennes et internationales, les programmes suivants sont mis en œuvre.

3.4.2.2.1 Het auditprogramma van de ICAO

Volgens het ICAO-programma tot nazicht van de doeltreffendheid van de nationale overheden van de burgerluchtvaart, zullen de volgende ICAO-audits uitgevoerd worden:

- in 2002, nagaan of de in juni 2000 voorgestelde correcties uitgevoerd werden, met inbegrip van, de versterking in gespecialiseerd personeel en de speciale opleidingen voor het Bestuur van de Luchtvaart;

- certificeringen van de luchthavens en van de luchtverkeersleiders overeenkomstig de nieuwe procedures vervat in de bijlagen van de ICAO.

3.4.2.2.2 SAFA – Safety Assessment of Foreign Aircrafts

Deze inspecties worden doeltreffender en richten zich vooral op «risicomaatschappijen». België heeft een reeks indicatoren van zwak veiligheidsniveau opgesteld, die door werkgroepen van de ECAC onderzocht zullen worden.

De opvolging van de SAFA-inspecties gebeurt op het niveau van de ECAC om meer gewicht in de schaal te leggen. De intensivering van de SAFA-controles die in 2001 begonnen is, zal in 2002 worden voortgezet.

3.4.2.2.3 Certificering van de luchthavens

De technische inrichting van vliegvelden en hun aanhorigheden maakt het voorwerp uit van internationale normen en aanbevolen werkwijzen van de ICAO. Aangezien Staten zich krachtens het Verdrag van Chicago tot toepassing ervan verbinden, dienen deze ingevolge regionalisering en de toenemende privatisering van luchthavens in de nationale reglementering te worden omgezet om tegenstelbaar te zijn.

De recente wijziging van de ICAO-bijlage «Luchthavens» voorziet in een geformaliseerde certificering van de luchthavens.

Deze certificering zal de luchthavenuitbaters verplichten een vliegveldhandboek uit te werken waarin aangetoond wordt dat de luchthaven voldoet aan de geldende reglementering. Dat handboek zal ook de procedures en maatregelen moeten bevatten die de uitbater genomen heeft om de luchtvaartoperaties veilig, geordend en vlot te laten verlopen.

3.4.2.2.1 Le Programme d'audit OACI

Selon le programme OACI de supervision de l'efficacité des autorités nationales de l'aviation civile, les prochains audits OACI seront :

- en 2002, la vérification de la mise en œuvre du plan d'actions correctrices en juin 2000, y compris le renforcement en personnel spécialisé et les programmes de formation spécialisés pour l'Administration de l'Aéronautique ;

- en 2003 et 2004, l'audit des certifications belges des aéroports et des opérateurs de contrôle aérien, selon les nouvelles procédures décrites dans les annexes de l'OACI.

3.4.2.2.2 SAFA – Safety Assesement of Foreign Aircrafts.

Ces inspections seront rendues plus efficaces et axées surtout sur les «compagnies à risques». La Belgique a relevé à cet effet une série d'indicateurs de faiblesse au niveau de la sécurité qui sont examinés au sein de groupes de travail de la CEAC.

Le suivi des inspections SAFA est réalisé également au niveau de la CEAC, une action commune CEAC ayant plus de poids. L'intensification des contrôles SAFA, déjà entamée en 2001, se poursuivra en 2002.

3.4.2.2.3 La certification des aéroports.

L'aménagement technique des aéroports et de leurs dépendances fait l'objet de normes internationales et de méthodes de travail recommandées par l'OACI. En vertu de la Convention de Chicago, les États se doivent d'appliquer ces normes. Toutefois, suite à la régionalisation et à la privatisation croissante des aéroports, il y a lieu de transposer ces obligations en droit national pour les rendre opposables.

La récente modification de l'annexe OACI – « Aéroports » prévoit une certification formalisée des aéroports.

Cette certification imposera aux exploitants d'aéroports d'établir un manuel d'aéroport, d'où il ressort que l'aéroport satisfait à la réglementation en vigueur. Ce manuel devra également contenir les procédures et les mesures que l'exploitant applique pour garantir un déroulement sûr, ordonné et fluide des opérations aéronautiques.

3.4.2.2.4 De veiligheidsinspecties en gevaarlijke goederen

Naast de beveiligingstaken heeft de luchtvaartinspectie ook taken op het gebied van luchtvaartveiligheid (toezicht op de naleving van de luchtvaartreglementering), de sportluchtvaart (meetings, activiteiten op luchtvaartterreinen, ULM-terreinen, ballonvaart), de SAFA-controles en controle op gevaarlijke goederen.

Het toezicht door de luchtvaartinspectie op het vervoer van gevaarlijke goederen door de lucht zal in belangrijke mate opgevoerd worden. In dit verband wordt ook de mogelijkheid onderzocht vergunningen voor vervoer van gevaarlijke goederen te koppelen aan het «regulated agent» concept voor luchtvrachtagenten, wat ook de controle op dit vervoer met zijn intermodale aspecten in belangrijke mate zou vergemakkelijken.

3.4.2.2.5 EASA – European Aviation Safety Agency

Op aanzet van het Belgisch Voorzitterschap, heeft de Raad van de ministers van Vervoer op 16 oktober 2001 een akkoord bereikt over de oprichting van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart. Het bestuur werkt al actief mee aan de tenuitvoerlegging. Deze nieuwe organisatie zal geleidelijk in werking treden in 2002 voor de certificering van het vliegend materieel en voor de voortzetting van de harmonisatie van de Europese technische reglementen, die nu binnen de JAA gebeurt. De meerwaarde van het Agentschap tegenover de JAA ligt vooral in het bindend en sanctioneerbaar zijn van de technische reglementen. Het Bestuur van de Luchtvaart zal ervoor zorgen dat de overgang en de samenwerking vlot verlopen.

3.4.3 Het milieu

Een duurzame luchtvaart is een luchtvaart die ook rekening houdt met de milieueffecten. Om de milieuhinder die door de luchtvaart wordt veroorzaakt te beperken, moet men acties ondernemen op verschillende terreinen.

Het ministerieel besluit tot goedkeuring van het reglement van BIAC betreffende de invoering van een geluidsquotasysteem tijdens de nacht en tot bepaling van de maximaal toegelaten hoeveelheid nachtlawaai op de luchthaven Brussel-Nationaal, voorziet in een geleidelijke vermindering van de geluidsquota per seizoen en van de maximaal toegelaten geluidshoeveelheid per beweging. Krachtens dit besluit is het verboden aan vliegtuigen waarvan de QC (quota count) hoger ligt dan 16 om 's nachts op te stijgen vanuit de luchthaven Brussel-Nationaal. De globale geluidshoeveelheid per seizoen zal ook blijven verminderen.

3.4.2.2.4 Les inspections de sécurité et les marchandises dangereuses

Parallèlement à sa mission de sûreté, l'inspection aéronautique s'occupe également de la sécurité aérienne (contrôle du respect des règlements aéronautiques), des sports aéronautiques (meetings, activités sur les terrains d'aviation, terrains ULM, aérostats), des contrôles SAFA et du contrôle des marchandises dangereuses.

L'inspection aéronautique renforcera sensiblement ses contrôles sur le transport de marchandises dangereuses. A ce propos, on examine la possibilité d'associer les autorisations de transports de marchandises dangereuses au concept de «regulated agent» pour les agents de fret aérien, ce qui faciliterait grandement le contrôle sur ce type de transport qui comporte de nombreux aspects intermodaux.

3.4.2.2.5 EASA – European Aviation Safety Agency.

Le Conseil des ministres des Transports, sous l'impulsion de la présidence belge, est parvenue le 16 octobre 2001 à l'accord politique sur la création de l'Agence européenne pour la Sécurité de l'Aviation. L'administration participe déjà activement à sa mise en place. La nouvelle agence entrera progressivement en action en 2002 pour les tâches de certification du matériel volant et pour la continuation de l'harmonisation des règlements techniques européens, actuellement effectués au sein des JAA. La plus value de l'Agence par rapport aux JAA consistera surtout dans le caractère obligatoire et sanctionnable des règlements techniques. L'Administration de l'Aéronautique veillera à faciliter la transition et à assurer une collaboration efficace.

3.4.3 L'environnement

Une navigation aérienne durable est une aviation qui tient également compte des aspects environnementaux. Pour réduire les nuisances provoquées par l'aviation, des actions doivent être entreprises sur plusieurs terrains.

L'arrêté ministériel portant approbation du règlement de BIAC concernant l'instauration d'un système de quotas acoustiques pendant la nuit et déterminant la quantité maximale de bruit autorisée la nuit à l'aéroport Bruxelles-National, prévoit une diminution progressive du quota de bruit par saison et de la quantité de bruit maximale admissible par mouvement. En vertu de cet arrêté, les avions dont le QC (quota count) est supérieur à 16 ne seront plus autorisés à décoller de nuit de l'aéroport Bruxelles-National. De même, la quantité de bruit globale par saison continuera à diminuer.

Binnen de ICAO blijft België ijveren voor de goedkeuring van strengere geluidsnormen, en wanneer op wereldvlak de uitfasering van oudere lawaaierige vliegtuigen moeilijk haalbaar is, minstens voor het behoud van het recht om de problematiek van de geluidsoverlast op Europees vlak te regelen.

De landings- en opstijgingsprocedures op de luchthaven Brussel-Nationaal worden geleidelijk herzien in functie van het minimaliseren van de geluidshinder voor de omwonenden. De laatste aanbevelingen van de PROBRU-groep zullen ter goedkeuring aan de Regering voorgelegd worden en zo vlug mogelijk toegepast worden. Parallel daarmee wordt een auditopdracht van de dagprocedures aan een onafhankelijke consultant toevertrouwd.

Binnen het Bestuur van de Luchtvaart wordt een Ombudsdienst opgericht. Deze dienst zal belast worden met het behandelen van klachten en opmerkingen van het publiek over het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal en de door de vliegtuigen gevolgde trajecten. Een overlegforum zal gecreëerd worden binnen een lichte structuur teneinde een regelmatige dialoog op vrijwillige basis te institutionaliseren tussen de partijen die direct of indirect betrokken zijn bij de activiteiten van de luchthaven en bij de hinder die deze veroorzaken: de federale staat, de regio's, de provincies, de omliggende gemeenten, BIAC, Belgocontrol, de operatoren en de verenigingen van omwonenden. De oprichting van dit forum zal gecoördineerd worden met initiatieven van het Vlaamse Gewest en van de provinciegouverneur van Vlaams Brabant.

Op het vlak van emissie van gassen worden de huidige internationale normen gevolgd, maar er is zeker nog ruimte voor verbetering in het kader van het in Bonn herziene Kyoto-akkoord. Deze vorm van milieuhinder is minder onmiddellijk merkbaar in onze samenleving maar vergt verdere continue aandacht.

Inzake het transport van gevaarlijke goederen zal het Bestuur van de Luchtvaart een beleid voeren dat de milieurisico's beperkt. België heeft aan de ICAO voorgesteld de hoeveelheid van bepaalde gevaarlijke goederen of combinaties ervan aan boord van een vliegtuig te beperken, omdat deze te zware gevolgen zouden kunnen hebben voor het leefmilieu ingeval van crash.

België heeft op de Algemene Vergadering van ICAO een heel aanvaardbaar compromis bereikt om de geluidsoverlast rondom de luchthavens te beheersen en om het «hushkit»-geschil met de VS tot een goed einde te brengen zonder dat dit de geluidsoverlast rondom onze luchthavens nadelig beïnvloedt.

La Belgique continue à œuvrer au sein de l'OACI, pour appliquer des normes acoustiques plus sévères et pour garder le droit de régler cette problématique au niveau européen, s'il s'avère difficile d'interdire progressivement au niveau mondial, l'utilisation de vieux avions bruyants.

Les procédures d'atterrissage et de décollage sur l'aéroport de Bruxelles-National sont progressivement revues en fonction de la minimisation du bruit pour les riverains. Les dernières recommandations du Groupe PROBRU seront soumises à l'approbation du Gouvernement et mises en oeuvre dès que possible. Parallèlement, une mission d'audit des procédures de jour sera confiée à un consultant indépendant.

Un Service de Médiation est créé au sein de l'Administration de l'Aéronautique. Ce service sera chargé de traiter les plaintes et les remarques du public concernant l'utilisation de l'aéroport Bruxelles-National et les routes suivies par les avions. Un forum de concertation sera créé au sein d'une légère structure afin d'institutionnaliser un dialogue régulier sur une base volontaire, entre les parties qui sont concernées directement ou indirectement par les activités de l'aéroport et les nuisances qu'il cause. Ces parties sont l'État fédéral, les régions, les provinces, les communes riveraines, BIAC, Belgocontrol, les opérateurs et les associations de riverains. La création de ce forum sera coordonnée avec des initiatives de la Région flamande et du gouverneur de la province du Brabant flamand.

En ce qui concerne l'émission de gaz, les normes internationales actuelles sont appliquées, mais elles sont certainement susceptibles d'être améliorées dans le cadre de l'accord de Kyoto, revu à Bonn. Cette forme de nuisance est certes moins visible, mais elle requiert une attention continue.

En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, l'Administration de l'Aéronautique mènera une politique limitant les risques pour l'environnement. La Belgique a proposé à l'OACI de réduire la quantité de certaines marchandises dangereuses ou de combinaisons de marchandises, à bord des avions, parce qu'en cas d'accident, les conséquences pourraient être très lourdes pour l'environnement.

La Belgique a obtenu à l'assemblée générale de l'OACI, un compromis tout à fait satisfaisant pour maîtriser le bruit autour des aéroports et pour régler le litige «hushkit» avec les États-Unis, et ce sans conséquence défavorable pour nos aéroports.

3.4.4 De uitbating

3.4.4.1 «Facilitation» en rechten van de passagiers

«Facilitation» staat voor vergemakkelijking van het vliegtuigverkeer (waarin begrepen: bemanning, passagiers, goederen, post en voorzieningen aan boord) en dus voor het verhinderen en uitschakelen van hindernissen zoals vertragingen, instapweigering... Er moet hier soms een evenwicht worden gezocht met veiligheid en beveiliging.

De evolutie in de luchtvaart (o.a. enorme toename van het luchtverkeer en verzadiging van het luchtruim) maakten dat principes van behoorlijke zaakvoering niet meer volstaan, maar dat er duidelijk moet gedefinieerd worden welke rechten de passagiers op wereldschaal moeten krijgen van de luchtvaartmaatschappijen en van de luchthavens. Passagiers moeten duidelijk vóór de aanvang van het vervoer zicht krijgen op de kwaliteit van de te ontvangen diensten en op de hoogte gesteld worden van hun rechten. Deze rechten moeten dus worden gepubliceerd.

Teneinde de kwaliteit van de diensten voor de passagiers te verbeteren wordt nieuwe reglementering voorzien (minimumeisen voor contracten, bijstand in geval van vertraging en informatieverstrekking), maar wordt vooral veel goeds verwacht van de "vrijwillige verbintenissen" die tegen uiterlijk 14 februari 2002 door een groot aantal luchtvaartmaatschappijen en luchthavens zouden moeten ondertekend zijn. De bevoegde overheid moet toezicht kunnen uitoefenen en bij niet-naleving door de luchtvaartmaatschappijen en de luchthavens sanctionerend kunnen optreden.

Een positieve evolutie is merkbaar op volgende gebieden: vertraging, overboeking, wijze van vervoer van de passagiers, gebruik van smart cards, omgaan met passagiers in het algemeen en met personen met beperkte mobiliteit in het bijzonder.

3.4.4.2 De commerciële luchtvaartexploitatie

Inzake de commerciële luchtvaartexploitatie ijvert het Bestuur op bilateraal en multilateraal vlak voor het creëren van nieuwe en bijkomende exploitatiemogelijkheden voor de Belgische luchtvervoerindustrie, die tevens de Belgische economie en luchthavens ten goede komen.

De onderhandelingen over de totstandkoming van een Europese Luchtvervoerzone tussen een 10-tal staten van Midden- en Oost-Europa en de Europese Commissie in het kader van het haar door de Raad van de Europese Unie verleende onderhandelingsmandaat zijn in een eindstadium getreden en zullen worden afgesloten met de ondertekening van een overeenkomst ter

3.4.4 L'exploitation

3.4.4.1 La facilitation et les droits des passagers

La notion de facilitation vise à rendre plus aisé le trafic aérien (que cela concerne l'équipage, les passagers, le fret, la poste, les équipements à bord) en évitant ou en éliminant les entraves telles que les retards, les refus d'accès à bord... , et tout en cherchant un compromis entre l'aspect sécurité et l'aspect sûreté.

Le développement de l'aéronautique (notamment l'énorme croissance du trafic aérien et la saturation de l'espace aérien) fait que les principes de bonne gestion ne suffisent plus et que l'on doit clairement définir les droits que les compagnies aériennes et les aéroports doivent accorder aux passagers dans le monde entier. Les passagers doivent être clairement informés, avant leur départ, de la qualité des services offerts et de leurs droits. Ces droits doivent donc être publiés.

Afin d'améliorer la qualité des services offerts aux passagers, une nouvelle réglementation est prévue (exigences minimales pour les contrats, assistance en cas de retard, information) mais on attend déjà beaucoup des «engagements volontaires» qui devraient être signés d'ici le 14 février 2002 par bon nombre de compagnies aériennes et d'aéroports. L'autorité compétente doit pouvoir veiller au respect des engagements pris par les compagnies aériennes et les aéroports et pouvoir prendre des sanctions si nécessaire.

Une évolution positive est déjà sensible dans les domaines suivants: retards, surréservations, modes de transport de passagers, utilisation de cartes à puces, rapports avec les passagers en général et avec les personnes à mobilité réduite en particulier.

3.4.4.2 L'exploitation commerciale aérienne

En ce qui concerne l'exploitation aérienne commerciale, l'Administration milite au niveau bilatéral et multilatéral pour la création de possibilités d'exploitation nouvelles et supplémentaires pour l'industrie belge du transport aérien, dont l'économie et les aéroports belges peuvent également bénéficier.

Les négociations sur la création d'une zone européenne de transport aérien, menées par une dizaine de pays d'Europe centrale et de l'Est et la Commission européenne, dans le cadre du mandat de négociation que le Conseil de l'Union européenne lui a conféré, arrivent à leur fin et seront clôturées par la signature d'un accord portant sur une libéralisation complète des

zake, waardoor de volledige liberalisatie van de niet-geregelde vluchten en een gefaseerde volledige vrijmaking van de geregelde luchtdiensten wordt verwezenlijkt.

Op het vlak van bilaterale luchtvaartbetrekkingen met derde landen buiten de Europese Economische Ruimte onderhandelt het Bestuur van de Luchtvaart, met deze staten om nieuwe verkeersrechten te verwerven en verworven rechten te vrijwaren en uit te breiden. Bij deze onderhandelingen wordt eveneens grote aandacht besteed aan de aspecten inzake milieu, veiligheid, meervoudige aanwijzing en nationaliteitsvoorwaarden voor de aanwijzing van luchtvervoerders. Nieuwe luchtvaartovereenkomsten werden afgesloten met de Nederlandse Antillen, Litouwen, Turkmenistan, Kazakstan, Chili en Libië. Onderhandelingen met Sri Lanka, Bangladesh, Zuid-Afrika, Kameroen en Korea werden met gunstig resultaat afgerond.

In uitvoering van de wet met betrekking tot de geregelde luchtvervoerders is een ontwerp van koninklijk besluit uitgewerkt dat de modaliteiten vastlegt voor de aanwijzing door België van geregelde luchtvervoerders die titelhouder zijn van een exploitatievergunning door ons land afgegeven volgens de Europese wetgeving.

Op basis van de gerealiseerde bedrijfsresultaten was het jaar 2000 moeilijk voor de Belgische luchtvaartmaatschappijen. Overeenkomstig de Europese wetgeving ziet het Bestuur toe op de financiële draagkracht van de door hem vergunde luchtvervoerders. Gelet op de concurrentie in de luchtvervoermarkt en ten einde tijdig de nodige signalen te kunnen geven aan onze luchtvervoerders wanneer hun financiële draagkracht in het gedrang zou kunnen komen, wordt er naar gestreefd deze taak te verwezenlijken met hulp van externe expertise.

3.4.4.3 De burgerlijke aansprakelijkheid

Bij de burgerlijke aansprakelijkheid in het vervoersrecht wordt, in tegenstelling tot het gemeen recht, de fout van de veroorzaker, d.w.z. de vervoerder, vermoed. Tegenover dit voordeel voor de passagier en de verlader staat een beperking van de uit te keren schadevergoeding. Het eerstvolgende initiatief is de ratificatie van het Verdrag van Montreal van 20 mei 1999, dat parallel loopt met de wijziging van de EU-verordening 2027/97. Dit Verdrag behelst een objectieve aansprakelijkheid tot een intermediair, aanvaardbaar bedrag van ± 15.000 EUR per passagier en een veronderstelde fout van de vervoerder tot bewijs van het tegendeel daarboven, ten belope van een onbeperkt bedrag.

De luchtvaartmaatschappijen zijn verplicht zich tegen dit risico tot een voor de Staten aanvaardbaar bedrag te verzekeren, waardoor dit een onderdeel wordt van hun begrote werkingskosten.

vols occasionnels et une libéralisation totale mais progressive des services aériens réguliers.

Dans le cadre des accords aériens bilatéraux avec des pays tiers n'appartenant pas à l'Espace économique européen, l'Administration de l'Aéronautique négocie avec ces États pour obtenir de nouveaux droits de trafic et garantir ou étendre les droits déjà acquis. Lors de ces négociations, une grande attention est également consacrée aux aspects environnementaux, la sécurité, la désignation multiple et les conditions de nationalité pour la désignation des transporteurs aériens. De nouveaux accords aériens ont été conclus avec les Antilles néerlandaises, la Lituanie, le Turkménistan, le Kazakhstan, le Chili et la Libye. Des négociations avec le Sri Lanka, le Bangladesh, l'Afrique du Sud, le Cameroun et la Corée ont été menées à bien.

En exécution de la loi relative aux transporteurs aériens réguliers, un projet d'arrêté royal a été élaboré fixant les modalités pour la désignation par la Belgique des transporteurs aériens réguliers, titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la Belgique conformément à la législation européenne.

Sur la base des résultats d'exploitation, 2000 fut une année difficile pour les compagnies aériennes belges. Conformément à la législation européenne, l'Administration vérifie la capacité financière des transporteurs aériens auxquels elle délivre une licence. Vu la concurrence sur le marché du transport aérien et afin de pouvoir donner à temps les signaux nécessaires à nos transporteurs aériens lorsque leur capacité financière devient critique, il est envisagé de faire appel à l'assistance d'experts externes.

3.4.4.3 La responsabilité civile

En ce qui concerne la responsabilité civile dans le droit du transport, la faute de l'auteur, c'est-à-dire du transporteur, est présumée, contrairement au droit commun. En regard de cet avantage pour le passager et le chargeur, l'indemnité est limitée. La prochaine initiative est la ratification de la Convention de Montréal du 20 mai 1999, qui va de pair avec la modification du règlement UE 2027/97. Cette convention définit une responsabilité objective, allant d'un montant intermédiaire et acceptable de +/- 15.000 EUR par passager, en cas de faute supposée du transporteur sous réserve de la preuve du contraire, jusqu'à un montant illimité.

Les compagnies aériennes sont obligées de s'assurer contre ce risque, à concurrence d'un montant acceptable pour les États, et l'incluront dans leurs frais de fonctionnement estimés.

De bedoeling is van dit Verdrag van Montreal van 1999 een nieuwe wereldstandaard te maken, waarbij alvast België en de Europese Unie zich zullen aansluiten.

3.4.4.4 De luchthavens

BIAC, de luchthavenexploitant van Brussel-Nationaal, legt de laatste hand aan de tenuitvoerlegging van de Verordening (EEG) nr.95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens.

Weldra wordt de luchthaven als volledig gecoördineerd bestempeld. BIAC zal weldra ook onder de benaming «Brussels Slot Co-ordination» (BSC) een vzw stichten, die formeel zal worden aangewezen voor een onafhankelijke coördinatie van de landings- en starttijden (slots).

De privatisering van de luchthavens zou ook een betere supervisie van de economische aspecten zoals het vergoedingensysteem voor de luchtvaartmaatschappijen vereisen. Deze zullen moeten getoetst worden aan algemene mededingingsprincipes en de ICAO- en EU-regelgeving ter zake.

3.4.4.5 Een gemeenschappelijk Europees luchtruim

In het kader van de Europese Unie neemt het Bestuur van de Luchtvaart deel aan de oprichting van een gemeenschappelijk Europees luchtruim. Naast het veiligheidsaspect dat op alle andere voorrang heeft, dient gezorgd te worden voor de interoperabiliteit van de verkeersleidingssystemen afgezien van de nationale grenzen, een flexibele burgerlijke/militaire exploitatie van het luchtruim en een harmonisatie van de opleidingen en van de vergunningen voor de verkeersleiders.

De mededeling over het gemeenschappelijk Europees luchtruim dat onlangs door de Europese Commissie gepubliceerd werd, schetst een algemene wegenkaart met een systeem van luchtverkeersafhandeling (ATM) dat opgebouwd, beheerd en geregeld wordt teneinde het gebruik van het luchtruim, op alle hoogtes, voor alle gebruikers, te optimaliseren. Deze mededeling werd gunstig onthaald door het Belgisch voorzitterschap van de EU.

L'intention est de faire de la Convention de Montréal de 1999, un nouveau standard mondial, auquel la Belgique et l'Union européenne souscriront sans conteste.

3.4.4.4 Les aéroports

BIAC, l'exploitant de l'aéroport Bruxelles-National met la dernière main à la mise en application du Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.

Bruxelles-National sera bientôt qualifié d'aéroport entièrement coordonné. BIAC envisage également de fonder une ASBL «Brussels Slot Co-ordination» (BSC), qui sera formellement désignée pour assurer la coordination indépendante des temps d'atterrissage et de décollage (slots ou créneaux).

La privatisation des aéroports requiert également une meilleure supervision des aspects économiques, tels que le système de redevances pour les compagnies aériennes. Ils sont à examiner dans l'optique des principes généraux de concurrence et de la réglementation de l'OACI et de l'UE en la matière.

3.4.4.5 Le ciel unique européen

Dans le cadre de l'Union européenne, l'administration de l'aéronautique participe à la mise en œuvre du ciel unique européen. En plus de l'aspect sécurité, qui doit primer sur tous les autres, il s'agit d'assurer l'interopérabilité des systèmes des acteurs du contrôle aérien indépendamment des frontières nationales, de garantir l'exploitation flexible civile/militaire de l'espace aérien et de prévoir l'harmonisation des formations et des licences du personnel de contrôle aérien.

La communication sur le «Ciel unique européen» récemment publiée par la Commission européenne ébauche une carte routière générale tendant vers un système de gestion de l'espace aérien et du trafic aérien (ATM) conçu, géré et régulé de manière à en optimiser l'usage à toutes les altitudes, pour tous les usagers. Cette communication a été bien accueillie par la présidence belge de l'UE.

3.5 De zeevaart en de binnenvaart

3.5.1 Zeevaart

3.5.1.1 Milieuaspecten

In het kader van de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) werd de IMDG-code (International Maritime Dangerous Goods Code) voor het vervoer van gevaarlijke producten op zee wereldwijd verplicht gesteld. Ons land zal zich bijzonder inzetten om die verplichting te doen naleven.

In overleg met de gewesten is het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart thans bezig met de omzetting in nationaal recht van richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 inzake havenontvangstfaciliteiten. Deze richtlijn beoogt de verplichte uitbouw in de havens van ontvangstfaciliteiten zowel voor scheepsafval als voor ladingresten. Met een sluitende controle, zal dit scheeps- en ladingafval niet langer in zee kunnen worden gestort.

Het Bestuur zal verder zijn medewerking verlenen bij de uitbouw door het Vlaams Gewest (Administratie Waterwegen en Zeewezen) van het elektronisch Hisbelsysteem in toepassing van de HAZMAT-richtlijn van de Europese Gemeenschap, waarbij alle gegevens betreffende schepen met een gevaarlijke of verontreinigende lading in relatie tot de Belgische zeehavens is opgenomen. In 2002 zal ook de haven van Luik aangesloten worden.

3.5.1.2 Veiligheid

Het beleid inzake veiligheid van de zeevaart wordt voornamelijk bepaald door internationale instanties zoals de IMO, de ILO (International Labour Organisation) (Internationale Arbeidsorganisatie) en de EU

Aldus zal o.m. worden gestreefd naar een actieve medewerking en ondersteuning van de maatregelen die het IMO-FSI Comité (Flag State Implementation) in bovenbedoeld kader zal ontwikkelen met een bijzondere aandacht voor de rol die de havenstaatcontrole daarbij kan vervullen.

Ingevolge de oliescheepsramp met de Maltese tanker Erika voor de Bretoense kust in december 1999 werd door de Europese Commissie bij prioriteit een bijkomend pakket van maatregelen uitgewerkt om de vervuiling van de zee te voorkomen en de veiligheid van olietankers in Europese wateren te verbeteren. Een eerste pakket van maatregelen, het zogenaamde "Erika I-pakket" werd genomen en behelst:

3.5 La navigation maritime et intérieure

3.5.1 La navigation maritime

3.5.1.1 L'environnement

Dans le cadre de l'OMI (Organisation maritime internationale), le code IMDG (International Maritime Dangerous Goods) relatif au transport de produits dangereux par mer a été rendu obligatoire dans le monde entier. Notre pays s'emploiera bien entendu à faire respecter cette obligation.

En concertation avec les régions, l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation travaille actuellement à la transposition en droit national de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires. Cette directive vise à imposer l'aménagement d'installations de réception, tant pour les déchets d'exploitation des navires que pour les résidus de cargaison. Un contrôle efficace évitera que ces déchets et ces résidus soient encore versés en mer.

L'Administration prêter sa collaboration à la mise en place par la Région flamande (Administratie Waterwegen en Zeewezen) du système électronique Hisbel, en application de la directive HAZMAT de la Communauté européenne. Ce système rassemblera toutes les données concernant les navires transportant des cargaisons dangereuses ou polluantes et ayant fait escale dans les ports maritimes belges. Le port de Liège sera associé à ce système en 2002.

3.5.1.2 La sécurité

La politique de sécurité en matière de navigation maritime est définie principalement par des instances internationales telles que l'OMI, l'OIT (Organisation internationale du Travail) et l'UE.

Par conséquent, les mesures édictées en ce domaine par le comité FSI (Flag State Implementation) de l'OMI devront être activement soutenues, avec une attention particulière pour le rôle que peut remplir le contrôle du port par l'État.

A la suite de la catastrophe avec le pétrolier maltais Erika devant la côte bretonne en décembre 1999, la Commission européenne a donné la priorité à l'élaboration d'un paquet de mesures pour éviter la pollution de la mer et pour améliorer la sécurité des pétroliers naviguant dans les eaux européennes. Un premier paquet de mesures du nom de Erika I a été défini et comprend :

- de aanpassing van de havenstaat-controlierichtlijn om de controle van schepen in havens te verscherpen;
- de herziening van de richtlijn voor classificatiemaatschappijen, waaraan de lidstaten een groot deel van hun verificatiebevoegdheden delegeren, met het doel de controle op de werkzaamheden van deze bureaus te verscherpen;
- het versneld verbieden van enkelwandige tankers volgens een tijdschema dat vergelijkbaar is met dat van de Verenigde Staten en dit binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Er zal absolute prioriteit worden verleend aan de omzetting naar Belgisch recht van de maatregelen en de toepassing ervan.

Een tweede pakket maatregelen, het zogenoemde «Erika II pakket» behelst:

- een voorstel voor een Europese richtlijn waarbij een Europees scheepsrapporteringssysteem wordt uitgewerkt;
- een voorstel waarbij wordt voorzien in een aanvullend fonds voor schadevergoeding aan slachtoffers van olievervuiling in de Europese wateren. Getracht wordt dit internationaal te regelen binnen de bestaande conventies en de hieraan verbonden fondsen die voor sommige schadegevallen momenteel ontoereikend zijn. Indien internationaal geen overeenkomst kan worden bekomen zal worden gestreefd naar de oprichting van een regionaal Europees fonds;
- een voorstel waarbij een Europees maritiem veiligheidsagentschap wordt opgericht.

België zal zich inzetten om die Europese voorstellen daadwerkelijk te helpen realiseren. Eenmaal de nieuwe ontwerp-richtlijnen op Europees vlak zijn goedgekeurd, zal absolute prioriteit worden gegeven aan de omzetting ervan in Belgisch recht.

3.5.1.3 Het zeevervoer over korte afstand

Het vervoer te water biedt nog steeds heel wat mogelijkheden die kunnen bijdragen tot het verbeteren van de mobiliteit. België zal daarom ruime aandacht blijven besteden aan het goederenvervoer langs de binnenwateren en aan de promotie van het zeevervoer over korte afstand («*Short Sea Shipping*»). Dit zal tevens bijdragen tot een daadwerkelijke vermindering van de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen waardoor het broeikas-effect ontstaat.

Tijdens het Belgisch voorzitterschap van de Europese Raad was «*Short Sea Shipping*» op de agenda een belangrijk punt omdat het kan bijdragen tot een duurzame mobiliteit in België en in Europa. De kust-

- l'adaptation de la directive sur le contrôle par l'État du port pour renforcer le contrôle des navires dans les ports ;
- la révision de la directive sur les sociétés de classification auxquelles les États membres délèguent une grande partie de leurs compétences de vérification, dans le but de renforcer le contrôle sur les activités de ces sociétés ;
- l'interdiction rapide de pétroliers à coque simple, selon un calendrier comparable à celui des États-Unis et ce, dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Une priorité absolue sera accordée à la transposition en droit belge de ces mesures et à leur application.

Un deuxième paquet de mesures appelé Erika II comporte :

- une proposition de directive européenne instaurant un système de rapportage des navires ;
- une proposition prévoyant un fonds complémentaire d'indemnisation des victimes de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes. Il est tenté de régler ce problème au niveau international, dans le cadre des conventions existantes et des fonds qui y sont prévus, mais qui malheureusement sont trop bas dans certains cas. Si un accord ne peut intervenir au niveau international, il est envisagé de créer un fonds régional européen ;
- une proposition créant une agence européenne de la sécurité maritime.

La Belgique s'emploiera à contribuer à la concrétisation effective de ces propositions européennes. Dès que les nouveaux projets de directives auront été approuvés sur le plan européen, elle accordera une priorité absolue à leur transposition en droit belge.

3.5.1.3 Le transport maritime à courte distance

Le transport par eau offre encore de très nombreuses possibilités susceptibles de contribuer à l'amélioration de la mobilité. La Belgique continuera dès lors à s'intéresser sérieusement au transport de marchandises par batellerie et à la promotion du transport maritime à courte distance («*Short Sea Shipping*»). Ceci contribuera aussi à réduire efficacement l'émission des gaz nocifs d'échappement responsables de l'effet de serre.

Au cours de la présidence belge du Conseil de l'Europe, le «*Short Sea Shipping*» figurait parmi les points importants de l'ordre du jour car il peut contribuer à une mobilité durable en Belgique et en Europe. Le trans-

vaart vormt een interessant alternatief voor het weg-transport

Een onmiskenbare stap in die richting is de goedkeuring van een EU-richtlijn inzake de IMO-FAL documenten met als doel het promoten van de Short Sea Shipping door het eenvormig maken van de verschillende nationale scheepvaartdocumenten.

Tevens werd, in samenwerking tussen de federale overheid en het Vlaamse Gewest een studie verricht omtrent de documentenstroom en de administratieve procedures die vereist zijn bij het zeevervoer op korte afstand. Deze studie kan de aanzet vormen van een Europese beleidsnota om stelselmatig alle knelpunten, die de uitbouw van de zeevervoer over korte afstand beletten, uit te schakelen.

3.5.1.4 De herinvlagging van de koopvaardijvloot

De besprekingen tussen de Belgische rederijen en verschillende federale instanties verlopen in een gunstig klimaat. Verwacht mag worden dat het grootste deel van de vloot dat door Belgische rederijen wordt gecontroleerd zeer spoedig opnieuw onder Belgische vlag zal varen. Verscheidene studies hebben aangetoond dat dit een positieve weerslag zal hebben op de uitbouw van heel wat economische activiteiten aan wal en dus ook op de werkgelegenheid. Anderzijds zal het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart maatregelen moeten treffen om de verhoogde activiteiten die de invlagging meebrengt, op te vangen. Ook zal de reglementering bij deze gelegenheid worden gemoderniseerd.

3.5.2 De binnenvaart

Dankzij een gunstige economische conjunctuur en ondanks de plotselinge stijging van de olieprijs, konden de binnenscheepvaartbedrijven het volume van de in 2000 en tijdens het eerste semester van 2001 vervoerde goederen aanzienlijk opvoeren.

In vergelijking met de andere vervoerswijzen, zijn alle experts het erover eens dat de binnenvaart bijzonder goedkoop, veilig en milieuvriendelijk is voor het vervoer van grote hoeveelheden en bulkgoederen. De ontwikkeling van het containervervoer biedt ook mooie vooruitzichten voor de binnenvaart en men zal deze vervoerswijze bijvoorbeeld ook aanmoedigen voor het vervoer van ondeelbare ladingen.

port maritime à courte distance est une alternative intéressante au transport par route.

Une étape manifeste en ce sens est l'approbation d'une directive UE concernant les documents IMO-FAL dans le but de promouvoir le transport maritime à courte distance par l'uniformisation des différents documents nationaux de navigation.

L'autorité fédérale a réalisé, en collaboration avec la Région flamande, une étude sur le flux de documents et les procédures administratives requises dans le cadre du transport maritime à courte distance. Cette étude pourrait servir d'ébauche à une note de politique générale européenne visant à éliminer systématiquement tous les points chauds qui s'opposent au développement du transport maritime à courte distance.

3.5.1.4 Le retour de la flotte marchande sous pavillon d'État

Les pourparlers entre les armateurs belges et différentes instances fédérales se déroulent dans un climat favorable. On peut s'attendre à ce que la majeure partie de la flotte contrôlée par des armements belges naviguera très prochainement de nouveau sous pavillon belge. Diverses études ont démontré «qu'il aura un impact positif sur le développement de très nombreuses activités économiques à quai et donc sur l'emploi». Par ailleurs, l'administration des Affaires maritimes et de la Navigation devra prendre des mesures pour affronter l'accroissement des activités générées par la relocalisation. A cette occasion sera modernisée la réglementation.

3.5.2 La navigation intérieure

Ayant bénéficié d'une conjoncture économique favorable et malgré la flambée des prix pétroliers, les entreprises de navigation intérieure ont pu accroître de manière significative leurs prestations en tonnage de marchandises transportées au cours de l'année 2000 et du premier semestre 2001.

En comparaison aux autres modes de transport, tous les experts reconnaissent que le transport fluvial est particulièrement bon marché, sûr et respectueux de l'environnement pour le transport de grandes quantités et de marchandises en vrac. Le développement du transport par conteneurs offre également de belles perspectives pour le transport fluvial et, par exemple, le transport de pièces indivisibles par ce mode sera encouragé.

3.5.2.1 Het milieu

Het «Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk» van 15 oktober 1935 werd reeds herhaalde malen aangepast doch voldoet niet meer aan de eisen van een moderne binnenvaart. De herziening van dit reglement, waarbij de vaarregels conform de Europese normen zullen zijn, werd opgestart. Tegelijk wordt de wet op de veiligheid van de schepen, die momenteel slechts van toepassing is op zee, uitgebreid naar de binnenvaart zodat hiermee een wettelijke basis voor het nieuwe scheepvaartreglement mogelijk wordt.

Om de binnenvaart nog milieuvriendelijker te maken, werd op 9 september 1996 in Straatsburg het internationaal «Verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart» door de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) ondertekend.

België, Duitsland en Nederland zijn overeengekomen om dit verdrag ook toepasselijk te maken op hun nationale vaarwateren.

Alvorens dit verdrag in werking kan treden, moet eerst tussen de betrokken federale en gewestelijke overheden een samenwerkingsakkoord over de uitvoeringsmaatregelen gesloten worden en dient een ontwerpwet ter bekrachtiging en ter goedkeuring van dit verdrag bij het Parlement te worden ingediend.

3.5.2.2 Hulp aan de binnenvaartsector

De goede economische conjunctuur gecombineerd met de vrijmaking van de nationale markt op het einde van 1998 en van de internationale markt in 2000 hebben voor een belangrijke stijging gezorgd van het aantal reizen en voor een verhoging van de langs de binnenwateren vervoerde tonnage.

Deze nieuwe economische context heeft echter ook een veralgemeende daling van de vrachtkoersen teweeggebracht en kon de rendabiliteit van de bedrijven amper gehandhaafd worden door een spectaculaire productiviteitsinspanning. In deze nieuwe context, moeten de overheden dus voor het behoud van billijke marktvoorwaarden zorgen, die maximale veiligheid en mededingingsmogelijkheden bieden. In dit opzicht zal de hulp aan de sector in het door de Europese Unie bepaald kader herzien worden, om de effecten van de sanering te verlengen die sedert 1990 werd doorgevoerd teneinde een evenwicht te bereiken tussen het laadruimaanbod en de transportvraag.

3.5.2.1 L'environnement

Bien qu'il ait déjà été adapté à plusieurs reprises, le «Règlement général des Voies navigables du Royaume» du 15 octobre 1935 ne répond plus aux besoins d'une batellerie moderne. Sa révision est en cours et les règles de navigation seront rendues conformes aux normes européennes. En même temps, la loi sur la sécurité des navires, dont le champ d'application se limite actuellement à la mer, est étendue à la navigation intérieure, ce qui permet de disposer d'une base légale pour le nouveau règlement de navigation.

Afin d'améliorer encore la qualité de l'environnement en transport fluvial, une Convention internationale relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure a été signée à Strasbourg le 9 septembre 1996 par les États membres de la Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin (CCR).

La Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas ont convenu de rendre cette convention applicable aux voies navigables de leur territoire national.

Afin de pouvoir réaliser la mise en vigueur de la convention, un accord de coopération relatif aux mesures d'exécution sera conclu entre les autorités fédérales et régionales concernées et un projet de loi portant ratification de la convention et approbation dudit accord sera déposé au Parlement.

3.5.2.2 L'aide au secteur de la navigation intérieure

La bonne conjoncture économique combinée à la libéralisation du marché national en fin 1998 et international en 2000 ont entraîné une hausse importante du nombre de voyages et un accroissement du nombre de tonnes transportées par la navigation intérieure.

Cependant ce nouveau contexte économique a entraîné une baisse généralisée des taux de fret et la rentabilité des entreprises de navigation intérieure n'a pu être maintenue que par un effort spectaculaire de productivité. Dans ce nouveau contexte, il appartient donc aux autorités d'être attentives au maintien de conditions de marché équitables offrant un maximum de sécurité et de possibilités de concurrence. Dans cette optique, l'aide au secteur dans le cadre déterminé par l'Union européenne sera revue afin de prolonger les effets de l'action d'assainissement menée depuis 1990 dans le but d'instaurer un équilibre entre l'offre de cale et la demande de transport.

3.5.3 Het enig loket

Ten einde een zo efficiënt mogelijke dienstverlening te waarborgen streeft het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart naar een verregaande vereenvoudiging en een zo groot mogelijke rationalisering van de communicatie tussen zijn verscheidene «klanten gebruikers» (scheepseigenaars, uitbaters, zeelieden, de burger...) en eveneens tussen de verschillende overheidsadministraties bevoegd om vergunningen, certificaten en bevoegdheidsbewijzen op het vlak van de scheepvaart af te geven.

Het project «enig loket» beoogt het elimineren van aanvragen van overbodige documenten voor verschillende overheidsadministraties en vermijdt dat de burger diverse diensten en administraties moet bezoeken. Aldus kan de klant zich voor alle verrichtingen en noden inzake binnen- en scheepvaart, waarbij verschillende overheden, besturen, diensten en instellingen zijn betrokken, tot één enkele instantie, een «enig loket», wenden.

Er zal worden gestart met het concreet in werking stellen van het concept «enig loket» in de verschillende buitendiensten van het bestuur (Antwerpen – Gent – Oostende – Zeebrugge en Luik) voor de sectoren visserij en binnenvaart. Daartoe zal een geïnformatiseerd centraal scheepvaartbestand verder worden uitgewerkt met diverse bijhorende toepassingen.

Dit project komt niet enkel de mobiliteitsproblematiek ten goede maar sluit bovendien aan bij het federaal actieplan voor de administratieve vereenvoudiging.

3.6. De Europese en internationale zaken

Het Belgisch Voorzitterschap van de Europese Unie heeft snel gereageerd op de aanslagen in New York en Washington van 11 september 2001 door op 14 september een buitengewone Raad van de ministers van Vervoer samen te roepen. Deze Raad maakte het mogelijk een speciale multidisciplinaire werkgroep op te richten die gezamenlijk wordt voorgezeten door de Commissie en het Voorzitterschap van de Raad en die de opdracht heeft enerzijds de nood aan coördinatie en samenwerking binnen de Europese Unie te bestuderen met het oog op het garanderen van de coherente invoering van de allerhoogste beveiligingsstandaarden en anderzijds, zonder afbreuk te doen aan het initiatiefrecht van de Commissie, wetgevende initiatieven te overwegen die de daadwerkelijke en eenvormige toepassing ervan zouden garanderen.

De opdracht van deze groep omvatte ook het onderzoek van de samenhang tussen de

3.5.3 Le guichet unique

Pour garantir un service aussi efficace que possible, l'administration des Affaires maritimes et de la Navigation simplifie et rationalise au maximum la communication entre ses différents « clients-usagers » (propriétaires de navires, exploitants, marins, citoyens, ...) ainsi qu'entre les différentes autorités administratives habilitées à délivrer les autorisations, certificats et brevets de navigation.

Le projet du « guichet unique » a pour but d'éliminer les demandes redondantes de documents pour différentes autorités administratives et d'éviter au citoyen de devoir se rendre dans plusieurs services ou auprès de diverses administrations. Pour toutes opérations et tout problème de navigation fluviale ou maritime du ressort de plusieurs autorités, administrations, services et organismes, le client ne devra donc plus se rendre qu'auprès d'une seule instance, le « guichet unique ».

Le concept du « guichet unique » sera concrétisé en premier lieu dans les services extérieurs de l'administration (Anvers – Gand – Ostende - Zeebrugge et Liège) pour les secteurs de la pêche et de la navigation intérieure. A cet effet sera développé un fichier central informatisé de la navigation permettant diverses applications connexes.

Ce projet ne profite pas seulement à la problématique de la mobilité mais s'inscrit aussi parfaitement dans le plan d'action fédéral pour la simplification administrative.

3.6. Les affaires européennes et internationales

La Présidence belge de l'Union européenne a réagi rapidement aux actes criminels perpétrés à New York et à Washington le 11 septembre 2001 en convoquant dès le 14 septembre un Conseil extraordinaire des Ministres des Transports. Celui-ci a permis de constituer un groupe ad hoc pluridisciplinaire, co-présidé par la Commission et la Présidence du Conseil et mandaté pour examiner les besoins de coordination et de coopération au sein de l'Union en vue de garantir une mise en place cohérente des standards de sûreté les plus élevés et, d'autre part, envisager les initiatives législatives qui garantiraient leur application effective et uniforme (sans préjudice du droit d'initiative de la Commission).

Le mandat de ce groupe comprenait également l'examen de la cohérence de la réglementation communau-

gemeenschapsreglementering en de Amerikaanse bepalingen, om te vermijden dat Europese maatschappijen aan verschillende types van reglementeringen worden onderworpen.

Op basis van het verslag van de groep (voorafgaand aan de Raad van Vervoer van 16 oktober 2001 en na de Raad van Vervoer van 7 december) en de snelle goedkeuring van een reglement dat alle aanbevelingen van de OBLC inzake luchtvaartbeveiliging gemeenschappelijk maakt, is de harmonisering van de beveiligingsmaatregelen verzekerd, hetgeen het mogelijk maakt in de vijftien lidstaten een optimaal beveiligingsniveau te garanderen.

In 2002 zullen deze inspanningen worden voortgezet op basis van de werkzaamheden van de speciale groep, teneinde nieuwe beveiligingsmaatregelen in te voeren die het mogelijk maken te beantwoorden aan nieuwe vormen van terroristische dreiging.

3.6.1. De opvolging van het Belgische Voorzitterschap

Na van het Belgische Voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie, zullen een aantal dossiers, die een nauwe coördinatie met de gewesten vergen, onder het Spaanse en het Deense Voorzitterschap onderzocht worden. Men mag o.a. verwachten dat de besprekingen in verband met de eisen van openbare dienstverlening voor het vervoer van passagiers, de havendiensten of ook nog, afhankelijk van het werkschema van de Europese Commissie, de opening van het spoorvervoer binnen de Europese Unie gevoelig zullen liggen.

In aansluiting op een informele en uitzonderlijke «Vervoer en Milieu»-Raad, die van 14 tot 16 september 2001 gehouden werd, en de bespreking van het Witboek over het Gemeenschappelijk Vervoersbeleid, zal België op de opvolging toezien van de door de volgende voorzitterschappen ondernomen acties inzake duurzame mobiliteit, o.a. tijdens het voortzetten van de werkzaamheden in het raam van de medebeslissingsprocedure van het Europees Parlement over de herziening van de communautaire beleidslijnen met betrekking tot de ontwikkeling van de vervoersnetten, met het oog op het wegwerken van de knelpunten. België zal zich door diezelfde bekommernis laten leiden bij de werkzaamheden in verband met het nieuw programma ter bevordering van het gecombineerd vervoer, met het oog op o.a. het stimuleren van het zeevervoer op korte afstand en het ontwikkelen van de aansluitingen met de binnenwaterwegen.

taire avec les dispositions américaines afin d'éviter que les compagnies européennes ne soient soumises à différents types de réglementation.

Sur la base du rapport du groupe (préliminaire au Conseil Transport du 16 octobre 2001, final à celui du 7 décembre) et l'adoption rapide d'un règlement qui communautarise les recommandations de la CEAC en matière de sûreté aérienne, l'harmonisation des mesures de sûreté est assurée, ce qui permet de garantir un niveau de sûreté optimum dans les 15 Etats membres.

L'année 2002 verra la continuation de ces efforts, sur la base des travaux du groupe ad hoc, afin d'initier de nouvelles mesures de sûreté permettant de répondre aux nouvelles formes de menace terroriste.

3.6.1. Le suivi de la présidence belge

Suite à la présidence belge du Conseil de l'Union européenne, un certain nombre de dossiers nécessitant une coordination étroite avec les régions seront à l'examen sous présidences espagnole et danoise. On peut notamment anticiper des discussions sensibles relatives aux exigences de service public en matière de transport de passagers, aux services portuaires ou encore, selon le programme de travail de la Commission européenne, à l'ouverture des transports ferroviaires au sein de l'Union européenne.

Dans la foulée d'un Conseil informel exceptionnel transports – environnement des 14-16 septembre 2001 et du débat sur le Livre Blanc pour la Politique Commune des Transports, la Belgique veillera au suivi des actions menées par les présidences suivantes en matière de mobilité durable. Cela concerne notamment la poursuite des travaux dans le cadre de la procédure de codécision avec le Parlement européen sur la révision des orientations communautaires relatives au développement des réseaux de transport, visant à supprimer les goulets d'étranglement. Cette même préoccupation guidera la Belgique lors des travaux relatifs au nouveau programme de promotion du transport combiné, permettant de stimuler notamment le transport maritime à courte distance et de développer les embranchements fluviaux.

De follow-up van het Galileo programma – het Europese navigatie-, positionering- en dateringsstelsel per satelliet – zal verder het voorwerp uitmaken van een Europees dossier dat België met de grootste aandacht zal volgen.

Ten slotte zal België op Europees en internationaal vlak ook de strijd moeten voortzetten tegen de nieuwe vormen van terrorisme die de internationale gemeenschap na de aanslagen van 11 september in de VS in beroering hebben gebracht. België zal zowel op het niveau van de EU als op het niveau van de bepaling van het Europese standpunt in de ICAO moeten werken aan de ontwikkeling van wetsinstrumenten die toelaten voor het luchtvervoer een hogere veiligheids- en beveiligingsgraad te verzekeren.

Op sectorieel vlak, zijn de Belgische prioriteiten voor 2002 de volgende:

- **wegvervoer:** verdere bespreking van het sociaal pakket (rij- en rusttijden, beroepsopleiding van de bestuurders, verhoging van het aantal wegcontroles); verderzetting van de werkzaamheden in het raam van de medebeslissingsprocedure van het Europees Parlement (bestuurdersattest voor het vervoer van goederen langs de weg, gordeldraagplicht in voertuigen van minder dan 3,5 t).

- **luchtvervoer:** streven naar de verwezenlijking van één Europees luchtruim en zoals hierboven aangeduid de nodige maatregelen uitvoeren ter verbetering van de beveiliging van luchthavens

- **zeevervoer:** verderzetting van de werkzaamheden en gerichte toepassing van de maatregelen ten gunste van de maritieme veiligheid (verkeersinformatiesysteem, aansprakelijkheid bij verontreiniging door olie-lozingen en oprichting van een Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid); verderzetting van de werkzaamheden in verband met de oprichting van een compensatiefonds bij maritieme verontreiniging en het harmoniseren van de administratieve documenten om het zeeverkeer te vergemakkelijken (IMO-FAL).

3.6.2. De omzetting van de Europese richtlijnen

Het zeer groot aantal Europese richtlijnen, die meestal op zeer korte termijn in Belgisch recht omgezet moeten worden, is een ware uitdaging voor het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Dit is o.a. te wijten aan het feit dat talrijke richtlijnen van technische aard tot de bevoegdheden van het departement behoren. Alles wordt dan ook in het werk gesteld om vertragingen te voorkomen en de termijnen, die voor de verschillende stappen van de omzetting zijn vastgelegd, te eerbiedigen.

Deze materie wordt permanent opgevolgd, systematisch bijgewerkt en geregeld besproken zowel in de

Les suites données au programme Galileo - le système européen de navigation, de positionnement et de datation par satellites - seront par ailleurs un des dossiers européens que la Belgique suivra avec le plus d'attention.

Enfin, la Belgique devra aussi poursuivre à l'échelle européenne et internationale la lutte contre les nouvelles formes de terrorisme qui ont marqué la communauté internationale lors des attentats du 11 septembre aux USA. Elle devra travailler, tant au niveau de l'UE qu'au niveau de la définition de la position européenne à l'OACI, au développement des outils législatifs qui permettront d'assurer un degré plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien.

Au plan sectoriel, les priorités belges en 2002 seront les suivantes :

- **transport routier :** poursuite des discussions sur le paquet social (temps de conduite et de repos, formation professionnelle des chauffeurs, augmentation du nombre des contrôles routiers) ; poursuite des travaux dans le cadre de la procédure de codécision avec le Parlement européen (attestation de chauffeur en transport de marchandises par route, port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5t).

- **transport aérien :** tendre vers la réalisation d'un espace unique européen et mettre en œuvre, comme indiqué ci-dessus, les mesures nécessaires à une amélioration des mesures de sûreté des aéroports.

- **transport maritime :** poursuite des travaux et finalisation de mesures en faveur de la sécurité maritime (système d'information du trafic, responsabilité en cas de pollution causée par des déversements pétroliers et création d'une Agence européenne de la sécurité maritime) ; poursuite des travaux sur la création d'un fonds de compensation en cas de pollution marine et sur l'harmonisation des documents administratifs destinés à faciliter le trafic maritime (IMO-FAL).

3.6.2. La Transposition des directives européennes

Un des défis à relever par le ministère des Communications et de l'Infrastructure est le nombre très important de directives européennes à transposer en droit belge dans des délais généralement assez brefs. Ceci tient notamment au fait que de nombreuses directives à caractère technique relèvent des compétences du département. Aussi, tout est mis en œuvre pour éviter les retards et honorer les délais des différentes étapes du processus de transposition.

Cette matière fait l'objet d'un suivi permanent et systématique qui est tenu à jour et discuté régulièrement

Directieraad van het departement als bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Hier verbinden de besturen zich ertoe resultaten te boeken.

3.7. Infrastructuur

3.7.1. Werken met federale financiering

In uitvoering van het op 15 september 1993 gesloten Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, voert de federale staat een aantal initiatieven uit bedoeld bij artikel 43 van de Bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen. Deze initiatieven zijn bestemd om de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel te bevorderen.

Bijakten 1 à 5 van het Samenwerkingsakkoord legden de begrotingsprogramma's voor de jaren 1995 à 2000 vast en verfijnden de uitwerkingsmodaliteiten van de initiatieven.

Bijakte 6, van 16 januari 2001, kan inzake begroting worden samengevat als volgt:

- 49,1 miljoen EUR worden van de vorige begrotingsjaren overgedragen ten voordele van bestaande initiatieven;
- 76,4 miljoen EUR zijn voorzien voor de verwezenlijking van de voor 2001 ingeschreven initiatieven;
- 152,7 miljoen EUR zijn bedoeld voor een voor de jaren 2002 en 2003 nog te preciseren programmatie.

Nadat in 2001 de nadruk gelegd werd op verschillende werken in verband met het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie, met daarin begrepen de aangelanden van het Zuid-station, slaan de voor 2002 voorziene studies en werken op de onmiddellijke omgeving van het Schuman-plein (station, tunneluitrit en spoorverbinding met het Josaphat station), de volledige en meer “stedelijke” herinrichting van Wet- en Belliardstraat, de verdere restauratie van het Atomium, belangrijke renoveringswerken in de grote stadsparken (Ter Kamerenbos, Josaphat- en Leopoldpark), als ook talrijke tussenkomsten om het leefmilieu in wijken in moeilijkheden en in de buurt van sociale woningen te verbeteren. Verschillende belangrijke studies in verband met de verdere uitbouw van het gewestelijk tramnet worden thans afgerond zodat men binnenkort zal kunnen beslissen over de al dan niet concrete verwezenlijking van hun voorstellen.

tant au niveau du Conseil de direction du département qu'au niveau du Ministère des Affaires étrangères. A cette occasion, des engagements de résultat sont pris par les administrations.

3.7. Les infrastructures

3.7.1. Les travaux à financement fédéral

En exécution de l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, passé le 15 septembre 1993, l'État fédéral réalise une série d'initiatives concernées par l'article 43 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises. Ces initiatives sont destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

Les avenants 1 à 5 à l'Accord de Coopération ont eu pour but de fixer les programmes budgétaires des années 1995 à 2000 et d'apporter quelques mises au point aux modalités de mise en œuvre des initiatives.

L'avenant n° 6, signé le 16 janvier 2001 peut, en matière de budget, se résumer comme suit :

- 49,1 millions EUR sont reportés des exercices précédents au bénéfice d'initiatives existantes ;
- 76,4 millions EUR sont prévus pour la réalisation des initiatives inscrites pour 2001 ;
- 152,7 millions EUR font l'objet d'une programmation à préciser pour les années 2002 et 2003.

Après avoir mis l'accent en 2001 sur divers travaux liés à la présidence belge de l'Union Européenne, y compris les abords de la gare du Midi, les études et travaux vont concerner en 2002 les abords du rond-point Schuman (gare, trémie routière et liaison ferroviaire vers Josaphat), le réaménagement complet des rues de la Loi et Belliard dans un sens plus urbain, le développement de la rénovation de l'Atomium, des travaux importants de rénovation des grands parcs urbains (Bois de la Cambre, parc Josaphat et parc Léopold), ainsi que de nombreuses interventions d'amélioration du cadre de vie des quartiers en difficulté et d'abords de logements sociaux. Plusieurs études importantes de développement du réseau de tram de la région vont être finalisées en vue de mener à des décisions de réalisation.

3.7.2. *Bouw*

3.7.2.1. *Algemeen beleid*

De overblijvende opdrachten van het ministerie van Openbare Werken en de nieuwe opdrachten die uit de Europese wetgeving voortvloeien, worden verder nauwkeurig gedefinieerd en vinden hun uitdrukking in een aantal ontwerpbesluiten en in een actieplan met het oog op hun aanpassing.

Deze evolutie gaat samen met de uitbouw van het Copernicusplan dat de overheveling voorziet van deze activiteiten naar de nieuwe FOD Economie.

3.7.2.2. *Erkenning van aannemers*

De laatste hand wordt gelegd aan het besluit dat de reglementering ter zake actualiseert en dat in 2002 zal uitgevoerd worden. De besprekingen betreffende de eventuele herziening van de reglementering ter zake en het afronden van de Europese normalisering van de kwalificatiesystemen voor de aannemers van overheidsopdrachten worden voortgezet.

3.7.2.3. *Technische goedkeuring, typespecificaties en internationale akkoorden ter zake*

De invoering van de EG-markering wordt progressief veralgemeend en vergt van de Belgische infrastructuur dat zij in een zeer virulent Europees competitief klimaat wordt aangepast. Daarbij komt nog dat in 2002 veel werk zal moeten besteed worden aan de herziening en de invoering van zowel federale als gewestelijke reglementeringen die een weerslag op de bouwproducten hebben.

3.7.3. *Rampenschade*

De formulering van voorstellen ter vereenvoudiging en versnelling van de vergoedingsprocedures inzake rampenschade gebeurt zodra het wijzigingsontwerp van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, dat eind 2000 door de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met Grootstedenbeleid, werd ingediend (gedeeltelijke overname door de verzekeringssector van de dekking van overstromings-, aardbevings- en aardverschuivingsrisico's) kracht van wet zal hebben.

Ter gelegenheid van deze wetswijziging wordt een nieuw vergoedingssysteem ingevoerd voor oorlogschade die vandaag nog veroorzaakt wordt door bv. het ontploffen van munitie of grondverzakkingen te wijten aan ondergrondse gangen uit de oorlogsjaren. Het voorstel beoogt de procedure en de vergoedingsmodaliteiten van de wet op de rampenschade ook toe-

3.7.2. *La construction*

3.7.2.1. *La politique générale*

La définition précise des missions résiduelles du Ministère des Travaux publics et des nouvelles missions découlant de la législation européenne se poursuit et trouve son expression dans une série de projets d'arrêtés et un plan d'action pour leur mise au point.

Ce développement va de pair avec la mise en oeuvre du plan Copernic qui prévoit le transfert de ces activités vers le nouveau Service Fédéral de l'économie.

3.7.2.2. *L'agrément des entrepreneurs*

L'arrêté actualisant la réglementation en la matière se finalisera et sera mis en oeuvre dans le courant de l'année 2002. Les discussions continueront quant à la révision éventuelle de la législation en la matière et sur la finalisation de la normalisation européenne des systèmes de qualification des entrepreneurs pour marchés publics.

3.7.2.3. *L'agrément technique, les spécifications type et les accords internationaux en la matière*

Le marquage CE devient d'application progressive généralisée et implique des mises au point de l'infrastructure belge dans un climat de compétition européenne très virulent. En outre cela conduira en 2002 à des activités multiples de révision et d'introduction de réglementations tant fédérales que régionales ayant des implications pour les produits de construction.

3.7.3. *Les Calamités*

Des propositions visant à simplifier et à accélérer les procédures d'indemnisation en matière de calamités seront formulées dès que le projet de modification de la loi du 25 juin 1992 relative au contrat d'assurance terrestre, introduit à la Chambre fin 2000 par le Ministre de l'Economie, de la recherche scientifique, chargé de la politique des grandes villes (reprise partielle par le secteur des assurances de la couverture des risques d'inondations, tremblements de terre et glissements de terrain), aura acquis force de loi.

A l'occasion de cette modification sera introduit un nouveau système d'indemnisation des dommages de guerre provoqués par des faits qui se produisent de nos jours encore, tels des explosions de munitions et des effondrements de terrain dus à la présence de galeries souterraines, datant de l'époque des guerres. La proposition envisagée est de rendre applicables aux

passelijk te maken op de oorlogsschade bedoeld in de door de koninklijke besluiten van 6 september 1921 (oorlogsschade 14-18) en van 30 januari 1954 (oorlogsschade 40-45 aan privé-goederen) gecoördineerde wetten.

Er moet worden opgemerkt dat de dienst Rampenschade volgens het Copernicusplan in 2002 overgeheveld wordt naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

4 — BIJLAGE

Directie controle van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur

4.1. *Situering, doelstellingen, bevoegdheden en opdrachten*

De Directie controle is verbonden aan het Bestuur van het Vervoer te Land en vormt er een onderdeel van de dienst «Mobiliteit, coördinatie en controle». Zij is belast met de controle van het personen- en goederenvervoer over de weg die plaatsheeft op de weg en in de transportbedrijven en die hoofdzakelijk gericht is op het voorkomen en beteugelen van de inbreuken op de wetgeving en regelgeving, zowel nationaal als communautair, die in de sector van het wegvervoer van kracht is. De controles gebeuren op eigen initiatief, op vraag van externen (parketten, arbeidsauditeurs, enz.) of nog op basis van klachten.

De controles hebben een drievoudig doel:

- het bevorderen van de verkeersveiligheid;
- het waarborgen van een eerlijke concurrentie onder alle vervoerondernemingen;
- het vrijwaren van correcte sociale werk-omstandigheden voor de chauffeurs van vrachtauto's en autocars.

De sector van het personen- en goederenvervoer over de weg onderging de laatste jaren meerdere fundamentele wijzigingen van de omgeving waarin hij opereert. Hieronder moeten de vergaande liberalisering in de Europese Unie en de opening van de grenzen op pan Europees niveau worden vermeld.

De sector wordt bovendien gekenmerkt door een vervoeraanbod dat door een zeer groot aantal bedrijven wordt geboden en dat staat t.o.v. een vraag die door de volgende krachtlijnen bepaald wordt:

- het vervoer is een intermediaire activiteit waarvan de kostprijs altijd zo laag mogelijk moet zijn;

dommages de guerre visés par les lois coordonnées par les arrêtés royaux du 6 septembre 1921 (dommages de guerre 14-18) et du 30 janvier 1954 (dommages de guerre 40-45 aux biens privés) la procédure et les modalités d'indemnisation de la législation relative aux calamités.

Il faut souligner qu'en application du plan Copernic le service des Calamités sera transféré au Ministère de l'Intérieur en 2002.

4 — ANNEXE

Direction Contrôle du Ministère des Communications et de l'Infrastructure

4.1. *Localisation, objectifs, compétences et missions*

La Direction Contrôle est rattachée à l'Administration du Transport terrestre au sein de laquelle elle constitue une subdivision du service «Mobilité, Coordination, Contrôle». Elle est chargée du contrôle du transport de personnes et de choses par la route qui a lieu sur la route et en entreprise de transport et qui est principalement axé sur la prévention et la répression des infractions à la législation et à la réglementation, tant nationales que communautaires, qui sont en vigueur dans le secteur du transport routier. Les contrôles ont lieu sur l'initiative de la direction, sur demande externe (parquets, auditeurs du travail, etc.) ou encore, sur base de plaintes.

Les contrôles poursuivent trois objectifs :

- promouvoir la sécurité routière ;
- garantir des conditions de concurrence correctes entre toutes les entreprises de transport ;
- préserver des conditions de travail sociales correctes pour les conducteurs de camions et d'autocars.

Le secteur du transport de choses et de personnes par route a subi ces dernières années plusieurs modifications importantes de l'environnement dans lequel il opère. Parmi celles-ci il convient de mentionner la très grande libéralisation au sein de l'Union européenne et l'ouverture des frontières sur le plan pan-européen.

Le secteur est en outre caractérisé par une offre de transport qui est le fait d'un très grand nombre d'entreprises et qui est placée devant une demande guidée par les lignes directrices suivantes:

- le transport est une activité intermédiaire dont le coût doit toujours être aussi bas que possible ;

- de kwaliteit van het vervoer moet bestendig verbeterd en gespecialiseerd worden;
- het vervoer moet volgens het «*just in time*» -beginsel worden georganiseerd.

Deze globale situatie zet een belangrijk aantal transporteurs ertoe aan te kiezen voor zeer betwistbare, laat staan duidelijk onwettige en gevaarlijke, praktijken met als doel hun positie op de markt te behouden. Dit heeft zeer negatieve gevolgen voor de veiligheid van het wegverkeer, voor de eerlijkheid van de concurrentie en op de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs.

De controles op of langs de openbare weg hebben vooral betrekking op:

- vervoervergunningen inzake het personen- en goederenvervoer;
- technische staat van de voertuigen; dit aspect zal worden uitgebreid door de toepassing van de Europese richtlijn 2000/30/EG betreffende de technische controle langs de weg;
- lading (gewichten, afmetingen en bevestiging); hierdoor wordt onder meer de beschadiging van het wegdek door spoorvorming bestreden;
- naleving van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;
- naleving van de regels inzake vervoer van gevaarlijke goederen (ADR) en van aan bederf onderhevige goederen (ATP);
- eurovignet en verkeersbelasting;
- rij- en rusttijden van de chauffeurs en tachograaf;
- snelheidsbegrenzer;
- vrachtbrief en andere documenten (verzekeringssapieren, enz.).

De controles in de vervoersbedrijven hebben vooral betrekking op:

- rij- en rusttijden van de chauffeurs over een periode van verschillende maanden;
- activiteiten van de persoon die zijn vakbekwaamheid in het bedrijf inbrengt;
- activiteiten van de eventuele opdrachtgevers in het raam van de medeverantwoordelijkheid.

De Directie Controle treedt niet alleen repressief op, zij wenst ook de vervoerbedrijven en de chauffeurs te informeren over de correcte toepassing van de wetgeving. Zo kan met hen naar bepaalde oplossingen gezocht worden om in de toekomst de herhaling van de begane inbreuken te vermijden die soms uit onwetendheid of uit onzorgvuldigheid begaan worden.

- la qualité du transport doit être sans cesse améliorée et spécialisée ;
- le transport doit être organisé selon le principe du «*just-in-time*».

Cette situation d'ensemble incite bon nombre de transporteurs à opter en faveur de comportements très discutables, voire franchement illicites et dangereux, dans le but de sauvegarder leur position sur le marché. Ceci a des conséquences particulièrement négatives sur la sécurité des circulations routières, sur la loyauté de la concurrence et sur les conditions de travail des conducteurs.

Les contrôles sur la route portent principalement sur :

- les autorisations de transport en transport de personnes et de choses ;
- l'état technique des véhicules ; cet aspect sera étendu par l'application de la directive européenne 2000/30/CE relative au contrôle technique sur route;
- le chargement (masses, dimensions et fixation) ; ceci permet notamment de lutter contre la détérioration des routes par la formation d'ornières;
- le respect du règlement général relatif à la police de la circulation routière ;
- le respect des règles en ce qui concerne le transport de matières dangereuses (ADR) et de denrées périssables (ATP) ;
- l'eurovignette et la taxe de circulation ;
- les temps de conduite et de repos des chauffeurs et le tachygraphe ;
- le limiteur de vitesse ;
- la lettre de voiture et autres documents (assurance, etc.).

Les contrôles en entreprise de transport portent principalement sur :

- les temps de conduite et de repos des chauffeurs sur une période de plusieurs mois ;
- les activités de la personne qui met sa compétence professionnelle à la disposition de l'entreprise ;
- les activités des donneurs d'ordre éventuels dans le cadre de la co-responsabilité.

La Direction Contrôle ne se limite pas à la seule répression, elle souhaite également informer les entreprises de transport et les chauffeurs quant à l'application correcte de la législation. Ainsi, il est possible de rechercher ensemble des solutions pour éviter à l'avenir la répétition des infractions commises qui sont parfois la conséquence d'un manque de connaissance ou de négligence.

4.2. Personeel en werkmiddelen

De controle wordt uitgevoerd door een korps samengesteld uit hoofdcontroleurs (vervoer te land), controleurs (vervoer te land) en wegbrigadiers. De twee eerste graden zijn in niveau 2 gesitueerd, de derde in niveau 3. Dit personeel heeft zijn administratieve standplaats thuis.

De controle in de bedrijven wordt uitgevoerd door 21 personeelsleden van niveau 2 tegen 4 in 1995 en 10 in 1997. De controle op de weg wordt uitgevoerd door 48 personeelsleden (19 van niveau 2 en 29 van niveau 3) tegen 35 in 1995 en 36 in 1997. Deze personeelsbezetting is het resultaat van maatregelen van de vorige regering naar aanleiding van diverse zware verkeersongevallen waarbij vrachtauto's betrokken waren.

Hierbij aansluitend worden inspanningen geleverd om al het controlepersoneel in niveau 2 onder te brengen. Dit is onder meer gemotiveerd door de complexiteit van de taken en de verantwoordelijkheid m.b.t. de geïnde sommen. Deze personeelsbewegingen zullen een nieuwe taakverdeling vereisen die zal gekoppeld worden aan de ontwikkeling van gespecialiseerde ploegen (ADR, automobieltechniek, Duitstalig personeel, enz.).

Bepaalde nieuwe opdrachten die voortvloeien uit communautaire regelgevingen (technische controle op de weg, digitale tachograaf, strengere normen inzake rij- en rusttijden, ...) zullen weliswaar op termijn een versterking van het korps van controleambtenaren noodzakelijk maken.

Slechts twee ambtenaren van niveau 1 zijn belast met de omkadering van dit personeel. Dit aantal is onvoldoende wat zich meer en meer laat voelen door:

- de evolutie en de complexiteit van de opdrachten en de te controleren materies maken een intensievere begeleiding van het controlepersoneel (instructies, analyse van de materies) noodzakelijk;
- de noodzaak aan een goed beheer van het personeel en van de ter beschikking gestelde werkmiddelen in het raam van de modernisering van het openbaar ambt.

De werkmidelen van het Bestuur van het Vervoer te Land worden voor een belangrijk deel besteed aan de werking van de Directie Controle.

Hierdoor beschikt de directie over een wagenpark van gemiddeld 50 voertuigen die hoofdzakelijk voor de wegcontrole gebruikt worden.

Er werd eveneens geïnvesteerd in de informatisering van de directie door aan al het controlepersoneel een draagbare computer met printer ter beschikking te stellen. Deze uitrusting bevat een specifiek programma – Contris genaamd – voor de controle. De computers bevatten eveneens een ganse reeks nuttige standaard-

4.2. Personnel et moyens de fonctionnement

Le contrôle est exécuté par un corps composé de chefs contrôleurs (transport terrestre), de contrôleurs (transport terrestre) et de brigadiers de la route. Les deux premiers grades sont du niveau 2, le dernier du niveau 3. Ce personnel a sa résidence administrative à son domicile.

Le contrôle en entreprise est réalisé par 21 agents du niveau 2 contre 4 en 1995 et 10 en 1997. Le contrôle sur route est exécuté par 48 agents (19 du niveau 2 et 29 du niveau 3) contre 35 en 1995 et 36 en 1997. Cet effectif est le résultat de mesures prises par le gouvernement précédent suite à divers graves accidents de la route impliquant des camions.

Complémentairement à ce qui précède, des efforts sont réalisés afin de reprendre l'ensemble du personnel de contrôle dans le niveau 2. Ceci est notamment motivé par la complexité des tâches et par la responsabilité dans le domaine des sommes perçues. Ces mouvements de personnel nécessiteront une nouvelle répartition des tâches qui sera couplée au développement d'équipes spécialisées (ADR, technique automobile, personnel germanophone, etc.).

Toutefois, certaines nouvelles missions générées par des réglementations communautaires (contrôle technique sur route, tachygraphe digital, normes plus sévères en matière de temps de conduite et de repos, ...) nécessiteront à terme un renforcement de l'équipe d'agents de contrôle.

Seuls deux fonctionnaires de niveau 1 sont chargés de l'encadrement de ce personnel. Ce nombre est insuffisant, ce qui se fait ressentir de plus en plus fort vu :

- l'évolution et la complexité des missions et des matières à contrôler nécessitent un accompagnement plus intensif du personnel de contrôle (instructions au personnel, analyse des réglementations, etc.) ;
- la nécessité d'une bonne gestion du personnel et des moyens mis à sa disposition dans le cadre de la modernisation de la fonction publique.

Une part importante des crédits de fonctionnement de l'Administration du Transport terrestre est affecté au fonctionnement de la Direction Contrôle.

Ainsi, la direction dispose d'un parc de 50 véhicules en moyenne. Ceux-ci sont principalement affectés au contrôle routier.

D'autres investissements sont consacrés à l'informatisation de la direction par la mise à disposition de chaque agent de contrôle d'un ordinateur portable avec imprimante. Cet équipement contient un programme spécifique pour le contrôle, dénommé Contris. Les ordinateurs contiennent également toute une série de for-

formulieren voor de uitvoering van hun opdrachten (verzamen van gegevens voor de statistieken, verplaatsingen, kosten, processen-verbaal, enz.) en de nomenclatuur voor de redactie van processen-verbaal.

Gelet op de evolutie van de opdrachten investeert en zal de directie investeren in belangrijke nieuwe middelen. Zo heeft zij zopas twee mobiele weegbruggen aangekocht die een grotere autonomie in de controle van de lading van de voertuigen moeten bieden. Bovendien zal de Directie Controle, om in te spelen op de nieuwe opdrachten die inzonderheid voortvloeien uit de recente Europese maatregelen inzake technische controle op de weg en de invoering van de digitale tachograaf, moeten investeren in de aankoop van aangepast materieel inzonderheid voor de controle van de uitlaat van de voertuigen en voor het aflezen van de door de digitale tachograaf geregistreerde gegevens.

4.3. *Perspectieven*

Na een overgangsperiode (1999 – 2000) die gekenmerkt werd door de aanwerving en vorming van bijkomend personeel en door de invoering van een nieuw systeem van boetes, mag men verwachten dat de actie van de Directie Controle performanter zal worden. Een vergelijking van de resultaten voor de jaren 2001 en 2002 met deze van 1998 zal toelaten de weerslag van deze maatregelen te evalueren en de actie op het terrein te verfijnen. Terloops: in 1998 hebben 49 controleurs en wegbrigadiers op de weg en in de bedrijven 78.566 controles uitgevoerd wat 2.128.267,6 EUR aan onmiddellijke inningen en ongeveer 867.627 EUR aan boetes voortvloeiend uit processen-verbaal heeft opgeleverd.

De optimalisering van de actie zal onder meer worden bewerkstelligd door de samenwerkingsovereenkomst (actieplan) met de diverse controleinstanties die bevoegd zijn voor de controle van de naleving van de regelgevingen m.b.t. het wegvervoer en door het geregeld organiseren van groepscontroles met de diverse controleinstanties. Beide elementen zijn nauw verbonden en hebben tot doel de verschillende instanties, elk met hun specifieke bevoegdheden en specialisatie, optimaal te laten samenwerken. De samenwerking op het terrein is reeds goed ontwikkeld met de Verkeerspolitie van de Federale Politie, met controleambtenaren van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid en met bepaalde korpsen van de Lokale Politie. Zij gaat nu de diensten van de Douane, van de Sociale Inspectie van het Ministerie van Sociale Zaken en Volksgezondheid en van de Inspectiedienst van de RSZ integreren.

Voor genoemd actieplan voorziet eveneens in de oprichting van een databank bij de Directie Controle die

mulaires standard utiles dans l'exécution des missions (collecte de données pour les statistiques, déplacements, frais, procès-verbaux, etc.) ainsi que la nomenclature pour la réalisation des procès-verbaux.

Vu l'évolution des missions, la direction investit et devra investir dans de nouveaux moyens importants. Ainsi, elle vient d'acquérir deux ponts de pesée mobiles qui doivent offrir une plus grande autonomie dans le cadre du contrôle du chargement des véhicules. En outre, afin de répondre aux nouvelles missions notamment générées par les récentes mesures européennes en matière de contrôle technique sur route et d'introduction du tachygraphe digital, la Direction Contrôle devra investir dans l'achat d'un matériel approprié notamment pour le contrôle des émanations des véhicules ainsi que pour la lecture des données enregistrées par le tachygraphe digital.

4.3. *Perspectives*

Après une période de transition (1999 – 2000) caractérisée par le recrutement et la formation de personnel supplémentaire ainsi que par l'introduction d'un nouveau système d'amendes, l'on peut s'attendre à ce que l'action de la Direction Contrôle devienne encore plus performante. Une comparaison des résultats des années 2001 et 2002 avec ceux de 1998 permettra d'évaluer l'effet de ces mesures et d'affiner l'action sur le terrain. A titre d'information : en 1998, 49 contrôleurs et brigadiers de la route ont effectué 78.566 contrôles sur route et en entreprise ce qui a engendré une recette de 2.128.267,6 EUR en perceptions immédiates et d'environ 867.627 EUR en amendes résultant de procès-verbaux.

L'optimisation de l'action sera favorisée notamment par l'accord de coopération (plan d'action) entre les diverses instances de contrôle compétentes pour le contrôle des diverses législations touchant le transport routier et par l'organisation régulière de contrôles communs avec lesdites instances. Ces deux éléments sont très liés et ont pour but de faire collaborer les différentes instances de façon optimale chacune apportant sa compétence particulière. La collaboration sur le terrain est déjà bien développée avec la Police de la Circulation de la Police fédérale, avec les agents de contrôle du Ministère de l'Emploi et du Travail et avec certains corps de la Police locale. Elle va maintenant intégrer les services de la Douane, de l'Inspection sociale du Ministère des Affaires sociales et de la Santé publique et de l'Inspection de l'ONSS.

Le plan d'action précité prévoit également la création d'une banque de données créée et gérée par la

ze ook zal beheren. Deze wordt opgericht met een wetenschappelijke ondersteuning in het raam van het Agoradossier van de DWTC. Het resultaat van de actie wordt door de volgende elementen gevaloriseerd:

- het is een adequaat instrument voor het beheer van alle, op reglementaire basis (E.U.-verordeningen en richtlijnen, enz.) gevraagde informatie;
- de verzamelde en gestructureerde informatie moet de diverse nationale en internationale controlediensten toelaten doeltreffend op te treden;
- het is een geschikt instrument voor het handhavingsbeleid op het vlak van de gecontroleerde regelgevingen;
- de verzamelde informatie kan eveneens dienstig zijn voor de beleidsvorming inzake verkeer en vervoer, voor onderzoek in dit domein en voor de beroepsfederaties van de sector.

Verschillende elementen die nu reeds gekend zijn, zijn van dien aard dat het werkvolume van de Directie Controle zal toenemen, wat ook de behoefte aan menselijke en materiële middelen alsook aan vorming en specialisering van het personeel zal doen toenemen.

Onder deze elementen kan men de volgende in aanmerking nemen:

- ontwikkeling van het «Europees sociaal pakket» met een verhoging van het aantal controles op de rij- en rusttijden;
- invoering van de digitale tachograaf: dit zal een specialisatie van controlepersoneel impliceren;
- uitbreiding van de Europese Unie;
- toepassing van het beginsel van de medeverantwoordelijkheid die een kwantitatieve en een kwalitatieve verhoging van de controles met zich mee zal brengen.

Op internationaal niveau zal de werksfeer van de Administratieve regeling «Euro Controle Weg» – ondertekend door de Beneluxlanden, Frankrijk en Duitsland eerlang tot andere Centraal Europese en West-Europese landen verruimd worden.

De samenwerking in het raam van deze overeenkomst moet versterkt worden met het oog op een betere opvolging van de fraude in het internationaal wegvervoer, een wederzijdse kennis van de controleprocedures en de verwezenlijking van gemeenschappelijke controleprocedures.

Voor de verwezenlijking van deze doelstellingen dienen de gemeenschappelijke controles aan de grenzen en de uitwisselingsstages in de diverse landen te worden voortgezet.

Direction Contrôle. Celle-ci sera créée avec une assistance scientifique dans le cadre du dossier Agora des SSTC. Le résultat de la démarche est valorisé par les éléments suivants :

- il s'agit d'un instrument adéquat pour gérer de l'information demandée sur base réglementaire (règlements et directives C.E., etc.) ;
- l'information rassemblée et structurée doit permettre aux divers services de contrôle nationaux et internationaux de fonctionner de façon performante ;
- il s'agit d'un instrument utile pour le suivi du respect des réglementations contrôlées ;
- l'information collectée peut également être utile dans le cadre de la définition de la politique en matière de circulation et de transport, pour la recherche dans ce domaine ainsi que pour les fédérations professionnelles du secteur.

Divers éléments connus actuellement sont de nature à augmenter le volume de travail de la Direction Contrôle, ce qui entraîne une augmentation des besoins en moyens humains et matériels ainsi qu'en formation et spécialisation du personnel.

Parmi ces éléments, on peut retenir :

- le développement du «paquet social européen», impliquant une augmentation du nombre de contrôles en matière de temps de conduite et de repos ;
- l'introduction du tachygraphe digital : celle-ci nécessitera une spécialisation du personnel de contrôle ;
- l'extension de l'Union européenne ;
- l'application du principe de la co-responsabilité qui impliquera une augmentation quantitative et qualitative des contrôles.

Au niveau international, le contexte de l'Arrangement administratif «Euro Contrôle Route» signé entre les pays du Benelux, la France et l'Allemagne s'élargira prochainement à d'autres pays d'Europe occidentale et d'Europe Centrale.

La collaboration dans le cadre de cet accord doit être intensifiée avec pour but un meilleur suivi des fraudes dans le transport international routier, une connaissance mutuelle des procédures de contrôle et la réalisation de procédures de contrôle communes.

Pour la réalisation de ces objectifs, il convient de continuer à organiser des contrôles communs aux frontières et des stages d'échange dans les différents pays.