

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

23 OKTOBER 1995

**ONTWERP VAN ALGEMENE
UITGAVENBEGROTING**

voor het begrotingsjaar 1996

BELEIDSNOTA
van het Ministerie van Verkeer
en Infrastructuur (33)
voor het begrotingsjaar 1996 (**)

1. INLEIDING

1.1. DE CONTEXT

De laatste helft van de eeuw werd gekenmerkt door een spectaculaire mobiliteitsgroei zowel van goederen als van personen. Tijdens de laatste 20 jaar zijn het personenvervoer met 70 % en het goederenvervoer met 50 % gegroeid. De mobiliteit is één van de peilers van de economische en sociale ontwikkeling van onze maatschappijen geworden en een essentiële waarde waaromheen zich een brede sociale consensus heeft gevormd.

Over het algemeen, werd door de toename van de mobiliteit vaker gebruik gemaakt van individuele vervoermiddelen voor het vervoer van personen, ten nadele van het massavervoer, en het vervoer van goederen gebeurde vaker via de wegen dan via het spoor of de binnenwateren.

Zie :

- 131 - 95 / 96 :

— N^{rs} 1 tot 10 : Beleidsnota's.

(*) Tweede zitting van de 49^e zittingsperiode.

(**) Overeenkomstig artikel 79, n^o 1, van het Reglement van de Kamer van Volksvertegenwoordigers hebben de minister van Vervoer en de minister van Binnenlandse Zaken en de Staatssecretaris voor Veiligheid de beleidsnota van hun departement overgezonden.

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

23 OCTOBRE 1995

**PROJET DE BUDGET GENERAL
DES DEPENSES**

pour l'année budgétaire 1996

NOTE DE POLITIQUE GENERALE
du Ministère des Communications
et de l'Infrastructure (33)
pour l'année budgétaire 1996 (**)

1. INTRODUCTION

1.1. LE CONTEXTE

La dernière moitié du siècle aura été marquée par une croissance spectaculaire de la mobilité des biens et des personnes. Au cours des 20 dernières années, on estime l'augmentation des transports de personnes à 70 % et à 50 % pour les marchandises. La mobilité s'est imposée comme un des fondements du développement économique et social de nos sociétés et est devenue une valeur essentielle autour de laquelle se forme un large consensus social.

L'accroissement de la mobilité, de manière générale, s'est traduit par un recours accru aux moyens de transports individuels, au détriment des transports de masse pour ce qui concerne les personnes et le recours à la route au détriment du rail et de la voie d'eau pour les marchandises.

Voir :

- 131 - 95 / 96 :

— N^{os} 1 à 10 : Notes de politique générale.

(*) Deuxième session de la 49^e législature.

(**) Conformément à l'article 79, n^o 1, du Règlement de la Chambre des Représentants, le ministre des Transports et le ministre de l'Intérieur et le secrétaire d'Etat à la Sécurité ont transmis la note de politique générale de leur département respectif.

Aan de basis van de structurele wijzigingen van de vervoermarkt liggen de volgende factoren :

- de wijziging van de productiestructuren, dit wil zeggen de inplanting van de industriegebieden buiten de stadszones, de geografische spreiding van de eenheden;
- de wijziging van de productiemethodes, dit wil zeggen de tendens om de voorraden in te krimpen of zelfs te supprimeren;
- de toenemende rol van de dienstensector en de spreiding die hem kenmerkt;
- de ontwikkeling van het toerisme;
- de wens om deel te nemen aan het sociale en culturele leven dat zich buiten de onmiddellijke omgeving afspeelt.

Voor de twee volgende decennia verwacht men in het algemeen dat de mobiliteit zou blijven toenemen. De verplaatsingen zouden tussen nu en het jaar 2005 met ongeveer 40 % stijgen. Een aanzienlijk deel van die verplaatsingen zou via de weg gebeuren die daardoor een groei van 50 tot 60 % zou kennen.

Volgens sommige toekomstvoorspellers zou deze trend ook nog versterkt kunnen worden door de gevolgen van het Europees integratieproces en door de ontsluiting van de gewezen Oostbloklanden.

Door de steeds toenemende plaats die de vervoersactiviteiten en de mobiliteitsbehoeften in onze maatschappijen innemen, is er, sedert enkele jaren, een debat ten gronde ontstaan met het oog op het bepalen van de in de toekomst te nemen opties terzake.

1.2. NAAR EEN DUURZAAM MOBILITEITS-BELEID

De toename van de mobiliteit van goederen en personen werd, tot nog in een recent verleden, vanuit een louter economisch standpunt bekeken, en men stelde zich niet veel vragen noch over de aan de gang zijnde evolutie, noch over de gekozen opties, noch over hun toekomstige implicaties.

De aanpak van het fenomeen is vandaag grondig aan het veranderen. Aan de oorsprong van deze wijziging ligt de vaststelling, die door menigeen wordt gedeeld, dat door de perverse neigingen van het systeem, het spontaan aanhouden van een dergelijke beweging onvermijdelijk tot een voor de gemeenschap en voor de vervoersoperatoren onhoudbare situatie zal leiden.

Deze neigingen zijn gekend. Ze zijn onmiddellijk waarneembaar en beïnvloeden dagelijks het verloop van het economisch en sociaal leven van het land. Het gaat bijvoorbeeld om :

- het fenomeen van de verkeersopstoppingen en de verzadiging van de stadskernen;
- de verkeersonveiligheid en de sociale kosten van de ongevallen;
- de overconsumptie van niet-hernieuwbare energieën;

Les modifications structurelles du marché des transports trouvent leur origine dans les facteurs suivants :

- la modification des structures de production, c'est-à-dire la localisation des sites industriels en-dehors des sites urbains, la dispersion dans l'espace des entités;
- la modification des méthodes de production, c'est-à-dire la tendance à la réduction voire à la suppression des stocks;
- la part croissante du secteur des services et la dispersion qui le caractérise;
- le développement du tourisme;
- le désir d'une participation à la vie sociale et culturelle dépassant les relations de proximité.

L'on s'accorde généralement pour prédire, dans le courant des deux décennies à venir, une croissance continue de la mobilité. Les déplacements devraient croître, d'ici 2005 d'environ 40 %, dont une part importante serait absorbée par la route qui devrait connaître une croissance de l'ordre de 50 à 60 %.

Certains prévisionnistes estiment en outre que ce mouvement pourrait être amplifié par les conséquences du processus d'intégration européenne et l'ouverture des ex-pays de l'Est.

Autour de la place de plus en plus importante des activités de transport et des besoins de mobilité dans nos sociétés s'organise, depuis quelques années, un débat de fond déterminant quant aux choix futurs à faire en la matière.

1.2. VERS UNE POLITIQUE ASSURANT UNE MOBILITE DURABLE

L'accroissement de la mobilité des biens et des personnes a été, jusque dans un passé récent, considéré d'un point de vue strictement économique, sans amener de grandes interrogations sur l'évolution en cours, les choix effectués et leurs implications futures.

Cette façon d'appréhender le phénomène se transforme aujourd'hui de façon fondamentale. A l'origine de cette modification se trouve la constatation, largement partagée, que la poursuite spontanée du mouvement amènera inéluctablement à une situation intenable pour la collectivité comme pour les opérateurs de transport, sous l'action des effets pervers du système.

Ceux-ci sont identifiés, ils sont immédiatement perceptibles et influencent quotidiennement le déroulement de la vie économique et sociale du pays. Citons par exemple :

- le phénomène de congestion routière et d'engorgement des centres urbains;
- l'insécurité et le coût social des accidents de la route;
- la surconsommation d'énergies non renouvelables;

— de overlast die de kwaliteit van het leven schaadt, zoals de luchtvervuiling, de geluidshinder of de ongebreidelde ruimtelijke bezetting.

De vervoereconomisten zijn er in het algemeen mee eens om te beweren dat de vervoermarkt door zichzelf zou kunnen gereguleerd worden door de toename van de vraag naar verplaatsing spontaan af te remmen.

Er is dus een kritische benadering nodig om een kader vast te stellen waarin de vervoersector in zijn geheel zijn functies efficiënt zou kunnen vervullen en waarin tegelijkertijd de overlast die de kwaliteit van het leven en het milieu aantast, zou beperkt worden.

De Commissie van de Verenigde Naties voor Milieu en Ontwikkeling heeft in 1987 de aandacht gevestigd op de band die er bestaat tussen de voortdurende aantasting van het milieu, op regionaal en op wereldvlak, en de economische ontwikkeling. Als reactie op deze vaststelling werd de notie van « duurzame ontwikkeling » gedefinieerd als zijnde de ontwikkeling die tegelijkertijd en op lange termijn de economische groei, de verbetering van het milieu en de bescherming van de natuurlijke rijkdommen verzekert.

De Conferentie van Rio heeft in februari 1992 op de noodzaak gewezen om het concept van duurzame ontwikkeling in het milieu- en ontwikkelingsbeleid te integreren, terwijl het V^{de} actieprogramma van de Europese Unie inzake leefmilieu ook de vervoersector bij de prioritaire sectoren voegde waarin belangrijke acties dienen ondernomen te worden om een duurzame ontwikkeling aan de Europese Unie te verzekeren. Het concept van « duurzame mobiliteit » sluit hierop aan.

Een politieke actie die op een dergelijke benadering steunt, wordt schematisch rond de vijf volgende criteria opgebouwd :

- de vermindering van de rechtstreekse negatieve invloeden van de vervoersactiviteiten op het milieu;
- de inkrimping van de vraag naar de meest vervuilende vervoermodi;
- de vermindering van de globale vraag naar mobiliteit;
- het rationeel gebruik van voertuigen en infrastructuur;
- de optimalisatie van de resultaten van de gebruikte energetisch middelen.

De te ondernemen acties zijn van verschillende aard en vereisen een multidisciplinaire aanpak. Ze behoren inderdaad tot verschillende machtsniveaus, zijn van wettelijke of normatieve aard en raken zowel het technisch ontwerp van de vervoermiddelen als de organisatie van de markt.

Vier actiegebieden komen naar voren :

- de op technisch vlak te nemen initiatieven inzake het ontwerpen van voertuigen, het gebruik van

— les nuisances touchant à la qualité de la vie, comme les pollutions atmosphériques et acoustiques ou l'occupation désordonnée de l'espace.

Les économistes du transport s'accordent généralement pour réfuter l'idée selon laquelle le marché du transport pourrait se réguler par lui-même en freinant spontanément l'accroissement de la demande en matière de déplacement.

Une réflexion critique s'impose donc, visant à rechercher un cadre dans lequel le secteur du transport dans son ensemble pourrait assurer efficacement ses fonctions, tout en limitant les nuisances portant atteinte à la qualité de la vie et à l'environnement.

Les travaux de la Commission des Nations Unies pour l'Environnement et le Développement ont mis en évidence, en 1987, le lien entre la dégradation continue de l'environnement, au niveau régional et au niveau mondial, et le développement économique. Ils ont permis en réaction à ce constat, de définir le concept de développement durable, c'est-à-dire de développement à même d'assurer simultanément et à long terme la croissance économique, l'amélioration de l'environnement et la préservation des ressources naturelles.

La Conférence de Rio, en février 1992, a mis en avant la nécessité d'intégrer le concept de développement durable dans les politiques d'environnement et de développement, tandis que le V^e programme d'actions de l'Union Européenne en matière d'environnement a retenu, parmi les secteurs prioritaires dans lesquels des actions importantes doivent être entreprises pour assurer à l'Union Européenne un développement durable, celui des transports. Le concept de « mobilité durable » s'inscrit dans cette perspective.

Une action politique reposant sur l'approche contenue dans ce concept se construit, schématiquement, autour de cinq objectifs :

- la réduction des incidences directes négatives des activités de transport sur l'environnement;
- la réduction de la demande des modes de transport les plus générateurs de nuisances;
- la réduction de la demande globale de mobilité;
- l'utilisation rationnelle des véhicules et des infrastructures;
- l'optimisation des résultats des moyens énergétiques mis en œuvre.

Les actions à entreprendre sont d'ordre divers et nécessitent une approche multidisciplinaire. En effet, elles relèvent de divers niveaux de pouvoir, sont de nature législative ou normative, touchent tant la conception technique des moyens de transport que l'organisation du marché.

Quatre domaines d'actions se dégagent :

- les initiatives à prendre, au plan technique, sur la conception des véhicules, l'utilisation de carbu-

minder bezoedelende of alternatieve brandstoffen, de verbetering van de verkregen energetische rendementen. Het vastleggen van dergelijke technische normen veronderstelt een actief en grondig onderzoek van al deze domeinen;

— het zoeken naar nieuwe evenwichten binnen de vervoermarkt, namelijk door het systematisch gebruik van intermodale oplossingen waardoor het mogelijk is om van een vervoerswijze naar een andere over te stappen. Bijzonder interessant voor de goederensector, veronderstelt deze optie een juiste kennis van de uiteindelijke kosten die verbonden zijn aan het gebruik van elke vervoerswijze;

— de strijd tegen een verkeerd gebruik van de vervoerscapaciteiten, zowel op het niveau van de voertuigen als van de netwerken, en tegen de gekende verkeersopstoppen te wijten aan een overconsumptie van de door het netwerk geboden capaciteiten, kan bijvoorbeeld, op het gebied van het personenvervoer, aangegaan worden door het openbaar vervoer en het privé-vervoer beter te coördineren of door het opmaken van bedrijfsvervoerplannen;

— de herziening van de ruimtelijke organisatie-wijzen die tot een vermindering van de vraag naar vervoer kan leiden, met het oog op de inplanting van de woongebieden, produktie- en distributie-eenheden, openbare instellingen of collectieve installaties.

Deze aangelegenheid behoort duidelijk tot de bevoegdheid van de Gewesten en maakt een overleg bijgevolg noodzakelijk, zoals uiteengezet in punt 1.4.

Om hun doel te bereiken, is het noodzakelijk dat deze maatregelen gecoördineerd en geharmoniseerd worden, namelijk binnen de Europese Unie die een hoofdrol speelt bij het uitvaardigen van technische normen en regels om de markt te organiseren. Tegenover het gemeenschappelijk vervoerbeleid kan men betreuren dat er deze laatste jaren een zeker onevenwicht is ontstaan in de behandeling van de drie grondgedachten van de E.U., dit wil zeggen de sociale harmonisatie en de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden, de liberalisering en de regulering, waarin de liberalisering voorrang neemt op de twee anderen.

1.3. DE NOODZAKELIJKE INTERNATIONALE SAMENWERKING

De internationalisering van de economie, als gevolg van de ontwikkeling van de Europese eenheidsmarkt en de herstructurering van de economieën van de landen van het voormalige oostblok gaat nog steeds verder en leidt tot een verhoogde internationalisering van het verkeer en het vervoer van zowel goederen als personen. De oorzaken van deze evolutie werden reeds vroeger aangegeven. Het betreft ondermeer de specialisatie van de produktiebedrijven, de uitbouw van de logistieke functie van het vervoer, het toerisme, de groei van de koerierdiensten en de verkorte omloopsnelheid van de goederen.

Gelet op deze trends groeit het belang aan een ruime grensoverschrijdende coördinatie en samen-

rants moins polluants ou alternatifs, l'amélioration des rendements énergétiques obtenus. La mise au point de normes techniques de cet ordre suppose une recherche active dans ces domaines;

— la recherche d'équilibres nouveaux au sein du marché des transports, notamment par la mise en œuvre systématique de solutions intermodales, permettant le transfert d'un mode de transport vers un autre. Particulièrement intéressant pour le secteur des marchandises, cette option suppose une connaissance correcte des coûts finaux inhérents à l'utilisation de chaque mode de transport;

— la mauvaise utilisation des capacités de transport, tant au niveau des véhicules que des réseaux, les congestions routières connues, dues à une surutilisation des capacités offertes par le réseau peuvent être combattus, en matière de transport de personnes, par exemple, par une meilleure coordination des transports publics collectifs et des transports individuels ou par la mise sur pied de plans de transports d'entreprises;

— la révision des modes d'organisation spatiale, qui peut amener une diminution de la demande de transport, visant l'implantation de l'habitat, des unités de production ou de distribution, des établissements publics ou des installations collectives.

Cette matière relève clairement de la compétence des Régions et appelle donc une nécessaire concertation, développée ci-après sub 1.4.

Pour atteindre leur but, il est essentiel que ces mesures soient coordonnées et harmonisées, notamment au sein de l'Union Européenne, laquelle joue un rôle majeur en ce qui concerne l'édiction de normes techniques et les règles d'organisation du marché. A l'égard de la politique commune des transports, on peut déplorer que l'évolution des dernières années ait, dans une certaine mesure, amené un déséquilibre dans le traitement réservé à ses trois bases fondamentales qui sont l'harmonisation sociale et des conditions de concurrence, la libéralisation et la régulation, la deuxième prenant le pas sur les deux autres.

1.3. LES NECESSAIRES COOPERATIONS INTERNATIONALES

L'internationalisation de l'économie résultant du développement du marché unique européen et la restructuration des économies des pays de l'ancien bloc de l'Est sont à l'origine d'une internationalisation toujours plus poussée de la circulation routière et du transport tant de marchandises que de personnes. Cet essor a été induit par la spécialisation des entreprises de production, le développement de la fonction logistique du transport, le tourisme, la percée des services de courrier et la rapidité d'échange des marchandises.

Ces tendances justifient l'importance d'une coordination et d'une collaboration largement transfronta-

werking. De besprekingen in internationale forums worden dan ook niet alleen talrijker, maar ook intensiever en meer diepgaand. Dit brengt met zich mee dat meer dan voorheen een actieve deelname aan de besprekingen vereist is om de belangen van het Belgische vervoer te verdedigen en om een sturende rol te kunnen spelen.

Dit internationaal overleg gebeurt voornamelijk in de volgende instellingen : Europese Unie (E.U.), Europese Conferentie van Ministers van Transport (E.C.M.T.), « European Civil Aviation Conference » (E.C.A.C.), Verenigde Naties (V.N.), « International Civil Aviation Organisation » (I.C.A.O.), « Joint Aviation Authorities » (J.A.A.), Internationale Maritieme Organisatie (I.M.O.), Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (O.E.S.O.), « United Nations Conference on Trade and Development » (U.N.C.T.A.D.), « International Labour Organisation » (I.L.O.) en de « Consultative Shipping Group » (C.S.G.).

Gezien deze verscheidenheid aan instellingen is een coördinatie dan ook onmisbaar. Om in een ruim internationaal kader enig gewicht in de schaal te kunnen leggen is het voor een klein land als België bovendien onontbeerlijk samen te werken met andere landen met gelijklopende belangen. Dit gebeurt vooral binnen de Benelux Economische Unie.

1.4. DE INTERNE BELGISCHE SAMENWERKING

Zoals hoger uiteengezet omhelst een aanpak die op een duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid steunt diverse materies die tot de bevoegdheid van verschillende niveaus behoren omdat België een federale structuur heeft.

Het is dus onontbeerlijk dat de federale Staat en de Gewesten overleg plegen om inzake mobiliteit de meeste rationele en economische oplossingen te zoeken mits hun eigen bevoegdheden geëerbiedigd worden. Op dezelfde manier moet de Belgische positie op internationaal niveau, en in het bijzonder binnen de Europese Unie, in overleg vastgesteld worden. Dit geldt ook voor het uitwerken van een duurzaam en actief verkeersveiligheidsbeleid.

Naast die internationale dimensie moet eveneens rekening gehouden worden met de interne Belgische ontwikkelingen. De staatshervorming noopt tot gestructureerd overleg met de gewesten. Voor wat de algemene beleidsopties betreft speelt dit overleg zich voornamelijk af binnen de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (I.C.V.I.) en zijn werkgroepen, waarin de federale en gewestelijke ministers bevoegd voor verkeer en infrastructuur vertegenwoordigd zijn. Dit wordt aangevuld met overleg over operationele of punctuele dossiers, op *ad hoc* basis georganiseerd binnen de diensten. Het

lières. Les forums internationaux se multiplient et abordent les questions de manière de plus en plus approfondie, obligeant la Belgique à y participer de manière active pour défendre ses intérêts et pouvoir jouer un rôle directeur.

Cette concertation internationale a lieu principalement dans les institutions suivantes : l'Union européenne (U.E.), la Conférence européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.), la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (C.E.A.C.), les Nations Unies (N.U.), l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.), les « Joint Aviation Authorities » (J.A.A.), l'Organisation maritime internationale (O.M.I.), l'Organisation de Coopération et de Développement économiques (O.C.D.E.), la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.), l'Organisation Internationale du Travail (O.I.T.) et le « Consultative Shipping Group » (C.S.G.).

Vu la diversité de ces institutions, une coordination est indispensable. En outre, si un petit pays comme la Belgique veut peser dans la balance internationale, il se doit de coopérer avec d'autres pays qui défendent des intérêts similaires. C'est ainsi qu'une concertation régulière a lieu au sein de l'Union Economique Bénélux.

1.4. LA COOPERATION AU SEIN DE L'ETAT

Comme annoncé plus haut, une approche fondée sur la mobilité et la sécurité routière durable touche des matières diverses, relevant dans une gestion politique, de niveaux de compétence différents dans le cadre de la Belgique fédérale.

Il importe donc d'organiser entre l'Etat fédéral et les Régions, les concertations permettant de rechercher, en matière de mobilité, les solutions les plus rationnelles et les plus économiques dans le respect des compétences de chacun. De la même façon, la définition des positions belges sur la scène internationale, et singulièrement au sein de l'Union européenne, doit faire l'objet d'une concertation avec les Régions. Ceci est également valable pour une politique de sécurité routière durable et active.

Outre la dimension internationale, il faut également tenir compte de l'identité belge. La réforme de l'Etat impose une concertation structurée avec les Régions. En ce qui concerne les options de politique générale, la concertation a lieu principalement au niveau de la Conférence interministerielle des Communications et de l'Infrastructure (C.I.C.I.) et de ses groupes de travail, où sont représentés les ministres fédéraux et régionaux compétents pour les communications et l'infrastructure. Si une concertation sur des dossiers opérationnels ou ponctuels est également organisée au niveau des services compétents, la

I.C.V.I. blijft echter het forum bij uitstek voor een afstemming van het beleid van de federale en gewestelijke overheden.

1.5. HET DEPARTEMENT

Het institutioneel kader waarbinnen het beleid ontwikkeld wordt is eveneens steeds in beweging. Op ambtelijk vlak wordt een nieuwe werkomgeving gecreëerd. In dit verband kan verwezen worden naar het nieuwe personeelsstatuut, de motiveringsplicht, de openbaarheid van bestuur, het handvest van de gebruiker en de aanstelling van informatieambtenaren. Het zijn maatregelen die zowel bijdragen tot de responsabilisering van het ambtelijk apparaat als tot een nauwer contact met de burger. Ook deze maatregelen zijn niet zonder invloed op het beleid omdat zij uiteindelijk de aanzet geven tot de ontwikkeling van een nieuwe bedrijfscultuur. De oprichting van een Ministerie van Ambtenarenzaken heeft een rechtstreekse invloed op de organisatie van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur waarvan het de Regie der Gebouwen en het Centraal Bureau voor benodigdheden zal overnemen vanaf 1 januari 1996.

Tot slot dient erop gewezen te worden dat bij de uitvoering van de opdrachten moet worden rekening gehouden met de zeer strakke voorschriften op begrotingsvlak en op het gebied van de personeelskaders. Nieuwe initiatieven kunnen immers slechts genomen worden mits compensatie op andere domeinen. Dit noopt tot een continu proces van prioriteitsstelling en het voortdurend opnieuw afwegen van de in te zetten middelen. Vooral binnen de controlediensten laat een tekort aan mankracht zich sterk voelen. Nochtans is het noodzakelijk het uitgestippelde beleid effectief te kunnen afdwingen. Dit nalaten is deloyaal tegenover de bevolking en de ondernemingen die zich wel aan de voorschriften houden. Om de aansluiting met de realiteit niet te verliezen moet een dynamisch en zichzelf bijsturend beleid daarenboven kunnen steunen op de feedback die door de controlediensten kan worden geleverd. Daarom moet voor de controlediensten een extra inspanning gedaan worden.

Om binnen de hierboven geschetste omgeving te kunnen overgaan tot het opstellen van een doeltreffend beleid is het essentieel te vertrekken van een aantal duidelijke strategische doelstellingen en is het nodig de organisatie en werking van het departement hieraan aan te passen.

1.6. ZEVEN ONMIDDELLIJKE ORIENTATIES

Rekening houdend met de bovenvermelde omschrijving van een beleid van duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid, zal het algemene beleid van het departement op zeven belangrijke onderling sterk verweven beleidspeilers steunen. Deze hierna beschreven zeven beleidspijlers bezielen de activiteiten van elk onderdeel van het departement, zoals verder aangetoond zal worden.

C.I.C.I. reste le forum par excellence pour aligner la politique des autorités fédérales et régionales.

1.5. LE DEPARTEMENT

Le cadre institutionnel au sein duquel la politique est élaborée est perpétuellement en mouvement. Une nouvelle ambiance de travail est créée au niveau des fonctionnaires par la réforme du statut du personnel, l'obligation de motivation, la publicité de l'administration, la charte de l'utilisateur et la désignation de fonctionnaires d'information. Ces mesures contribuent à la responsabilisation des fonctionnaires et au rapprochement avec le citoyen. Ces mesures se font également ressentir au niveau de la politique parce qu'elles participent au développement d'une nouvelle culture d'entreprise. Par ailleurs, la création d'un Ministère de la Fonction publique influencera directement l'organisation du Ministère des Communications et de l'Infrastructure qui lui transfèrera le 1^{er} janvier 1996, la Régie des Bâtiments et l'Office central des Fournitures.

Enfin, il faut attirer l'attention sur le fait que l'exécution des missions est tributaire de prescriptions très strictes en matière de budget et de cadre du personnel. Certaines nouvelles initiatives ne peuvent être prises que moyennant compensation dans d'autres domaines. Cette situation impose d'établir continuellement des priorités et d'évaluer constamment les moyens à mettre en œuvre. Le manque de personnel est surtout ressenti dans les services de contrôle. Néanmoins, il est indispensable d'appliquer effectivement la politique choisie. Le contraire serait déloyal vis-à-vis de la population et des entreprises qui doivent respecter les prescriptions. Afin de ne pas perdre le contact avec la réalité, une politique dynamique et encadrée doit pouvoir s'étager sur le feedback emmenant des services de contrôle. C'est pourquoi un effort particulier doit être consenti vis à vis de ces services.

Dans les circonstances décrites ci-dessus, l'élaboration d'une politique efficace ne peut se faire qu'en fixant un nombre précis de buts stratégiques et en adaptant l'organisation et le fonctionnement du département en conséquence.

1.6. SEPT ORIENTATIONS IMMEDIATES

Compte tenu de la définition énoncée ci-dessus d'une politique de mobilité et de sécurité routière durable, conçue comme un objectif à long terme, la politique générale du département reposera sur sept orientations principales étroitement imbriquées. Ces sept orientations, décrites ci-dessous, inspirent les activités de chaque section du département, ainsi qu'on le verra plus loin.

Mobiliteitsbevorderend beleid

In het verleden werd op de congestie geanticipeerd door steeds nieuwe investeringen in verkeersinfrastructuur. Omwille van talloze redenen (financieel, ruimtelijke ordening, ...) kan deze aanpak niet langer meer gevolgd worden. De overheid heeft hier tot taak de bereikbaarheid maximaal te waarborgen, niet alleen als voorwaarde voor economische groei maar ook in het kader van de ontplooiing van het individu en het behoud van de sociale verworvenheden, vooral van die personen die niet over een individueel vervoermiddel kunnen beschikken. De vrijwaring van de mobiliteit vloeit voort uit het vinden van een evenwicht tussen het vervoersaanbod (de netten, de voertuigen en hun capaciteit) en de vraag naar vervoer (mobiliteitsbehoeften). Inwerken op de mobiliteitsbehoeften, gebaseerd op een rationeel gebruik van het vervoer, kan in dit opzicht een oplossing bieden voor de huidige problemen. Dit houdt in dat het meest geschikte vervoermiddel of combinatie van vervoermiddelen wordt gekozen. In plaats van de ontwikkelingen te volgen zal sturend moeten optreden worden door in te spelen op de factoren die de vervoersomvang en de keuze van de vervoermiddelen bepalen. Een globale en multidisciplinaire aanpak is nodig om de talrijke beleids- en beheersmaatregelen die kunnen bijdragen tot de verkeersvlotheid op elkaar af te stemmen.

Kansenscheppend beleid

Vóór de oprichting van de E.U. was de rol van het wegvervoer heel wat kleiner dan nu. Het was gekenmerkt door traag en massaal vervoer, vooral via het spoor en de zee- en binnenvaart. Kort na de ondertekening van het verdrag van Rome begon het wegvervoer aan een onafgebroken opmars die tot vandaag voortduurt, omwille van de economisch groei, de uitbreiding van het wegennet en de veranderende behoeften van de bedrijven.

De grote lidstaten zagen in deze groei een bedreiging. De vaste inkomsten uit het spoorvervoer (naar rata van het aantal km over het grondgebied) werden immers omgezet in extra kosten voor het onderhoud van de wegen, ten gunste van steeds meer buitenlandse vervoerders. Voor de kleine landen was het wegvervoer echter een belangrijke bron van deviezen. Deze evolutie leidde tot uiteenlopende nationale maatregelen die veelal gericht waren op het afschermen van de eigen binnenlandse markt.

Het vervoer is een van de economische sectoren die expliciet worden genoemd in het verdrag tot oprichting van de E.E.G. en waarvoor de E.U. een gemeenschappelijke en open markt nastreeft. Dit is logisch vermits de realisatie van een economische gemeenschap met een vrij verkeer van goederen diensten en personen zonder een vrije vervoersmarkt niet realiseerbaar is.

Binnen een eenheidsmarkt zoals die vandaag binnen de Europese Unie bestaat is dan ook geen plaats

Politique assurant la mobilité

Dans le passé, les problèmes de congestion étaient anticipés par de nouveaux investissements en infrastructure. Pour de nombreuses raisons (d'ordre financier, d'aménagement du territoire, ...), cette option a dû être abandonnée. L'autorité a pour tâche de garantir au maximum l'accessibilité, non seulement comme condition au développement économique mais aussi au nom de l'épanouissement de l'individu et du maintien des acquis sociaux, principalement ceux des personnes qui ne disposent pas d'un moyen de transport individuel. Assurer la mobilité résulte de la recherche d'un équilibre à trouver l'offre de transport (les réseaux, les véhicules et leurs capacités) et la demande (les besoins de mobilité). A cet égard, l'action sur les besoins de mobilité peut offrir des solutions aux problèmes actuels, en se fondant sur une approche rationnelle d'utilisation des transports. Celle-ci repose sur le choix du mode de transport le plus approprié ou sur la combinaison de modes différents. Au lieu de suivre l'évolution du problème, l'intervention politique doit la devancer et agir sur les facteurs qui influencent le volume du trafic et le choix des moyens de transport. Une approche globale et multidisciplinaire est nécessaire pour accorder les nombreuses mesures de politique et de gestion qui peuvent contribuer à la fluidité du trafic.

Politique créatrice d'opportunités

Avant la création de l'Union européenne, le transport routier était peu développé. Les chemins de fer, la navigation intérieure et la navigation maritime assuraient le transport de volumes importants, mais de façon très lente. Peu après la signature du Traité de Rome, le transport routier connut un essor foudroyant et constant à la suite de l'expansion économique, de l'aménagement du réseau routier et des besoins diversifiés des entreprises.

Pour les grands Etats membres, cet essor constituait une menace. Les recettes fixes du transport ferroviaire (au prorata du nombre de km sur le territoire) furent remplacées par des coûts supplémentaires pour l'entretien des routes, empruntées de plus en plus par des transporteurs étrangers. Par contre, pour les petits pays, le transport routier était une source importante de devises. Cette situation conduisit plusieurs pays à prendre diverses mesures visant surtout à protéger leur marché intérieur.

Le transport est un des secteurs économiques repris explicitement dans le traité portant création de la C.E.E. et pour lequel la U.E. veut instaurer un marché communautaire et ouvert. Cela est logique puisque la réalisation d'une communauté économique prônant la libre circulation de biens, de services et de personnes est inconcevable sans un marché libre de transport.

Dans le cadre du marché unique, tel qu'il existe maintenant au sein de l'Union européenne, il n'y a

meer voor kwantitatieve beperkingen inzake capaciteit of markttoegang, voor opgelegde tarieven of voor afscherming van nationale markten. Kleinere landen zoals België, met een open economie, hebben er alle belang bij dat hun ondernemingen kunnen mededingen binnen een ruime internationale markt. Om onze ondernemingen deze kansen te kunnen bieden wordt actief meegewerkt aan het wegwerken van handelsbelemmeringen binnen en buiten de Europese Unie. Dit is zowel in het belang van onze vervoerders zelf als voor de economie in het algemeen, omdat enkel op die manier kan gewaarborgd worden dat de middelen zo doelmatig mogelijk benut worden en de rentabiliteit wordt geoptimaliseerd.

Gezond mededingingsbeleid

Het creëren van een vrije markt kan niet gebeuren zonder terzelfdertijd basisregels op te stellen waaraan alle partijen zich moeten houden. Indien dit niet zou gebeuren, ontstaan sociale wantoestanden, oneerlijke concurrentie door malafide ondernemingen en onaanvaardbare veiligheidsrisico's. Uiteindelijk heeft de kwaliteit van de dienstverlening hieronder te lijden. Uniforme spelregels inzake de toegang tot het beroep, werktijden en technische voorschriften moeten dus opgesteld worden en de naleving ervan moet gecontroleerd worden.

Verkeersveiligheidsbeleid

Wie het heeft over veiligheid in het verkeer denkt in de eerste plaats aan de doden en gewonden die het wegverkeer elk jaar opnieuw veroorzaakt. Alhoewel de evolutie op dit vlak intern hoopgevend is, blijven het menselijk leed en het economisch verlies dat met de ongevallen gepaard gaat, onaanvaardbaar hoog bij internationale vergelijkingen. Aangezien de meeste verbeteringen kostenverhogend zijn voor het vervoer, zijn er weinig spontane initiatieven te verwachten van het bedrijfsleven. Het is evenmin realistisch te verwachten dat het gedrag van de verkeersdeelnemers zelf spontaan zou wijzigen. Om die redenen dient de overheid maatregelen te treffen en stimulerend op te treden, zowel op het vlak van het verkeersgedrag, van de vervoermiddelen als van de infrastructuur.

Die maatregelen moeten gebaseerd zijn op een globale strategische visie en een gestructureerd geheel vormen om tot een daadwerkelijk resultaat te leiden. In dit geheel moet ruimte zijn voor een gericht preventiebeleid en een effectief opsporings- en sanctiebeleid.

Verkeersveiligheid is echter meer dan enkel het doen naleven van de verkeersregels. Technische voorschriften inzake voertuigen, zowel wat het land, zee- als luchtvervoer betreft, algemene normen voor vervoersinfrastructuur, regels voor het uitzonderlijk vervoer, de reglementaire omkadering van het vervoer van gevaarlijke goederen, maken evenzeer deel

donc plus de place pour des restrictions quantitatives en matière de capacité ou d'accès au marché, pour des tarifs imposés ou des mesures protectionnistes. Les petits pays comme la Belgique, avec une économie ouverte, ont tout intérêt à ce que leurs entreprises soient concurrentielles au sein d'un vaste marché international. Dans cette optique, la Belgique collabore activement à la suppression d'entraves commerciales à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union européenne, tant dans l'intérêt de nos transporteurs que dans celui de l'économie en général, parce que c'est la seule façon de garantir une utilisation efficace des moyens mis en oeuvre et une rentabilité optimale.

Saine politique de concurrence

La création d'un marché libre est impossible sans fixer simultanément des règles de base à respecter par toutes les parties. Sinon, la voie est ouverte aux déséquilibres sociaux, à la concurrence déloyale et aux dérapages en matière de sécurité. En fin de compte, c'est la qualité du service qui en souffre. Des règles de jeu uniformes en matière d'accès au marché, de temps de travail et de spécifications techniques doivent être fixées et leur respect doit être contrôlé.

Politique de sécurité

Le nombre annuel de tués et de blessés sur nos routes soulève toujours le problème de la sécurité routière. Bien que les chiffres belges diminuent sensiblement, la souffrance humaine et la perte économique résultant des accidents restent un lourd tribut à payer en comparaison avec la situation dans d'autres pays. Vu que la plupart des améliorations en matière de sécurité routière génèrent un surcoût pour le transport, peu d'entreprises sont enclines à prendre spontanément des initiatives. Il ne faut pas s'attendre non plus à ce que les usagers de la route changent spontanément leur comportement. Pour ces raisons, l'autorité se doit de prendre des mesures stimulantes visant le comportement routier, les moyens de transport ainsi que l'infrastructure.

Ces mesures doivent être basées sur une vision globale stratégique et doivent former un ensemble structuré pour parvenir à un résultat tangible. Elles doivent donc constituer à la fois une politique de prévention, de détection et de répression.

La sécurité est davantage que le respect de certaines règles de circulation. Il faut y associer les prescriptions techniques pour les véhicules, les bateaux et les aéronefs, les normes générales pour l'infrastructure du transport, les règles pour les transports exceptionnels et le transport de matières dangereuses, en bref toute une approche ayant pour but global

uit van een globale aanpak die gericht is op het minimaliseren van de risico's en die uiteindelijk ten goede komt aan de kwaliteit van het leven.

Leefbaarheidsbeleid

Naast de verkeersveiligheid moet er meer aandacht besteed worden aan de toenemende verkeers-onleefbaarheid die vooral door het wegverkeer wordt veroorzaakt en die wordt gesymboliseerd door de alomtegenwoordigheid van de personenwagen. Deze onleefbaarheid komt tot uiting in de teloorgang van de groene ruimtes, geluidsoverlast, uitstoot van schadelijke stoffen, en in de moeilijkheden voor de zwakkere weggebruikers om op een veilige en aangename manier aan het verkeer deel te nemen. Samen met de mobiliteit is ook de zorg voor de kwaliteit van onze leefomgeving in de brede zin bijgevolg een belangrijk aandachtspunt geworden.

Het milieu kan niet vogelvrij verklaard worden, daar is het te kostbaar voor. Daarom moeten geluid en emissies van alle vervoermiddelen maximaal teruggedrongen worden en moet ernaar gestreefd worden de vervoermiddelen en de beschikbare infrastructuur zo efficiënt mogelijk te gebruiken.

Belgisch belangenbeleid

Van een federale instelling mag verwacht worden dat de rechtmatige belangen van alle in België gevestigde ondernemingen en burgers maximaal behartigd worden.

Het kader waarin deze belangen kunnen verdedigd worden is de laatste jaren echter fundamenteel veranderd. Binnen de huidige Europese Unie is geen plaats meer voor protectionistische maatregelen en wordt gestreefd naar een eerlijke en faire concurrentie tussen alle ondernemingen van de unie. In een dergelijke context zal het meer dan ooit uitgesloten zijn de belangen van nationale bedrijven en sectoren te verdedigen met andere argumenten dan de eigen intrinsieke concurrentiekracht. De Belgische belangen kunnen dan ook slechts verdedigd worden door onze ondernemingen maximaal de kansen te bieden bij het zich positioneren binnen de internationale markt.

Dienstbaar beleid

Onder dienstbaar beleid moet een beleid verstaan worden dat de brede lagen van de bevolking ten goede komt. Dit wordt in de eerste plaats nagestreefd door het verwezenlijken van de hierboven vermelde doelstellingen op een wijze die optimale service biedt aan de gebruikers. Daarnaast ontwikkelt het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur ook tal van initiatieven die de afstand tussen de administratie en de burger verkleinen en die een klantgerichte dienstverlening mogelijk maken. Hierbij kan bijvoorbeeld verwezen worden naar de werking van de dienst

de diminuer les risques d'insécurité et de contribuer à la qualité de la vie.

Politique environnementale

Après la sécurité routière, c'est le caractère de plus en plus invivable de nos routes, provoqué surtout par le trafic routier et caractérisé par l'omniprésence de la voiture, qui doit retenir toute notre attention. Cette « invivabilité » se manifeste par la disparition des espaces verts, les nuisances sonores, l'émission de gaz nocifs et les difficultés que rencontrent les usagers les plus vulnérables pour participer en toute sécurité et d'une manière agréable au trafic. Avec la mobilité, le souci de la qualité de notre environnement, au sens large du terme, constitue donc une de nos préoccupations majeures.

Notre environnement est trop cher à nos yeux pour l'ignorer. Le bruit et les gaz toxiques de tous les moyens de transport doivent par conséquent être réduits au maximum et l'infrastructure et les moyens de transport doivent être utilisés de la manière la plus rationnelle.

Politique de défense des intérêts belges

On attend d'une institution fédérale qu'elle prenne à cœur les intérêts légitimes de ses citoyens et de toutes les entreprises établies en Belgique.

Le cadre dans lequel ces intérêts peuvent être défendus a fondamentalement changé ces dernières années. Au sein de l'Union européenne actuelle, les mesures protectionnistes font place à une concurrence loyale entre toutes les entreprises de l'Union. Dans un tel contexte, il est plus que jamais exclu de défendre les intérêts des entreprises et des secteurs nationaux avec d'autres arguments que ceux afférents au pouvoir concurrentiel intrinsèque. Les intérêts belges ne peuvent par conséquent être défendus qu'en offrant à nos entreprises les meilleures chances de se positionner sur le marché international.

Une politique au service de tous

Une politique au service de tous signifie une politique qui s'adresse à toutes les couches de la population : tout d'abord en offrant un service optimal aux utilisateurs lors de la réalisation des buts précités, ensuite, en développant des initiatives qui rapprochent l'administration du citoyen. Ainsi le Ministère des Communications et de l'Infrastructuur s'est mis au diapason de ses clients, notamment par l'amélioration du fonctionnement du service des calamités, la déconcentration provinciale des guichets de la Direction de l'Immatriculation des véhicules, la désigna-

rampenschade, de deconcentratie van de loketten van de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen, de aanduiding van informatieambtenaren en de uitgave van een informatiebrochure over het departement.

1.7. ORGANISATIE

De realisatie van een beleid zoals in deze nota wordt uiteengezet vergt vanzelfsprekend een aangepaste organisatie. Zonder exhaustief te zijn wordt hierna in het kort de structuur van het departement beschreven.

In uitvoering van de wet van 8 augustus 1988 werd een beperkt aantal activiteiten van het vroegere Ministerie van Verkeerswezen en een groot deel van de bevoegdheden van het toenmalige Ministerie van Openbare Werken aan de gewesten overgedragen. Door de fusie van de twee overgebleven federale entiteiten ontstond op 1 januari 1992 het huidige Ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Het verwerken van deze fusie in de structuren van het departement nam enige tijd in beslag en resulteerde in het huidige organigram.

Van deze herstructurering werd eveneens gebruik gemaakt om een aantal diensten te herschikken tot functioneel meer coherente gehelen. Zo worden de economische aspecten van de drie klassieke vervoerwijzen, namelijk het wegvervoer, het spoor en de binnenvaart thans behandeld binnen één bestuur — het Bestuur van het Vervoer te Land — zodat de coördinatie tussen deze vervoerwijzen beter kan verzekerd worden. Tegelijkertijd werden alle technische materies betreffende de wegvoertuigen en de wegeninfrastructuur samengebracht in het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur. Binnen dit bestuur vindt men niet alleen zaken terug zoals de inschrijving van de voertuigen, de verkeersveiligheid, rijbewijzen en homologatie van voertuigen, maar ook activiteiten als normering van wegen, Brusselse infrastructuurwerken, erkenning van aannemers en de goedkeuring van bouwmaterialen, die zijn voortgekomen uit de fusie met het vroegere departement van openbare werken.

Het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart verzorgt alle technische, economische en juridische aspecten van het beleid en de reglementering aangaande de zeevaart en de verkeers- en veiligheidsaspecten van de binnenvaart alsook de controle hierop. Onder dit bestuur horen de diensten thuis van het waterschoutsambt en de zeevaartpolitie, de zeevaartinspectie en de scheepsmeting, de onderzoeksraad voor de zeevaart, de technische controle en de scheepsmeting van binnenvaartuigen. Organisatorisch werden de activiteiten onderverdeeld in een afdeling scheepvaartveiligheid en een afdeling scheepvaartbeleid. Ter ondersteuning beschikt de algemene directie over een nautische adviescel en een afdeling « wetgeving en reglementering ».

tion de fonctionnaires d'information et la publication d'une brochure d'information sur le département.

1.7. ORGANISATION

La réalisation d'une politique comme décrite dans cette note, suppose une organisation adaptée. Voici donc brièvement une description de la structure du département.

En exécution de la loi du 8 août 1988, un nombre limité d'activités de l'ancien Ministère des Communications et une grande partie des compétences du Ministère des Travaux publics d'alors ont été transférés aux Régions. La fusion des deux entités restées fédérales de ces départements a donné naissance à l'actuel Ministère des Communications et de l'Infrastructure au 1^{er} janvier 1992. La restructuration du département a toutefois demandé du temps avant d'arriver à son stade actuel.

Cette restructuration a également été l'occasion de refondre certains services en des ensembles plus cohérents. Ainsi les aspects économiques des trois modes classiques de transport, à savoir le transport routier, le transport ferroviaire et la navigation intérieure, sont actuellement traités par une seule administration, l'Administration du Transport terrestre, de sorte que la coordination entre ces modes de transport est mieux assurée. En même temps, toutes les matières techniques concernant les véhicules et l'infrastructure routière ont été rassemblées au sein de l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure. On y retrouve non seulement l'immatriculation des véhicules, la sécurité routière, le permis de conduire, l'homologation des véhicules mais aussi les normes routières, les travaux d'infrastructure dans la région bruxelloise, l'agrément des entrepreneurs et l'agrément des matériaux de construction, qui étaient auparavant du ressort du département des Travaux publics.

L'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation traite tous les aspects techniques, économiques et juridiques de la politique et de la réglementation concernant la navigation maritime et les questions de circulation et de sécurité relatives à la navigation intérieure, ainsi que le contrôle de ces matières. Cette administration englobe les commissariats maritimes, la police maritime, l'inspection maritime, le jaugeage des navires, le conseil d'enquête maritime, le contrôle technique et le jaugeage des bateaux de navigation intérieure. Les activités sont réparties entre une section « sécurité » et une section « politique de navigation ». La direction générale comprend aussi une cellule d'avis nautique et une section « législation et réglementation ».

Het Bestuur van de Luchtvaart is bevoegd voor de technische, economische en administratieve aspecten van de burgerluchtvaart en bestaat uit twee afdelingen: de dienst luchtvaartexploitatie en de technische dienst. De eerste omvat activiteiten zoals opleiding van piloten, het bevorderen van de luchtvaartactiviteiten, de luchtvaartbeveiliging, de luchtvaartreglementering. De technische dienst draagt zorg voor de inspectie van de luchtvaartuigen, controles op de vorming en prestaties van het stuur- en cabinepersoneel en het veiligheidspersoneel. Daarnaast verzekert hij ook de toepassing van de voorschriften inzake luchtvaartveiligheid op de luchthavens en tijdens luchtvaartmeetings en onderzoekt hij de ongevallen met vliegtuigen.

Het Centraal Bureau voor Benodigheden heeft tot taak in te staan voor de aankoop en de kwaliteitscontrole van de goederen ten behoeve van de openbare diensten. In het kader van de verdere hervorming van de federale diensten zal dit bestuur, samen met de Regie der Gebouwen vanaf 1 januari 1996 worden overgeheveld naar het Ministerie voor Ambtenarenzaken.

Krachtens een koninklijk besluit van 23 juni 1995, behoren ze tot de bevoegdheid van de Minister van Ambtenarenzaken.

Volledigheidshalve moet nog worden vermeld dat de Algemene Diensten van het departement, buiten de traditionele afdelingen zoals personeel, organisatie, financiën en rechtskundige dienst, nog diensten omvatten, zoals de rampenschade en de lasten uit het verleden.

In het kader van deze beleidsnota kan uiteraard niet *in extenso* op de organisatie worden ingegaan. Meer informatie is beschikbaar in de vorm van een brochure waarin het departement en de aanverwante instellingen uitvoerig worden beschreven. Deze brochure kan bekomen worden op het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, Algemene Diensten, Aarlenstraat 104 te 1040 Brussel.

2. MOBILITEITSBELEID

2.1. WEGVERVOER

Het vervoer met vrachtauto's wordt door velen als een van de voornaamste oorzaken van de mobiliteitsproblemen beschouwd. Door de enorme spreiding van produktie-, distributie- en verkoopcentra is de vrachtauto evenwel niet meer weg te denken uit het economisch leven. Het wegvervoer gebeurt bovendien in ruime mate over korte afstanden waardoor het wegvervoer onmisbaar wordt en een transfer naar het spoor of de binnenvaart niet mogelijk is.

L'Administration de l'Aéronautique est compétente pour les aspects techniques, économiques et juridiques de l'aviation civile et comprend deux sections: le service d'exploitation de la navigation aérienne et le service technique. Le premier s'occupe de la formation des pilotes, de la promotion des activités aériennes, de la sûreté et de la réglementation aérienne. Le service technique veille à l'inspection des aéronefs, contrôle la formation et les prestations du personnel de pilotage, de cabine et de sécurité. Il veille aussi au respect des prescriptions en matière de sécurité aérienne sur les aéroports et pendant les meetings aériens, et enquête sur les accidents aériens.

L'Office central des Fournitures a pour mission l'achat et le contrôle de qualité des fournitures destinées aux services publics. Dans le cadre de la réforme des services fédéraux, cette administration sera transférée, avec la Régie des Bâtiments, au Ministère de la Fonction publique, à partir du 1^{er} janvier 1996.

Elles relèvent, selon un arrêté royal du 23 juin 1995, de la compétence du Ministre de la Fonction publique.

Enfin les Services généraux regroupent les services traditionnels du personnel, de l'organisation, des finances et le service juridique, mais s'occupent également des dossiers relatifs aux calamités et aux charges du passé.

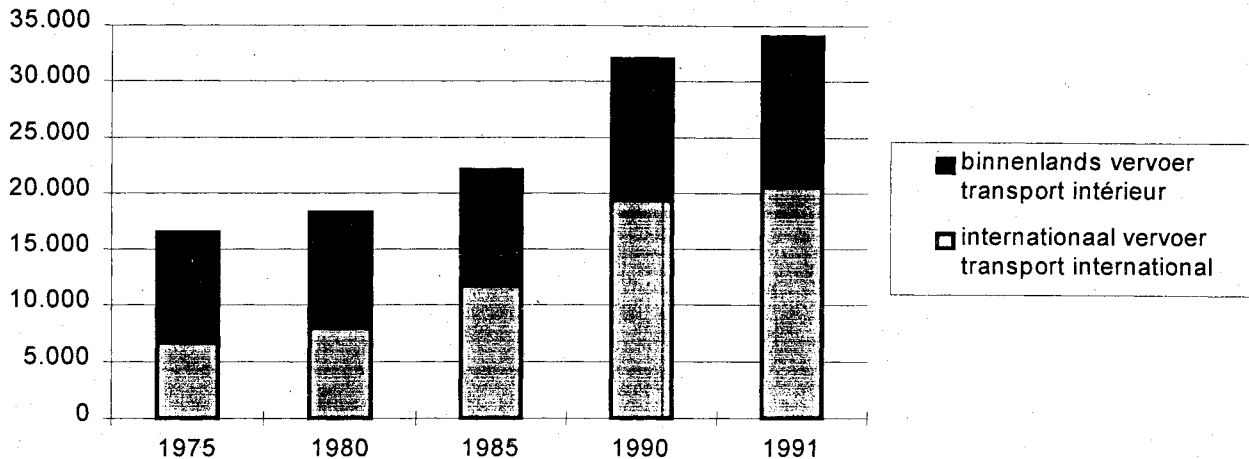
Il serait toutefois inopportun de détailler davantage l'organisation du département dans la présente note de politique générale, mais une brochure d'information plus complète sur le département et les instances qui y sont associées, peut être obtenue à l'adresse suivante: Ministère des Communications et de l'Infrastructure, Services généraux, rue d'Arion 104 à 1040 Bruxelles.

2. POLITIQUE ASSURANT LA MOBILITE

2.1. TRANSPORT PAR ROUTE

Le trafic des camions est considéré par beaucoup comme une des causes principales des problèmes de mobilité. Toutefois, la vie économique ne peut se passer de ce moyen de transport, vu la dispersion des centres de production, de distribution et de vente. Le transport par route est axé principalement sur des courtes distances, ce qui le rend incontournable dans ce domaine et exclut un transfert vers le rail ou la navigation intérieure.

**vervoer over de weg (mio tkm)
transport par route (mio tkm)**



Inherent aan het goederenvervoer over de weg moeten evenwel heel wat nadelen worden geconstateerd als daar zijn de luchtvervuiling, het lawaai en de inname van ruimte. Het is dan ook de taak van de overheid om die nadelen tot een minimum te beperken. Enerzijds kan dit gebeuren door maatregelen die de binnenvaart en het spoorvervoer, met inbegrip van het gecombineerd vervoer, bevorderen (zie de desbetreffende rubrieken); anderzijds moet worden geijverd om het wegvervoer zelf te rationaliseren zodat meer goederen met minder voertuigen kunnen worden vervoerd. De jongste jaren werden, zowel op nationaal als op internationaal vlak, verscheidene maatregelen getroffen om die doelstellingen te bereiken, zoals onder meer :

- het afschaffen van het vervoerbewijs waarbij beginnende vervoerders beperkt werden tot vervoer binnen een zone van 25 km, later uitgebreid tot 75 km;

- de afschaffing van de binnengrenzen in de Europese Unie waardoor de wachttijden werden beperkt en de rotatie van de voertuigen werd verbeterd;

- de liberalisatie op het vlak van de Europese Unie van het internationaal goederenvervoer over de weg zodat lege heen- of terugvrachten kunnen worden vermeden;

- de uitbreiding tot niet EU-landen van zulke maatregelen via bilaterale onderhandelingen;

- de invoering van de cabotagevergunningen binnen de Europese Unie waardoor ook binnenlands vervoer mag worden verricht in andere E.U.-landen dan het land waar het voertuig is ingeschreven. Het cabotagevervoer wordt binnen de Europese Unie op 1 juli 1998 volledig geliberaliseerd.

Toutefois, le transport de marchandises par route est également à la source de nombreux inconvénients tels que la pollution de l'air, l'occupation de l'espace, ... Il appartient donc à l'autorité de réduire ces nuisances à un minimum. D'une part, elle peut promouvoir la navigation intérieure et le rail, voire le transport combiné (cf. les rubriques *ad hoc*); d'autre part, elle peut tenter de rationaliser le transport routier en faisant transporter plus de marchandises par moins de véhicules. Ces dernières années, diverses mesures ont été prises en ce sens, tant au niveau national qu'international, notamment :

- la suppression du certificat de transport qui limitait les transporteurs débutants à un rayon de 25 km, puis de 75 km;

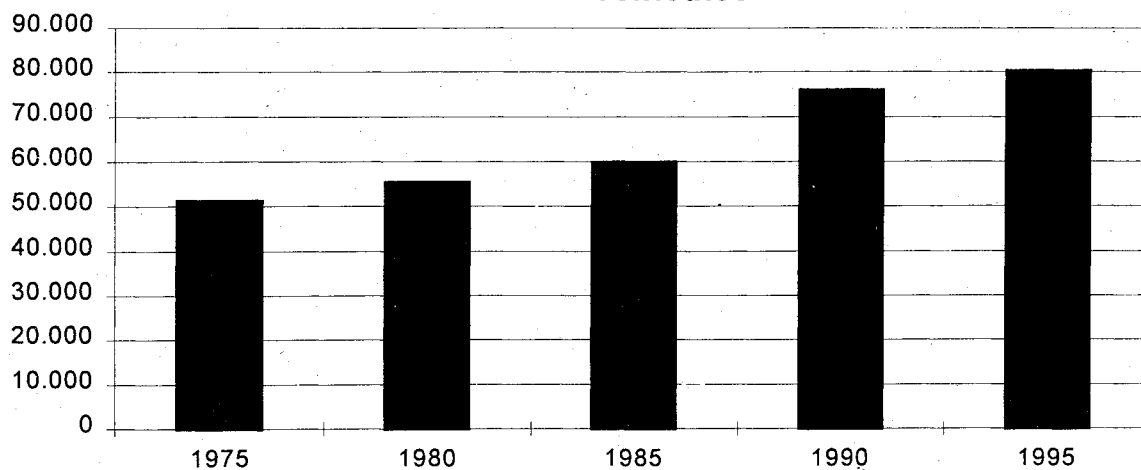
- la suppression des frontières internes de l'Union européenne qui a réduit les temps d'attente et a amélioré la rotation des véhicules;

- la libéralisation dans l'Union européenne du transport international de marchandises par route afin d'éviter des trajets à vide;

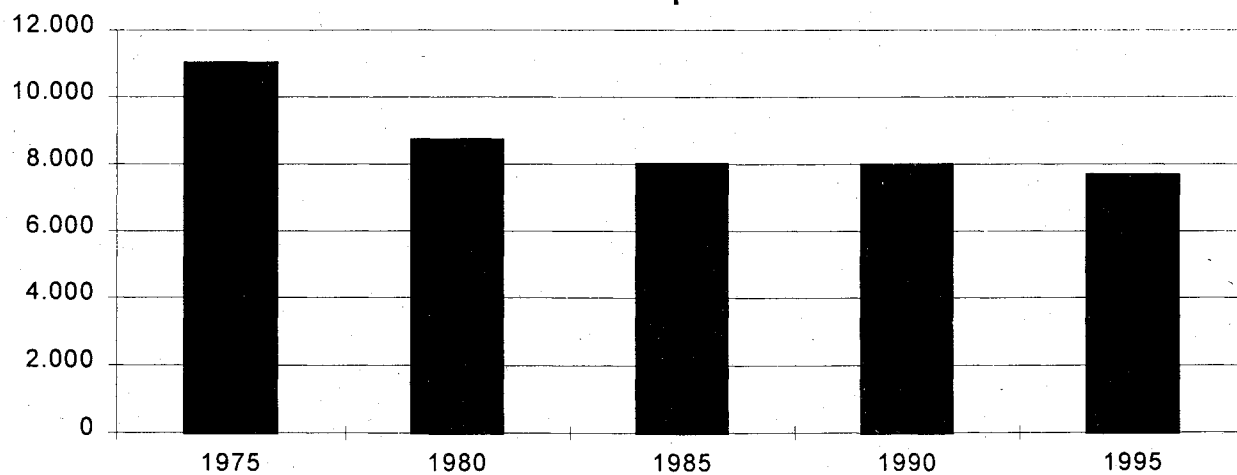
- l'extension de ces mesures aux pays non membres de l'U.E. par des négociations bilatérales;

- l'instauration des licences de cabotage dans l'Union européenne qui permettent d'effectuer du transport national dans un autre pays que dans celui où le véhicule est immatriculé. Le cabotage sera complètement libéralisé dans l'Union européenne à partir du 1^{er} juillet 1998.

beroepsgoederenvervoer - aantal voertuigen
transport professionnel de marchandises - nombre de
véhicules



beroepsgoederenvervoer - aantal ondernemingen
transport professionnel de marchandises - nombre
d'entreprises



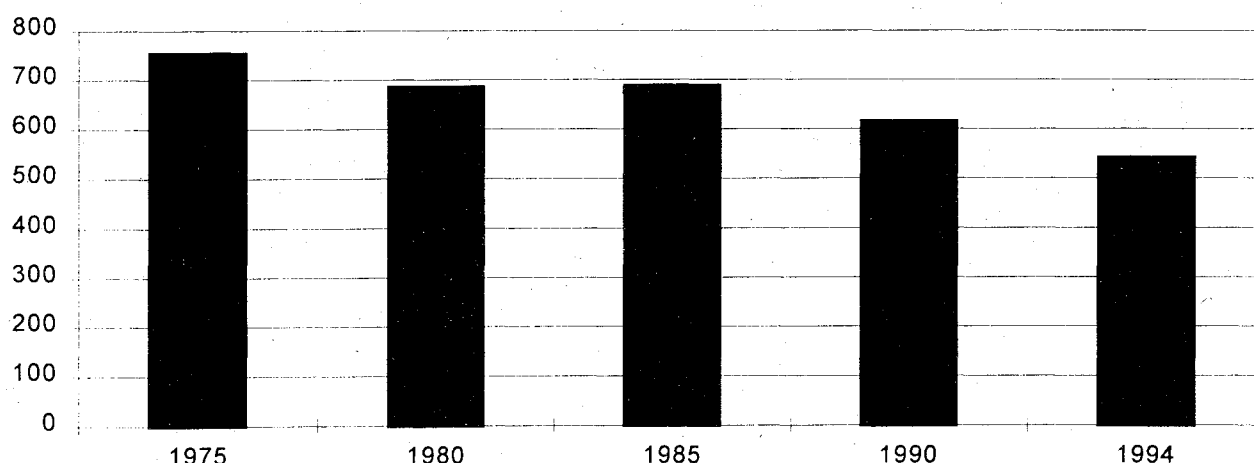
Op het vlak van het personenvervoer bleef de federale overheid na de regionalisering nog enkel bevoegd voor het ongeregeld vervoer (nationaal en internationaal autocarvervoer) en het internationaal geregeld en bijzonder geregeld vervoer over lange afstand. Het verbeteren van de mobiliteit op het vlak van het personenverkeer zal derhalve moeten geschieden in nauw overleg met de gewestelijke overheden. Initiatieven werden reeds genomen inzake het beter afstemmen van de dienstregelingen tussen treinen en openbare autobuslijnen. Mede door haar bevoegdheden inzake politie en normering is de federale overheid eveneens betrokken bij het zoeken naar oplossingen om het collectief reizigersverkeer vlotter te laten verlopen.

De federale bevoegdheid inzake wegcode bijvoorbeeld geeft de mogelijkheid het kader te definiëren waarbinnen de maatregelen die een grote invloed uitoefenen op de vlotheid van het verkeer in het algemeen en dat van het openbaar vervoer in het bijzonder kunnen genomen worden.

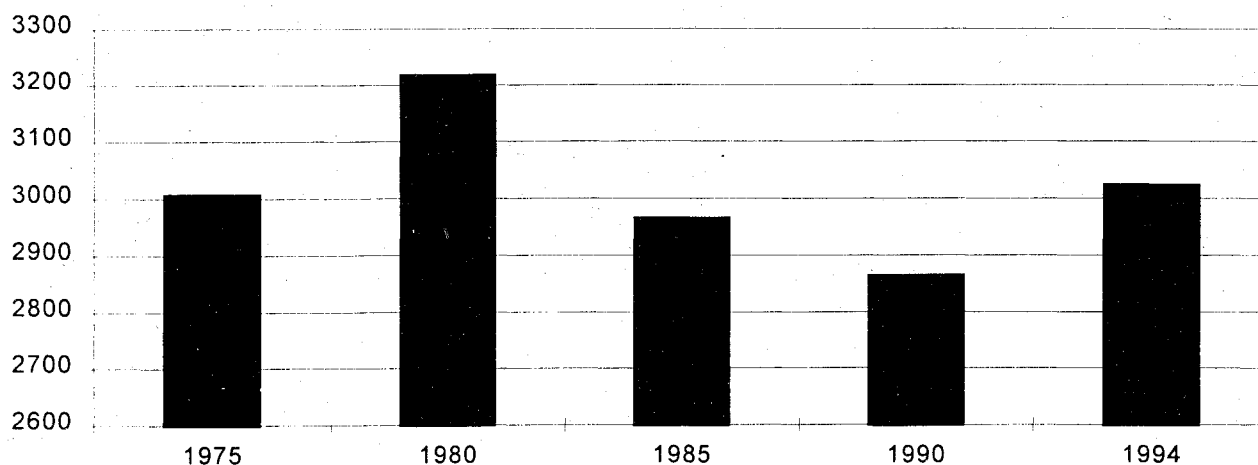
Dans le domaine du transport de personnes, l'autorité fédérale est encore uniquement compétente pour les services occasionnels (transport national et international par autocar), les services internationaux réguliers et les services réguliers spécialisés sur longues distances. L'amélioration de la mobilité dans le domaine du transport de personnes ne pourra donc se faire qu'en étroite concertation avec les autorités régionales. Des initiatives ont déjà été prises pour une meilleure correspondance des horaires des trains et des lignes de bus. En outre, de par ses compétences en matière de police et de normes, l'autorité fédérale concernée par la recherche de solutions visant à rendre plus fluide le transport collectif de voyageurs.

En effet, la compétence fédérale en matière de code de la route permet de définir le cadre dans lequel des mesures qui influencent grandement la fluidité de la circulation en général et celle des transports en commun en particulier peuvent être prises.

ongeregeld personenvervoer - aantal ondernemingen
transport irrégulier de personnes - nombre d'entreprises



ongeregeld personenvervoer - aantal gemachtigde voertuigen
transport irrégulier de personnes - nombre de véhicules autorisés



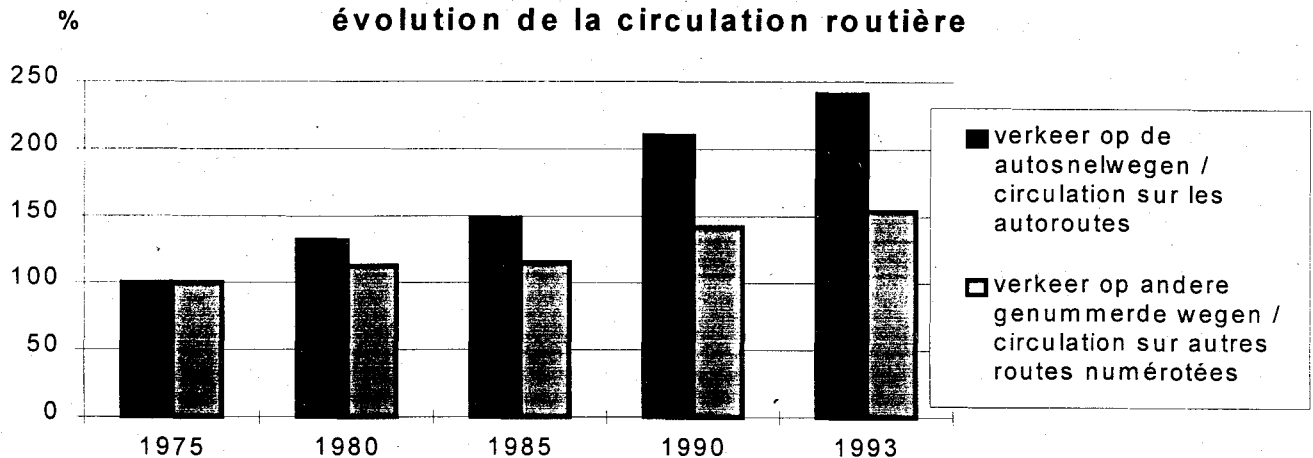
Elke bijdrage tot het doen overstappen van potentiële reizigers naar het gemeenschappelijk vervoer betekent een verlichting van het congestieprobleem en een bijdrage tot het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Naar analogie met het goederenvervoer werden ook inzake het personenvervoer over de weg, op het vlak van de Benelux en dat van de Europese Unie, maatregelen getroffen om het autocarvervoer te liberaliseren zodat, door het vermijden van lege kilometers, rationeler kan worden gereden.

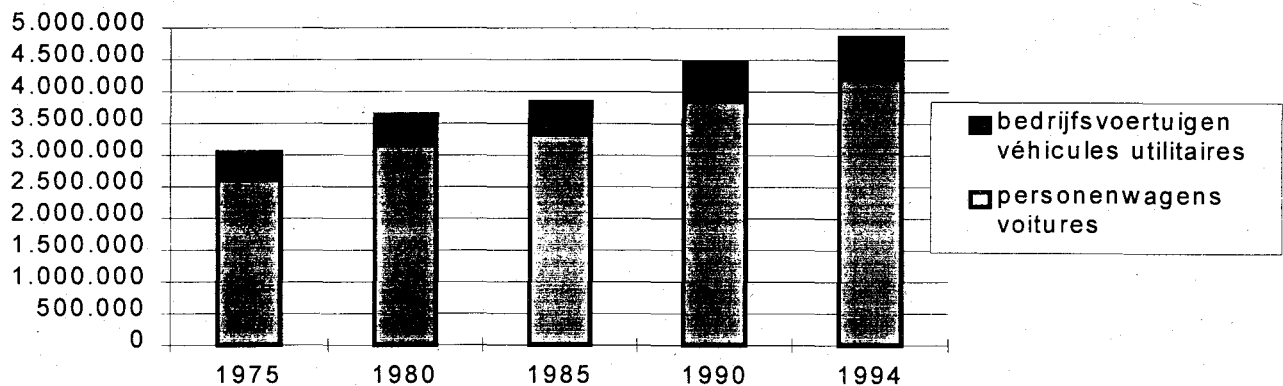
En effet, toute initiative incitant les voyageurs potentiels à recourir aux transports en commun permet de décongestionner le réseau routier et de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière.

Par analogie avec le transport de marchandises, des mesures ont aussi été prises dans le Bénélux et dans l'Union européenne pour libéraliser et rationaliser le transport par autocar, afin d'éviter les trajets à vide.

evolutie van het wegverkeer
évolution de la circulation routière



evolutie van het aantal voertuigen
évolution du parc des véhicules



2.2. SPOORVERVOER

Het spoorvervoer dient zich aan als een bruikbaar alternatief om de groei van het wegvervoer in te dijken en de schadelijke gevolgen ervan op het gebied van leefmilieu, veiligheid en energie te verminderen.

Het staat centraal in alle acties tot verbetering van de coördinatie en de intermodale complementariteit zowel bij het vervoer van goederen als bij het vervoer van personen.

De N.M.B.S. tracht een aanbod te ontwikkelen dat beter beantwoordt aan de behoeften en de eisen van haar klanten. Synergie met de regionale openbare vervoerdiensten staat op de agenda van verschillende werkgroepen van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur. Ze moeten voornamelijk ervoor zorgen dat de N.M.B.S. haar acties ontwikkelt binnen het kader van een coördinatiebeleid en van een betere integratie van het binnenlandse personenvervoer, in volkomen complementariteit met de gewestelijke maatschappijen voor openbaar vervoer.

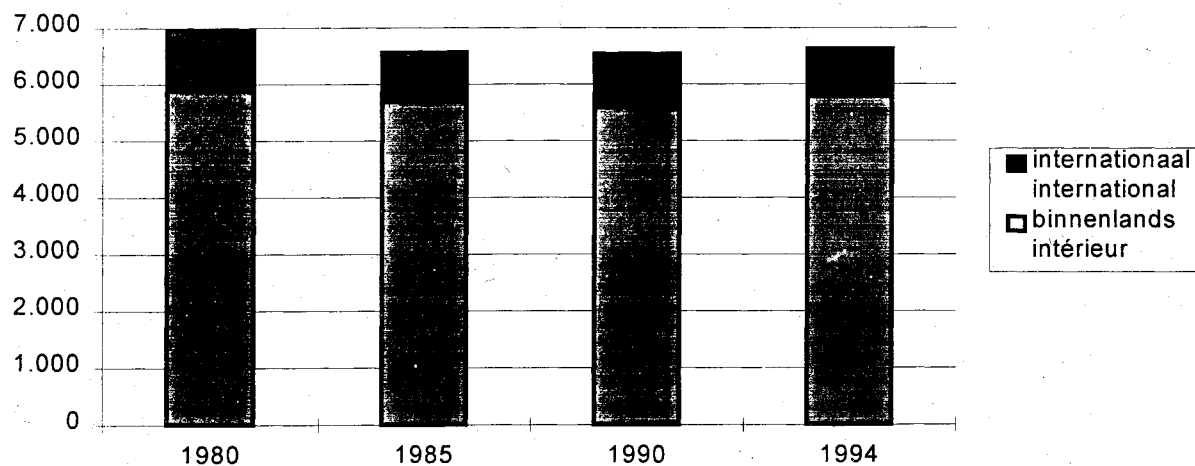
2.2. TRANSPORT PAR RAIL

Le transport ferroviaire apparaît être une alternative viable pour contenir la croissance des transports routiers et pour freiner les conséquences dommageables en termes d'environnement, de sécurité et de gaspillage de ressources énergétiques rares.

Il se place au centre de toutes les actions visant l'amélioration de la coordination et de la complémentarité intermodale, tant en ce qui concerne le transport de personnes qu'en ce qui concerne le transport de marchandises.

La S.N.C.B. s'efforce d'aboutir à la définition d'une offre ferroviaire mieux ciblée, répondant aux besoins et aux exigences de la clientèle. Dans la même foulée, la mise en place de synergies avec les transports publics régionaux est un objectif qui se poursuit au sein de divers groupes de travail émanant de la Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure (C.I.C.I.). Le rôle majeur est de veiller à ce que la S.N.C.B. conduise ses actions de manière à s'inscrire dans le cadre d'une politique de coordination et de meilleure intégration des transports intérieurs de voyageurs, en parfaite complémentarité avec les sociétés régionales de transport en commun.

reizigersverkeer (mio reizigers-kilometers)
trafic voyageurs (mio voyageurs-kilomètres)



De opkomst van hoge-snelheidstreinen geeft een pluspunt aan het spoorvervoer. De klanten waarderen de tijdwinst die een grote rol speelt in de keuze van de transportmodus. De hoge-snelheidstrein brengt een groot voordeel aan door de reistijd sterk te beperken. Met frequente en regelmatige verbindingen kan hij zich positioneren als alternatief voor de privé-wagen of het vliegtuig, op de langere afstanden.

Het H.S.T.-net moet niet naast het klassieke net geplaatst worden maar moet zich harmonieus daarin integreren. De investeringen in het H.S.T.-net moet ook aan het binnenlandse net ten goede komen door

L'apparition de la grande vitesse permet au transport ferroviaire d'augmenter considérablement son domaine d'excellence. La clientèle valorise les gains de temps qui sont dès lors l'un des facteurs premiers de choix modal. Dans ce sens, la grande vitesse ferroviaire apporte un avantage décisif en réduisant les temps de parcours d'une manière importante. Par sa fréquence et la régularité des dessertes, elle peut s'imposer comme solution alternative à l'usage de la voiture particulière ou à l'avion, sur de plus longues distances.

Le réseau à grande vitesse doit non pas se juxtaposer au réseau classique, mais s'intégrer harmonieusement à celui-ci. Les investissements qui sont consentis pour le premier doivent aussi profiter au

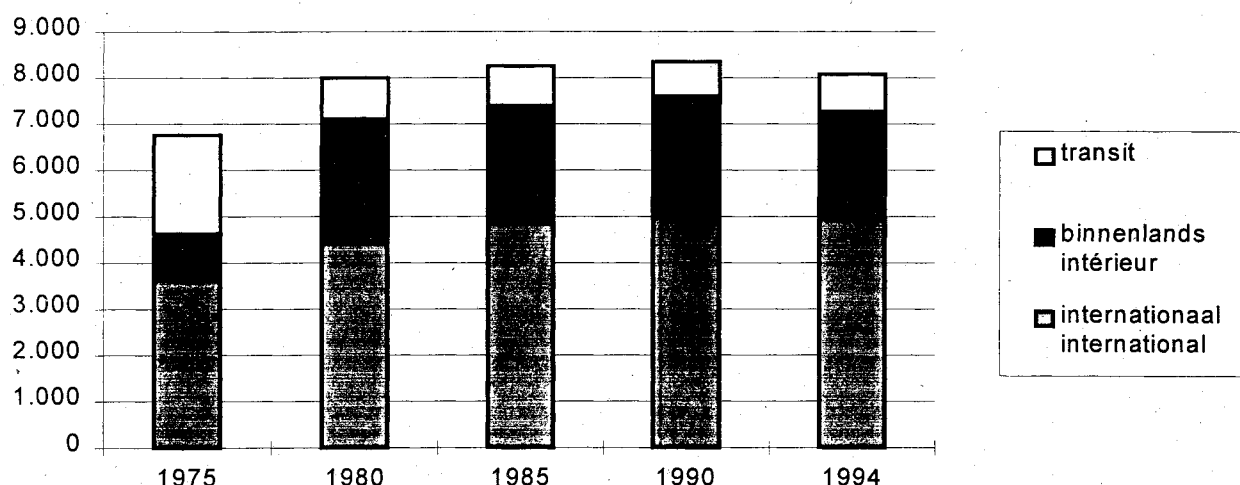
de verbetering van bepaalde stations (Brussel-Luik-Antwerpen) of bepaalde gemengde lijnen, naast de hernieuwing en de modernisering van het basispoornet en een betere dienstverlening.

De toename van de mobiliteit vergt een intermodaal beleid dat de intrinsieke eigenschappen van elke transportmodus benut om kwalitatief, economisch en ecologisch aan de behoeften inzake vervoer te beantwoorden. Inzake goederenvervoer kan het spoor zorgen via een optimale organisatie van wagenladingen voor massaverkeer en meer verspreid verkeer op lange afstanden, en dit, op concurrerende wijze, tegen een beperkte kostprijs en met minder schadelijk gevolgen voor het milieu en voor de verkeersveiligheid.

réseau intérieur par l'amélioration de certaines gares (Bruxelles-Liège-Anvers) ou de certaines lignes mixtes, à côté du renouvellement et de la modernisation du réseau ferroviaire de base et une amélioration du service rendu aux usagers.

La croissance de la mobilité nécessite aussi une politique intermodale qui utilise au mieux les qualités intrinsèques à chaque mode pour répondre de manière qualitative, économique et écologique aux besoins de transport. Ainsi, en transport de marchandises, le rail peut assumer par l'organisation optimisée de trains complets, des trafics de masse, mais aussi de nature plus diffuse sur de longues distances, à un haut niveau de performance, à un coût réduit et avec un impact positif sur l'environnement et la sécurité routière.

gesloten wagenladingen (mio tkm)
trafic marchandises wagons complets (mio tkm)



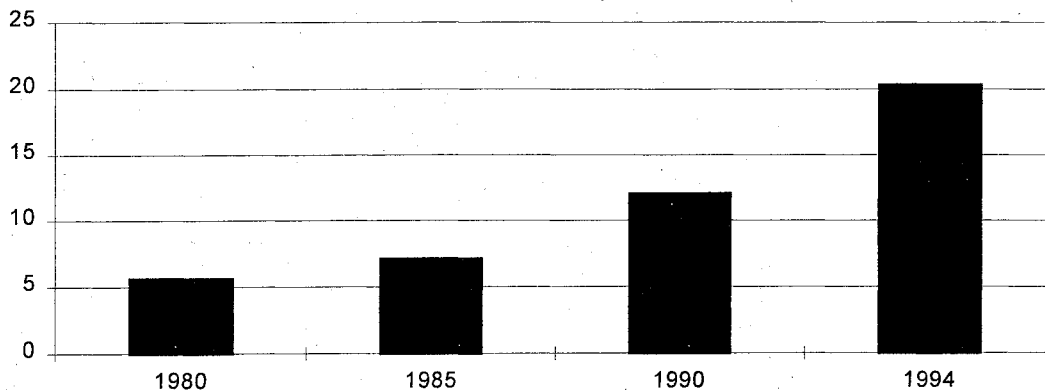
In samenwerking met het wegvervoer en de binnenvaart ontwikkelt het spoor het gecombineerd vervoer dat een aangepast antwoord biedt voor de mobiliteitsproblemen door verschillende transportmodi in een zelfde transportketen bijeen te brengen.

Deze ontwikkeling draagt bij tot de uitbreiding van het vervoer van containers vanuit de zeehavens en tot de ontlasting van het wegverkeer op de grote assen tussen de industriegebieden en de distributiecentra. Spoorvervoer kan ook een meer aangepast alternatief zijn voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

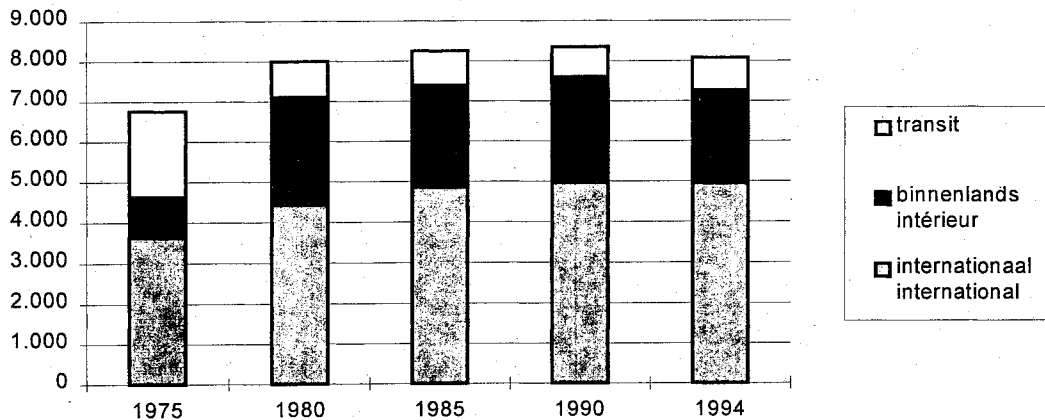
Par ailleurs, en s'associant avec la route et la voie navigable, le rail participe au transport combiné qui constitue la réponse appropriée à une meilleure mobilité par le recours aux modes adéquats dans le cadre d'une chaîne de transport.

Son développement contribue principalement à l'extension du transport de conteneurs au départ des ports maritimes, ainsi qu'au désengorgement du trafic routier sur les grands axes qui relient les centres industriels et de distribution. Il peut aussi se présenter comme une alternative plus adaptée au transport des matières dangereuses.

goederenvervoer gesloten wagenladingen, aandeel van het gecombineerd vervoer
 trafic marchandises wagons complets, pourcentage du transport combiné %



gesloten wagenladingen (mio tkm)
 trafic marchandises wagons complets (mio tkm)



In samenwerking met de binnenvaart kan het spoor het wegvervoer aanvullen : vrachtwagens brengen de containers tot het spoornet; het spoor en de binnenvaart zorgen voor het vlot vervoer van de goederen tussen de platformen binnen de transeuropese vervoernetten en de goederen worden nadien over de weg naar hun eindbestemming gebracht. De goederen lopen weinig risico schade op te lopen omdat ze van beginpunt tot eindpunt met dezelfde transporteenheid vervoerd worden; behandelingen worden tot een minimum herleid en kunnen in bepaalde gevallen helemaal geautomatiseerd worden.

De voortdurende verbetering van het aanbod op het spoor en op de binnenwateren verhoogt de aantrekkelijkheid van deze sector door snelle en betrouwbare leveringstermijnen te waarborgen.

Het accent moet gelegd worden op de bevordering van het gecombineerd vervoer door de uitbouw van een specifieke structuur en de aanwending van de nodige budgettaire middelen mits een duidelijke en gecoördineerde relatie met elk van de andere modi behouden wordt. Sinds 1993 is de federale Staat betrokken bij het programma van pilootacties van de

D'une part, il utilise les modes en complémentarité, la route pour l'acheminement initial et terminal, le rail, la voie navigable, pour les parcours entre les plates-formes, s'inscrivant eux-mêmes dans les réseaux transeuropéens de transport. D'autre part, il garantit la non-altération des marchandises qui sont transportées de bout en bout dans la même unité de charge voire de chargement, les manutentions étant par ailleurs réduites au strict minimum et dans certains cas pouvant être automatisées.

L'amélioration constante de l'offre notamment ferroviaire et fluviale augmente l'attractivité de ce secteur en proposant aux utilisateurs des délais meilleurs et plus fiables d'acheminement.

Le renforcement de la promotion du transport combiné s'indique donc à la fois par une structure plus spécifique comme un mode en soi et en conséquence par des moyens budgétaires significatifs tout en maintenant une relation claire et coordonnée avec chacun des autres modes. Dans cette perspective, l'Etat fédéral s'est engagé, dès 1993, dans le pro-

Europese commissie (P.A.C.T.) : ons land draagt financieel bij tot de heropleving van terminals en ondersteunt verschillende initiatieven om verbindingen tussen spoor, weg en vaarweg op transeuropese assen te ontwikkelen.

2.3. BINNENVAART

België beschikt over een uitgebreid en modern net van binnenlandse waterwegen die eveneens de toegang over het water tot de diverse ons omringende landen goed ontsluiten. Dit net is dermate vertakt dat nog veel ruimte beschikbaar blijft voor een toename van de vervoerde volumes.

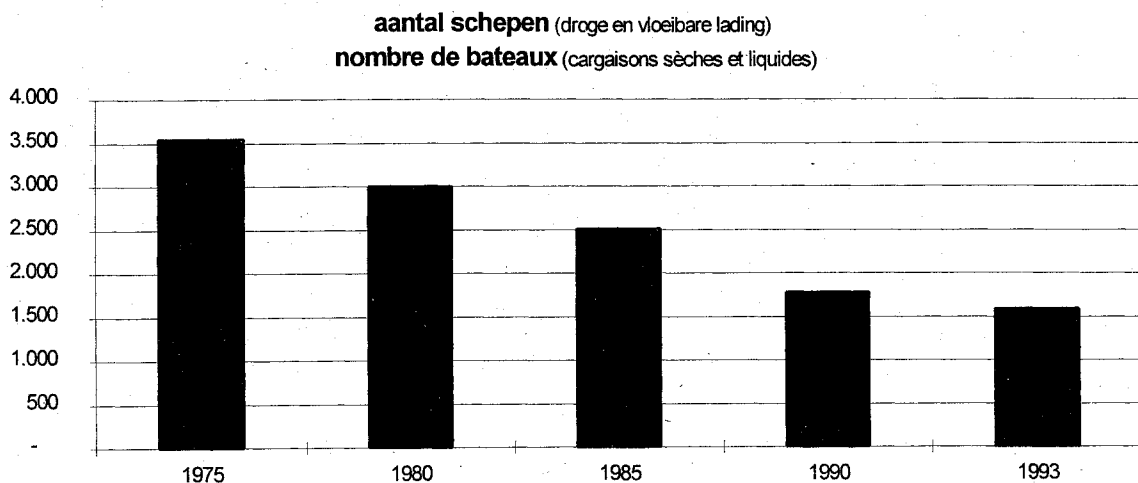
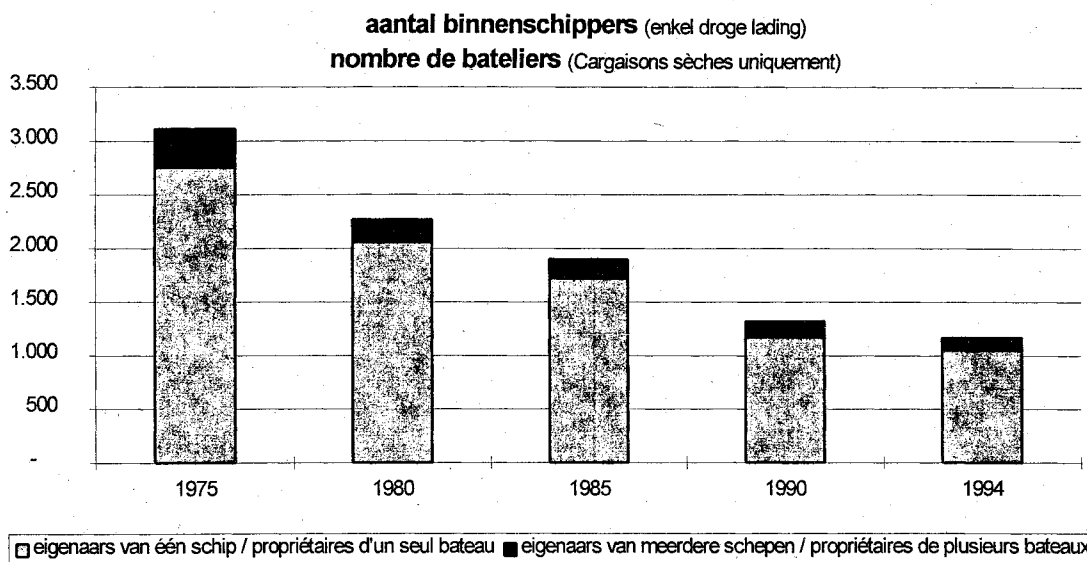
In het kader van het mobiliteitsbeleid worden de nodige stimulerende maatregelen genomen om via het principe van het gecombineerd vervoer de binnenscheepvaart te promoten. Hierbij wordt er ondermeer gedacht aan het uitbouwen van containerterminals die vlot bereikbaar zijn zowel voor de binnenschepen als voor het spoor- en baanvervoer. Ook hier zal er een nauwe samenwerking met de gewesten moeten plaats vinden.

gramme d'actions pilotes de la Commission européenne (P.A.C.T.). Dans ce cadre, il participe financièrement aux côtés de l'Union européenne à la relance de terminaux et soutient différentes initiatives visant le développement de liaisons associant la route, le fer et la voie d'eau, sur des axes transeuropéens.

2.3. NAVIGATION INTERIEURE

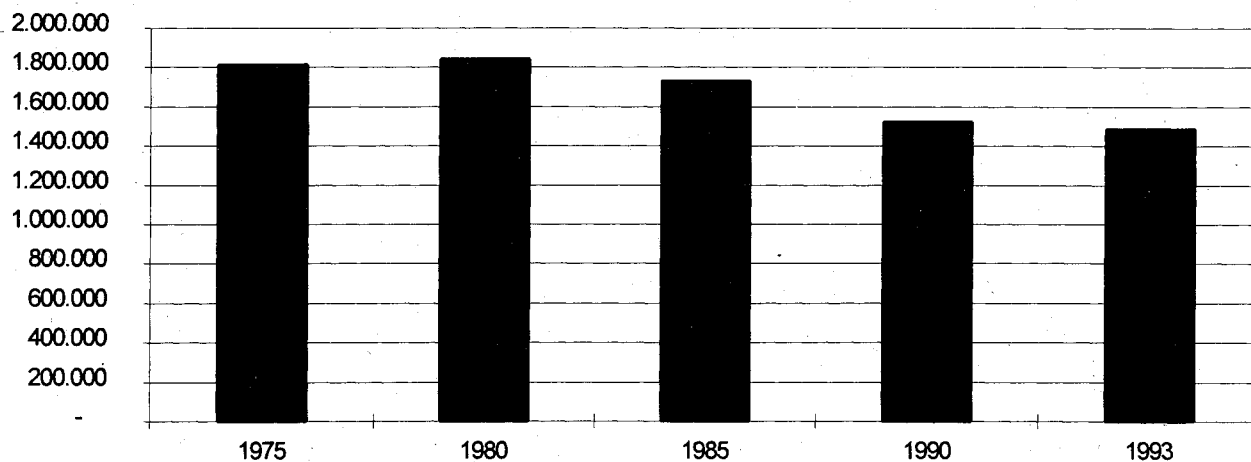
La Belgique dispose d'un réseau moderne et étendu de voies de navigation intérieure, relié aux différents pays qui nous entourent. Ce réseau est si dense qu'il peu facilement absorber un accroissement des volumes transportés.

Dans le cadre de la politique de mobilité, les mesures stimulantes nécessaires sont prises pour promouvoir la navigation intérieure via le principe du transport combiné. L'on songe notamment à l'extension de terminaux à conteneurs aisément accessibles tant aux bateaux de navigation intérieure qu'aux trains et aux véhicules routiers. Ces initiatives requièrent une étroite collaboration avec les Régions.



**laadcapaciteit van de vloot (droge en vloeibare ladingen)
port en lourd (cargaisons sèches et liquides)**

ton / tonnes



De binnenvaart is eveneens perfect te rijmen met de hedendaagse techniek van het « just-in-time » afleveren van goederen voor de bevoorrading van bedrijven. Daarenboven biedt de binnenvaart een zeer concurrentiële vervoerkost per ton/kilometer.

Derhalve moeten voor de binnenvaart zo'n marktvorwaarden geschapen worden dat ze nieuwe trafieken kan aantrekken. Dergelijk beleid wordt best geplaatst binnen een politiek van intermodaliteit tussen de vervoerswijzen.

La navigation intérieure peut parfaitement s'adapter à la nécessité actuelle de livrer « just in time » des marchandises destinées à l'approvisionnement d'entreprises. En outre, le coût de transport par tonne/kilomètre est très concurrentiel.

Par conséquent, des conditions de marché doivent être créées pour attirer de nouveaux trafics. De telles initiatives se profilent parfaitement dans une politique de transport intermodal.

**vervoerde tonkilometers
tonnes-kilomètres transportées**

6.000.000

5.000.000

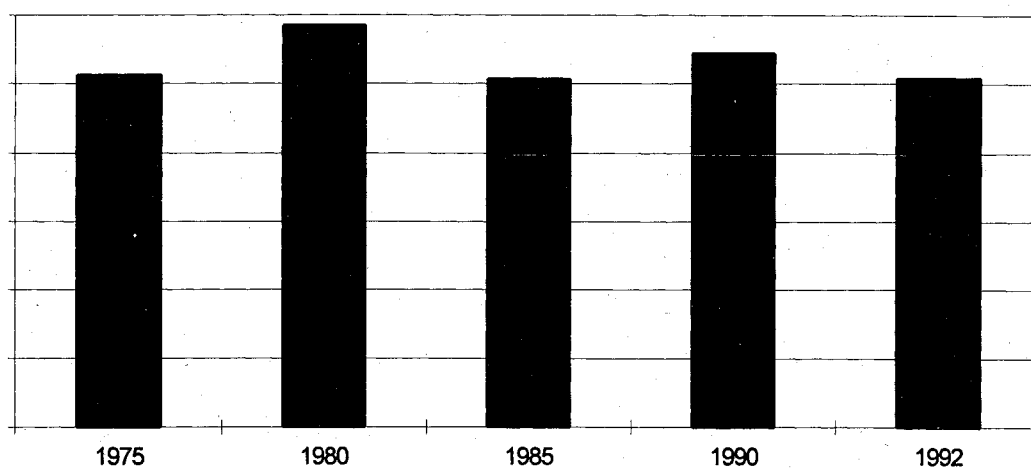
4.000.000

3.000.000

2.000.000

1.000.000

0



De E.U.-commissie denkt voor het bevorderen van het binnenscheepvaart verkeer eveneens aan het uitwerken van een scheepvaartwegennet van Europees belang. België zal zich naar dit beleid moeten richten en ervoor moeten zorgen dat de eventueel daarvoor vrijgemaakte kredieten ook voor de modernisering en verdere uitbouw van het eigen net aangewend worden.

2.4. LUCHTVAART

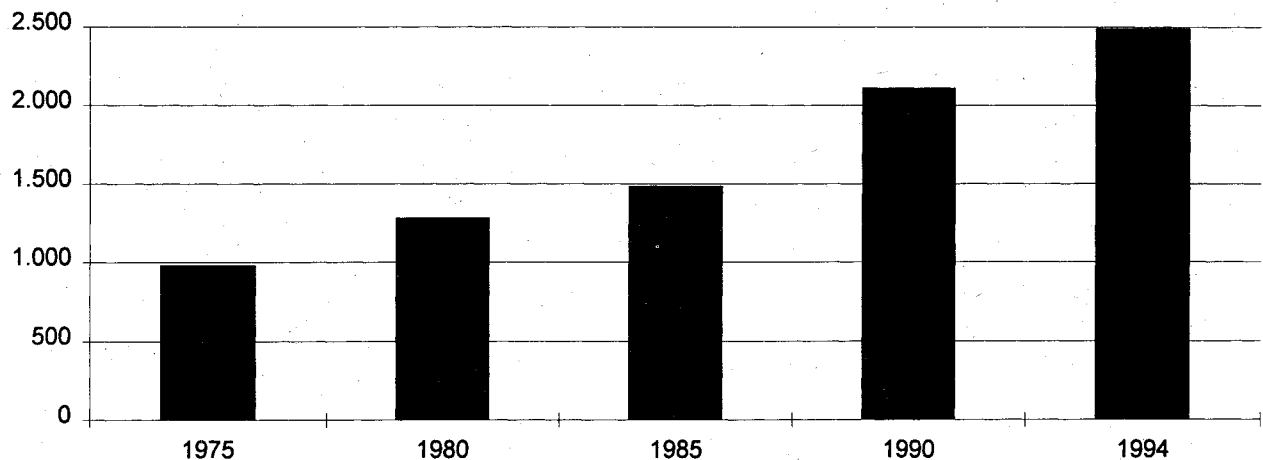
De programma's waaraan België onder leiding van de Europese Conferentie voor Burgerluchtvaart (E.C.A.C.) deelneemt en die tot doel hebben de verzaaging van luchtruim en luchthavens in Europa te verminderen, komen goed op gang. De congestieproblemen waarmee de Europese luchthavens en de luchtverkeerscontrolediensten worden geconfronteerd zijn gunstig geëvolueerd ondanks een toename van het verkeer.

La Commission de l'Union européenne envisage le développement d'un réseau de navigation d'intérêt européen afin de promouvoir la navigation intérieure. La Belgique devra suivre cette politique et veiller à ce que les crédits éventuellement libérés à cet effet profitent aussi à la modernisation et au développement de son propre réseau.

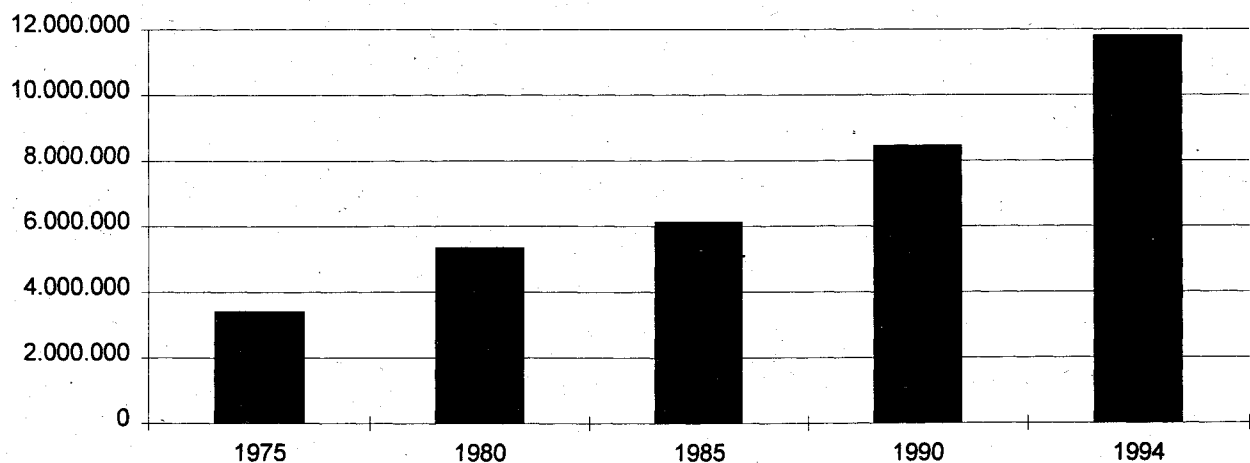
2.4. AERONAUTIQUE

Les programmes auxquels la Belgique participe sous la direction de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (C.E.A.C.), afin de décongestionner l'espace aérien et les aéroports en Europe, sont en bonne voie. Malgré une augmentation du trafic aérien, les problèmes de congestion rencontrés par les aéroports européens et les services de contrôle aérien ont évolué favorablement.

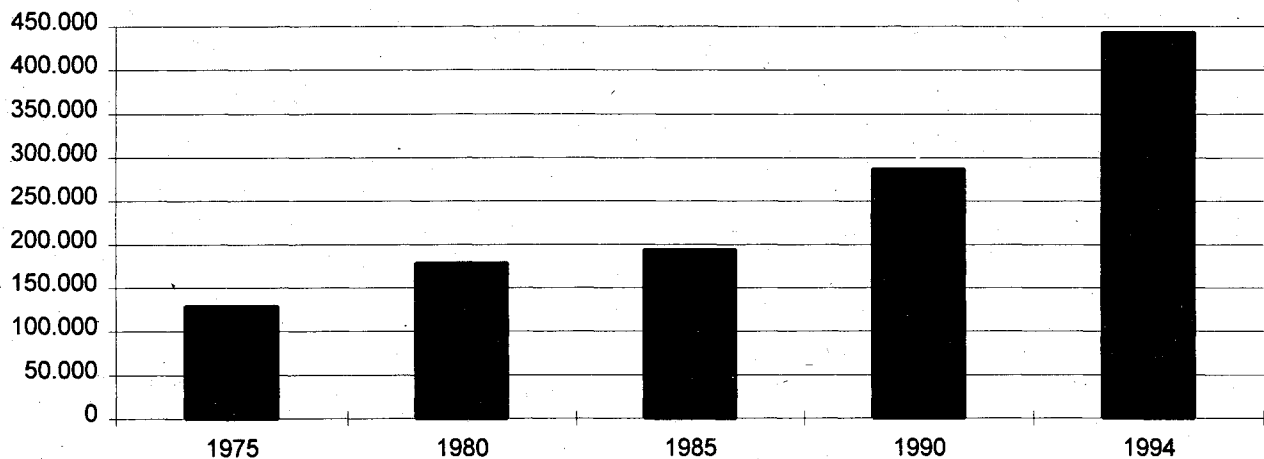
**aantal in België ingeschreven luchtvaartuigen
nombre d'aéronefs immatriculés en Belgique**



**aantal passagiers op de Belgische luchthavens
nombre de passagers passant par les aéroports belges**



**aantal tonnen vracht op de Belgische luchthavens
tonnes de fret passant par les aéroports belges**



De voornaamste van deze programma's zijn :

- het A.P.A.T.S.I.-programma (Airport/Air Traffic System Interface) dat oplossingen zoekt voor de vertragingen op 27 grote Europese luchthavens;

- het E.A.T.C.H.I.P.-programma tot harmonisatie en integratie van de A.T.C.-diensten in Europa;

- studie naar een « single authority » bij het « European Air Traffic Management System »;

- samenwerking met E.S.A., Eurocontrol en de E.U. in het kader van het « Global Navigation Satellite System »;

- nationale studies naar de organisatie en indeling van het Belgisch luchtruim, implementatie van de I.C.A.O.-voorschriften, vluchtstroombeheer, verificatie en aanpassing van de luchtvaartprocedures. De complexiteit van de integratie van de militaire en de burgerluchtvaart, zowel de handelsluchtvaart als de sportieve en de privé-luchtvaart, wordt behandeld in de G.P.E.A. (permanente luchtruim-commissie) waarvan het Bestuur van de Luchtvaart het voorzitterschap en het secretariaat verzekert.

Concreet betekent het openstellen van Zaventem 2000 een verbetering ten aanzien van het ontvangen van grote vliegtuigen. Een rechtstreekse spoorverbinding met Brussel bevordert sinds lang de mobiliteit met het stadscentrum Brussel.

2.5. DE ZEEVAART

In het kader van de Trans Europese netwerken wordt vanuit de Belgische delegatie bij de E.U. sterk aangedrongen een maximaal belang te hechten aan het bevorderen van de kustvaart binnen de E.U. Deze transportmodus kan de prangende problematiek van de overbelasting van het wegennet verhelpen.

Les programmes principaux sont :

- le programme A.P.A.T.S.I. (Airport/Air Traffic System Interface) qui cherche des solutions aux retards enregistrés dans 27 grands aéroports européens;

- le programme E.A.T.C.H.I.P. visant l'intégration et l'harmonisation des services A.T.C. en Europe;

- étude d'une « single authority » auprès du « European Air Traffic Management System »;

- la collaboration avec l'E.S.A., Eurocontrol et l'U.E. dans le cadre du « Global Navigation Satellite System »;

- les études nationales portant sur l'organisation et la répartition de l'espace aérien belge, l'application des prescriptions I.C.A.O., la gestion des flux aériens, la vérification et l'adaptation des procédures d'aéronautique. La complexité de l'intégration de l'aviation militaire et civile (aviation commerciale, aviation sportive et aviation privée) est traitée au sein du G.P.E.A. (commission permanente de l'espace aérien) dont l'Administration de l'Aéronautique assure la présidence et le secrétariat.

Concrètement, la mise en service de Zaventem 2000 constitue une amélioration pour l'accueil des grands avions. Une liaison ferroviaire directe avec Bruxelles assure depuis longtemps la mobilité vers la capitale.

2.5. NAVIGATION MARITIME

Dans le cadre des réseaux transeuropéens, la délégation belge auprès de l'Union européenne insiste fortement pour qu'une attention maximale soit accordée à la promotion du cabotage. Ce mode de transport peut contribuer à décongestionner le réseau routier.

3. KANSENSCHEPPEND BELEID

3.1. WEGVERVOER

Het beleid inzake goederenvervoer over de weg is er op gericht om progressief alle kwantitatieve beperkingen af te schaffen zodat de concurrentie tussen de vervoerders zich nog uitsluitend afspeelt op basis van kwaliteit, dienstverlening en prijs. Die optimale aanmoediging van het vrije initiatief moet uiteraard gebeuren binnen de grenzen van de eerlijke concurrentie en met respect voor de veiligheid.

Zeer binnenkort wordt bij het Parlement een nieuw ontwerp van wet inzake het vervoer van goederen over de weg, ingeleid. Dat ontwerp, dat de wet van 1 augustus 1960 volledig vervangt, voorziet in een systeem waarbij de opdrachtgever of de verlader in sommige gevallen als mededader worden of kunnen worden beschouwd wanneer de vervoerder in overtreding wordt genomen. Het ontwerp van wet voorziet eveneens in een aantal maatregelen die van aard zijn om de uitoefening van het beroep te vereenvoudigen.

Aldus wordt het verhuren van voertuigen niet meer aan vergunning onderworpen en worden, overeenkomstig de Europese regelgeving, de vergunningen op opleggers en aanhangwagens afgeschaft. De nieuwe wetgeving zal bovendien gepaard gaan met de invoering van een nieuw informaticasysteem waardoor de afgifte van de vergunningen wordt versneld en het bijhouden van de dossiers inzake toegang tot het beroep wordt geoptimaliseerd.

Ook op internationaal vlak heeft België standvastig bijgedragen tot de verwezenlijking van een gelijkwaardige politiek. Aldus werd op het vlak van de Europese Unie het internationaal goederenvervoer volledig geliberaliseerd. Op 1 juli 1998 wordt ook het cabotagevervoer volledig vrijgemaakt zodat vervoerders van een E.U.-Lidstaat onbeperkt vervoer kunnen verrichten binnen de andere lidstaten. In afwachting van die totale liberalisatie wordt het contingent cabotagevergunningen elk jaar cumulatief met 30 % verhoogd.

Op het vlak van de Benelux Economische Unie werd reeds vroeger het internationaal vervoer, ook in relatie tot derde landen, en het cabotagevervoer geliberaliseerd.

In het kader van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (E.C.M.T.) worden progressief de contingenten vergunningen verhoogd terwijl het aantal landen die van de Conferentie deel uitmaken, verder uitbreidt. Met de E.C.M.T.-vergunningen kunnen alle goederentransporten worden verricht tussen alle Europese landen met uitzondering van die welke tot het G.O.S. (ex Sovjetunie) behoren. Ten einde het gebruik van milieuvriendelijker voertuigen te bevorderen werd bovendien beslist dat meer vergunningen worden toegekend naarmate de

3. UNE POLITIQUE CREATRICE D'OPPORTUNITES

3.1. TRANSPORT PAR ROUTE

La politique en matière de transport de marchandises par la route vise à éliminer progressivement toutes les restrictions quantitatives, de sorte que la concurrence entre les transporteurs s'exerce uniquement en termes de qualité, de service et de prix. Cet encouragement optimal de la libre initiative doit évidemment se faire dans les limites de la concurrence loyale et dans le respect de la sécurité.

Très prochainement, un nouveau projet de loi sur le transport de marchandises par la route sera déposé au Parlement. Ce projet qui remplace complètement la loi du 1^{er} août 1960, prévoit un système par lequel le donneur d'ordre ou le chargeur est ou peut être considéré comme coresponsable dans certains cas lorsque le transporteur commet une infraction. Le projet de loi prévoira aussi un certain nombre de mesures qui seront de nature à simplifier l'accès à la profession.

Ainsi la location de véhicules ne sera plus soumise à une autorisation et les autorisations pour les semi-remorques et les remorques seront supprimées conformément à la réglementation européenne. Parallèlement, un nouveau système informatique permettra d'accélérer la délivrance des autorisations et d'optimiser la tenue des dossiers d'accès à la profession.

Sur le plan international, la Belgique collabore à la mise en œuvre d'une politique similaire. Le transport international de marchandises par la route est déjà libéralisé dans l'Union européenne. Le 1^{er} juillet 1998, le cabotage sera aussi complètement libéralisé, de sorte que des transporteurs d'un Etat membre de l'U.E. pourront effectuer sans restrictions des transports dans les autres Etats membres. En attendant cette libéralisation complète, le contingent d'autorisations de cabotage est augmenté chaque année de 30 %.

Dans le Bénélux, le transport international, même en rapport avec les pays tiers, et le cabotage ont déjà été libéralisés bien plus tôt.

Dans le cadre de la Conférence européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.), les contingents d'autorisations sont progressivement relevés tandis que le nombre de pays participant à la C.E.M.T. est en constante augmentation. Les autorisations C.E.M.T. permettent tous les transports de marchandises entre tous les pays européens, à l'exception de ceux appartenant à la C.E.I. (ex Union soviétique). En outre, afin d'encourager l'utilisation de véhicules plus écologiques, il a été décidé d'augmenter le nombre d'autorisations délivrées au

voertuigen schoner en geluidsarmer zijn. Gemeenzaam worden zij « groene » wagens genoemd.

Ten einde de kansen van de Belgische vervoerders ook in de relaties met de landen buiten de Europese Unie te optimaliseren worden contacten gelegd met het oog op het afsluiten van bilaterale en multilaterale akkoorden. Recent werden aldus akkoorden of voorlopige administratieve regelingen afgesloten met de Baltische Staten, met sommige republieken van de voormalige Sovjetunie, Tsjechoslowakije en Joegoslavië. Bij de onderhandelingen met het oog op het vaststellen van de contingenten vergunningen, waarbij de tegenpartij meestal om verhogingen verzocht, wordt een zo goed mogelijk evenwicht nagestreefd tussen de belangen van de Belgische wegvervoerders enerzijds en die van de Belgische exporterende bedrijven anderzijds.

Inzake ongeregeld personenvervoer over de weg zijn op nationaal vlak de kwantitatieve beperkingen sedert geruime tijd afgeschaft. Op het vlak van de Europese Unie is het internationaal ongeregeld vervoer eveneens quasi volledig geliberaliseerd. Inzake cabotagevervoer is het ongeregeld vervoer met gesloten deuren (ritten met dezelfde groep reizigers) vrijgemaakt. Bepaalde vormen van bijzonder geregeld vervoer (*in casu* van scholieren en werknemers) zijn eveneens vrijgemaakt voor zover het vervoer in de grenszones gebeurt en de afstand beperkt blijft. Voor zover de betrokken E.E.G.-verordeningen op basis van bilaterale akkoorden een ruimere liberalisatie toelieten werd hiervan op Benelux-vlak gebruik gemaakt.

Op het vlak van de bilaterale akkoorden tenslotte wordt, naar de mate van het mogelijke, zoveel mogelijk getracht om al die verworvenheden eveneens toe te passen in de relatie met landen buiten de Europese Unie.

In het kader van de E.C.M.T. wordt een principe-resolutie inzake ongeregeld vervoer uitgewerkt die in een liberalisatieregime voorziet, evenwel gekoppeld aan technische veiligheidsnormen en milieunormen waaraan de voor ongeregeld vervoer aangewende voertuigen moeten voldoen.

De regionalisering van bepaalde bevoegdheden alsmede de liberalisatie op het vlak van de Europese Unie, Benelux, de E.C.M.T. en de bilaterale akkoorden nopen wel tot een volledige herziening van de thans van kracht zijnde besluitwet van 30 december 1946. Een nieuwe wetgeving met betrekking tot het personenvervoer over de weg wordt door de administratie voorbereid.

3.2. SPOORVERVOER

Via haar beheerscontract heeft de N.M.B.S. meer autonomie gekregen om haar dienstverlening te optimaliseren. Haar doelstelling is een meer dynamische en commerciële actie te voeren om mede te dingen op de vervoermarkt.

fur et à mesure que les véhicules deviennent plus « propres » et moins bruyants. Communément, on les appelle les véhicules « verts ».

Afin de créer des opportunités pour les transporteurs belges dans d'autres pays que ceux de l'Union européenne, des contacts ont été établis en vue de négocier des accords bilatéraux et multilatéraux. Récemment, des accords ou des dispositions administratives provisoires ont été pris avec les Etats baltes, certaines républiques des anciennes Union soviétique, Tchécoslovaquie et Yougoslavie. Lors des négociations portant sur la fixation des contingents d'autorisations, dont l'augmentation est souvent demandée par l'autre partie contractante, il est tenté d'équilibrer au mieux les intérêts des transporteurs belges d'une part, et les intérêts des exportateurs belges d'autre part.

En ce qui concerne les services occasionnels de transport de personnes par la route, les restrictions quantitatives ont été levées au niveau national depuis pas mal de temps. Au niveau européen, le même transport est quasi entièrement libéralisé. En matière de cabotage, les services occasionnels à portes fermées (trajets avec le même groupe de voyageurs) sont libéralisés. Certains services réguliers spécialisés (*in casu* d'écoliers et de travailleurs) sont également libéralisés à condition que le transport se concentre dans les zones frontalières et que la distance reste limitée. Pour autant que les dispositions des règlements C.E.E. permettent de libéraliser le secteur en concluant des accords bilatéraux, le Bénélux n'a pas hésité à faire usage de cette possibilité.

Enfin, sur le plan des accords bilatéraux, il a été tenté, dans la mesure du possible d'étendre ces acquis aux relations avec les pays non membres de l'Union européenne.

Dans le cadre de la C.E.M.T., une résolution de principe est en cours d'élaboration afin de libéraliser les services occasionnels, moyennant le respect de normes techniques de sécurité et environnementales auxquelles les véhicules destinés à ce type de transport doivent répondre.

La régionalisation de certaines compétences, la libéralisation au niveau de l'Union européenne, du Bénélux, de la C.E.M.T. et les accords bilatéraux requièrent une révision complète de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 qui est toujours en vigueur. Une nouvelle législation d'ensemble relative au transport rémunéré de personnes par route est en cours de préparation au sein de l'administration.

3.2. TRANSPORT PAR RAIL

La S.N.C.B. a, dans le contexte contractuel acquis une large autonomie dans la définition du niveau optimal de ses prestations de service. L'objectif est de lui permettre d'avoir une action plus dynamique et plus commerciale pour mieux aborder le marché et répondre aux défis posés par la concurrence.

Buiten haar opdrachten van openbare dienst geniet ze over een totale autonomie inzake internationaal vervoer van reizigers, en het vervoer van goederen en stukgoederen. In deze domeinen is haar vrijheid om nationale en internationale commerciële aanbiedingen uit te werken een troef om een doelgerichter en offensiever beleid te voeren dat aan de behoeften van steeds meer eisende klanten beantwoordt.

Het beheerscontract dat met de federale staat afgesloten werd geeft haar meer ruimte om haar aanbod en de kwaliteit van haar dienstverlening te verbeteren, in het kader van haar opdrachten van openbare dienst, en bepaalt de financiële tegemoetkomingen van de Staat.

In het kader van een mobiliteitsbeleid dat een antwoord wil bieden aan de verkeersopstoppen, zal in het bijzonder aandacht geschonken worden aan een versteviging van de stads- en voorstadsbediening van Brussel per spoor.

Het hoge-snelheidstreinproject draagt bij tot de verbetering van het internationaal verkeer tussen België en zijn Europese buurlanden. De noodzaak het H.S.T.-net te ontwikkelen is ook de gelegenheid om het basisspoornet te vernieuwen en te moderniseren : zo genieten bepaalde vakken van een gevoelige verbetering, in het bijzonder de belangrijke assen die naar Brussel leiden.

Op internationaal vlak heeft de afschaffing van de grenzen geleid tot een aanzienlijke toename van uitwisselingen waarbij de spoorbedrijven de gelegenheid krijgen hun marktaandeel te vergroten. De Europese richtlijnen stimuleren hun groei door een meer moderne en meer aan de nieuwe eisen aangepast kader te scheppen, dat de mogelijkheid biedt dynamischer en competitiever te handelen. Deze richtlijnen zullen in Belgisch recht omgezet worden.

België neemt zich voor deel te nemen aan de uitbouw van transeuropese transportnetwerken. Zij wenst dat de bestaande of af te werken hoofdschema's betreffende het vervoer, op het niveau van de Europese Unie worden gerealiseerd, binnen de perspectieven die werden geopend door het Witboek van de Commissie van de Europese Gemeenschappen en door de top van Essen. Er zal een bijzondere maar niet exclusieve aandacht uitgaan naar de transeuropese netwerken voor de hoge snelheid en het gecombineerd vervoer.

3.3. BINNENVAART

Sedert 1 januari 1995 is er in de binnenvaartsector een volledige vrijheid van cabotage, zodat elke vervoerder, ongeacht zijn nationaliteit, het vervoer kan verrichten tussen 2 vervoerspunten gelegen in eenzelfde staat, dit onder dezelfde voorwaarden als de nationale vervoerder van die staat.

Elle bénéficie ainsi d'une autonomie totale dans le secteur non couvert par les missions de service public, à savoir le transport international de voyageurs, le transport de marchandises et les envois de détail. Dans ces domaines, la liberté de tarification dans des offres commerciales nationales et internationales peut être un atout pour mener une politique plus offensive, mieux ciblée et répondant aux attentes d'une clientèle de plus en plus exigeante.

Le contrat de gestion que l'Etat fédéral a scellé avec son entreprise ferroviaire lui laisse une certaine latitude dans la définition de son offre et la possibilité d'améliorer la qualité de ses prestations, dans le cadre de ses missions de service public, tout en fixant les apports financiers de l'état.

Dans le cadre d'une politique de mobilité visant à répondre aux problèmes de congestion automobile, une attention particulière sera accordée à la problématique du renforcement de la desserte ferroviaire urbaine et suburbaine de Bruxelles.

L'opportunité que représente le trafic à grande vitesse a également été saisie pour l'amélioration du trafic international de la Belgique avec ses partenaires européens limitrophes. La nécessité de développer le réseau T.G.V. s'harmonise au mieux avec le souci constant de renouveler et de moderniser le réseau ferroviaire classique de base; certains tronçons bénéficient d'une amélioration significative, tout particulièrement les axes importants qui convergent vers Bruxelles.

Sur le plan international, l'effacement des frontières conduit à une augmentation considérable des échanges, offrant aux entreprises ferroviaires de nouvelles opportunités, pour augmenter leur part de marché. Les directives adoptées au niveau européen s'emploient à stimuler leur développement, en créant un cadre plus moderne et plus adapté à ces nouvelles exigences, leur donnant la possibilité d'agir de manière plus volontariste et concurrentielle. Ces directives seront transposées en droit belge.

La Belgique entend participer à la mise en œuvre de réseaux transeuropéens de transport. Elle souhaite que soient concrétisés les schémas directeurs existants ou à finaliser en matière de transport au niveau de l'Union européenne, dans les perspectives ouvertes par le Livre blanc de la Commission de Communautés européennes et par le sommet d'Essen. Une attention particulière mais non exclusive sera accordée aux réseaux transeuropéens à grande vitesse et de transport combiné.

3.3. NAVIGATION INTERIEURE

Depuis le 1^{er} janvier 1995, le cabotage en navigation intérieure est complètement libre. Cela signifie que tout transporteur, quelle que soit sa nationalité, peut effectuer des transports entre 2 points situés dans un même Etat, au même titre que le transporteur ressortissant de ce pays.

Teneinde nieuwe kansen te geven aan de binnenvaart worden diverse initiatieven genomen tot stimulering van de markt :

- de Europese Commissie heeft aan er aan de Ministerraad melding van gemaakt ernaar te streven de beurtrol geleidelijke af te schaffen. Indien dit gebeurt zouden hierbij sociale begeleidingsmaatregelen aangewezen om zijn, om de overgang van een geregelde markt naar een vrije markt op een vlotte manier te laten verlopen; voornamelijk om falingen van bedrijven en verlies aan arbeidsplaatsen te voorkomen. Terzelfdertijd zouden maatregelen genomen moeten worden om een overgang van opgelegde tarieven naar referentietarieven mogelijk te maken. Deze maatregelen zouden een evenwicht moeten creëren tussen de goed gestructureerde beroepsverenigingen van de verladers en de vrij versplinterde of niet bestaande structuren van de schippers/vervoerders. In die zin kan ook gedacht worden aan het stimuleren van de oprichting van beroepscoöperaties onder de schippers/vervoerders;

- het opstellen van voorschriften die de toegang tot het beroep van vervoerder over het water moeten reguleren om de belangen van de schippers te vrijwaren;

- het opnieuw invoeren van de mogelijkheid op zondag te varen voor de schipper die dit wenst te doen.

Op het vlak van de Europese Unie werd een reeks saneringsmaatregelen uitgewerkt die de overcapaciteit in de Europese binnenvaartsector moeten verminderen. De belangrijkste zijn het slopen van de minst rendabele schepen en het inleveren van oude voor nieuwe tonnage (« oud voor nieuw » regel). De Raad van de Europese Unie besliste op 28 april 1994 die maatregel te verlengen voor een nieuwe periode van 5 jaar. De Europese Unie overweegt het verderzetten van de slooptacties tijdens de komende periode 1996-1998. De besprekingen met de Europese Commissie hierover zijn volop aan de gang.

3.4. LUCHTVAART

De exploitatie van luchtdiensten binnen de Europese Unie door luchtvaartmaatschappijen die er gevestigd zijn is vastgelegd in de bepalingen van het derde luchtvaartpakket, dat op 1 januari 1993 in werking is getreden. Dit pakket is eveneens van kracht geworden in Noorwegen en IJsland die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.

Het ministerieel besluit van 3 augustus 1994 bepaalt de voorwaarden voor afgifte van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig de verordening (E.E.G.) n° 2407192 van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen.

De Europese Commissie heeft bij de EU-Raad een voorstel van richtlijn ingediend betreffende de toegang tot de grondaandhandelingsmarkt op de luchthaven

Afin de créer de nouvelles opportunités pour la navigation intérieure, diverses initiatives ont été prises pour stimuler le marché :

- la Commission européenne a signalé au Conseil des Ministres son intention de supprimer graduellement le tour de rôle. Dans une telle hypothèse, des mesures sociales d'accompagnement seraient nécessaires pour que le passage d'un marché régulé à un marché libre se fasse aisément, principalement pour éviter des faillites et des pertes d'emplois. Simultanément, des mesures devraient être prises pour passer de tarifs imposés à des tarifs de référence. Ces mesures devraient créer un équilibre entre les associations professionnelles bien structurées des chargeurs et les structures fractionnées, voire inexistantes des bateliers/transporteurs. On pourrait envisager à cet effet d'encourager la création de coopératives professionnelles de bateliers/transporteurs;

- l'élaboration de prescriptions réglementant l'accès à la profession de transporteur par eau, afin de préserver les intérêts des bateliers;

- la réintroduction de la possibilité de travailler le dimanche, pour les bateliers qui le désirent.

Dans le cadre de l'Union européenne, une série de mesures d'assainissement ont été prises pour diminuer la surcapacité dans le secteur de la navigation intérieure. La principale mesure est le déchirage des bateaux les moins rentables et l'échange de l'ancien tonnage pour un nouveau tonnage (système dit du « vieux pour neuf »). Le Conseil de l'Union européenne a décidé le 28 avril 1994 de prolonger cette mesure pour une nouvelle période de 5 ans. L'Union européenne envisage la continuation des actions de déchirage au cours de la période 1996-1998. Des discussions avec la Commission européenne sont en cours.

3.4. AERONAUTIQUE

L'exploitation de services aériens dans l'Union européenne par des compagnies d'aviation qui y sont établies est définie dans le troisième paquet aéronautique entré en vigueur le 1^{er} janvier 1993. Ces dispositions sont également applicables à la Norvège et à l'Islande qui sont parties au Traité relatif à l'Espace économique européen.

L'arrêté ministériel du 3 août 1994 fixe les conditions de délivrance des licences d'exploitation aux transporteurs aériens conformément au Règlement C.E.E. n° 2407192 du 23 juillet 1992 relatif à l'octroi des licences d'exploitation aérien.

La Commission européenne a introduit auprès du Conseil une proposition de directive concernant l'accès au marché de la manutention sur les aéro-

vens van de unie. Dit voorstel behelst het uitwerken van liberaliseringsmaatregelen die de toegang tot die markt waarborgen en die moeten gepaard gaan met begeleidende maatregelen die een eerlijke en duurzame concurrentie garanderen en tegelijkertijd een doelmatig beheer van de luchthavenvoorzieningen mogelijk maken.

Op het vlak van bilaterale luchtvaartbetrekkingen met derde landen buiten de Europese Economische Ruimte ijvert het Bestuur van de Luchtvaart ervoor, in nauwe samenwerking met het Ministerie van Buitenlandse Zaken, nieuwe verkeersrechten voor België te verwerven en verworven rechten te vrijwaren en/of uit te breiden, hierbij rekening houdend met de belangen van onze luchthavens. Er hebben luchtvaartconsultaties plaats gehad met Israël, Gabon, Jordanië, Tunesië, Nigeria, Tsjechië, Zwitserland en de Verenigde Staten van Amerika. Nieuwe luchtvaartakkoorden werden afgesloten met Guinea, Oezbekistan, Namibië, Kroatië, Georgië, Koeweit, Wit-Rusland en Zuidkorea. De besprekingen met Ghana voor het afsluiten van een luchtvaartovereenkomst zullen worden voortgezet en afgerond. Onderhandelingen zijn gepland met onder andere Mozambique, Qatar, Uganda, Kenia en Burkina-Faso.

3.5. ZEEVAART

Op maritiem vlak worden in ons land geen protectionistische maatregelen getroffen. Wel wordt vastgesteld dat mondiaal nog veel landen de in- en uitvoer vanuit hun havens voorbehouden aan schepen welke onder de eigen nationale vlag varen.

Het beleid is er op gericht op internationaal vlak actief mee te werken aan de G.A.T.T.-besprekingen welke in dit kader worden gevoerd.

België volgt traditioneel een zeer open maritiem beleid en heeft zich tot op heden met gelijkgezinde naties in het kader van multilaterale afspraken in het kader van de Europese Unie, de « Consultative Shipping Group » en de O.E.S.O., ingespannen voor de wereldwijde opheffing van handelsbelemmerende maatregelen in het zeevervoer.

Met dit doel neemt ons land, in samenspraak met de Europese Commissie, eveneens actief deel aan de lopende onderhandelingen in het kader van de Wereld Handelsorganisatie te Genève (follow-up van de Uruguay-Round-Gats).

Gezien nog veel landen vasthouden aan protectionistische maatregelen, zijn in het verleden scheepvaartakkoorden onderhandeld, voor het merendeel met ontwikkelingslanden, teneinde ook voor onze koopvaardij een toegang tot deze trafieken te bewerkstelligen.

In overeenstemming met de E.G.-verordening 4055/86 (vrijheid van dienstverlening in het zeevervoer), wordt geijverd voor de aanpassing van deze verdragen, parallel aan de door de Europese Commissie reeds jarenlang gevoerde dialoog met overwegend Afrikaanse staten tot

ports de l'Union. Cette proposition prévoit l'élaboration de mesures de libéralisation qui garantissent l'accès au marché, en sus de mesures d'accompagnement pour garantir une concurrence loyale et continue, en même temps qu'une gestion efficace des équipements des aéroports.

Sur le plan des relations bilatérales avec des pays tiers en dehors de l'Espace économique européen, l'Administration de l'Aéronautique œuvre, en collaboration étroite avec le Ministère des Affaires étrangères, à l'obtention de nouveaux droits de circulation pour la Belgique et au maintien et/ou à l'extension des droits acquis, compte tenu des intérêts de nos aéroports. Des consultations ont eu lieu avec Israël, le Gabon, la Jordanie, la Tunisie, le Nigeria, la Tchèque, la Suisse et les Etats Unis d'Amérique. De nouveaux accords aériens ont été conclus avec la Guinée, l'Ouzbékistan, la Namibie, la Croatie, la Géorgie, le Koweït, la Russie blanche et la Corée du Sud. Les discussions avec le Ghana sur la conclusion d'un accord seront poursuivies et bientôt clôturées. Des négociations sont prévues avec notamment le Mozambique, le Qatar, l'Ouganda, le Kenya et le Burkina-Faso.

3.5. NAVIGATION MARITIME

Sur le plan maritime, notre pays n'a pas pris de mesures protectionnistes. Toutefois, pas mal de pays protègent leur propre flotte en réservant l'importation et l'exportation à partir de leurs ports aux navires qui battent leur pavillon.

Sur le plan international, la politique menée consiste à participer activement aux discussions du G.A.T.T. dans ce domaine.

Traditionnellement, la Belgique poursuit une politique maritime des plus ouvertes et ceci de concert avec des nations défendant les mêmes positions et elle œuvre pour l'élimination au niveau mondial de toutes les mesures entravant le commerce maritime, et ce, dans le cadre d'accords multilatéraux, de l'Union européenne, du « Consultative Shipping Group » et de l'O.C.D.E.

Dans cette optique, elle participe activement en concertation avec la Commission européenne aux négociations en cours dans le cadre de l'Organisation mondiale du Commerce à Genève (follow-up des Uruguay-round-Gats).

Etant donné que de nombreux pays tiennent encore à leurs mesures protectionnistes, des accords maritimes ont été négociés dans le passé avec des pays, pour la plupart, en développement, afin que notre marine marchande ait également accès à ces trafics.

Conformément au règlement C.E. 4055/86 (libre prestations de services en matière de transport maritime, il est œuvré à l'adaptation de ces traités, parallèlement au dialogue mené depuis de longues années par la Commission européenne avec des pays essen-

opzegging van hun vigerende vrachtreservatiemaatregelen.

3.6. TUSSENPERSONEN IN HET GOEDERENVERVOER

De toekomst ligt niet meer bij één vervoermodus, maar gelet op het grensoverschrijdend aspect van het vervoer, wel bij alle vervoermodi samen. Bij een juist gebruik en combinatie van de voordelen van elke modus kan een zo optimaal mogelijke vervoerketen aan de opdrachtgever voorgesteld worden, waarbij het economisch aspect ervan niet uit het oog verloren wordt. Hierin ligt precies de roeping van de transportorganisator. In de sektor tussenpersonen in het goederenvervoer wordt gestreefd naar een progressieve opwaardering van het beroep door het reglementeren van hun activiteiten. Op die wijze zullen malafide praktijken kunnen geweerd worden.

4. GEZOND MEDEDINGINGSBELEID

4.1. WEGVERVOER

Een beleid dat voorziet in een ruime toegankelijkheid van de markt van het goederenvervoer en die van het personenvervoer over de weg houdt gevaren in met betrekking tot een te groot aanbod vergeleken met de vervoersvraag.

België heeft er steeds voor geijverd de concurrentievoorwaarden tussen de vervoerders van de Europese Unie en zelfs daarbuiten zoveel mogelijk te harmoniseren.

Inzake de toegang tot het beroep werd op het vlak van de Europese Unie een eerste stap gezet (E.G.-richtlijnen van 12 november 1974 en 21 juni 1989) om minimumvoorwaarden op te leggen inzake vakbekwaamheid, financiële draagkracht en betrouwbaarheid. Deze kwalitatieve eisen zijn belangrijk om de liberalisatie in de sector te begeleiden. Daar waar België deze eisen maximaal heeft ingevuld bieden de betrokken richtlijnen evenwel de mogelijkheid om veel lagere voorwaarden op te leggen. Ons land ijvert er dan ook voor, zowel omwille van de kwaliteit van de vervoerders als omwille van een gelijke behandeling, om de normen in de verschillende lidstaten op een gelijkaardig niveau als bij ons te brengen.

Een andere belangrijke stap op E.U.-vlak is de fiscale harmonisatie in het wegvervoer. Daar waar vroeger reeds een harmonisatie werd doorgevoerd op het vlak van de accijnzen werd door middel van de EEG-richtlijn n° 89/93 van 25 oktober 1993 ook een harmonisatie van de verkeersbelasting doorgevoerd in die zin dat een minimumbelasting voor de bedrijfsvoertuigen wordt opgelegd.

Bovendien kunnen de Lidstaten die geen veralgemeend stelsel van tolgeden op de autosnelwegen kennen een heffing voor het gebruik van hun wegen invoeren. Deze invoering kan ook gemeenschappelijk door een aantal Lidstaten samen gebeuren. Op basis

tiellement africains afin qu'ils renoncent aux mesures de réservation de fret, actuellement en vigueur.

3.6. AUXILIAIRES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

L'avenir n'est plus à un seul mode de transport, mais à la combinaison de divers modes de transport, vu le caractère de plus en plus transfrontalier des échanges. L'utilisation à bon dessein et la combinaison des avantages de chaque mode de transport permet d'offrir au donneur d'ordre une chaîne de transport optimale, répondant aux critères économiques. Cette mission incombe à l'organisateur de transport. Le secteur des auxiliaires de transport de marchandises tente de revaloriser la profession par une meilleure réglementation, excluant toute pratique véreuse.

4. SAINTE POLITIQUE DE CONCURRENCE

4.1. TRANSPORT PAR ROUTE

Une politique prônant une meilleure accessibilité au marché du transport de marchandises et de personnes par la route risque de générer le problème d'une offre supérieure à la demande.

La Belgique a toujours oeuvré pour une harmonisation des conditions de concurrence applicables aussi bien aux transporteurs de l'Union européenne qu'aux autres.

En ce qui concerne l'accès à la profession, l'Union européenne a fait un premier pas (directives C.E. des 12 novembre 1974 et 21 juin 1989) en imposant des conditions minimales en matière d'honorabilité, de solvabilité et de capacité professionnelle. Ces exigences qualitatives sont importantes pour accompagner la libéralisation dans le secteur. Là où la Belgique a rempli le plus strictement ces exigences, les directives offrent cependant la faculté de fixer des conditions moins sévères. Elle s'active actuellement, afin que tous les transporteurs disposent de qualifications équivalentes et soient traités de la même façon, à ce que ces normes soient portées à un niveau égal au nôtre dans les différents pays membres.

L'Union européenne continue à travailler à l'harmonisation fiscale dans le secteur de transport routier. Après les accises (directive C.E.E. n° 89/93 du 25 octobre 1993), ce sont les taxes de circulation qui ont été harmonisées, en ce sens qu'une taxe minimale est imposée pour les véhicules utilitaires.

En outre, les pays qui n'ont pas adopté un système généralisé de péages sur les autoroutes, ont le droit de réclamer un droit d'usage pour l'utilisation de leur infrastructure. Ce droit peut également être instauré par un group de pays-membres. En vertu de l'accord

van een akkoord van 9 februari 1994 werd van deze mogelijkheid gebruik gemaakt door België, Nederland, Luxemburg, Duitsland en Denemarken. Die heffing is gekend onder de benaming Eurovignet.

Ten einde de concurrentiekracht van de Belgische goederenvervoerders door de invoering van het Eurovignet niet in het gedrang te brengen werden verscheidene begeleidende maatregelen getroffen zoals onder meer :

- de oprichting van een Overlegcomité wegvervoer waar alle problemen die de wegvervoerders aanbelangen met de bevoegde overheid worden besproken. Het Overlegcomité biedt bovendien een kader voor discussie met de vertegenwoordigers van de andere transportwijzen;

- de afschaffing van de retributies op de vervoervergunningen;

- de afschaffing van de borgtocht op aanhangwagens en opleggers;

- de vermindering van de belasting op de verzekeringen burgerlijke aansprakelijkheid en stoffelijke schade van 9,25 % tot 1,40 %.

Samen met de reeds vroeger toegekende vermindering van de sociale bijdragen in het kader van de Maribel-operaties werden aldus belangrijke inspanningen ten voordele van de sector van het goederenvervoer getroffen.

Nog een belangrijk instrument in het scheppen van gelijke mededingingsvoorwaarden tussen de vervoerders is de zogenaamde sociale harmonisatie die zich in hoofdzaak vertaalt in de opgelegde rij- en rusttijden. Uit de praktijk is dikwijls gebleken dat de vervoerder belangrijke overtredingen pleegt onder economische druk. In de nieuwe wet op het goederenvervoer, waarvan hierboven reeds sprake was, werd om die reden de notie van de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever en de verlader ingevoerd. In geval van vaststelling van een overtreding ten laste van de vervoerder zullen in bepaalde gevallen eveneens acties worden ondernomen tegen de opdrachtgever en de verlader.

Dit zal ondermeer het geval zijn bij het rijden zonder geldige vergunning of zonder geldig vervoerdocument, het rijden met een overbeladen voertuig, het niet respecteren van de voorgeschreven rij- en rusttijden, het niet naleven van de snelheidsbeperkingen.

Het spreekt vanzelf dat een gezond mededingingsbeleid staat of valt met een al dan niet efficiënt controleapparaat. Door natuurlijke afvloeiingen, gepaard gaande met de wervingsstop was het aantal controleurs recent tot minder dan 30 (op een personeelsformatie van 56 eenheden) gedaald. Op het einde van 1994 konden evenwel 14 nieuwe controleurs een opleiding genieten. Het aantal inspecteurs (die de controles in de bedrijven verrichten) is eveneens verminderd tot 3 op een personeelsformatie van 9 eenheden.

In het koninklijk besluit van 10 april 1995 werd een nieuwe personeelsformatie voor het departement vastgesteld. In niveau 2 zullen de 9 betrekkin-

du 9 février 1994, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Allemagne et le Danemark ont fait usage de cette possibilité en instaurant l'Eurovignette.

Pour que l'Eurovignette ne pénalise pas la compétitivité des transporteurs belges, plusieurs mesures d'accompagnement ont été prises en leur faveur, notamment :

- la création d'un comité de concertation pour examiner avec l'autorité compétente, les problèmes rencontrés par les transporteurs. Ce comité permet également de rencontrer les représentants des autres modes de transport;

- la suppression des rétributions pour les autorisations de transport;

- la suppression de la caution pour les remorques et les semi-remorques;

- la diminution de la taxe sur les assurances de responsabilité civile et de dégâts matériels, qui passe de 9,25 % à 1,40 %.

Avec les réductions des cotisations sociales déjà consenties dans le cadre des opérations Maribel, des efforts importants ont donc été faits en faveur du secteur du transport de marchandises.

Un autre instrument donnant des chances égales de concurrence est l'harmonisation sociale au niveau des temps de conduite et de repos. Dans la pratique, il a été souvent constaté que le transporteur commet des infractions graves sous la pression économique. C'est pourquoi la nouvelle loi sur le transport de marchandises introduit la notion de co-responsabilité du donneur d'ordre et du chargeur. Certaines infractions commises par le transporteur donneront lieu à des poursuites à l'encontre du donneur d'ordre et du chargeur.

Ce sera le cas notamment lorsque le transporteur roule sans autorisation ou document de transport valable, avec un véhicule surchargé ou ne respecte pas les temps de conduite et de repos ou les limitations de vitesse.

Il va de soi qu'une saine politique de concurrence est infructueuse sans un système efficace de contrôle. A la suite de départs naturels et du blocage des recrutements, le nombre de contrôleurs n'est plus que de 30 unités (sur un cadre de 56 unités). Heureusement, la fin de l'année 1994, 14 nouveaux contrôleurs ont pu recevoir une formation. Le nombre d'inspecteurs (qui effectuent les contrôles dans les entreprises) ne s'élève plus qu'à 3 personnes au lieu des 9 prévues.

L'arrêté royal du 10 avril 1995 fixe un nouveau cadre du personnel du département. Le niveau 2 qui comprend 9 emplois d'inspecteur, comprendra doré-

gen van inspecteur vervangen worden door 20 betrekkingen van hoofdcontroleur en 18 betrekkingen van controleur (vervoer te land). In niveau 3 zullen de 56 betrekkingen van controleur vervangen worden door 51 betrekkingen van wegbrigadier.

Dit moet België in staat stellen zijn internationale verplichtingen inzake minimum aantal uit te voeren controles, na te komen. Een goed hulpmiddel om de controles meer doeltreffend te maken is het systeem van onmiddellijke inning van boetes zoals het werd ingesteld bij de wet van 6 mei 1985 en het koninklijk besluit van 12 juli 1989.

Het onmiddellijk kunnen innen van de boetes heeft, als groot voordeel dat de reeds overbelaste parketten, ontlast worden en tevens dat overtredingen begaan door personen die hun woonplaats niet in België hebben niet ongestraft blijven.

Na verscheidene jaren ervaring is evenwel gebleken dat de uniforme bedragen van 2 500 Belgische frank voor gewone overtredingen en 10 000 Belgische frank voor zware overtredingen in een grotere gradering van het boetesysteem moet worden omgevormd. Momenteel is het inderdaad zo dat een overschrijding van de rijtijd met bijvoorbeeld 15 minuten even zwaar wordt beboet als een overschrijding met verscheidene uren. In overleg met alle betrokken instanties zal dan ook eerlang een nieuw ontwerp-koninklijk besluit worden uitgewerkt.

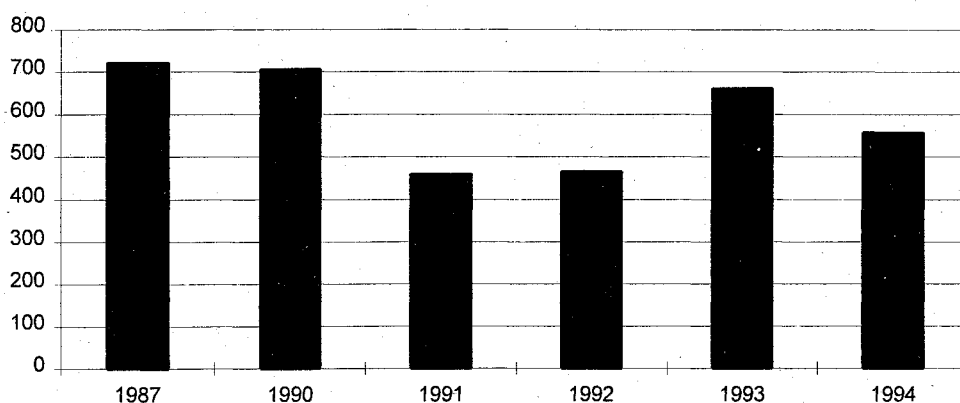
navant 20 emplois de contrôleur en chef et 18 emplois de contrôleur (transport terrestre). Les 56 emplois de contrôleur de niveau 3 seront remplacés par 51 emplois de brigadier routier.

Cela doit permettre à la Belgique de respecter ses engagements internationaux qui lui imposent d'effectuer un nombre minimum de contrôles. Les contrôles sont aussi devenus plus efficaces depuis que les amendes sont perçues immédiatement, dans les cas prévus par la loi du 6 mai 1985 et l'arrêté royal du 12 juillet 1989.

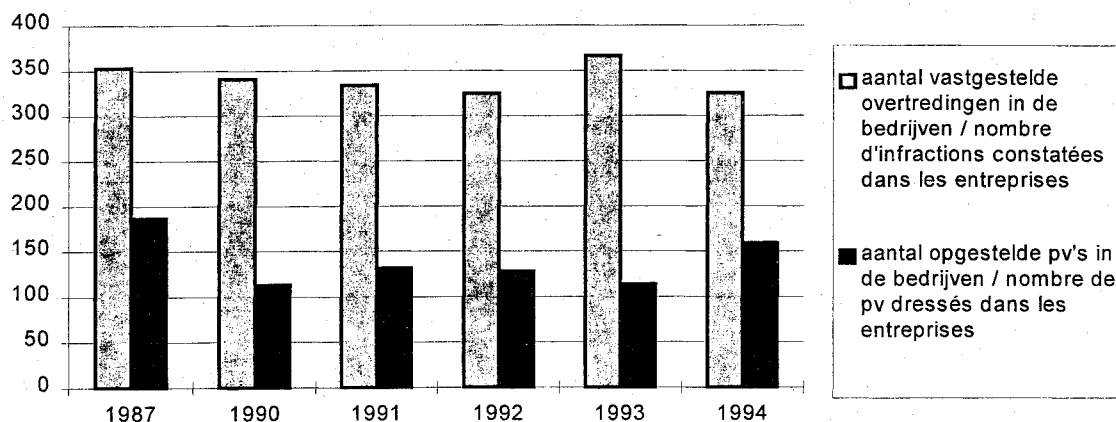
La perception immédiate des amendes a pour grand avantage de soulager les Parquets déjà surchargés et d'éviter que les personnes non domiciliées en Belgique échappent à la sanction.

Après plusieurs années d'expérience, il a été constaté que les montants uniformes de 2 500 de francs belge pour les infractions ordinaires et 10 000 de francs belge pour les infractions graves doivent être revus; en effet, il est illogique, par exemple, qu'un dépassement de 15 minutes ou d'une heure du temps de conduite soit puni de la même amende. Un nouveau projet d'arrêté royal sera par conséquent établi en concertation avec toutes les instances concernées.

aantal controles in de bedrijven
nombre de contrôles dans les entreprises



overtredingen vastgesteld in de bedrijven
infractions constatées dans les entreprises

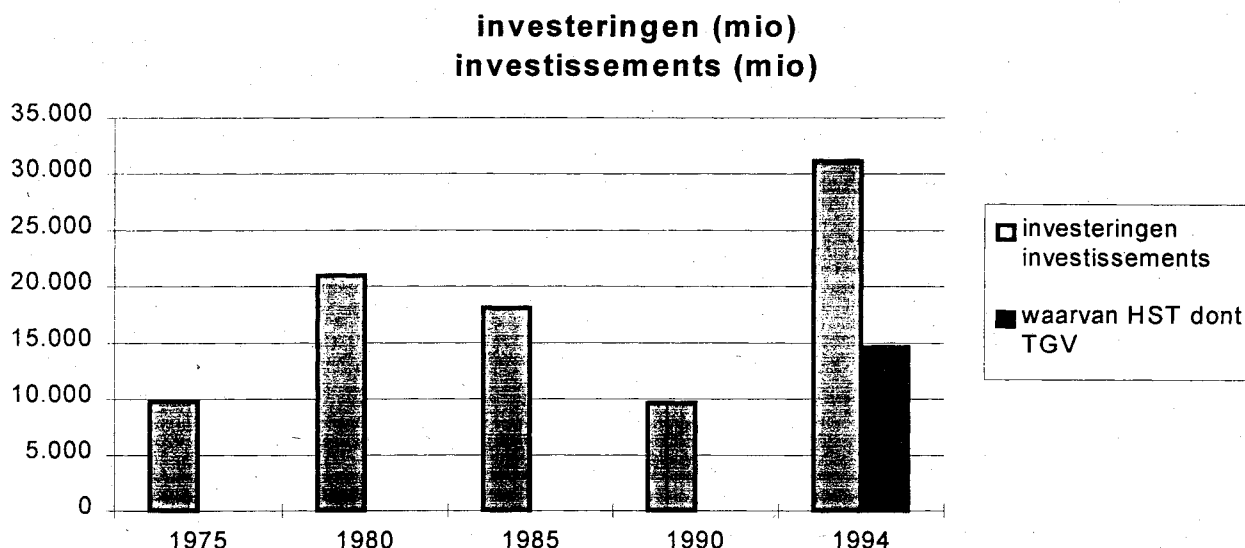


4.2. SPOORVERVOER

Om concurrentiepositie van het spoor te verbeteren werd de N.M.B.S. ermee belast een plan op te stellen dat zowel slaat op de uitbatingsaspecten als op de investeringen. Dit zal de Regering in staat stellen de nodige beslissingen te treffen inzake de opdracht van openbare dienstverlening en de wijze waarop die kan ingevuld worden, in het kader van het beheerscontract.

4.2. TRANSPORT PAR RAIL

En vue de redresser la position concurrentielle du rail, la S.N.C.B. a été chargée d'établir un plan que portera tant sur les aspects d'exploitation que d'investissements. Il permettra notamment au Gouvernement de prendre les décisions utiles concernant les missions de service public et à leur couverture, dans le cadre du contrat de gestion.

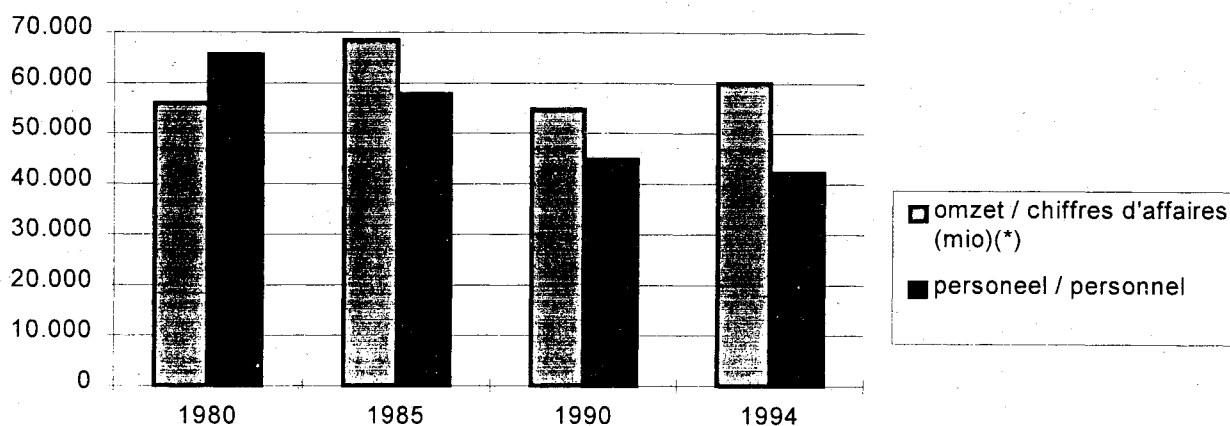


Krachtens het beheerscontract draagt de Staat niet financieel bij tot de ontwikkeling van de handelsactiviteiten van de N.M.B.S. De N.M.B.S. moet zelf strategieën uitwerken om nieuwe marktaandeelen te veroveren, zowel in de sector van personenvervoer als van goederenvervoer, en voornamelijk in het opkomend gecombineerd vervoer.

La contribution financière de l'Etat garantie par le contrat de gestion n'intervient pas dans les activités commerciales de l'entreprise. Dans ce secteur, il lui revient d'élaborer des stratégies plus volontaristes, qui doivent lui permettre de prendre de nouvelles parts de marché, aussi bien dans le domaine des voyageurs que dans celui des marchandises, principalement dans les créneaux porteurs d'avenir comme le transport combiné.

(*) Met inbegrip van de compensaties van de Staat voor het binnenlands vervoer van reizigers.

(*) Y compris les compensations de l'Etat pour le transport intérieur de voyageurs.



(*)met inbegrip van de compensatie van de staat voor het binnenlands vervoer van reizigers
y compris les compensations de l'Etat pour le transport intérieur de voyageurs

Een gezonde mededinging sluit aan bij de doelstellingen en principes die aan de grondslag liggen van het mobiliteitsbeleid.

In het kader van de liberalisatie van de spoorsector kunnen nieuwe operatoren toegang hebben tot de spoornetten overeenkomstig de nieuwe richtlijnen van de Raad van de Europese Unie die de toekenning van exploitatievergunningen regelen en gemeenschappelijke toegangsvoorwaarden tot de spoormarkt opleggen. Deze richtlijnen stellen een systeem vast waarbij nieuwe en bestaande bedrijven bepaalde rechten en verplichtingen moeten eerbiedigen, zodat de toekenning van de infrastructuurcapaciteiten veilig, doorzichtig en zonder discriminatie gebeurt.

4.3. BINNENVAART

Overeenkomstig de richtlijn 91/672/E.E.G. werden de nodige stappen gezet om de vaarbewijzen voor het besturen van binnenvaartschepen wederzijds te erkennen. Begin 1995 gaf de E.U.-ministerraad zijn goedkeuring aan een nieuwe richtlijn betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor de binnenvaart. Met het uitvaardigen van deze nieuwe richtlijn is er gegarandeerd dat de bestuurder van een binnenschip aan bepaalde voorwaarden van leeftijd, beroepskennis en ervaring beantwoordt en zullen gelijke spelregels gelden voor het geheel van de communautaire binnenvaartmarkt.

La saine concurrence rejoint les objectifs et les principes à la base de la politique de mobilité.

Dans le contexte de la libéralisation du secteur ferroviaire, l'accès aux réseaux pour de nouveaux opérateurs s'inscrit dans le cadre des nouvelles directives du Conseil de l'Union européenne prévoyant l'octroi de licences d'exploitation et l'application de conditions communes d'accès au marché ferroviaire. Ces directives contiennent un système qui impose des droits et des obligations aux entreprises nouvelles et existantes pour garantir la sécurité et qui assure la transparence et la non-discrimination dans l'allocation des capacités d'infrastructure.

4.3. NAVIGATION INTERIEURE

Conformément à la directive 91/672/C.E.E., les démarches nécessaires ont été faites pour reconnaître réciproquement les brevets de conduite exigés pour la navigation sur les voies de navigation intérieure. Au début de l'année 1995, le Conseil des Ministres de l'U.E. a approuvé une nouvelle directive relative à l'harmonisation des conditions de délivrance des brevets de conduite nationaux. L'application de cette nouvelle directive doit garantir que le conducteur d'un bateau de navigation intérieure répond bien à certaines conditions d'âge, de connaissance professionnelle et d'expérience; ces règles d'égalité valent pour tout le marché communautaire de la navigation intérieure.

In dezelfde context wordt er vanwege de E.U.-commissie ook gedacht aan het opstellen van een reglementering omtrent de samenstelling van de bemanning alsmede de exploitatiewijzen in de binnenvaart.

Met de richtlijn 87/540/E.E.G. is er een regeling getroffen met betrekking tot de toegang tot het beroep van ondernemer van nationale- en internationale vervoerder van goederen over de binnenwateren. De omzetting van deze richtlijn in nationale wetgeving heeft vertraging gekend omwille van toepassings- en interpretatiemoeilijkheden maar is thans klaar. De vervoerder zal betere kansen krijgen om zijn onderneming op een gezonde basis te leiden doordat hij een vorming zal genoten hebben en/of de nodige ervaring zal opgedaan hebben.

De toegang tot de markt van de binnenvaart wordt nog steeds gekenmerkt door een marktordening met een wettelijk geregelde beurtrol en vastgelegde vrachtprijzen. De beurtrol is echter in volle evolutie, dewelke niet kan losgekoppeld worden van wat zich afspeelt binnen de ééngemaakte markt. De Dienst voor Regeling der Binnenvaart (D.R.B.) heeft, na overleg met alle betrokken partijen (gewesten, verladers, bevrachters, schippers) voorstellen uitgewerkt die moeten leiden tot een versoepeling van de beurtrol.

Dit proces moet evenwel geleidelijk aan gebeuren om de bestaanszekerheid van de binnenschippers en hun sociale toestand niet in het gedrang te brengen. Die voorstellen werden voor advies naar de Raad van State gestuurd.

Krachtens een resolutie van de Raad van ministers van Verkeer van de Europese Unie, moet de Europese Commissie in de zomer 1995 een globaal voorstel voor de binnenvaart presenteren. Alles wijst erop dat dit voorstel de progressieve maar volledige afbraak van de beurtrol tegen het einde van de eeuw zal inhouden.

Internationaal gezien is, sinds de wijzigingen van de Oost-Westbetrekkingen, de concurrentie van de Centraal- en Oosteuropese schippers ten opzichte van onze schippers toegenomen. De binnenvaartlanden behorende tot de Europese Unie, hebben in 1992 de Europese Commissie een mandaat gegeven om onderhandelingen met de Centraal- en Oosteuropese landen aan te knopen om marktverstorende factoren in de Oost-West trafiek uit de weg te ruimen. De Europese Unie heeft beslist de besprekingen in een eerste fase te beperken tot de aangrenzende binnenvaartlanden: Polen, Hongarije, Tsjechië en Slowakije. Dit pakket maatregelen moet uitmonden in een eenvoudiger en meer doorzichtige marktstructuur van de Belgische en Europese binnenvaart.

4.4. LUCHTVAART

Vanuit economisch standpunt bekeken, biedt het recente akkoord tussen SABENA en Swissair aan de luchtvaartmaatschappij de mogelijkheid een sterke concurrentiële positie te behouden.

Dans le même contexte, la Commission de l'U.E. envisage une réglementation sur la composition de l'équipage et les modes d'exploitation dans la navigation intérieure.

La directive 87/540/C.E.E. règle l'accès à la profession de transporteur national et international de marchandises sur les voies de navigation intérieure. La transposition de cette directive dans notre législation nationale a pris du retard en raison de difficultés d'application et d'interprétation mais est maintenant prête. Le transporteur recevra de meilleures chances pour diriger son entreprise sur une base saine lorsqu'il aura suivi une formation *ad hoc* et/ou acquis l'expérience nécessaire.

L'accès au marché est toujours fonction d'une organisation de marché appliquant le tour de rôle et des frets fixes. Toutefois, le marché unique a remis en question le tour de rôle. Après concertation avec toutes les parties concernées (régions, chargeurs, affréteurs, bateliers), l'Office régulateur de la Navigation intérieure (O.R.N.I.) a élaboré des propositions en vue d'assouplir le système du tour de rôle.

Ce processus doit toutefois être introduit graduellement pour ne pas mettre en péril la sécurité d'existence et la situation sociale des bateliers. Ces propositions ont été envoyées pour avis au Conseil d'Etat.

Suite à une Résolution du Conseil des ministres du Transport de l'Union européenne, la Commission européenne doit présenter au cours de l'été 95, une proposition globale sur la navigation intérieure. Tout porte à croire que cette proposition formulera l'abolition progressive mais totale du système du tour de rôle d'ici la fin du siècle.

Sur le plan international, la concurrence des bateliers venant de l'Europe centrale et orientale se fait rudement sentir. La Commission européenne a été mandatée en 1992 pour entamer des négociations avec les pays de l'Europe centrale et de l'Est afin d'éliminer les facteurs qui distordent le trafic Est-Ouest. L'Union européenne a décidé de négocier dans un premier temps avec des pays immédiatement voisins de la Communauté, à savoir la Pologne, la Hongrie, la Tchéquie et la Slovaquie. Toutes ces mesures doivent déboucher sur une structure de marché plus simple et plus transparente en ce qui concerne la navigation intérieure en Belgique et en Europe.

4.4. AERONAUTIQUE

D'un point de vue économique, la finalisation récente de l'accord SABENA-Swissair permet à la compagnie aérienne de maintenir une position concurrentielle forte.

Het beheer van Brussel-Nationaal moet ernaar streven een operationele samenhang te verzekeren tussen de verscheidene functies die binnen de luchthaven worden uitgeoefend.

Het ontwerp-E.U.-reglement dat de geharmoniseerde voorwaarden voor aflevering van vergunningen aan vliegend personeel vastlegt zou uiterlijk op 1 januari 1998 moeten in werking treden. De wijziging van de Europese wetgeving houdt in dat ook de het ministerieel besluit van 23 juni 1969 houdende regeling van de burgerlijke vergunningen moet aangepast worden.

Deze evolutie houdt nieuwe taken in voor het Bestuur van de Luchtvaart, onder andere het goedkeuren van opleidingscentra en van de opleiding zelf. Het toepassen van deze reglementering maakt een herstructurering en een versnelde en meer doorgevoerde informatisering van de Dienst Vergunningen noodzakelijk.

Het ministerieel besluit van 23 juni 1969 moet eveneens worden herzien om de voorwaarden tot het bekomen van de vergunningen en bevoegdverklaringen aan te passen aan de in werking zijnde Bijlage I aan de Conventie van Chicago.

Terzelfdertijd wordt de vliegervaring voor het bekomen van de vergunning van lijnbestuurder op vliegtuigen met een totale massa van meer dan 20 ton vervangen door een ervaring op vliegtuigen met een meerkoppige bemanning gecertificeerd onder J.A.R./F.A.R. 25, § 3 of een andere gelijkwaardige code. Deze maatregel, die in de lijn van de toekomstige Europese reglementering ligt, moet het mogelijk maken dat ook de Belgische piloten kunnen genieten van de privileges die de Europese richtlijn 91/670/E.E.G. aan de houders van een vergunning verleent. Deze richtlijn werd omgezet naar Belgisch recht door het koninklijk besluit van 7 december 1992.

De erkenning van in het buitenland uitgereikte vliegvergunningen is momenteel geregeld bij omzendbrief L.I.C.-01 maar zal weldra in een afzonderlijk ministerieel besluit worden vastgelegd.

De besluiten die het bekomen van een burgerlijke vliegvergunning hebben geregeld voor de militaire piloten, zijn nu drie jaar in werking. In overleg met de Generale Staf van de Luchtmacht zullen zij op bepaalde punten worden aangepast.

Daarnaast is een besluit in voorbereiding houdende de voorwaarden waaraan militairen dienen te voldoen voor het bekomen van een burgerlijke vergunning van boordwerktuigkundige. Deze reglementering is actueel geworden: om te voldoen aan de behoeften van de industrie die opnieuw nood heeft aan boordwerktuigkundigen wordt het ministerieel besluit van 31 juli 1980 houdende regeling van de burgerlijke vergunning van boordwerktuigkundige herzien en aangepast.

Het ministerieel besluit van 8 februari 1985 houdende regeling van de voorwaarden inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de leden van het stuurpersoneel van burgerlijke luchtvaartuigen

La gestion de Bruxelles-National doit tendre vers une formule assurant la cohérence opérationnelle entre les fonctions exercées au sein de l'aéroport.

Le projet de règlement européen harmonisant les conditions de délivrance des licences au personnel volant devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1998 au plus tard. La modification de la législation européenne impose donc l'adaptation de l'arrêté ministériel du 23 juin 1969 portant réglementation des licences civiles de pilotes d'avions.

Cette évolution amène des nouvelles tâches pour l'Administration de l'Aéronautique, notamment l'agrément des centres de formation et de la formation proprement dite. L'application de cette réglementation rend indispensable une restructuration et une informatisation plus poussée du Service des Licences.

L'arrêté ministériel du 23 juin 1969 doit aussi être révisé sur le plan des conditions d'obtention des licences et des qualifications, afin de satisfaire aux dispositions de l'Annexe I à la Convention de Chicago actuellement en vigueur.

En même temps, l'expérience de vol pour l'obtention de la licence de pilote de ligne sur des avions d'une masse totale de plus de 20 tonnes est remplacée par une expérience sur des avions comprenant un équipage de plusieurs personnes, certifiés sous J.A.R./F.A.R. 25, § 3 ou un code similaire. Dans l'optique de la future réglementation européenne, cette mesure doit permettre aux pilotes belges de bénéficier des privilèges accordés par la directive européenne 91/670/C.E.E. aux détenteurs d'une licence. Cette directive a été transposée en droit belge par l'arrêté royal du 7 décembre 1992.

La reconnaissance des licences délivrées à l'étranger est jusqu'à présent régie par la circulaire L.I.C.-01 mais fera bientôt l'objet d'un arrêté ministériel distinct.

Les arrêtés fixant les conditions auxquelles les porteurs de brevets de pilote militaire doivent satisfaire pour obtenir une licence civile sont en vigueur depuis 3 ans. En concertation avec le Staff général de la Force aérienne, ces arrêtés seront modifiés sur certains points.

En outre, un arrêté fixant les conditions auxquelles doivent satisfaire les militaires pour obtenir des licences civiles de mécanicien navigant est en cours de préparation. Pour pouvoir répondre aux besoins de l'industrie, l'arrêté ministériel du 31 juillet 1980 portant réglementation des licences civiles de mécanicien navigant sera revu et adapté en conséquence.

L'arrêté ministériel du 8 février 1985 réglementant les conditions d'aptitude physique et mentale des membres d'équipage des aéronefs civils est en cours de révision en vue d'accélérer la procédure. Le

wordt herzien met het oog op het versnellen van de procedure. Dit nieuwe besluit zal het Bestuur van de Luchtvaart in staat stellen de geneeskundige onderzoeken die piloten moeten ondergaan voorafgaand aan het afleveren of hernieuwen van een vergunning, te organiseren. Voor het grootste deel werden deze onderzoeken uitgevoerd door de Administratieve Gezondheidsdienst (Ministerie van Volksgezondheid). Voortaan zullen ook het Medisch Centrum van de Luchtmacht, de medische diensten van de handelsluchtvaartmaatschappijen en terzake erkende artsen dit eveneens kunnen.

Wat de burgerlijke aansprakelijkheid van de luchtvervoerder tegenover de passagiers betreft zijn raadplegingen aan de gang op het vlak van de Europese Unie en de C.E.A.C. (Europese Conferentie van de Burgerluchtvaart) om een eenvormige en billijker schaderegeling vast te leggen ten overstaan van de passagiers en hun rechthebbenden.

Wat de verantwoordelijkheid van de vervoerder ten overstaan van derden op de grond betreft, is België nog altijd partij bij het verdrag van de Conventie van Rome van 7 oktober 1952, goedgekeurd bij de wet van 14 juli 1966. De regering onderzoekt de wenselijkheid om ten aanzien van de slachtoffers een regime in te voeren dat billijker is dan datgene wat in deze Conventie is voorzien.

4.5. ZEEVAART

De Regie voor Maritiem Transport lijdt zware financiële verliezen. Tegen oktober 1995 zal een plan worden opgesteld om hieraan te verhelpen.

In de maritieme sector zijn er behalve de bekwaamheidsvereisten voor bemanningsleden van schepen, geen beperkende bepalingen inzake toegang tot het beroep van reder of van vervoerder.

Teneinde een gezond mededingingsbeleid te werkstelligen en te behouden dienen geen acties ondernomen om aan deze situatie verandering aan te brengen.

Het beleid ijvert ervoor dat op internationaal vlak maatregelen worden genomen om een ondubbelzinnige band tussen schip en scheepseigenaar vast te stellen, de zogenaamde « genuine link » zoals trouwens opgenomen in het Internationaal Zeerecht Verdrag van Montego Bay 1982.

Op federaal vlak werden en worden de nodige stappen ondernomen om over te gaan tot de registratie van zeeschepen en binnenvaartschepen evenals voor de veralgemeende registratie van alle pleziervaartuigen.

Verder wordt tegen einde 1995 uitvoering gegeven aan de richtlijn 94/57/E.G. van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties evenals aan de richtlijn 94/25/E.G. van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten met betrekking tot pleziervaartuigen. Bei-

nouvel arrêté permettra à l'Administration de l'Aéronautique d'organiser les examens médicaux que les pilotes doivent subir avant d'obtenir ou de renouveler une licence. La plupart de ces examens étaient effectués par le Service de Santé administratif (ministère de la Santé publique). Dorénavant, ils pourront aussi être organisés par le Centre médical de la Force aérienne, les services médicaux des compagnies aériennes commerciales et par des médecins agréés à cet effet.

En ce qui concerne la responsabilité civile du transporteur aérien à l'égard des passagers, des consultations sont en cours au niveau de l'Union européenne avec la C.E.A.C. (Conférence européenne de l'Aviation civile) en vue de fixer une indemnisation uniforme et plus équitable pour les passagers et leurs ayants droit.

En ce qui concerne la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs vis à vis des dommages causés à des tiers au sol, la Belgique est toujours partie au Traité de la Convention de Rome du 7 octobre 1952, approuvé par la loi du 14 juillet 1966. Le gouvernement examine l'opportunité d'instaurer en faveur des victimes, un régime plus équitable que celui prévu par cette Convention.

4.5. NAVIGATION MARITIME

La Régie des Transports Maritimes subit de lourdes pertes financières. Un plan sera élaboré pour le fin octobre 1995 en vue de faire face à cette situation.

Si dans le secteur maritime, les membres d'équipage des navires doivent satisfaire à certaines conditions d'aptitude, il n'existe aucune disposition limitant l'accès à la profession d'armateur ou de transporteur.

Dans l'optique d'une saine politique de concurrence, aucun changement de cette situation ne s'impose.

Par contre, des mesures doivent être prises sur le plan international pour reconnaître le lien véritable (« genuine link ») existant entre le navire et son propriétaire, comme prévu par le Traité international sur le Droit de la Mer, signé en 1982 à Montego Bay.

Sur le plan fédéral, les démarches nécessaires ont été faites en vue de l'enregistrement des navires, des bateaux de navigation intérieure et des embarcations de plaisance.

D'ici la fin de l'année 1995 sortiront les arrêtés portant exécution de la directive 94/57/C.E. du 22 novembre 1994 établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et de la directive 94/25/C.E. du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres re-

de richtlijnen hebben vooral consequenties op technisch vlak zodat in alle E.U.-landen dezelfde inspectie-, keurings- en produktienormen worden gehanteerd.

De verordening n° 2978/94 van 21 november 1994 betreffende de tenuitvoerlegging van I.M.O.-resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden ballasttanks omgezet worden in nationale wetgevingen. Hierdoor zullen tankers welke aan deze voorschriften voldoen en dus veiliger zijn voor wat betreft eventuele verontreinigingen bij scheepsrampen, niet meer benadeeld worden door het betalen van hogere haventaksen.

4.6. TUSSENPERSONEN IN HET GOEDERENVERVOER

De toegang tot het beroep in deze sector wordt geregeld door de wet van 26 juni 1967 en door de uitvoeringsbesluiten voor de vervoercommissionairs en de vervoermakelaars. Binnenkort zullen de scheepsagenten eveneens onder die wetgeving vallen.

De bestaande wetgeving maakt het mogelijk een getuigschrift van vakbekwaamheid te bekomen op grond van de ervaring die men kan voorleggen. Weliswaar zal dit ook kunnen gebeuren via examens georganiseerd door het Belgisch Instituut der Transportorganisatoren.

De twee mogelijkheden zullen naast elkaar blijven bestaan. De invoering van de mogelijkheid om de vakbekwaamheid via een examen te verkrijgen, zal de sector in grote mate democratiseren. Op dit ogenblik is het immers de werkgever die de vakbekwaamheid aanvraagt voor een werknemer die deze op basis van de ervaring wenst te bekomen. Het systeem via examen zal dus de mogelijkheid bieden aan deze afhankelijkheid te ontsnappen.

Van een verworven vakbekwaamheid kan pas gelidig gebruik gemaakt worden in het kader van een vergunning, bestaande of in aanvraag, en om die vergunning te verkrijgen moet men zich wenden tot de bevoegde dienst zoniet dient de vakbekwaamheid tot niets. Deze procedure is een waarborg voor de verdediging van het beroep.

latives aux bateaux de plaisance. Ces deux directives ont pour conséquence que tous les pays de l'Union européenne appliqueront les mêmes normes d'inspection, de certification et de production.

Le règlement n° 2978/94 du 21 novembre 1994 mettant en application la résolution O.M.I. A.747(18) relative au jaugeage des pétroliers à ballast séparé sera transposé dans notre législation. Par conséquent, les pétroliers à ballast séparé qui sont plus surs et moins susceptibles de polluer la mer en cas d'accident, ne devront plus payer des taxes portuaires aussi élevées.

4.6. AUXILIAIRES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

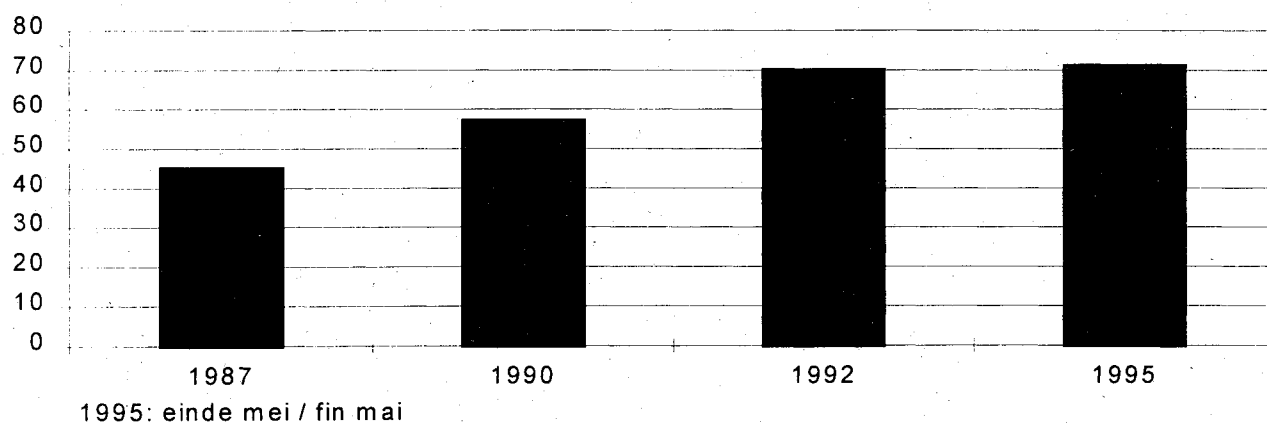
L'accès à la profession est réglé par la loi du 26 juin 1967 et par les arrêtés d'exécution concernant les commissionnaires et les courtiers de transport. La même législation s'appliquera bientôt aux agents maritimes.

La législation actuelle permet d'obtenir un certificat d'aptitude sur la base de l'expérience acquise. Bientôt, le certificat pourra être obtenu après la réussite d'un examen à l'Institut belge des Organismes de Transport.

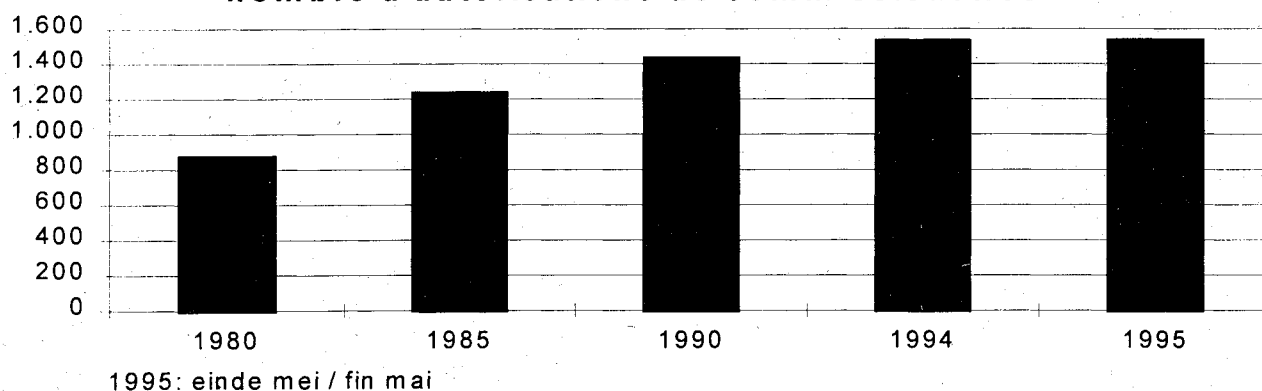
Les deux possibilités subsisteront néanmoins, mais les examens permettront à plus de candidats d'obtenir le certificat d'aptitude. L'introduction de cette possibilité d'obtention du certificat via un examen contribuera grandement à la démocratisation du secteur. En effet, jusqu'à présent, c'était les employeurs des candidats qui jugeaient si ces derniers avaient l'expérience requise pour demander le certificat. Le système de l'examen permettra donc d'échapper à cette dépendance.

Dès que le candidat auxiliaire de transport aura obtenu le certificat d'aptitude, il pourra demander au service concerné, une licence, sans laquelle il ne peut pas exercer valablement la profession. Cette procédure est une garantie pour défendre la profession.

**aantal vergunningen van vervoermakelaar
nombre d'autorisations de courtiers**



**aantal vergunningen van vervoercommissienair
nombre d'autorisations de commissionnaires**



4.7. KWALITEIT IN DE BOUW

Door de verdeling van de bevoegdheden is de federale Staat belast met het opstellen van normen en de Gewesten met de toepassing, in vele domeinen, van de nationale regelgeving. Wat de normen in de bouw betreft, behoren twee taken die vroeger door het departement van Openbare Werken uitgeoefend werden, tot de bevoegdheid van de Staat en de Gewesten, namelijk de erkenning van aannemers en de technische goedkeuring van materialen.

Om geen energie te verspillen en om te vermijden dat de doeltreffendheid van de genomen acties verloren zou gaan hebben de Staat en de Gewesten beslist actief samen te werken : daardoor speelt de federale administratie een coördinerende en centraliserende rol wat de procedures betreft.

4.7. QUALITE DANS LA CONSTRUCTION

La répartition des compétences entre l'Etat fédéral et les Régions a laissé au premier un rôle normatif, tandis que les secondes sont chargées, dans bien des domaines, de l'application des règles nationales. Dans le domaine des normes relatives à la construction, deux missions, exercées jadis par l'ancien département des Travaux Publics, sont ainsi partagées entre Etat et Régions : l'agrégation des entrepreneurs et l'agrément technique des matériaux.

Plutôt que de disperser les énergies et de risquer d'amoinrir l'efficacité des actions menées dans le cadre de ces missions, l'Etat et les Régions ont établi progressivement une coopération active, dans laquelle l'administration fédérale joue un rôle coordinateur, voire centralisateur, en ce qui concerne les procédures.

Deze taken hebben als doel de kwaliteit in het algemeen in de bouw te waarborgen (gebouwen, infrastructuur en kunstwerken).

4.7.1. Erkenning van aannemers

De wet van 20 maart 1991 geeft aan erkende ondernemingen het recht voor opdrachten van aanneming van werken in te schrijven. Deze erkenningen worden toegekend door de gewestelijke Ministers op grond van de omvang van reeds uitgevoerde werken in een bepaalde sector.

Een erkenningscommissie samengesteld uit vertegenwoordigers van de openbare sector (Staat en Gewesten) en van de privé sector (beroepsverenigingen) onderzoekt de aanvragen en brengt een advies uit; de federale administratie behandelt de dossiers, zorgt voor het secretariaat en de aflevering van de erkenningsbewijzen.

Het voordeel van het systeem berust op het feit dat de (openbare) opdrachtgevers niet zelf moeten nagaan of de inschrijvers, naargelang de omvang van de uit te voeren werken, al dan niet over de vereiste bekwaamheid en financiële draagkracht beschikken. Voor de betrokken aannemers zijn de handelingen gecentraliseerd zodat zij niet bij elke opdrachtgever telkens dezelfde eentonige procedures moeten herhalen. Tenslotte verwijzen vele privé-opdrachtgevers, bij de beoordeling van de offertes en alhoewel dit niet verplicht is, naar het bestaan van een dergelijke erkenning.

De Europese Unie waakt er natuurlijk over dat de erkenningsprocedure de nationale ondernemingen niet bevoordeelt.

Op onze beurt moeten we ook waakzaam zijn bij de effectieve opening van de overheidsopdrachten van de lidstaten van de Europese Unie, in het bijzonder wanneer geen kwalificatie- of selectiesysteem bestaat op nationaal vlak, maar op een minder doorzichtige manier, enkel op regionaal vlak of alleen maar op het vlak van de onderneming aan wie de werken toegewezen zijn.

Met het oog op een kwaliteitsbeleid kunnen twee verwijzen gemaakt worden aan ons erkenningssysteem: enerzijds slaat het enkel op overheidsopdrachten en anderzijds stelt het geen kwaliteitscriteria vast.

Er moet dus nagedacht worden over de controle van de vakbekwaamheid, de verwijzing naar I.S.O.-normen, de toekenning van labels, ...

Overleg met de betrokken milieus kan bijdragen tot het vinden van oplossingen die :

- verenigbaar zijn met de Europese regels;
- de beroepsverenigingen nauw betrekken;
- te dwingende procedures voorkomen;
- de privé opdrachtgevers, ondernemingen of particulieren ook voordelen aanbieden.

Ces missions visent à mieux garantir la qualité dans la construction, au sens général du terme (bâtiments, infrastructure et ouvrages d'art).

4.7.1. Agréation des entrepreneurs

La loi du 20 mars 1991 vise à réserver à des entreprises agréées les soumissions dans les marchés publics de travaux. Ces agréments sont octroyés — par les Ministres Régionaux — en fonction de l'importance des travaux réalisés et du secteur dans lequel se situe l'activité de l'entreprise.

Une commission d'agrément, composée de représentants du secteur public (Etat et Régions) et du secteur privé concerné (Fédérations professionnelles), examine les demandes et formule un avis; l'administration fédérale instruit les dossiers, assure le secrétariat, et émet les agréments.

L'intérêt de ce système réside dans le fait qu'il dispense les maîtres d'ouvrage (publics) de s'assurer par leurs propres moyens, de la capacité et de la solvabilité des soumissionnaires au regard de l'importance des travaux envisagés. Pour les entrepreneurs concernés, il présente l'avantage de centraliser les démarches et d'éviter la répétition de procédures identiques, mais fastidieuses, auprès de chaque maître d'œuvre. Enfin, bien qu'aucune obligation ne leur soit imposée, les maîtres d'œuvres privés se réfèrent souvent à l'existence d'une agrément dans leur appréciation des offres qui leurs sont soumises.

L'Union européenne est bien entendu attentive à ce que la procédure d'agrément ne favorise pas les entreprises nationales.

Il convient à notre tour de se montrer vigilant et ferme sur l'ouverture effective des marchés publics des pays membres de l'Union européenne, particulièrement lorsque les systèmes de qualification ou de sélection n'existent pas sur un plan national, mais s'appliquent, d'une façon moins transparente, sur un plan régional ou même, au niveau de l'entreprise adjudicataire.

Un double reproche peut être formulé à l'encontre de notre système d'agrément dans la perspective d'une politique de qualité : d'une part, il ne vise que les marchés publics, et d'autre part, les critères qualitatifs font largement défaut.

Certaines pistes de réflexion sont ouvertes : contrôle des qualifications professionnelles, référence aux normes I.S.O., attribution de labels, ...

Il conviendra de poursuivre cette réflexion avec les milieux intéressés, en recherchant des solutions :

- compatibles avec les règles européennes;
- associant étroitement les fédérations professionnelles concernées;
- évitant les procédures trop astreignantes;
- bénéficiant également aux maîtres d'œuvres privés, entreprises ou particuliers.

4.7.2. Technische goedkeuring van materialen

In nauwe samenwerking met de Gewesten en de bouwsector wordt een kwaliteitswaarborg gegeven voor bepaalde materialen die in de bouw gebruikt worden. Dit sluit aan bij de normgeving waarbij gecertificeerd kan worden dat een produkt aan een technische norm beantwoordt.

Zulke normen bestaan alleen maar voor een beperkt aantal standaard produkten (in alle domeinen). De technische goedkeuring biedt daarentegen de mogelijkheid de kwaliteit van een materiaal of een produkt met betrekking tot zijn functie te bevestigen, waardoor het sneller aangepast wordt aan de evolutie van de technieken in de bouwsector.

Het gebruik van genormaliseerde of erkende materialen wordt in de meeste bestekken geëist, zowel voor openbare als voor privé bouwwerken. Deze praktijk zal aangemoedigd worden bij de openbare instellingen en ondernemingen, maar ook bij architecten, studiebureaus, privé ondernemingen en particulieren die bij de bouw betrokken zijn.

De effectieve verwezenlijking van de Europese markt vergt de afschaffing van alle nationale beschermende technische beperkingen. Op Europees vlak moet dus werk gemaakt worden van de harmonisatie, in het bijzonder via de Europese Commissie voor Normalisatie (E.C.N.).

Daar de procedure tot vaststelling van geharmoniseerde normen tijd zal vergen zou het systeem van technische goedkeuring in de komende jaren op Europees vlak een belangrijke rol kunnen spelen.

Door wederzijdse erkenning van technische goedkeuringen en van de controleprocedures kunnen de produkten op de markt gebracht worden zonder dat de producent in elke Lidstaat een langdurige erkennings- of normalisatieprocedure moet aanvatten.

Om onze eigen producenten niet te benadelen moet de « Richtlijn Bouwprodukten » in Belgisch recht omgezet worden, anders zullen, in tegenstelling met wat in het buitenland gebeurt, onze goedkeuringen, controles en proeven niet automatisch erkend worden.

5. VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID

5.1. WEGVERKEER

5.1.1. Algemeen

In de ontwikkelde landen is de onveiligheid op de weg een ware maatschappelijke plaag geworden. Verkeersongevallen zijn een van de voornaamste

4.7.2. Agrément technique des matériaux

Cette activité, menée en collaboration étroite avec les Régions et le secteur de la construction, vise à attribuer aux matériaux utilisés dans la construction une garantie de qualité. Elle est le complément indispensable à la normalisation, qui permet de certifier la conformité d'un produit à une norme technique.

De telles normes n'existent en effet que pour un nombre limité de produits standardisés (dans tous les domaines). L'agrément technique permet, au contraire, d'attester la qualité d'un matériau ou d'un produit par rapport à sa fonction, et s'adapte dès lors plus rapidement à l'évolution des techniques dans le secteur de la construction.

L'exigence de matériaux normalisés ou agréés figure dans la plupart des cahiers de charges relatifs à des marchés de construction, tant publics que privés. Cette pratique sera encouragée, par une information plus large auprès des entreprises et organismes publics, mais aussi auprès des architectes et bureaux d'étude, et également des entreprises et particuliers intéressés par la construction.

La réalisation effective du marché européen suppose que s'estompent les barrières techniques qui, dans tous les pays, ont été dressées. Un énorme travail d'harmonisation doit donc être mené sur le plan européen, notamment par la voie du Comité Européen de Normalisation (C.E.N.).

Compte tenu du temps que prendront les procédures d'adoption de normes harmonisées, il semble que le système de l'agrément technique jouera, sur le plan européen, un rôle beaucoup plus important dans les prochaines années.

C'est par le biais de reconnaissances réciproques des spécifications techniques et des procédures de contrôle qu'en pratique, les produits peuvent être mis sur le marché, sans qu'il soit nécessaire au producteur de recommencer dans chacun des Etats européens, les procédures longues et coûteuses de l'agrément ou de la normalisation (non harmonisée).

Afin de ne pas défavoriser nos propres producteurs, il convient de transposer dans le droit belge la « Directive Produits de Construction » sans laquelle nos agréments, contrôles et essais, ne seront pas automatiquement reconnus à l'étranger, alors que l'inverse existerait.

5. UNE POLITIQUE DE SECURITE

5.1. CIRCULATION ROUTIERE

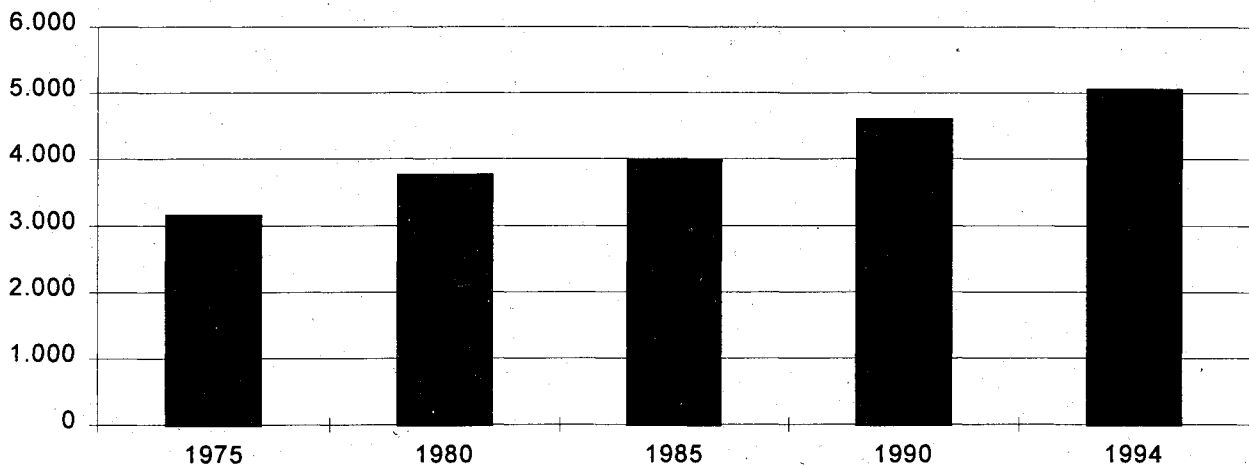
5.1.1. Généralités

L'insécurité routière est devenue, dans tous les pays développés, un véritable fléau social. Non seulement les accidents de la circulation sont devenus

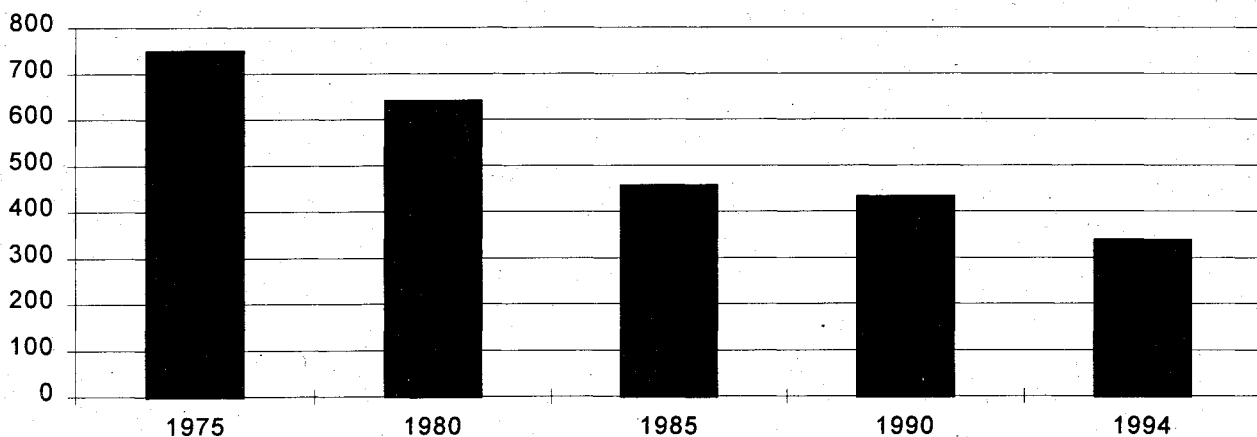
doodsoorzaken en hebben ook talrijke gewonden, verminkten en gehandicapten tot gevolg.

l'une des premières causes de mortalité, mais en outre, ils provoquent quantité de blessés, mutilés et handicapés.

aantal motorvoertuigen (x 1000)
nombre de véhicules motorisés (x 1000)



aantal dodelijke verkeersslachtoffers per miljoen motorvoertuigen
nombre de tués sur les routes par million de véhicules



Economisch gezien vertegenwoordigt het aantal verkeersongevallen een belangrijke deel van de gezondheidsuitgaven. Zij betekenen ook een niet te verwaarlozen produktieverlies omwille van werkonbrekingen en afwezigheden op het werk.

Op menselijk vlak liggen ze aan de bron van drama's en veel leed en dit alleen al is een goede reden om zoveel mogelijk aandacht te schenken aan deze problematiek en de nodige maatregelen te treffen om het aantal ongevallen en/of de gevolgen ervan te verminderen.

De regering zal daarom actief inspanningen leveren om het aantal verkeersongevallen en -slachtof-

Sur le plan économique, les accidents de la circulation représentent une part importante des dépenses publiques en matière de santé; ils provoquent par ailleurs une perte non négligeable de la production, par les interruptions ou les arrêts de travail qu'ils entraînent.

Enfin, sur le plan humain plus simplement, les accidents sont la source de tant de drames et de souffrances, que, pour cette seule raison sans doute, il convient de porter toute l'attention aux mesures, grandes ou petites, susceptibles de réduire leur nombre, ou d'en atténuer les conséquences.

Par conséquent, le Gouvernement consentira des efforts actifs pour faire baisser le nombre d'accidents

fers te doen dalen en zal maatregelen treffen die de verkeersonveiligheid een halt kunnen toeroepen.

De verkeersveiligheid kan verbeterd worden door in te spelen op de drie componenten, namelijk de bestuurder, het voertuig en de infrastructuur.

Naast deze doelgerichte maatregelen dient de wegveiligheid ook globaal aangepakt te worden en dienen deze maatregelen het noodzakelijk maatschappelijk draagvlak te bezitten. Dit is één van de bestaansredenen van de Federale Commissie voor het Wegverkeer die belast is met het eventueel uitbrengen van advies over alle aangelegenheden betreffende de politie over het wegverkeer en de uitvoeringsbesluiten.

5.1.1.1. *De bestuurder*

Het onaangepaste gedrag van de bestuurder is de oorzaak van de meerderheid der ongevallen.

Daarom is het essentieel meer aandacht te schenken aan :

- de vorming;
- de sensibilisatie;
- de informatie.

Het is ook belangrijk op te treden ten opzichte van bestuurders die bewust of onbewust de andere gebruikers in gevaar brengen : deze bestuurders moeten beboet worden of tijdelijk of definitief uit het verkeer gehouden worden. Een snelle en uniforme sanctionering dringt zich op.

5.1.1.1.1. *Opleiding*

Het verplicht afleggen van een theoretisch en een praktisch examen is het middel om zich van een degelijke basisvorming van de nieuwe bestuurders te verzekeren. De kandidaten voor het rijbewijs hebben de keuze tussen verschillende vormen van onderricht, waarbij de erkende rij scholen al dan niet tussenkomen.

Vanaf 1996 zullen de toekenningsmodaliteiten van het rijbewijs en de vorming herzien worden om afgestemd te zijn op de Europese richtlijn. De aandacht gaat vooral naar een vorming van het rijgedrag en niet langer naar alleen de kennis van verkeersregels en -tekens. Er wordt overwogen de verschillende scholingsformules te vereenvoudigen.

de la circulation et de victimes et prendra des mesures pour mettre fin à l'insécurité.

Les actions que l'on peut mener pour améliorer la sécurité de la circulation portent sur l'un des trois facteurs en cause : le conducteur, le véhicule et l'infrastructure.

Cependant, si des actions particulières sont à mener vis-à-vis de ces trois facteurs, il convient également d'aborder la sécurité routière sous un angle plus global. Ces actions doivent également bénéficier d'un appui social. C'est la raison d'être de la Commission fédérale pour la Sécurité Routière, qui est surtout chargée d'éventuellement émettre des avis touchant à la police de circulation routière et ses arrêtés d'exécution.

5.1.1.1. *Le conducteur*

C'est dans un comportement inapproprié du conducteur que réside la grande majorité des accidents.

Il est donc essentiel de porter la plus grande attention :

- à la formation;
- à la sensibilisation;
- à l'information.

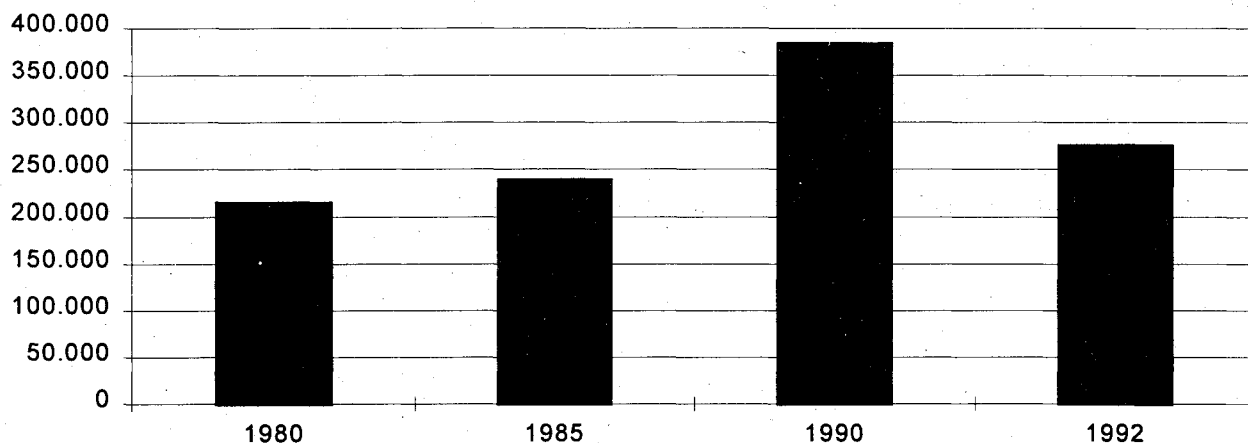
Il est également important de prévoir, à l'encontre des conducteurs qui mettent, consciemment ou non, les autres usagers de la route en danger, des mesures qui sanctionnent leurs fautes ou qui, dans les cas graves, les écartent temporairement ou définitivement de la circulation. Des sanctions rapides et uniformes s'imposent.

5.1.1.1.1. *Formation*

C'est par le passage obligé des examens théorique et pratique du permis de conduire que l'on s'assure d'une formation de base valable des nouveaux conducteurs. Les candidats au permis de conduire ont le choix entre différentes formes d'apprentissage, faisant ou non intervenir les auto-écoles agréées.

Dès 1996, une révision des modalités d'octroi et de la formation interviendra, en vue de se conformer à la directive européenne. L'accent sera davantage mis sur une formation au comportement, et non plus seulement sur la connaissance des règles du code de la route et des signaux routiers. Dans cette optique, il est envisagé de simplifier les différentes formules d'apprentissage.

**aantal afgeleverde rijbewijzen en gelijkgestelde documenten
nombre de permis de conduire ou de titres en tenant lieu
délivrés**



Opdat de rijopleiding van hoge kwaliteit zou zijn werd een systeem van erkende rij scholen ingevoerd waarbij het aantal scholen beperkt is in functie van de bevolkingsdichtheid van de omgeving. De erkenningsvoorwaarden betreffen voornamelijk de bekwaamheid van de onderrichters, gegevens waaruit de vermoedelijke leefbaarheid van de school blijkt en het algemeen belang (controles worden regelmatig uitgevoerd om na te gaan of aan de voorwaarden voldaan is).

Het systeem heeft echter geleid tot een monopoliepositie die niet verantwoord blijkt. Een herziening van het systeem is aan de gang. Indien zou blijken dat controles moeten blijven uitgevoerd worden om de kwaliteit van de essentiële opleiding te waarborgen maar ook om de kandidaten tegen eventuele misbruiken te beschermen, zal overwogen worden de voorwaarden tot erkenning van de rij scholen te herzien, namelijk door de kwaliteitscriteria en de uitoefeningsvoorwaarden te objectiveren; het quota-systeem zou niettemin afgeschaft worden omdat het meer nadelen dan voordelen biedt. De vorming van de onderrichters zal meer toegespitst worden op het preventief rijden. Ervaring heeft voldoende aangetoond dat een bepaald aantal bestuurders de op de rij school aangeleerde regels snel vergeten of regelmatig overtreden.

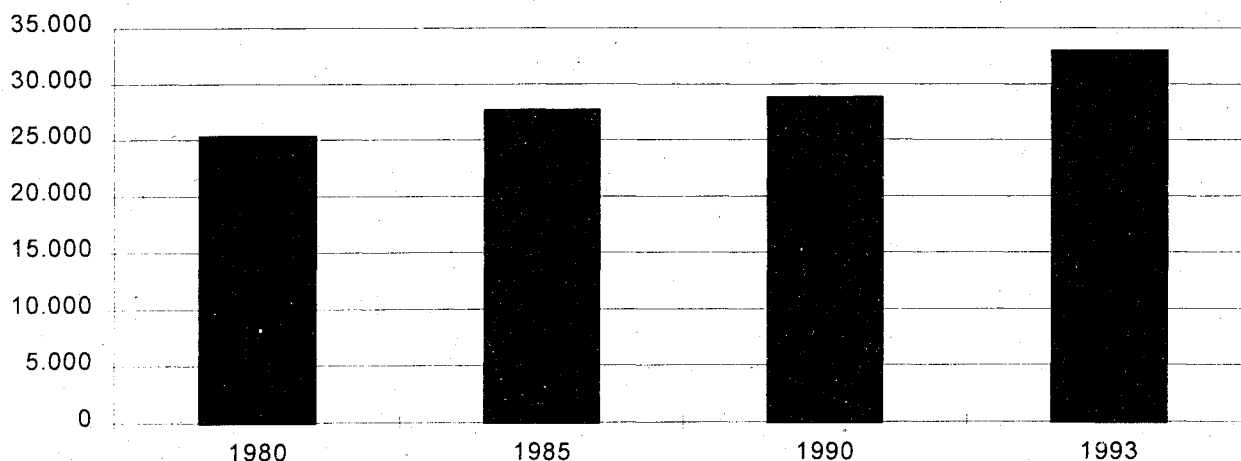
Het is eveneens de bedoeling de opleiding via erkende rij scholen toegankelijker te maken voor bredere lagen van kandidaat bestuurders zonder dat de opleiding inhoudelijk aan kwaliteit inlevert, integendeel.

En vue de garantir un enseignement à la conduite de qualité, un système d'agrément des auto-écoles a été instauré, limitant leur nombre en fonction de la population environnante. Les conditions d'agrément portent principalement sur la qualification des moniteurs, de données portant sur la viabilité probable de l'école et l'intérêt général (des contrôles réguliers sont effectués pour s'assurer du respect de ces conditions).

Ce système a toutefois conduit à une certaine monopolisation de cette activité, qui ne paraît pas justifiée. Une révision de ce système est à l'étude. S'il apparaît clairement que le contrôle doit continuer à s'exercer, non seulement pour garantir la qualité d'une formation essentielle à la sécurité routière, mais aussi pour protéger les candidats contre les abus éventuels, il est envisagé de revoir les conditions d'octroi des agréments, en en rendant plus objectifs les critères qualitatifs et les conditions d'exercice, mais en supprimant les systèmes de quotas, qui présentent plus de désavantages que de garanties réelles. La formation des moniteurs sera davantage axée sur les aspects préventifs de la conduite. L'expérience a suffisamment montré que, pour un certain nombre de conducteurs, les règles apprises et connues au moment des épreuves du permis de conduire, étaient rapidement oubliées, ou, à tout le moins, transgressées régulièrement.

Le but est également de rendre plus accessible pour un plus grand nombre de candidats à la conduite la formation par le biais d'auto-écoles agréées, sans que la qualité de cette formation soit diminuée, au contraire.

**aantal vervallenverklaringen
nombre de déchéances**



Het rijbewijs met punten waarvan het principe vastgelegd is in de wet van 18 juli 1990 is het middel om elke bestuurder te volgen. Het aanrekenen van punten bij overtredingen moet de bestuurder ervan bewust maken dat hij fouten begaat en dat hij waakzaam moet zijn. De intrekking van het rijbewijs zal een tijdelijke administratieve maatregel zijn waarbij de betrokken probleemchauffeur verplicht zal zijn een aangepaste cursus te volgen voornamelijk om zijn probleemgedrag aan te passen.

Zowel technische als conceptuele moeilijkheden hebben de invoering van het rijbewijs met punten vertraagd. Van zodra deze van de baan zijn kunnen de uitvoeringsbesluiten getekend worden en kan begonnen worden met de concretisering van het globale project.

In de meer specifieke sector van gevaarlijke goederen worden opleidingsgetuigschriften afgeleverd na het afleggen van specifieke proeven over de basis-kennis van de verschillende gevaarlijke stoffen en de te nemen maatregelen bij het vervoer en bij ongeval. Rekening houdend met de ernst van het probleem wordt bijzondere aandacht geschonken aan de kwaliteit van het huidige onderwijs. Ook in de sector van het personen- en goederenvervoer moet alert gereageerd worden opdat de steeds verdergaande concurrentieslag tussen de vervoerders de verkeersveiligheid niet in het gedrang brengt.

5.1.1.1.2. Sensibilisatie

Om de bestuurders te sensibiliseren voor de verschillende aspecten van de verkeersveiligheid heeft het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid opgericht. Verschillende partners die bij de verkeersvei-

Le permis de conduire à points, dont le principe fut prévu dans la loi du 18 juillet 1990 est la manière d'assurer un suivi pour chaque conducteur. L'inscription des points résultant d'infractions doit avoir pour but de faire prendre conscience au conducteur des fautes qu'il commet et de l'amener à une plus grande vigilance. Le retrait du permis sera une mesure administrative temporaire, obligeant le conducteur à problèmes à suivre un cours approprié, basé essentiellement sur les problèmes de comportement.

Aussi bien des difficultés techniques que conceptuelles ont retardé la mise en œuvre du permis à points. Dès que ces difficultés seront résolues, les arrêtés d'exécution peuvent être signés et la concrétisation du projet global peut commencer.

Dans le secteur plus particulier des marchandises dangereuses, des brevets d'aptitude sont délivrés après réussite d'épreuves spécifiques portant sur la connaissance de base des différentes matières dangereuses, et des mesures à prendre au cours du transport ou en cas d'accident. Compte tenu de la gravité du problème, une attention plus soutenue sera portée à la qualité de l'enseignement actuellement prodigué. Egalement dans le secteur de transport de personnes et de marchandises par la route, il faut être vigilant que la concurrence croissante entre transporteurs n'entrave pas la sécurité routière.

5.1.1.1.2. Sensibilisation

En vue de sensibiliser le conducteur à différents aspects de la sécurité routière, le Ministère des Communications et de l'Infrastructure a créé l'Institut Belge de Sécurité Routière. Différents partenaires intéressés à la sécurité routière (Régions, Police,

ligheid betrokken zijn (Gewesten, Politie, Rijkswacht, Ministerie van Justitie, Groepering van Organismen voor de Controle van Automobielen, Verzekeringswezen) nemen deel aan het beheer van het Instituut en werken samen de sensibiliserende campagnes uit voor heel België.

In 1995 werd de aandacht gelegd op de jonge bestuurders die vaak het slachtoffer zijn van de oorzaak zijn van verkeersongevallen. Deze campagne sloot trouwens aan bij het Europees jaar van de jonge bestuurders.

Andere meer « traditionele » thema's zoals dronkenschap aan het stuur en snelheid werden ook aangesneden via de verschillende media. Met het oog op een gedrags- en mentaliteitswijziging is het inderdaad gewenst steeds weer op de verschillende aspecten van deze belangrijke oorzaken van ongevallen in te gaan.

De nieuwe wetgeving inzake alcohol (0,5 mgr/l blijft gehandhaafd) die eind 1994 van kracht werd en de eindejaarscontroles hebben wel invloed gehad op het publiek, maar slechte gewoontes komen met de tijd terug. De door de Rijkswacht en de politie regelmatig uitgevoerde controles bewijzen dat campagnes over dronkenschap aan het stuur absoluut herhaald moeten worden.

Of het om snelheid of alcohol gaat, de ervaring leert ons dat de veiligheidscampagnes echt doeltreffend zijn wanneer ze gepaard gaan met veelvuldige — en aangekondigde — wegcontroles gevolgd door een snelle uniforme en effectieve sanctionering. Met de verschillende overheden en instellingen zal nagegaan worden hoe sensibiliseringscampagnes kunnen verhoogd worden, hoe de samenwerking kan versterkt worden, alsook hoe de verkeersproblematiek in het « vijfhoeksoverleg » kan betrokken worden en dit allemaal met het oog op de sensibilisering van het publiek op de risico's van de weg, de responsabilisering van de bestuurders en de bescherming van de zwakke weggebruikers.

Naast de alcoholproblematiek zal ook meer aandacht moeten besteed worden aan de invloed van het druggebruik op de verkeersveiligheid. Er zal nagegaan worden op welke manier het druggebruik in het verkeer kan gecontroleerd worden, naar analogie met de alcoholcontroles.

Bovendien zullen binnenkort radars en camera's op gevaarlijke punten geïnstalleerd worden om hoofdzakelijk de subjectieve pakkans te vergroten: we zijn ervan overtuigd dat deze maatregel een groter aantal bestuurders zal aanzetten voorzichtiger te zijn. Er zal dan ook onmiddellijk werk gemaakt worden van het wetsontwerp dat aan de vaststellingen van verkeersovertredingen door onbemande controletoeestellen bewijskracht geeft.

Gendarmerie, Ministère de la Justice, Groupement des Organismes d'Inspection automobile, Assurances) participent à la gestion de l'Institut, et fixent ensemble les campagnes de sensibilisation menées dans tout le pays.

L'accent a été mis en 1995 sur les jeunes conducteurs, car le taux de victimes — sinon de responsables — reste particulièrement élevé chez les jeunes. Cette campagne prenait d'ailleurs place dans le cadre de l'année européenne des jeunes conducteurs.

D'autres thèmes plus « traditionnels » sont aussi abordés par la voie de campagnes multimédia, comme l'alcool au volant et la vitesse. Afin d'obtenir un changement de comportement et de mentalité il est en effet souhaitable de revenir inlassablement sur les différentes facettes de ces deux facteurs, principales causes d'accidents.

Si la mise en vigueur, fin 1994, de la nouvelle réglementation en matière d'alcoolémie (0,5 mgr/l est maintenu) a eu un impact considérable dans le public, et a fait baisser très sensiblement la consommation d'alcool chez les conducteurs, il faut reconnaître qu'avec le temps, les mauvaises habitudes reviennent; les contrôles réguliers effectués par la Gendarmerie et les Polices montrent la nécessité de renouveler régulièrement les campagnes de sensibilisation aux méfaits de l'alcool au volant.

Qu'il s'agisse de vitesse ou d'alcool, l'expérience montre que l'impact des campagnes de sécurité routière est le plus fort lorsque l'information est relayée par des contrôles fréquents — et annoncés — sur les routes suivies de sanctions rapides, uniformes et effectifs. Il sera examiné avec les différentes autorités et institutions de quelle façon des campagnes de sensibilisation peuvent être augmentées, comment la coopération peut être renforcée et comment la problématique de sécurité routière peut être incluse dans la concertation « pentagonale », ceci dans le but de sensibiliser le public pour les risques de la route, de responsabiliser les conducteurs et de protéger les usagers « faibles ».

Outre le problème de l'alcool, plus d'attention devra aussi être consacrée à la consommation de drogue et à son influence sur la sécurité routière. On étudiera de quelle manière la conduite sous influence de la drogue peut être contrôlée, par analogie avec les contrôles de l'alcoolémie.

En outre, l'installation de radars et caméras aux points dangereux, débutera prochainement pour augmenter essentiellement le risque subjectif d'être pris: nous sommes convaincus que cette mesure incitera un plus grand nombre de conducteurs à davantage de prudence. Priorité sera donc accordée à la réalisation du projet de loi qui autorise la constatation d'infractions par des appareils de contrôle automatiques, sans la présence d'un agent qualifié.

5.1.1.1.3. Informatie

De ontwikkeling van de technieken van overbrenging en behandeling van informatie kan op interessante wijze toegepast worden op de wegen. De bestuurders kunnen informatie over het verkeer, de toestand van de wegen, ongevallen en weersomstandigheden krijgen via lichtborden of via boodschappen die door hun autoradio gedecodeerd worden.

Zulke acties vergen een belangrijke inbreng en bijdrage van de Gewesten die bevoegd zijn voor de uitrusting en het beheer van hun wegennet (verzamen en overbrengen van gegevens, plaatsen van lichtborden, ...). Deze acties moeten ingepast worden in een ruimer net dat progressief op Europees vlak uitgebouwd wordt. De Europese Unie financiert nu een bepaald aantal pilootprojecten, na jaren veel geld in onderzoeksprogramma's geïnvesteerd te hebben. Het is ook op Europees vlak dat naar een technische oplossing voor de compatibiliteit van de verschillende systemen moet gezocht worden.

In deze materie staat de federale Staat in voor de coördinatie van de verschillende protagonisten op Europees en nationaal vlak en voor de stimulatie van de nodige samenwerking op nationaal vlak (verkeersbeheer, verspreiding van de informatie).

5.1.1.1.4. Snel en uniform sanctioneren

De voortdurende groei van het verkeer heeft een gevoelige toename van de overtredingen tot gevolg. Maar de vervolging van deze overtredingen stelt een belangrijk tweeledig probleem :

- hun aantal, dat de vervolgende instanties (parketten en de rechtbanken) overbelast;

- het verschil in aard en ernst tussen deze overtredingen.

Het rijbewijs met punten moet in de toekomst het afschrikkend en dus preventief karakter, van de sancties versterken. Maar de oprichting van het nodige administratieve apparaat zal de behandeling van de overtredingen niet versnellen. Daarom wordt overwogen geen strafvordering meer in te stellen bij lichte overtredingen. Het blijft natuurlijk zo dat een overtreding steeds gesanctioneerd moet worden, anders verliest ze elke geloofwaardigheid, maar het moet mogelijk zijn snellere en eenvoudigere procedures toe te passen bij lichte overtredingen. Het komt er echter op aan de overtredingen op een snelle en uniforme manier te sanctioneren. In dit verband wordt gedacht aan de directe afdwingbaarheid van niet betwiste minnelijke schikkingen. Er zal onderzocht worden in welke mate de sancties kunnen worden aangepast aan de risico's.

5.1.1.1.3. Information

Le développement des techniques de transmission et de traitement de l'information commence à trouver des applications intéressantes dans le domaine routier. Les informations sur le trafic, sur l'état des routes, sur les accidents, sur les conditions météorologiques peuvent être transmises au conducteur, soit via des panneaux lumineux, soit via des messages décodés et retransmis par les radios à bord des véhicules.

De telles actions demandent un apport et une contribution importante de la part des Régions, qui ont toute compétence pour l'équipement et la gestion de leur réseau (récolte et transmissions des données, placement de panneaux lumineux, ...). Elles doivent par ailleurs prendre place dans un plus vaste réseau qui se construit progressivement sur le plan européen. L'Union européenne finance ainsi un certain nombre de projets pilotes, après avoir investi d'importants montants depuis plusieurs années dans les programmes de recherche. C'est également au niveau européen que doivent se prendre les options techniques permettant la compatibilité des différents systèmes.

Le rôle au niveau fédéral en cette matière est de veiller à une bonne coordination des différents acteurs, aux niveaux européen et national, et à stimuler la nécessaire coopération entre toutes les parties intéressées sur le plan national (gestion du trafic, diffusion des informations).

5.1.1.1.4. Sanction rapide et uniforme

La croissance continue de la circulation a eu pour corollaire une augmentation sensible des infractions. La poursuite de ces infractions pose aujourd'hui un problème important, d'un double point-de-vue :

- leur nombre, qui a pour effet d'engorger les services chargés de les poursuivre (parquets et tribunaux);

- la diversité de la nature et de la gravité de ces infractions.

Le permis à points a été introduit dans la législation en vue de renforcer le caractère dissuasif, donc préventif, des sanctions. Mais en même temps, la mise en place du dispositif administratif nécessaire pour assurer le suivi ne fera que rendre plus problématique encore le traitement d'une masse croissante de cas. C'est pourquoi l'idée de « dépenalisation » des infractions légères est née. Bien qu'à l'analyse, le terme paraît impropre — car une infraction à la règle doit toujours être sanctionnée, sous peine de lui ôter toute crédibilité — des solutions visant à accélérer et à simplifier les procédures pour les fautes « légères » devront être recherchées. Le but est de sanctionner les infractions de manière rapide et uniforme. On songe à l'introduction de transactions non contestables et on étudiera dans quelle mesure les sanctions peuvent être modulées en fonction des risques.

In hetzelfde licht dient het systeem van onmiddellijke inning van boetes uitgebreid te worden, door gebruik onder andere van de mogelijkheden inzake elektronisch betalen, maar ook door ze voor de politiediensten gebruikersvriendelijker te maken.

De nieuwe wetgeving van 1990 inzake alcohol die een belangrijke stafverzwaring bevatte en die eind 1994 van kracht werd, heeft een gunstig effect gehad en blijft van kracht. Na een voldoende lange werkingsperiode moet het mogelijk zijn de toepassing te evalueren en eventueel het bedrag van de boetes meer af te stemmen op de ernst van de overtredingen.

Wat de aard en de ernst van de overtredingen betreft, zou het ongetwijfeld nuttig zijn, naast of ter vervanging van de traditionele straffen, maatregelen uit te werken die de foutieve bestuurder meer bewust zouden maken van zijn verantwoordelijkheid, bijvoorbeeld het volgen van een herscholingscursus voor verkeersovertreders of stages in ziekenhuizen, als alternatief voor gevangenisstraf.

5.1.1.2. *Het voertuig*

Men moet erkennen dat de algemene staat van de voertuigen in ons land zeer goed is. Enerzijds zorgt een voorafgaand homologatiesysteem ervoor dat elk nieuw voertuig wel degelijk beantwoordt aan alle technische eisen die op Europees vlak vastgesteld zijn.

Vanaf 1996 zullen nieuwe personenwagens een strengere homologatieprocedure volgen die in gans de Europese Unie geldig zal zijn. Bijgevolg zullen onze structuren en administratieve procedures inzake homologatie moeten aangepast worden zodat onze industrie, onze laboratoria en onze controleinstellingen een veelbetekenende rol in de automobielsector kunnen spelen.

Anderzijds worden de in omloop zijnde voertuigen regelmatig gekeurd (technische controle) zodat de staat van het voertuigenbestand op een hoog veiligheidsniveau gehouden wordt.

Alhoewel ongevallen zeldzaam te wijten zijn aan de staat van het voertuig kunnen bepaalde technische verbeteringen de veiligheid nog verhogen.

Deze verbeteringen kunnen in 2 categorieën onderverdeeld worden :

- verbeteringen die het aantal ongevallen kunnen verminderen (actieve veiligheid) : het derde stoplicht, de zichtbaarheid, het remsysteem (bijvoorbeeld A.B.S.), de banden, ...

- verbeteringen die de ernst van de ongevallen kunnen verminderen (passieve veiligheid) : laterale beschermingen, airbag, onderstel, ...

Het is uitsluitend op Europees niveau dat over deze verbeteringen kan en moet beslist worden. Overigens is de invloed van deze verbeteringen slechts

Dans le même esprit, il conviendra d'étendre le système de perception immédiate des amendes, en utilisant notamment les possibilités offertes par le paiement électronique, mais également en le rendant plus facile à l'emploi pour les services de police.

La nouvelle loi de 1990, concernant l'alcool, mis en application fin 1994, et qui comportait un alourdissement important de la peine, a eu un effet favorable et reste d'application. Après une période de pratique suffisamment longue, il doit être possible d'évaluer l'application et de mieux faire correspondre le montant des amendes à la gravité des infractions.

En ce qui concerne la nature et la gravité des infractions, il conviendrait sans doute de prévoir, à côté ou en remplacement des peines traditionnelles, des mesures susceptibles de sensibiliser davantage le conducteur fautif à ses responsabilités. L'on songe plus particulièrement à l'obligation de suivre un cours de recyclage pour contrevenants ou d'effectuer des stages dans des services hospitaliers comme alternative à l'emprisonnement.

5.1.1.2. *Le véhicule*

L'on doit reconnaître que l'état général des véhicules dans notre pays est d'excellent niveau. D'une part, un système d'homologation préalable permet de s'assurer que tout nouveau véhicule répond strictement à toutes les exigences techniques, fixées au niveau européen.

Dès 1996 d'ailleurs, les voitures particulières neuves devront recevoir une homologation européenne, d'un niveau plus haut d'exigence, mais qui sera valable dans l'ensemble de l'Union européenne. Il conviendra de veiller, à cet égard, à adapter nos structures et procédures administratives en matière d'homologation pour permettre à notre industrie et à nos laboratoires et organismes de contrôle, de jouer un rôle significatif dans le secteur automobile.

D'autre part, un système d'inspection périodique des véhicules en circulation (contrôle technique) permet de maintenir l'état du parc à un excellent niveau de sécurité.

S'il est relativement rare que des accidents de circulation trouvent leur cause dans l'état du véhicule, il reste que certaines améliorations techniques peuvent encore être obtenues dans une perspective de sécurité routière.

Ces améliorations peuvent être classées en deux catégories :

- celles qui visent à réduire le nombre d'accidents (sécurité active) : le troisième feu stop, la visibilité, le système de freins (A.B.S. par exemple), les pneumatiques, ...

- celles qui visent à réduire la gravité des accidents (sécurité passive) : protections latérales, airbag, châssis, ...

C'est exclusivement au niveau de l'Union européenne que les améliorations peuvent et doivent se décider. Par ailleurs, ces nouvelles mesures ne por-

voelbaar naarmate het voertuigenbestand vernieuwd wordt. Onder deze omstandigheden vordert de veiligheid langzaam maar zeker.

5.1.1.3. *De infrastructuur*

Het wordt thans erkend dat de aanleg van de infrastructuur een rol kan spelen in de veiligheid, in het bijzonder bij het naderen van en in bebouwde kommen: verkeersdrempels, wegmarkering, bebakening, wegversmalling, lichtsignalisatie, rotondes, ...

De infrastructuur wordt aangelegd onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders, voornamelijk de Gewesten en de gemeenten. De rol van het federale departement is tweemaal:

- enerzijds wegnormen vaststellen alsook algemene verkeersvoorschriften;
- anderzijds technische hulp verlenen via het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, bij de studie en de aanleg van de gemeentelijke infrastructuur.

Inzake normen moeten de regels voor de aanleg van verkeersdrempels technisch bijgeschaafd worden omdat de constructie hiervan soms problemen veroorzaakt.

Het ministerieel besluit van de wegbeheerder zal eveneens aangepast worden om een uniforme signalisatie en verkeersregeling op rotondes te bekomen.

5.1.1.4. *Globale aanpak*

De Federale Commissie voor het Wegverkeer brengt advies uit over de vragen die het wegverkeer aanbelangen. Ze is samengesteld uit vertegenwoordigers uit de verschillende betrokken sectoren, met inbegrip van de gebruikers. Deze Commissie biedt de mogelijkheid gemeenschappelijke standpunten over materies die rechtstreeks met de verkeersveiligheid verbonden zijn, naar voor te brengen. Dankzij een globale aanpak van de verschillende problemen, kan men tegelijkertijd op verschillende aspecten van een ingewikkelde problematiek werken.

In het bijzonder zal het advies van de commissie gevraagd worden nopens een pakket van maatregelen ten gunst van fietsers en voetgangers die het langzaam verkeer veiliger en aantrekkelijker moeten maken.

Zoals hoger reeds gesteld zal de verkeersproblematiek eveneens betrokken worden in het zogenaamd « vijfhoeksoverleg ».

5.1.2. *Wegvervoer*

Het algemene verkeersveiligheidsbeleid dat betrekking heeft op alle vormen van wegverkeer, wordt gecentraliseerd bij het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur. Daarnaast is voor het Bestuur van het Vervoer te Land eveneens een belangrijke taak weggelegd.

tent leurs effets qu'au fur et à mesure du renouvellement du parc des véhicules. Dans ces conditions, ce n'est que lentement que progresse la sécurité des véhicules. Mais elle est bien réelle malgré tout.

5.1.1.3. *L'infrastructure*

L'on reconnaît aujourd'hui l'importance que peut jouer l'aménagement routier dans la sécurité routière, tout spécialement à l'approche et dans les agglomérations: casse-vitesse, marquage routier, balisage, rétrécissement de chaussée, signalisation lumineuse, ronds-points, ...

Ces aménagements de l'infrastructure sont de la responsabilité des gestionnaires de voirie, principalement les Régions et les Communes. Le rôle du département fédéral est double:

- d'une part, de fixer les normes routières, ainsi que les règles générales relatives au code de la route;
- d'autre part, d'apporter une aide technique, via l'Institut Belge de Sécurité Routière, dans l'étude et la réalisation des aménagements sur le plan communal.

Pour ce qui concerne les normes routières, il conviendra de fixer d'une façon plus précise, les normes techniques relatives à la construction de casse-vitesse qui entraîne parfois certaines difficultés.

L'arrêté ministériel du gestionnaire de voirie sera également adapté afin de créer une signalisation et des règles de circulation uniformes aux ronds-points.

5.1.1.4. *Approche globale*

La Commission fédérale pour la Circulation Routière est chargée de donner un avis sur toutes les questions relatives à la circulation routière. Elle rassemble des représentants des différents secteurs concernés, y compris des usagers. L'intérêt de cette commission est de pouvoir dégager des points-de-vue communs sur un certain nombre de mesures directement liées à la sécurité routière. Une approche globale des différents problèmes permet de travailler simultanément sur les différents aspects d'une problématique complexe.

En particulier, l'avis de la commission sera sollicitée sur un ensemble de mesures en faveur des cyclistes et des piétons qui doivent rendre plus sûr et plus agréable la circulation des usagers « faibles ».

Comme déjà mentionné plus haut, la problématique de la circulation sera également intégrée dans la concertation « pentagonale ».

5.1.2. *Transport routier*

La politique générale de sécurité routière concernant toutes les formes de circulation routière est centralisée à l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure, mais l'Administration du Transport terrestre a également un rôle important à jouer.

Zoals in de vorige hoofdstukken werd geschetst, maakt de directie Controle van dat bestuur over de vrijwaring van de eerlijke concurrentieregels tussen de wegvervoerders onderling en daardoor, indirect, van het wegvervoer tegenover de overige vervoerwijzen. Deze activiteit is tegelijkertijd essentieel op het vlak van de verkeersveiligheid. De controle op het naleven van verscheidene wettelijke en reglementaire bepalingen zoals de rij- en rusttijden, met inbegrip van het correct gebruik van het controleapparaat (tachograaf), en het vervoer van gevaarlijke stoffen kan zulks illustreren.

Van belang is daarbij te weten dat de controleurs van het Bestuur van het Vervoer te Land het enige controlekorps is dat het geheel van voorschriften, waaraan de wegvervoerder van goederen of personen onderworpen is, gelijktijdig kan controleren. De Rijkswacht, de gemeentelijke politie en de Douane zijn hiertoe weliswaar eveneens bevoegd maar ze hebben, naast hun gebrek aan specialisatie, vaak andere prioriteiten zoals het verzekeren van de openbare orde, de vlotte afwikkeling van het verkeer, de drugsbestrijding, het opsporen van fiscale fraude enz.

Een gebrek aan controle in zeer gevoelige materies zoals de reeds eerder genoemde rij- en rusttijden en het vervoer van gevaarlijke goederen kan dan ook leiden tot zeer ernstige ongevallen met zware materiële schade en veel menselijk leed tot gevolg. Ook om die redenen is de hierboven bepleite uitbreiding van het controleapparaat dringend nodig.

Gezien de zeer complexe wetgeving die de controleurs moeten kennen kan een uitbreiding van het korps tevens gepaard gaan met een taakverdeling en specialisatie. Een bepaald aantal controleurs zou aldus, bijvoorbeeld, kunnen worden gespecialiseerd in de zeer moeilijke en uitgebreide wetgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen. Andere controleurs zouden worden opgeleid in de algemene wetgeving betreffende het goederenvervoer, nog andere in die betreffende het personenvervoer, de rij- en rusttijden enz. Door in groep te opereren zouden nog steeds alle aspecten van de wetgeving aan bod komen en dit op een zeer efficiënte manier.

Omwille ook van de complexe en uitgebreide wetgeving wordt eveneens onderzocht of het statuut van de controleurs niet moet worden opgetrokken door ze onder te brengen in niveau 2 in plaats van 3.

Het spreekt vanzelf dat de uitbreiding van het korps en de verhoging in niveau financiële inspanningen vergen. Wanneer we evenwel de Belgische situatie vergelijken met die in Nederland, waar het korps ongeveer 200 eenheden telt omringd door een uitgebreide administratieve staf, waarvan sommigen universitair geschoold zijn, dan ligt een verbetering voor de hand. Bovendien is gebleken dat, mede dank zij het systeem van de onmiddellijke inning van boetes, het korps controleurs zelfbedruipend is. Zelfs bij een forse uitbreiding van het aantal mag worden verwacht dat de opbrengsten van de controles de totale uitgaven zullen overtreffen. Toch mogen deze

Comme déjà expliqué dans les chapitres précédents, la Direction Contrôle de cette administration veille à garantir des règles de concurrence loyale entre les transporteurs routiers et indirectement vis-à-vis des autres modes de transport. Cette activité est en même temps essentielle sur le plan de la sécurité routière puisqu'elle contrôle le respect de diverses dispositions légales et réglementaires portant entre autres sur les temps de conduite et de repos, l'utilisation correcte du tachygraphe et le transport de matières dangereuses.

Il est important de souligner que les contrôleurs de l'Administration du Transport terrestre forment le seul corps de contrôle habilité à contrôler simultanément le respect des dispositions concernant le transport de marchandises et de personnes. La gendarmerie, les polices communales et la douane sont également compétentes en la matière mais ont souvent d'autres priorités telles que le maintien de l'ordre public, la circulation, la lutte contre la drogue, la répression de la fraude fiscale, etc.

Un contrôle insuffisant des temps de conduite et de repos et du transport de matières dangereuses peut être à l'origine d'accidents très graves aux dégâts matériels et corporels très importants. Pour ces raisons, l'extension de l'appareil de contrôle est urgent.

Vu la législation complexe que les contrôleurs doivent maîtriser, une extension du corps de contrôle pourrait aller de pair avec une distribution des tâches et une spécialisation. Certains contrôleurs pourraient approfondir leurs connaissances des règles de transport de matières dangereuses tandis que d'autres se spécialiseraient dans le contrôle du transport de marchandises ou de personnes, etc. En opérant alors en groupe, tous les aspects de la législation seraient couverts et le contrôle se ferait de manière très efficace.

Vu la complexité et l'ampleur de la législation, il est également examiné si le statut des contrôleurs ne pourrait pas être revu en les revêtant d'un grade d'un niveau 2 plutôt que de niveau 3.

Il va de soi que l'extension du corps et le relèvement du niveau demandent des efforts financiers. Toutefois, si l'on compare notre situation à celle des Pays-Bas où le corps compte 200 unités assistées d'un staff administratif important comportant même des universitaires, une amélioration est de mise. En outre, grâce au système de perception immédiate des amendes, le corps de contrôleurs s'autofinance; donc, même si le nombre de contrôleurs augmente considérablement, le total des recettes surpassera le total des dépenses. Mais ce ne sont pas ces considérations financières qui doivent justifier l'augmentation du nombre de contrôleurs mais le fait que davantage de

financiële overwegingen niet de doorslag geven. Het vermijden van zware ongevallen die, zoals enkele jaren geleden in Martelange, catastrofale gevolgen kunnen hebben, kent immers geen prijs.

5.2. SPOORVERVOER

Het spoorvervoer wordt gekenmerkt door een hoge veiligheidsgraad. Sinds het begin hebben de spoorwegen de veiligheid ingebouwd in al hun inrichtingen die de goede werking van hun exploitatie waarborgen.

De wil deze veiligheid steeds te verbeteren uit zich in de toepassing van nieuwe technologie. Het transmissiesysteem baken-locomotief wordt geleidelijk ingevoerd op het N.M.B.S.-net. De signalisatie wordt ook gemoderniseerd door systemen met geprogrammeerde logica en de vernieuwing van het communicatienet draagt bij tot het verhogen van de algemene veiligheid.

Op internationaal vlak worden veilige en efficiënte spoordiensten op touw gezet dankzij de Europese richtlijnen die nieuwe operatoren de toegang tot de spoornetten verlenen. Het internationale karakter van de activiteit en de noodzaak hoge veiligheidsniveaus te waarborgen houden in dat de eisen op communautair vlak vastgesteld worden om zo over de bekwaamheid en de financiële draagkracht van de kandidaat-bedrijven te kunnen oordelen.

Een voorstel van Europese richtlijn wil het reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (R.I.D.) in communautair recht omzetten : deze richtlijn beoogt de harmonisatie van de regels die toepasbaar zijn op het nationale en intra-communautaire vervoer van gevaarlijke goederen zodat een degelijk beschermings- en veiligheidsniveau gewaarborgd wordt en een eenheidsmarkt voor deze transportdiensten zoals bij het wegvervoer gecreëerd wordt.

5.3. BINNENVAART

Voor de binnenvaart is op gebied van het veiligheidsbeleid de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van normerend belang. In deze context werden dit jaar een nieuw rijnvaartpolitiereglement, een nieuw Reglement voor Onderzoek van Rijnschepen en een nieuw A.D.N.R.-reglement (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure sur le Rhin) met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen uitgewerkt. Deze reglementen dienen toepasselijk gemaakt te worden op de Belgische schippers die op de Rijn varen en zo mogelijk op de Belgische binnenwateren. In dit verband zal ook de omzetting van de E.U.-richtlijn omtrent de technische voorschriften voor de binnenschepen van belang zijn. De toepassing van die reglementeringen zullen van aard

contrôles évitera de graves accidents, comme celui survenu à Martelange il y a quelques années, et cela, n'a pas de prix.

5.2. TRANSPORT PAR RAIL

Le trafic ferroviaire est caractérisé par son haut degré de sécurité. Les chemins de fer, dès leur conception, ont intégré la sécurité dans l'ensemble des dispositifs qui assurent la bonne marche de leur exploitation.

La volonté d'améliorer sans cesse cette sécurité tend à recourir aux technologies nouvelles. La technique de transmission balise-locomotive fait l'objet d'une généralisation progressive sur le réseau S.N.C.B.. Dans le même sens, la modernisation prévue de la signalisation sur la base de systèmes à logiques programmées et le renouvellement du réseau de communication contribuent à l'augmentation de la sécurité générale.

Sur le plan international, les directives adoptées au niveau européen, ouvrant l'accès des réseaux ferroviaires à de nouveaux opérateurs instaurent un système de licence garantissant des services ferroviaires sûrs et efficaces. Le caractère international de l'activité et la nécessité de garantir de hauts niveaux de sécurité impliquent que les exigences soient fixées au niveau communautaire pour juger de la compétence, de la capacité financière et de la performance des entreprises qui souhaitent accéder au marché.

Par ailleurs, une proposition de directive européenne transpose en droit communautaire le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (R.I.D.); elle vise à harmoniser les règles applicables au transport national et intra-communautaire de marchandises dangereuses de manière à assurer un niveau de protection et de sécurité acceptable et la création d'un marché unique pour ces services de transport, tout comme dans le domaine des transports routiers.

5.3. NAVIGATION INTERIEURE

La Commission centrale pour la Navigation du Rhin est l'autorité normative en matière de sécurité. Dans ce contexte, un nouveau règlement de police pour la navigation du Rhin, un nouveau règlement de visite des bateaux du Rhin et un nouveau règlement A.D.N.R. (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure sur le Rhin) concernant le transport de matières dangereuses sont élaborés cette année. Ces règlements doivent être appliqués aux bateliers belges qui naviguent sur le Rhin et sur le réseau belge de navigation intérieure. Dans le même ordre d'idées, la transposition de la directive européenne concernant les prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure revêt aussi de l'importance. L'application de ces réglementations

zijn de veiligheid van de schepen en van de vaart op de binnenwateren te verhogen.

Een ontwerp van scheepvaartverkeerswet werd opgesteld en is ingevolge de procedure van betrokkenheid naar de Gewesten gestuurd, waarna het binnen de I.C.V.I. is besproken, en voor advies naar Raad van State gestuurd. Zodra deze scheepvaartverkeerswet in voege is getreden kan overgegaan worden tot de herziening van het Algemeen Reglement der Scheepvaart op de waterwegen van het Koninkrijk d.d. 15 oktober 1935.

5.4. LUCHTVAART

Veiligheid wordt in luchtvaartkringen vertaald als « safety » en beveiliging als « security ».

Inzake luchtvaartbeveiliging, dit is de strijd tegen het terrorisme en de luchtvaartcriminaliteit, ging tijdens het afgelopen jaar bijzondere aandacht uit naar de verdere uitwerking en toepassing op nationaal vlak van de nieuwe voorschriften vervat in Bijlage 17 bij de Conventie van Chicago en het E.C.A.C.-veiligheidshandboek. De nadruk zal in het komend jaar liggen op de uitwerking van het nationaal plan voor de veiligheid van de burgerluchtvaart en op een inspectiesysteem inzake de naleving van de luchtvaartbeveiligingsvoorschriften, dit in uitvoering van het koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart. De opleidingscycli op het vlak van de luchtvaartbeveiliging worden verder uitgebouwd terwijl tevens een certificatiesysteem voor het veiligheidspersoneel voorbereid wordt. Tenslotte zal bijzondere aandacht gaan naar de beveiliging van de Belgische luchtvaartmaatschappijen in het buitenland en dan voornamelijk in regio's waar gelet op de plaatselijke gebrekkige veiligheidsvoorzieningen of onstabiele regimes veiligheidsrisico's bestaan voor deze maatschappijen. Met het oog hierop zullen de inspanningen van het Bestuur van de Luchtvaart op het vlak van de I.C.A.O.-technische assistentieprogramma's geïntensifieerd worden. Een reorganisatie van de luchtvaartpolitie is voorzien.

Tot op heden heeft de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart inzake veiligheid op technisch en operationeel vlak, minimumnormen opgelegd. De nationale vereisten verschillen van staat tot staat. Gemeenschappelijke regels zijn uitgewerkt door de Joint Aviation Authority (J.A.A.) die de luchtvaartautoriteiten van 19 Europese landen verenigt. Enkele ervan zijn reeds van toepassing in de Europese Unie en andere E.C.A.C.-Lidstaten. De gemeenschappelijke referentienormen J.A.R. 145 hebben betrekking op de werkplaatsen voor onderhoud van de luchtvaartuigen en werden door E.E.G.-richtlijn 3922/91 verplicht gesteld.

De J.A.A. werkt in gezamenlijk overleg een geheel van technische reglementen uit betreffende de normen van certificering van de vliegtuigen, van hun onderhoud, over de kwalificaties van het personeel en de bescherming van het leefmilieu.

sera de nature à améliorer la sécurité des bateaux et de la navigation.

Un projet de loi relative à la police générale sur les eaux belges et la réglementation de la navigation a été établi; il a été soumis aux Régions dans le cadre de la procédure d'association, puis il sera discuté au sein de la C.I.C.I. et ensuite envoyé au Conseil d'Etat. Dès l'entrée en vigueur de cette loi, on pourra procéder à la révision du Règlement général des voies navigables du Royaume du 15 octobre 1935.

5.4. AERONAUTIQUE

Dans les milieux de l'aviation, on parle de « safety » (sécurité) et de « security » (sûreté).

En matière de sûreté, c'est-à-dire la lutte contre le terrorisme et la criminalité aérienne, une attention particulière a été apportée, durant l'année, écoulée à la mise en oeuvre et à l'application sur le plan national des nouvelles prescriptions de l'annexe 17 à la Convention de Chicago et du manuel de sécurité de la C.E.A.C. Dans les mois qui suivent, l'accent sera mis sur la mise en oeuvre d'un plan national pour la sécurité de l'aviation civile et sur un système d'inspection concernant le respect des règles de sûreté et ce, en application de l'arrêté royal du 3 mai 1991 portant réglementation de la sûreté de l'aviation civile. Les cycles de formation en matière de sûreté aéronautique sont toujours perfectionnés tandis qu'un système de certification pour le personnel de sécurité est en préparation. Une attention toute particulière va à la protection des compagnies aériennes belges à l'étranger et principalement dans les régions qui par manque de mesures de sécurité locales ou de régimes instables font courir un risque aux compagnies. Dans cette optique, l'Administration de l'Aéronautique intensifiera ses efforts au niveau des programmes d'assistance technique de l'O.A.C.I. Une réorganisation de la police aéronautique est envisagée.

Jusqu'à présent, l'Organisation de l'Aviation civile internationale a imposé des normes minimales en matière de sécurité sur le plan technique et opérationnel. Les exigences nationales varient d'un pays à l'autre. Des règles communes ont été élaborées par la Joint Aviation Authority (J.A.A.) qui regroupe les autorités de l'aviation civile de 19 pays européens. Certaines d'entre elles sont déjà d'application dans l'Union européenne et d'autres pays membres de la C.E.A.C. Les normes de référence J.A.R. 145, visant les ateliers d'entretien pour les aéronefs, ont été rendues obligatoires par la directive C.E.E. 3922/91.

La J.A.A. travaille à l'élaboration de règlements techniques concernant les normes de certification pour les aéronefs, leur entretien, les qualifications du personnel et la protection de l'environnement.

Zeer binnenkort zal een besluit worden genomen teneinde voor in België aan vliegtuigen uitgevoerde onderhoudswerken hoge geharmoniseerde eisen op te leggen inzake veiligheid om zodoende in Europa elke scheeftrekking inzake concurrentie te vermijden.

Inzake technische maatregelen voor het uitbaten van luchtvaartuigen voor het handelsluchtvervoer werken de J.A.A. nieuwe reglementen uit met voorschriften aangaande opleiding en behoud van bevoegdheid van de bemanningen, inzake beperking van de duur van de prestaties aan boord en voor de voorwaarden waaraan het verhuren van een vliegtuig moet voldoen.

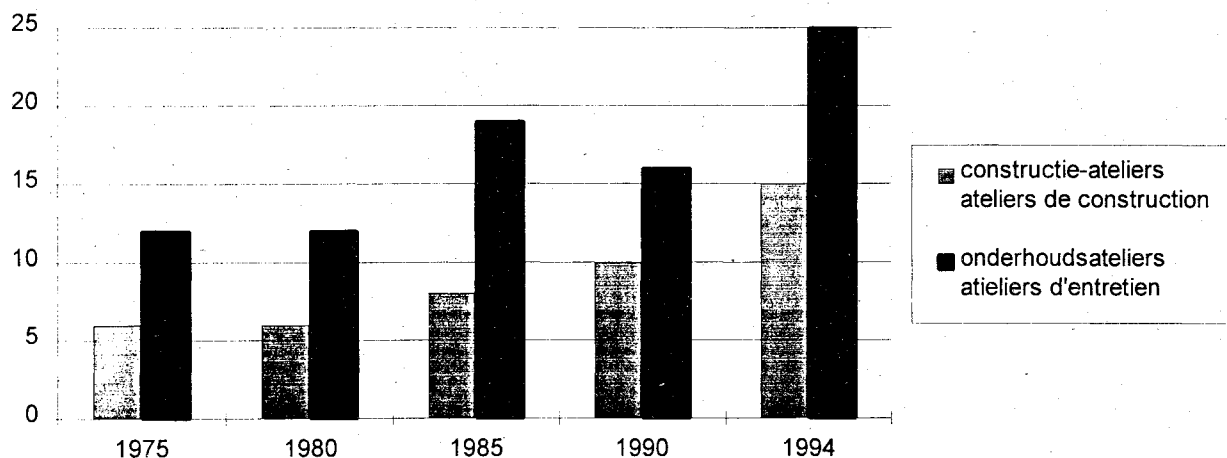
Op nationaal vlak zal eerlang een ministerieel besluit worden genomen tot reglementering van de vergunningen van onderhoudsmechanici voor niet in het handelsluchtvervoer gebruikte vliegtuigen met een maximum toegelaten massa van 5 700 kg.

Un arrêté qui sera pris d'ici peu, fixera des exigences harmonisées élevées en matière de sécurité pour les travaux d'entretien effectués aux aéronefs, afin d'éviter toute distorsion de la concurrence en Europe.

En ce qui concerne les dispositions pour l'exploitation d'aéronefs pour le transport commercial, les J.A.A. préparent de nouveaux règlements concernant la formation et la compétence des équipages, la durée des prestations à bord et les conditions de location des aéronefs.

Sur le plan national, un arrêté ministériel réglera les licences de mécanicien d'entretien pour les avions d'une masse maximale de 5 700 kg non destinés à l'aviation commerciale.

ateliers onder toezicht van het Bestuur van de Luchtvaart Ateliers placés sous le contrôle de l'Administration de l'Aéronautique



De Commissie van de Europese Unie stelt met medewerking van de nationale luchtvaartautoriteiten, nieuwe richtlijnen op voor het verzamelen en bijhouden van een gegevensbank over ongevallen in vlucht. Zij werkt eveneens aan een richtlijn over de procedures die moeten gevolgd worden bij ongevallen en enquêtes in de luchtvaart. Thans voert het Bestuur van de Luchtvaart voor elk luchtveersincident in België een enquête uit, bepaalt de oorzaken van het ongeval, stelt een rapport op en publiceert het.

Via analyse van de statistische gegevens formuleert het Bestuur aanbevelingen om de veiligheid te bevorderen. Het Bestuur neemt het voorzitterschap waar van de onderzoekscommissies (« Airmiss Committee » en « Permanente Onderzoekscommissie »)

La Commission de l'Union européenne établit en collaboration avec les autorités aéronautiques nationales de nouvelles directives pour la collecte et le traitement de données sur les accidents en vol. Elle prépare également une directive sur les procédures à suivre lors d'enquêtes sur les accidents. Actuellement, l'Administration de l'Aéronautique effectue une enquête sur chaque incident, en détermine les causes, puis établit et publie un rapport.

Grâce à l'analyse des données statistiques, l'Administration formule des recommandations pour améliorer la sécurité. L'Administration assure la présidence et le secrétariat des commissions d'enquête (« Airmiss Committee » et Commission permanente

en verzekert het secretariaat. De Regie der Luchtwe-
gen en de luchtmacht zijn hier ook in vertegenwoor-
digd.

5.5. ZEEVAART

Op het vlak van verkeersveiligheidsbeleid dient
het beleid zich toe te spitsen op een aantal strategi-
sche aspecten, te weten :

De reders moeten ervan overtuigd worden dat de
veiligheid van hun schepen hun primordiale verant-
woordelijkheid is. In het kader van de Havenstaat-
controle kan de veiligheid van de schepen verhoogd
worden door het opvoeren van het aantal controles.
België moet het aantal inspecties opvoeren om het
reglementair voorziene percentage van 25 % van de
schepen te halen.

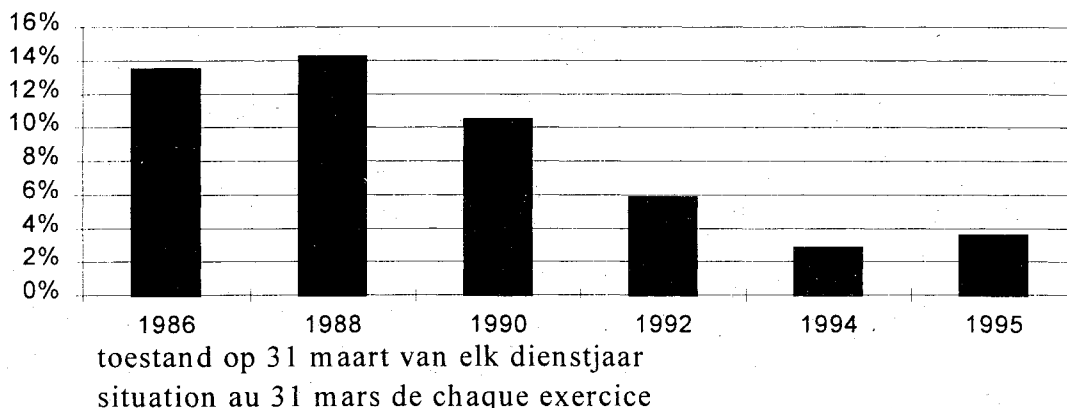
d'enquête) où sont représentées la Régie des Voies
aériennes et la force aérienne.

5.5. NAVIGATION MARITIME

Dans le domaine de la sécurité de la navigation, la
politique se doit d'être stratégique :

Les armateurs doivent être rendus conscients du
fait que la sécurité de leurs navires est de leur res-
sort. Dans le cadre du Port State Control, la sécurité
des navires peut être améliorée par l'augmentation
du nombre de contrôles. La Belgique doit augmenter
le nombre de ses inspections pour atteindre le pour-
centage de 25 % réglementairement requis de navi-
res à inspecter.

havenstaatcontrole
(controlepercentage van de aangelopen schepen)
Port State Control
(pourcentage de navires contrôlés)



De goedkope-vlag Staten worden aangespoord de
internationaal aanvaarde veiligheidsregels toepas-
selijk te maken op hun schepen en door het verder
uitbouwen van hun inspektiediensten ook daadwer-
kelijke controle uit te oefenen op de naleving van die
veiligheidsregels.

Verdere maatregelen worden uitgewerkt die kun-
nen bijdragen tot een nog hogere veiligheid van som-
mige scheepstypes zoals ro-ro ferry's en bulkcarriers.
Hierbij kan verwezen worden naar :

- het voorstel voor een verordening van de Raad
betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro passa-
giersschepen;
- de resolutie van de Raad van 22 december 1994
over de veiligheid van ro-ro-schepen;
- de richtlijn 94/57/E.G. van de Raad inzake ge-
meenschappelijke voorschriften en normen voor met

Les Etats délivrant des pavillons de complaisance
sont encouragés à appliquer les règles internationa-
les de sécurité à leurs navires et à développer leurs
services d'inspection afin que le respect des règles de
sécurité soient effectivement contrôlé.

D'autres mesures sont élaborées pour améliorer la
sécurité de certains types de bâtiments tels que fer-
ries ro-ro et vraquiers. On peut se référer à ce qui
suit :

- la proposition de règlement du Conseil concer-
nant la gestion de la sécurité des transbordeurs rou-
liers de passagers;
- la résolution du Conseil européen, du 22 dé-
cembre 1994, sur la sécurité des navires ro-ro;
- la directive 94/57/C.E. du Conseil établissant
les règles et normes communes concernant les orga-

de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden en maritieme instanties;

— de richtlijn 95/21/E.G. van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord.

Op internationaal vlak wordt gewerkt aan het verplicht stellen van de aanbevolen routeringen voor schepen, zoals voorzien in het kader van het verdrag ter voorkoming van aanvaringen op zee (COLREG-Conventionie).

Daarnaast zal ook uitvoering gegeven worden aan de richtlijn 93/75/E.G. van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke en verontreinigende stoffen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen. De procedure van betrokkenheid met de gewesten moet nog ingezet worden. Deze richtlijn zal uitgebreid worden tot dergelijke schepen die in de transit-zone varen (de EUROP-richtlijn). In deze richtlijn wordt ondermeer de verplichte melding aan « Vessel Traffic Management »-systemen opgelegd alsook het verplicht gebruik van loodsen. Dergelijke schepen moeten ook een gedetailleerde checklist afgeven met alle gegevens met betrekking tot de veiligheid van het schip alsook de aard van de lading.

Er wordt thans eveneens gewerkt aan de omzetting in federale wetgeving van de richtlijn 94/58/E.G. van 22 november 1994 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden, richtlijn 93/103/E.G. van 23 november 1993 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen.

6. LEEFBAARHEIDSBELEID

6.1. WEGVERKEER

6.1.1. Algemeen

6.1.1.1. *Luchtvervuiling*

Het wegverkeer is een van de voornaamste oorzaken van luchtvervuiling.

Ondanks de toenemende groei van het verkeer werd deze laatste jaren belangrijk vooruitgang geboekt dankzij het technisch verfijnen van benzine-motoren : zeer strikte normen, loodvrije benzine, katalysator.

Het is natuurlijk op internationaal niveau en in het bijzonder wat de verplichte toepassing op Europees niveau betreft dat de regels en de normen betreffende de emissies van schadelijke gasen vastge-

nismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes;

— la directive 95/21/C.E. du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires.

Sur le plan international, on travaille à rendre obligatoires les routes actuellement recommandées dans le cadre du règlement pour prévenir les abordages en mer (Convention COLREG).

En outre, on prépare la mise en œuvre de la directive 93/75/C.E. du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes. Le projet a été envoyé aux Régions dans le cadre de la procédure d'association. Cette directive sera étendue aux navires naviguant dans la zone de transit (directive EUROP) : elle instaure l'obligation d'annoncer le navire et de faire appel à un pilote. Les capitaines de ces navires devront aussi remettre une fiche de contrôle avec tous les détails concernant la sécurité du navire et la nature de la cargaison.

La transposition de la directive 94/58/C.E. du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer et de la directive 93/103/C.E. du 23 novembre 1993 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche est également sur le métier.

6. UNE POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE

6.1. TRANSPORT ROUTIER

6.1.1. Généralités

6.1.1.1. *Pollution atmosphérique*

L'une des sources principales des émissions de produits polluants dans l'atmosphère, est le trafic routier.

Malgré la croissance continue du trafic, des progrès importants ont été réalisés ces dernières années, dans la mise au point des moteurs qui équipent aujourd'hui les nouveaux véhicules, particulièrement les moteurs à essence : normes très strictes, essence sans plomb, pots d'échappement catalytiques.

C'est évidemment au niveau international, et plus particulièrement pour leur mise en œuvre obligatoire, au niveau européen, que s'élaborent les règles et les normes relatives aux émissions de gaz polluants.

steld worden. De thans aan de gang zijnde werken in de Europese Unie hebben betrekking op dieselmotoren waarvoor nieuwe normen in voorbereiding zijn.

Oude voertuigen vervuilen meer dan nieuwe voertuigen. Daarom worden in België reeds geruime tijd de uitlaatgassen gecontroleerd bij de technische controle. Er wordt overwogen ook de rook en uitlaatgassen van dieselmotoren te controleren.

Uit de ervaring met de katalysator blijkt het noodzakelijk het controlesysteem van benzinedampen aan te passen om na te gaan of deze inrichting wel doeltreffend werkt.

Binnen het geheel van de luchtvervuiling die door het wegverkeer veroorzaakt wordt, neemt de CO₂-uitstoot een bijzondere plaats in. Alhoewel CO₂ op zich geen schadelijk gas is, wordt het grootste deel van het broeikaseffect toegeschreven aan de verhoogde uitstoot ervan, waarvan een groot deel afkomstig van het wegverkeer. Elke verbranding produceert CO₂ en er bestaan geen technische middelen om deze stof uit de uitlaatgassen te filteren. De enige manier waarop de uitstoot kan worden beheerst, bestaat derhalve uit het beperken van het brandstofverbruik. Enerzijds wordt verwezen naar de werkzaamheden in internationaal verband, die tot doel hebben het verbruik van de voertuigen terug te dringen. Anderzijds wordt het verbruik gunstig beïnvloed door een aangepast mobiliteitsbeleid. Binnen het kader van zijn bevoegdheden zal het departement deelnemen aan de voorbereiding van het federale plan voor een duurzame ontwikkeling en aan de dialoog hierover met de gewesten, zoals voorzien in de regeringsverklaring.

Tenslotte zou het gebruik van L.P.G.-gas dat om fiscale redenen fel verminderd is aangemoedigd moeten zijn omdat L.P.G.-gas de minst vervuilende brandstof is. Contact zal genomen worden met het departement van Financiën.

6.1.1.2. Lawaaihinder

Het wegverkeer veroorzaakt veel lawaaihinder op druk bereden wegen, vooral in residentiële wijken. Snelheids- of verkeersbeperkingen buiten beschouwing gelaten is het nutteloos te hopen dat de kwaliteit van de autobanden er iets aan zou kunnen veranderen.

De aard van het wegdek kan niettemin voor een verbetering zorgen maar het moet ook aan bepaalde veiligheidsnormen beantwoorden (stroefheid, waterafvoer, stabiliteit, warmtebestendigheid, ...).

Les travaux actuellement en cours à l'Union Européenne ont trait aux moteurs diesel, pour lesquels des nouvelles normes sont en préparation.

C'est souvent après quelques années que les véhicules polluent le plus. Aussi, le contrôle des gaz d'échappement fait-il partie, depuis longtemps en Belgique, des opérations du contrôle technique automobile. Il est envisagé d'introduire, dans l'avenir, un contrôle des fumées et gaz émis par les moteurs diesel, contrôle qui n'existe pas encore actuellement.

Par ailleurs, sur base de l'expérience acquise aujourd'hui en ce qui concerne le pot catalytique, l'on songe à une adaptation du système de contrôle des gaz d'essence, en vue de vérifier le bon fonctionnement de cet équipement.

Les émanations de CO₂ contribuent beaucoup à la pollution de l'air. Bien que le CO₂ ne soit pas un gaz nocif, il est responsable pour une grande part de l'effet de serre. Toute combustion produit du CO₂ et il n'existe aucun moyen technique pour le filtrer des gaz d'échappement. La seule manière de maîtriser le problème est de limiter la consommation de carburant. Sur le plan international, des études sont réalisées pour réduire l'utilisation de la voiture. Dans ce domaine, une politique de mobilité appropriée peut également s'avérer fructueuse. Dans le cadre de ses compétences, le département participera à la préparation du plan fédéral de développement durable et au dialogue avec les régions à ce sujet, tel que le prévoit la déclaration gouvernementale.

Enfin, l'utilisation du gaz L.P.G., qui a fort baissé depuis quelques années pour des raisons purement fiscales, devrait être encouragée, car, malgré une légère augmentation de la consommation, ce carburant est et reste le moins polluant. Des contacts seront pris à cet effet avec le département des Finances.

6.1.1.2. Pollution acoustique

Le bruit causé par la circulation routière est une gêne incontestable pour les riverains des artères fort fréquentées. En dehors des limitations de vitesse ou, même, de circulation, notamment dans les zones résidentielles, il semble vain d'espérer une diminution du niveau sonore grâce au revêtement pneumatique des roues.

Quant au revêtement routier, qui peut effectivement occasionner une variation sensible du niveau sonore, il dépend de plusieurs autres facteurs qui ne peuvent non plus être négligés, car ils touchent de près à la sécurité routière (facteurs d'adhérence, de drainage des eaux, de stabilité, de résistance à la chaleur, ...).

Lawaaihinder wordt ook wel veroorzaakt door « opgefokte » bromfietsen. Men overweegt ze aan een regelmatige controle te onderwerpen, zoals de personenwagens. Dit zou zowel het milieu (uitlaatgassen, lawaai) als de veiligheid (remmen, banden, structuur, verlichting) ten goede komen.

6.1.2. Wegvervoer

De rol van de Directie Controle van het Bestuur van het Vervoer te Land staat ook hier weer centraal. Het beteugelen van snelheidsovertredingen en de specifieke controles op het vervoer van gevaarlijke stoffen hebben immers een rechtstreekse invloed op het milieu.

De wegvervoerpolitiek wordt op internationaal vlak steeds meer door zorgen betreffende het milieu bepaald. Binnen de Europese Unie worden strenge normen inzake uitstoot en lawaai aan de voertuigen gesteld. Oostenrijk heeft enkele jaren geleden het aantal voertuigen dat het land mag doorkruisen afhankelijk gesteld van gelijkaardige milieunormen. Zwitserland heeft zelfs een grootscheeps project opgezet om alle transitovervoer met zware voertuigen via het gecombineerd spoor/wegvervoer te laten plaatsvinden.

De verhogingen van het contingent C.E.M.T.-vergunningen werden de jongste jaren voorbehouden aan de zogenaamde groene vrachtauto's. Daardoor wordt ook een ernstig signaal gegeven aan de landen uit Oost-Europa om maatregelen te treffen inzake het gebruik van milieuvriendelijker voertuigen.

Ook van Belgische zijde worden, tijdens de bilaterale onderhandelingen met de Oosteuropese landen meer en meer eisen inzake het milieu gesteld alvorens tot substantiële verhogingen van de contingenten vergunningen over te gaan.

6.2. SPOORVERVOER

Het behoud van onze leefomgeving krijgt meer en meer aandacht en is ook binnen het vervoerbeleid een steeds belangrijker gegeven.

De spoorwegen dragen duidelijk bij tot de eerbiediging van ons natuurlijk en menselijk milieu : in het algemeen en voor gelijke prestaties nemen ze minder ruimte in, verbruiken minder energie, vervuilen minder en veroorzaken weinig ongevallen.

Dit substantiële voordeel wordt op de voorgrond geplaatst door een actief beleid dat zo goed mogelijk de eventuele hinder tracht te minimaliseren.

De aanleg van nieuwe lijnen en de modernisering van de bestaande infrastructuur houden rekening met de milieuaspecten. Er wordt voor gezorgd dat zo weinig mogelijk ruimte wordt ingenomen en dat de omgeving tegen lawaai en trillingen beschermd wordt.

Une gêne bien particulière est constituée par un usage abusif de motocyclettes « trafiquées ». L'opportunité d'organiser un contrôle périodique, comme pour les voitures, est actuellement à l'étude. Ce serait certainement un « plus », tant pour l'environnement (gaz d'échappement et bruit) que pour la sécurité même (freins, pneus, structure, éclairage).

6.1.2. Transport routier

La Direction Contrôle de l'Administration du Transport terrestre peut jouer un rôle central dans la protection de l'environnement par ses contrôles des transports de marchandises et de personnes; notamment en sanctionnant les dépassements de vitesse et en contrôlant le transport de matières dangereuses.

Au niveau international, de plus en plus d'importance est accordée à l'environnement : l'Union européenne a fixé des normes sévères en matière d'émissions de gaz et de bruit. L'Autriche n'autorise sur son territoire que des camions qui répondent à certaines normes écologiques bien précises. La Suisse envisage d'imposer le transport combiné route-rail pour tout le trafic lourd de transit.

L'augmentation du contingent d'autorisations C.E.M.T. a été réservée ces dernières années aux camions dits « verts ». Les pays de l'Europe de l'Est sont invités vivement à suivre la même voie.

Lors des négociations bilatérales avec les pays de l'Europe de l'Est, la Belgique pose de plus en plus d'exigences au niveau de l'environnement avant d'accorder des augmentations substantielles des contingents d'autorisations.

6.2. TRANSPORT PAR RAIL

La préservation de l'environnement fait l'objet d'une préoccupation croissante et occupe une place de plus en plus grande dans la politique des transports.

Dans ce domaine, les chemins de fer contribuent très nettement au respect de notre milieu naturel et humain : d'une façon générale et à prestations égales, ils utilisent moins d'espace au sol, consomment moins d'énergie, polluent moins l'atmosphère et provoquent moins d'accidents.

Cet avantage substantiel est mis en valeur par une politique active qui tente de minimiser autant que possible les nuisances éventuelles.

Ainsi, la réalisation de nouvelles lignes et la modernisation des infrastructures existantes se font en prenant intégralement en compte les aspects d'environnement lors de l'exécution des études d'implantation. Une attention particulière est consacrée à la minimisation de la surface des emprises et à la protection du milieu contre le bruit et les vibrations.

De externe gevolgen van deze transportmodus worden ook beperkt door de voltooiing van de elektrificatie van het spoornet.

6.3. BINNENVAART

De binnenvaart wordt algemeen beschouwd als de meest milieuvriendelijke vervoersmodus voor het binnenland; geluidshinder en verspreiding van schadelijke gassen zijn tot een minimum herleid. Daarenboven springt deze wijze van vervoeren zuinig om met zijn energiebronnen. Ze integreert zich uitstekend in het natuurlijke milieu.

Deze inherente troeven worden nog verder uitgebouwd. In dit verband kan gewezen worden op de werkzaamheden van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (C.C.R.), waarvan België een actief lid is, voor een regeling voor de opvang en verwerking van afvalstoffen voortgebracht door de Rijnvaart. Dit zou moeten uitmonden in het afsluiten van een internationaal akkoord om zo de regeling van de C.C.R. toepasselijk te maken op al de waterwegen van West-Europa, en dit vanaf 1996.

Aangezien de bevoegdheden terzake gedeeld worden door de federale overheid en de gewesten, zullen er verschillende samenwerkingsakkoorden en toepassingsreglementeringen moeten opgesteld worden.

6.4. LUCHTVAART

Een E.G.-richtlijn uit 1989 met betrekking tot het beperken van de geluidsuitstoot van burgerlijke subsonische vliegtuigen, omgezet naar Belgisch recht door het koninklijk besluit van 12 november 1991, heeft de inschrijving verboden van zogenaamde « Chapter II »-vliegtuigen, dit wil zeggen oude, te luidruchtige vliegtuigen.

De richtlijn 92/14/E.E.G. van 2 maart 1992 over het beperken van de uitbating van bepaalde vliegtuigen legt de progressieve buitendienststelling op van de meest lawaaiërende vliegtuigen en een volledig vliegverbod vanaf het jaar 2002.

Op nationaal vlak moet het koninklijk besluit van 21 september 1983 tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtvervoer van bepaalde ultralichte gemotoriseerde luchtvaartuigen (U.L.M.) nog enkele aanpassingen ondergaan om bepaalde nieuwe toestellen van dit type erin onder te kunnen brengen. Om het vrij verkeer van U.L.M.'s in de Europese Unie te bevorderen, werkt het Bestuur van de Luchtvaart een besluit uit tot erkenning van de voorschriften voor het ontwerpen van de attesten voor testvluchten en voor het toelaten van types uit andere lidstaten, voor zover strikte normen inzake veiligheid zijn nageleefd.

Het gebruik van luchtvaartuigen met publicitair oogmerk, met inbegrip van de vrije ballonvaart, werd nader toegelicht in de omzendbrief van het Bestuur van de Luchtvaart uit 1992 met als doel een betere opleiding van de piloten, een uitbreiding van de ver-

L'achèvement de l'électrification du réseau dans ses tronçons les plus sollicités contribue à réduire au mieux les impacts externes de ce mode de transport.

6.3. NAVIGATION INTERIEURE

La navigation intérieure est considérée en général comme le mode de transport le plus écologique : le bruit et l'émission de gaz toxiques sont réduits à un minimum. En plus, ce mode de transport consomme peu d'énergie et s'intègre à la perfection au milieu naturel.

Ces atouts sont encore développés. La Commission centrale pour la Navigation du Rhin dont la Belgique est un membre actif travaille à une réglementation pour le traitement des déchets produits par la navigation sur le Rhin. Ces travaux devraient être concrétisés par un accord international, de sorte que les nouvelles mesures seront applicables sur tout le réseau d'Europe occidentale, à partir de 1996.

Vu que les compétences en la matière sont réparties entre l'autorité fédérale et les Régions, différents accords de coopération (incluant les modalités d'application) devront être conclus.

6.4. AERONAUTIQUE

Une directive européenne de 1989 relative à la limitation des émissions sonores des avions à réaction subsoniques civils, transposée en droit belge par l'arrêté royal du 12 novembre 1991, interdit l'immatriculation d'avions dits du « Chapitre II », c'est-à-dire les anciens avions trop bruyants.

La directive 92/14/C.E.E. du 2 mars 1992 sur la limitation de l'exploitation de certains avions impose l'élimination progressive des avions les plus bruyants et leur interdiction complète pour l'an 2002.

Sur le plan national, certaines adaptations doivent être apportées à l'arrêté royal du 21 septembre 1983 fixant les conditions particulières imposées à l'admission à la circulation aérienne de certains aéronefs ultra-légers motorisés, afin d'y inclure certains engins nouveaux de ce type. Pour promouvoir la libre circulation des U.L.M. dans l'Union européenne, l'Administration de l'Aéronautique prépare un arrêté agréant les prescriptions pour la conception des attestations pour les vols de test et pour accepter les types d'autres Etats membres, moyennant le respect de normes strictes en matière de sécurité.

En ce qui concerne l'utilisation d'aéronefs, y compris les aérostats, à des fins publicitaires, une circulaire de 1992 a exigé une meilleure formation des pilotes, une extension des responsabilités et la possibilité d'installer des brûleurs non bruyants. Une au-

antwoordelijkheden en de mogelijkheid tot het installeren van geluidsarme branders. Een andere omzendbrief reglementeert het houden van meetings met ballons. De resultaten zijn tot op heden bevredigend.

6.5. ZEEVAART

Met het oog op het terugdringen van de vervuiling op zee zal het beleid afgestemd worden op de opties die worden genomen op de vierde Noordzeeconferentie. De daar genomen beslissingen zullen omgezet worden in nationale wetgeving voor wat het zeevaartaspect betreft.

Op 6 april 1995 werd de uitvoeringswet (MARPOL-wet) betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen, goedgekeurd. De basis voor deze wet is het MARPOL-verdrag, houdende de internationale standaardnormen ter bescherming van het mariene milieu, verdrag dat reeds op 17 januari 1984 werd goedgekeurd. Op basis van deze wet dienen nog een aantal koninklijke besluiten opgesteld te worden. Op vraag van de Interdepartementale Coördinatiecommissie van het Mathematisch Model van de Noordzee zal een lijst opgesteld worden van de besluiten die prioritair zijn.

Het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart neemt verder deel aan een interdepartementale werkgroep die werd opgericht met als doel een voorontwerp van wet houdende instelling van een Exclusieve Economische Zone op te stellen. Het instellen van deze zone geeft aan de kuststaat rechtsbevoegdheid voor het behoud en de bescherming van ondermeer het mariene milieu waardoor adequater kan opgetreden worden tegen illegale lozingen in die gebieden van de zee die niet tot de territoriale wateren behoren.

Een interdepartementale werkgroep onder de coördinatie van Buitenlandse Zaken werd opgestart met het oog op de voorbereiding van een goedkeuringswet van het Internationaal verdrag van Montego Bay van 1982, waarin in afdeling 5 (artikel 207 en volgende) regels worden opgenomen ter bescherming van het mariene milieu.

Verder worden in het kader van de I.M.O. te Londen besprekingen gevoerd om op strategische punten sleepboten te stationeren, dit volgens het Emergency Towage System, zodat sneller kan opgetreden worden om scheepsrampen te vermijden.

Voor de uitvoering hiervan moet nog de « Oil Pollution Preparedness Response » and « Co-operation Convention » van 1990 goedgekeurd worden.

Het voorontwerp van wet houdende goedkeuring van de « Salvage Convention » van 1989 betreffende de hulp en berging, waarin voorzien wordt dat het voorkomen van vervuiling ook een vergoeding voor de bergers met zich meebrengt, moet nog voorgelegd worden aan het parlement, evenals de goedkeuring van de Protocollen van 1992 aangaande de « Civil Liability Conventie » (C.L.C.) dat de scheeps-

tre circulaire règle l'organisation de meetings d'aérostats. Jusqu'à présent, les résultats sont satisfaisants.

6.5. NAVIGATION MARITIME

Dans le cadre de la lutte contre la pollution marine, la politique reprendra les options défendues lors de la quatrième Conférence de la Mer du Nord. Les décisions qui y ont été prises seront transposées dans notre législation.

La loi portant exécution (loi MARPOL) de la convention pour la prévention de la pollution par les navires a été approuvée le 6 avril 1995. Cette convention qui avait déjà été approuvée le 17 janvier 1984 fixe des normes internationales standard pour la protection du milieu marin. Sur la base de la loi précitée, un certain nombre d'arrêtés royaux devront être rédigés. A la demande de la Commission de coordination interdépartementale du Modèle mathématique de la Mer du Nord, une liste précisera les arrêtés prioritaires.

L'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation participe aussi au groupe de travail interdépartemental chargé d'établir un avant-projet de loi créant une Zone économique exclusive. Cette zone octroie à l'Etat côtier une compétence de droit en matière de conservation et de protection du milieu marin, ce qui permet d'intervenir en cas de rejets illégaux dans des zones non situées dans les eaux territoriales.

Un autre groupe de travail interdépartemental prépare, sous la coordination des Affaires étrangères, une loi portant approbation de la Convention de Montego Bay de 1982 et plus particulièrement de la section 5 (article 207 et suivants) fixant des règles pour la protection du milieu marin.

En outre, dans le cadre de l'O.M.I. à Londres, des discussions sont menées pour stationner à des points stratégiques des remorqueurs afin qu'ils puissent intervenir rapidement en cas de catastrophes maritimes dans le cadre d'un « Emergency Towage System ».

A cet effet, il faut encore approuver le « Oil Pollution Preparedness Response » et la « Cooperation Convention » de 1990.

L'avant-projet de loi portant approbation de la « Salvage Convention » de 1989 prévoyant une indemnisation pour les entreprises de renflouage qui aident à contenir la pollution, doit encore être soumis au Parlement, ainsi que l'approbation des Protocoles de 1992 à la « Civil Liability Convention » (C.L.C.) qui oblige le propriétaire du navire ainsi que la personne ayant des intérêts dans la cargaison à verser

eigenaar bij vervuiling een bepaald bedrag aan schadeloosstelling doet betalen en de Fondsconventie, welke dezelfde verplichting oplegt op de ladingsbelanghebbende.

Door voormelde ratificaties zullen de aansprakelijkheidsbedragen bij olieverontreiniging zoals voorzien in de verdragen van 1969 (C.L.C.) en 1971 (FONDS) ongeveer verdrievoudigd worden, wat een adequatere vergoeding voor de geleden schade zal mogelijk maken.

In het kader van de I.M.O. zijn de besprekingen voor een verdrag aangaande « Hazardous Noxious Substances » (H.N.S.) afgerond, zodat in juli 1996 terzake een diplomatieke conferentie zal gehouden worden. Daarna zal het verdrag nog moeten goedgekeurd en geratificeerd worden. Dit verdrag regelt de aansprakelijkheid inzake het vervoer van gevaarlijke chemische stoffen over zee, waarbij de bedragen substantieel hoger liggen dan deze van de algemene aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

Een ontwerp van Koninklijk Besluit houdende het invoeren van een algemene regeling voor het vervoer van ammoniumnitraten is eveneens in ontwerp. Dit besluit ligt thans voor verder onderzoek bij de bevoegde dienst van het Departement van Economische Zaken.

7. BELGISCH BELANGENBELEID

7.1. WEGVERVOER

In de bilaterale akkoorden betreffende het wegvervoer, die België met de nieuwe Oosteuropese landen afsluit, wordt zoveel mogelijk getracht de verworvenheden van de Europese Unie op te nemen. Aldus kan de Belgische vervoerder van personen of goederen zich bewegen op een ruimer geografisch vlak zonder veel extra formaliteiten te moeten vervullen.

Door hun veel lagere kostprijs slagen de Oosteuropese vervoerders er evenwel in het grootste deel van de markt naar zich toe te halen. Ons land blijft om die reden voorstander van het instellen van contingenten vergunningen in de relaties tot de meeste Oosteuropese landen. Het contingent kan worden aangewend om een minimum aandeel van de markt voor onze vervoerders te vrijwaren.

Vermits de Oosteuropese landen meestal vragen de partij zijn om het contingent te verhogen kunnen zij worden aangezet om, naar analogie van de Europese Unie, werk te maken van een systeem van toegang tot het beroep en tevens minimale voorwaarden in te stellen op sociaal, fiscaal en technisch vlak.

Gelet op de steeds verderschrijdende liberalisatie is het van groot belang dat de Belgische vervoerbedrijven kwalitatief zo hoog mogelijk scoren. Het behalen van erkende kwaliteitscertificeringen, zoals de I.S.O.-9002 norm, door zoveel mogelijk ondernemingen, kan het imago alleen maar ten goede komen.

un certain montant au fonds d'indemnisation en cas de pollution.

La ratification de ces documents triplera les montants dus en cas de pollution par les hydrocarbures prévus dans les conventions de 1969 (C.L.C.) et de 1971 (FONDS), ce qui permettra de dédommager plus adéquatement les dégâts subis.

L'O.M.I. a également clôturé les discussions autour d'une convention sur les « Hazardous Noxious Substances » (H.N.S.) : une conférence diplomatique sera organisée en juillet 1996; ensuite, la convention devra être approuvée et ratifiée. Cette convention règle la responsabilité en cas de transport de matières chimiques dangereuses et fixe des montants sensiblement plus élevés que ceux prévus dans le cadre de la responsabilité générale du propriétaire de navire.

Un projet d'arrêté royal portant instauration d'un règlement général pour le transport de nitrate d'ammonium a été envoyé pour suite voulue, au service compétent du département des Affaires économiques.

7. UNE POLITIQUE DE DEFENSE DES INTERETS BELGES

7.1. TRANSPORT ROUTIER

Dans les accords bilatéraux que la Belgique conclut avec les nouveaux pays de l'Europe de l'Est, il est tenté autant que possible d'y inclure les acquis de l'Union européenne, de sorte que le transporteur belge de personnes ou de marchandises puisse travailler sur une aire géographique plus grande sans devoir remplir d'autres formalités.

Vu leur coût de revient très bas, les transporteurs de l'Est s'arrogent la plus grande partie du marché. Par conséquent, notre pays reste partisan du contingentement des autorisations dans les relations avec ces pays car il permet de garantir une part minimale du marché à nos transporteurs.

Comme les pays de l'Est demandent une augmentation des contingents, on peut exiger d'eux qu'ils instaurent à l'instar de l'Union européenne, un système d'accès à la profession et des conditions minimales sur le plan social, fiscal et technique.

Vu la libéralisation toujours plus poussée du secteur, les entreprises belges ont intérêt à être performantes au niveau de la qualité. L'obtention par un maximum d'entreprises de certificats agréés de qualité, tels que la norme I.S.O.-9002, ne peut que contribuer à l'image de marque du secteur.

In het goederenvervoer werd naast individuele initiatieven terzake, ook hulp geboden door de erkende beroepsverenigingen. In het personenvervoer wordt een collectieve opleiding georganiseerd door het Instituut voor de Autocar en de Autobus (I.C.B.). Het opvoeren van de kwaliteit van de Belgische vervoerder is in deze sector van het grootste belang omdat, op basis van een Europese regelgeving, de toewijzing van de exploitatie van openbare autobuslijnen binnenkort via openbare aanbesteding moet gebeuren. Daar kan door vervoerders van alle lidstaten worden op ingeschreven. Het spreekt vanzelf dat de kwaliteit van het aanbod bij de toewijzing van doorslaggevende rol zal zijn.

In dit verband past het eveneens te verwijzen naar het project « intercontinentaal receptief toerisme » dat door het I.C.B. werd geconcretiseerd. Dit project beoogt het aantrekken van toeristen vanuit de Verenigde Staten door gerichte promotie-acties naar Amerikaanse touroperators. Vermits de resultaten van dit project ten goede komen van zowel de autocarsector, de Belgische luchtvaart als het Belgische toerisme, werd nauw samengewerkt met de betrokken luchtvaart- en toeristische middens.

7.2. SPOORVERVOER

Het beheerscontract afgesloten tussen de federale Staat en de N.M.B.S. bepaalt hoe de financiële middelen van de Staat vooral aangewend zijn voor twee opdrachten van openbare dienst :

- het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst;
- het verwerven, de aanleg, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur en van het rollend materieel dat voor de uitvoering van de eerste opdracht dient.

De Staat bepaalt de minimale prestaties die op het binnennet uitgevoerd moeten worden alsook het kwaliteitsniveau dat deze prestaties moeten bereiken. De federale overheid verdedigt het belang van de gebruikers op het Belgisch grondgebied en bewaart het spoorwegpatrimonium dat deel uitmaakt van het binnenlands en internationaal vervoernet.

Investerings in de spoorwegen kunnen gelijkgesteld worden met openbare investeringen; ze spelen een bijzondere rol in de heropleving van de economie en in de ondersteuning van de bouwsector die zoveel werkgelegenheid verschaft. Het spoor zal de komende jaren één van de voornaamste investeringsdomeinen blijven. In tegenstelling met investeringen in rollend materieel geven de infrastructuurwerken door hun aard werk aan plaatselijke ondernemingen, omdat hun beheerscentrum dichterbij gelegen is.

7.3. BINNENVAART

Aan onze schippers worden hoge eisen van vakbekwaamheid gesteld. Van hun schepen wordt verwacht dat ze uitgerust zijn met moderne techniek. In

A côté d'initiatives individuelles, les associations professionnelles peuvent aussi aider le secteur du transport de marchandises. Sur le plan du transport de personnes, l'Institut pour l'Autocar et pour l'Autobus (I.C.B.) organise des formations collectives. L'amélioration de la qualification du transporteur belge est de la plus grande importance car l'exploitation des lignes publiques d'autobus fera bientôt l'objet d'adjudications publiques au niveau européen. Comme tous les transporteurs des Etats membres pourront soumissionner, il va de soi que la qualité de l'offre sera un critère déterminant.

Il faut aussi signaler le projet de « tourisme réceptif intercontinental » mis sur pied par l'I.C.B. Ce projet vise à attirer des touristes des Etats-Unis en proposant des actions de promotion aux tours-opérateurs américains. Comme le secteur de l'autocar, l'aviation belge et le tourisme belge profiteront du projet, l'I.C.B. collabore étroitement avec les milieux aéronautiques et touristiques.

7.2. TRANSPORT PAR RAIL

La contractualisation des relations entre l'Etat fédéral et la S.N.C.B. a concentré l'affectation des moyens financiers de l'Etat sur deux missions de service public :

- le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire;
- l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant affecté à la première mission.

Par ce contrat, l'Etat détermine les prestations minimales à fournir en service intérieur et fixe des objectifs de qualité pour ces prestations. Il défend dès lors l'intérêt des utilisateurs sur le territoire belge et préserve le patrimoine ferroviaire qui fait partie du réseau de transport intérieur et international.

Les investissements ferroviaires, assimilables à des investissements publics, assument un rôle particulier dans la relance économique et de soutien au secteur de la construction, grand pourvoyeur de main d'oeuvre. Le rail restera l'un des grands domaines d'investissements au cours des prochaines années. De par leur nature, les travaux d'infrastructure, à l'inverse des investissements de matériel roulant, permettent aux entreprises locales d'y participer, compte tenu de la plus grande proximité de leur centre de gestion.

7.3. NAVIGATION INTERIEURE

Il est exigé de nos bateliers qu'ils aient de bonnes qualifications professionnelles et que leurs bateaux soient équipés de techniques modernes. Si l'on veut

het kader van het vrijwaren van de algehele veiligheid op onze vaarwegen is het maar billijk dat hetzelfde verlangd wordt van buitenlandse schippers en hun schepen. Deze materie komt ter sprake in de besprekingen die de Europese Commissie voert met derde landen.

Met de opening van het Rijn-Main-Donaukanaal is er immers een nieuwe markt ontstaan die zich ontplooit tot aan de Zwarte Zee. Aangezien het Donau regime minder streng is dan het Rijn regime winnen deze besprekingen, maar ook de bilaterale contacten met de landen van Oost-Europa, aan belang.

7.4. LUCHTVAART

Het Bestuur van de Luchtvaart ijvert ervoor, binnen het kader van de Europese regelgeving, toch nog ruimte te vinden voor het behartigen van de belangen van de Belgische gebruiker, zowel een particulier, de handelsluchtvaart als de industrie.

Hier kan worden verwezen naar de talrijke onderhandelingen inzake luchtvaartakkoorden, waar getracht wordt een zo gunstig mogelijk kader te creëren voor Belgische maatschappijen (zie hoofdstuk 2). Voor de vergunningen van het stuurpersoneel is er de omzetting naar Belgisch recht van de Europese richtlijn 91/670/E.E.G. via het koninklijk besluit van 7 december 1992.

Meer bepaald worden de inspanningen van de Technische Directie beklemtoond om de verschillende Joint Aviation Regulations (J.A.R.) ten aanzien van de industrie van toepassing te maken. Deze J.A.R.-regelingen beogen een harmonisering van de verschillende luchtvaartreglementeringen en vloeien voort uit de noodzaak om op Europees vlak een tegenhanger te bezitten tegenover de nu reeds uniforme regelgeving in de V.S.A.

Met het veel tijd en mankracht opslorpende werk werd in 1992 begonnen. De J.A.R. 145 streeft naar een harmonisering van de regeling inzake de erkenning van de onderhoudsbedrijven. J.A.R. 21 richt zich op de studiebureaus en de constructiebedrijven. J.A.R./O.P.S., gestart in 1995, richt zich op erkenning van de handelsluchtvervoerders. De J.A.R./F.C.L., eveneens in 1995 begonnen, omvatten uniformering in het afleveren van vergunningen voor vliegend personeel en de erkenning van vlieg scholen.

Het van toepassing maken van de diverse technische J.A.R.-erkenningen vormt een grote uitdaging voor de industrie en de luchtvervoerders, die in samenwerking met de luchtvaartautoriteiten tot een goed einde dient gebracht. De economische repercussies zullen in verhouding staan tot de geleverde inspanning en het bereikte resultaat.

7.5. ZEEVAART

Op dit vlak wordt er steeds naar gestreefd goede maritieme relaties te onderhouden of tot stand te

garantir des voies navigables sûres, il est tout à fait normal que les mêmes garanties soient exigées pour les bateliers et les bateaux étrangers. Cette matière est à l'ordre du jour des négociations que l'Union européenne mène avec des pays tiers.

En outre, l'ouverture de la liaison Rhin-Main-Danube a permis l'éclosion d'un nouveau marché qui s'étend jusqu'à la Mer noire. Compte tenu du fait que le régime de navigation sur le Danube est moins sévère que celui du Rhin, les négociations précitées et les contacts bilatéraux avec les pays de l'Europe de l'Est sont d'une grande importance.

7.4. AERONAUTIQUE

Dans les limites permises par la réglementation européenne, l'Administration de l'Aéronautique cherche toujours à défendre les intérêts de l'utilisateur belge, qu'il soit un particulier ou une entreprise.

Signalons la négociation d'accords aériens afin de créer un cadre aussi avantageux que possible pour les sociétés belges (voir chapitre 2) ou la transposition en droit belge de la directive 91/670/C.E.E. pour ce qui est des licences du personnel de conduite (arrêté royal du 7 décembre 1992).

La Direction technique s'efforce d'appliquer les différentes Joint Aviation Regulations (J.A.R.) à l'industrie. Ces dispositions J.A.R. visent l'harmonisation des différentes réglementations aériennes et découlent de la nécessité de développer en Europe un système harmonisé similaire à celui existant aux Etats-Unis.

Ces travaux demandant beaucoup de temps et de personnel, ont été entamés en 1992. La J.A.R. 145 vise l'harmonisation des réglementations concernant l'agrément des entreprises de maintenance. La J.A.R. 21 intéresse les bureaux d'études et les entreprises de construction. La J.A.R./O.P.S., entamée en 1995, traite de l'agrément des transporteurs commerciaux. La J.A.R./F.C.L., également entamée en 1995 vise l'uniformisation des règles de délivrance des licences pour le personnel volant et l'agrément des écoles de pilotage.

La mise en oeuvre des divers agréments techniques J.A.R. constitue un grand défi pour l'industrie et les transporteurs aériens, qui y travaillent en collaboration avec les autorités aéronautiques. Les répercussions économiques seront proportionnelles au travail fourni et au résultat obtenu.

7.5. NAVIGATION MARITIME

Dans ce domaine, la Belgique tente de créer ou d'entretenir de bonnes relations maritimes avec les

brengen met de Belgische handelspartners en dit binnen de E.U.-reglementeringen.

In die zin worden nog maritieme akkoorden opgevolgd en wordt gepoogd om met meerdere landen van de voormalige U.S.S.R. maritieme akkoorden af te sluiten (Letland, Litouwen en Oekraïne).

Meerdere bilaterale akkoorden met vrachtverdelingsclausules (40/40/20-verdeling) overeenkomstig de « Liner Conference Code » zijn nog steeds in werking dit in weerwil van de E.U.-politiek terzake. Alhoewel België van in den beginne actief heeft meegewerkt aan een globale herziening van deze overeenkomsten, is de weigerachtige houding van de andere verdragsluitende staten (buiten E.U.) er de oorzaak van dat deze akkoorden blijven voortbestaan. Thans wordt door de Commissie gepoogd om ondermeer met de Afrikaanse verdragsluitende staten te spreken waarbij onder druk van de Wereldbank een en ander een gunstig verloop blijkt te krijgen.

Verder neemt het Bestuur deel aan de Belgisch-Nederlandse Onderhandelingscommissie inzake de afbakening van de Territoriale Zee, het Continentaal Plat en de Exclusieve Economische Zone.

7.6. TUSSENPERSONEN IN HET GOEDERENVERVOER

Het is spijtig te moeten melden dat er voor de sektor van de tussenpersonen in het goederenvervoer weinig internationale wetgeving bestaat. De E.U.-wetgeving bevat tot heden slechts één richtlijn.

België is één van de landen, samen met Italië en Frankrijk, die op wettelijk gebied het verst staat, het heeft :

- een volledige wetgeving die de onderscheiden activiteiten van tussenpersoon bestrijkt;
- een Belgisch Instituut der Transportorganisatoren dat voor het beroep werd opgericht.

Het Instituut zal examens organiseren en wil de certificatenorm I.S.O. 9002 in de sektor invoeren zodra het geaccrediteerd is als certificatie-instelling. Deze I.S.O. 9002 is zeer belangrijk voor de sektor omdat hij multimodaal is.

Door een sluitende reglementering van het beroep van tussenpersoon in het goederenvervoer, worden de financiële risico's van de opdrachtgevers en de vervoerders, die het gevolg zijn van het optreden van malafide of niet competente firma's, sterk beperkt.

7.7. WERKEN MET FEDERALE FINANCIERING

Krachtens een samenwerkingsakkoord afgesloten op 15 september 1993 voert de federale Staat bepaalde infrastructuurwerken voor het Brusselse Gewest uit omwille van het hoofdstedelijk en Europees karakter van Brussel.

partenaires commerciaux belges et ce, dans le cadre des réglementations de l'U.E.

Dans le même esprit, des accords sont négociés avec plusieurs pays de l'ancienne U.R.S.S. (Lettonie, Lituanie et Ukraine).

Malgré la politique de l'Union européenne, il faut signaler qu'il subsiste encore de nombreux accords bilatéraux contenant des dispositions de répartition des cargaisons (répartition 40/40/20) en vertu du « Liner Conference Code ». La Belgique a collaboré activement, dès le début, à une révision globale de ces accords. Mais les autres parties contractantes (non membres de l'U.E.) s'y refusent. Actuellement, la Commission tente de convaincre les pays africains de revoir leur position, notamment sous la pression de la Banque Mondiale.

L'Administration participe aussi à la Commission de négociation belgo-néerlandaise concernant la délimitation de la mer territoriale, du plateau continental et de la Zone économique exclusive.

7.6. AUXILIAIRES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Il est regrettable de devoir constater qu'il existe peu de dispositions internationales concernant le secteur des auxiliaires de transport de marchandises. La législation de l'Union européenne n'emporte qu'une seule directive en la matière.

La Belgique est un des rares pays, avec l'Italie et la France, à avoir légiféré dans ce domaine. Elle a :

- élaboré une législation complète qui couvre les diverses activités des auxiliaires;
- crée pour la profession un Institut belge des Organisateurs de Transport.

Cet institut organisera des examens et veut introduire la norme de certification I.S.O. 9002 dès qu'il sera accrédité comme organisme de certification. La norme I.S.O. 9002 est très importante pour le secteur parce qu'il est multimodal.

Une bonne réglementation de la profession d'auxiliaire de transport de marchandises diminue, pour les donneurs d'ordre et les transporteurs, les risques financiers qui font courir des firmes véreuses ou incompetentes.

7.7. TRAVAUX A FINANCEMENT FEDERAL

En exécution d'un accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, passé le 15 septembre 1993, le premier réalise un certain nombre de travaux relatifs aux infrastructures situées sur le territoire de la seconde, mais dont l'intérêt est lié au rôle de capitale nationale et européenne de Bruxelles.

Het eerste aanhangsel aan dit akkoord werd in september 1994 getekend en bepaalt de initiatieven die in de periode 1995-1996 zullen gerealiseerd worden. Het jaarlijkse volume aan werk vertegenwoordigt een budget van 2 miljard frank waarbij nog ongeveer 800 miljoen frank bijkomt door overdracht van de kredieten voor het boekjaar 94.

Na de voltooiing van de Kortenberg-tunnel (1994) zijn de volgende werken aan de dagorde : de verbetering van de spoorbediening van de hoofdstad, de heraanleg van de grote invalswegen, de verbetering van de toegankelijkheid van de ruimte Brussel-Europa en het Koninklijk Paleis, de verbinding met de luchthaven, de bevordering van het openbaar vervoer.

Het programma wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met de regionale diensten. De Staat dekt niet alle kosten want het Gewest draagt naar evenredigheid bij volgens de aard van de werken.

De Regering heeft ook het departement Infrastructuur belast met de renovatie van het Heizelstadion, in (financiële) samenwerking met de stad Brussel, de Nationale Voetbalbond en het Brusselse Gewest.

8. DIENSTBAAR BELEID

Het verbeteren van de dienstverlening aan de bevolking is een vast gegeven voor alle diensten van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur die met het publiek in contact komen. Het kadert in een algemene opwaardering van het openbaar ambt waarbij alle departementen en overheidsdiensten betrokken zijn. In dit hoofdstuk worden dan ook enkel die initiatieven behandeld die eigen zijn aan het departement en die specifiek gericht zijn op het verbeteren van de relatie met de bevolking

8.1. ALGEMEEN

Naar aanleiding van de opstelling van het « Handvest van de gebruiker van de Openbare Diensten » werd met het oog op de uitvoering van het principe van de « doorzichtigheid », in de schoot van elk bestuur van het departement een informatieambtenaar aangesteld met als opdracht ten overstaan van derden informatie te verstrekken op het vlak van de organisatie van de diensten, de procedures inzake de dienstverlening aan het publiek, alsmede met betrekking tot de opvolging van concrete dossiers.

Onder meer via de publikaties van INBEL zal gepoogd worden een ruime bekendmaking te realiseren van de mogelijkheid beroep te doen op de dienstverlening van deze informatieambtenaren.

In uitvoering van de wet van 11 april 1994 betreffende de openbaarheid van bestuur werd in 1995 een eerste brochure gemaakt met de beschrijving van de bevoegdheden van het departement en zijn interne organisatie.

L'avenant n°1 à cet accord, signé en septembre 1994, a déterminé les initiatives qui seront réalisées pendant la période 1995-1996. Le volume annuel des travaux représente une enveloppe budgétaire de 2 milliards de francs — auxquels s'ajoute, pour l'exercice 95, un report de crédits de l'exercice 94 de 800 millions de francs environ.

Après l'achèvement du tunnel du Cortenberg en 1994, les travaux sont orientés, durant la période 95-96, vers l'amélioration de la desserte ferroviaire de la capitale, le réaménagement des grands axes de pénétration, l'amélioration de l'accessibilité de l'espace Bruxelles-Europe et du Palais Royal, la liaison avec l'aéroport, la promotion du transport public.

L'ensemble de ce programme est exécuté en étroite collaboration avec les services régionaux. En outre, le financement fédéral n'est que partiel, puisque le budget régional intervient dans des proportions qui varient suivant la nature des travaux.

Par ailleurs, le Gouvernement a également chargé le Département de l'Infrastructure de la rénovation du stade du Heyzel, en collaboration et en cofinancement avec la ville de Bruxelles, l'Union Belge de Football et la Région de Bruxelles-Capitale.

8. UNE POLITIQUE AU SERVICE DE TOUS

L'amélioration du service à la population est un impératif pour tous les services du Ministère des Communications et de l'Infrastructure qui entrent en contact avec le public. Cette démarche cadre avec une revalorisation de la fonction publique qui concerne tous les départements et les services publics. Le présent chapitre traite des initiatives spécifiques du département pour améliorer la relation avec la population.

8.1. GENERALITES

A la suite de l'établissement de la « Charte de l'Utilisateur des Services publics » et de la mise en application du principe de la « transparence », un fonctionnaire d'information a été désigné dans chaque administration. Ce fonctionnaire est chargé de fournir aux tiers des informations sur l'organisation des services, les procédures à suivre et sur le suivi concret donné aux dossiers.

INBEL tentera par ses publications de donner plus de publicité à l'existence de ces fonctionnaires d'information et la possibilité de faire appel à leurs services.

En application de la loi du 11 avril 1994 concernant la publicité de l'administration, une première brochure décrivant les compétences et l'organisation interne du département a été publiée en 1995.

De informatie in deze brochure is niet beperkt tot het eigenlijke ministerie, maar verleent eveneens een inzicht in de gehele sector « verkeer en infrastructuur », met inbegrip van de regioën, de autonome overheidsbedrijven en de verschillende instituten die onder de vorm van verenigingen zonder winstoogmerk een belangrijke bijdrage leveren tot de vaststelling en de realisatie van de beleidsdoelstellingen. Interessante sociaal-economische kerngegevens werden eveneens vermeld om het belang van elke deelsector te benadrukken.

Een volgende uitgave is gepland tegen 1996 waarbij rekening zal worden gehouden met de gevolgen van de algemene herstructurering van de overheidsadministraties en waarbij tevens zal worden gepoogd een historisch overzicht van het departement toe te voegen en de vermelde kerngegevens evolutief te schetsen.

Het departement beschikt over een documentatiecentrum, dat beheerd wordt door het Algemeen Secretariaat. Dit documentatiecentrum verzorgt een aantal logistieke taken ten behoeve van de verscheidene diensten van het departement, gericht op het verstrekken van de nodige informatie. Het omvat een gespecialiseerde bibliotheek met betrekking tot alle soorten transport en staat in verbinding met andere gespecialiseerde bibliotheken en internationale instellingen. Het documentatiefonds van het centrum bevat ongeveer 100 000 titels en beschikt ondermeer over verschillende publikaties van de federale staat, de gewesten en de Europese Unie en studies van internationale organisaties.

Teneinde het onderzoekswerk op het vlak van verkeer en vervoer te stimuleren, staat deze informatie ook ter beschikking van het publiek. Het documentatiecentrum is alle werkdagen toegankelijk voor bezoekers. Het publiek kan er ter plaatse de catalogus raadplegen en elk document inkijken. Het personeel staat hierbij ter beschikking voor het begeleiden van de opzoeken. Inlichtingen kunnen eveneens schriftelijk of telefonisch bekomen worden.

8.2. DE DIENST RAMPENSCHADE

De opdrachten van de dienst Rampenschade vinden hun oorsprong in de nood aan een nationale solidariteit met de slachtoffers van natuurrampen, oorlogsschade en Kongoschade.

De uitgaven zijn ten laste van :

- het Ministerie van Financiën (Nationale Kas voor Rampenschade), belast met de uitgaven inzake natuurrampen, oorlogsschade '40-'45 aan private goederen, en Kongoschade;

- het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, belast met de uitgaven inzake oorlogsschade '14-'18, en oorlogsschade '40-'45 aan openbare goederen.

La brochure ne se limite pas au département proprement dit, mais couvre tout le secteur « communications et infrastructure », y compris les régions, les entreprises publiques, les instituts fonctionnant sous la forme d'associations sans but lucratif, c'est-à-dire tous les organismes qui contribuent à la réalisation des objectifs politiques. La brochure fournit aussi de nombreuses données d'ordre socio-économique pour démontrer l'importance de chaque division du secteur.

Une seconde édition tenant compte de la restructuration générale des administrations de l'Etat est prévue pour 1996. A cette occasion, un aperçu historique du département sera joint, tandis que les données socio-économiques seront présentées d'une façon évolutive.

Le Secrétariat général du département comporte un centre de documentation qui remplit un certain nombre de tâches logistiques pour les divers services du département et veille à la circulation de l'information. Il contient une bibliothèque spécialisée concernant toutes les formes de transport, qui est en liaison avec d'autres bibliothèques spécialisées et des organismes internationaux. Le fonds de documentation du centre compte environ 100 000 titres et dispose entre autres de nombreuses publications éditées par l'Etat fédéral, les Régions et l'Union européenne et d'études réalisées par des organisations internationales.

Afin de stimuler le travail de recherche dans le domaine des transports et des communications, la bibliothèque est accessible au public, tous les jours ouvrables. Le public peut y consulter le catalogue et les documents. Le personnel de la bibliothèque est à la disposition des visiteurs pour les aider dans leurs recherches. Des renseignements peuvent aussi être obtenus par téléphone ou par écrit.

8.2. LE SERVICE DES CALAMITES

La mission du service des Calamités est justifiée par la nécessité d'une solidarité nationale avec les victimes de catastrophes naturelles et avec les personnes qui ont subi des dommages de guerre ou des dommages au Congo.

Les dépenses sont à charge :

- du Ministère des Finances (Caisse nationale des Calamités) pour ce qui est de l'indemnisation des dégâts dus aux calamités naturelles, des dommages aux biens privés causés par la guerre '40-'45 et des dommages subis au Congo;

- du Ministère des Communications et de l'Infrastructure pour ce qui des dommages provoqués par la première guerre mondiale et des dommages causés aux biens publics par la guerre '40-'45.

8.2.1. Natuurrampen

Op 11 januari 1994 verklaarde de Ministerraad zich akkoord met de verplichting om de stormschade in de brandverzekering op te nemen. Deze beslissing van de Ministerraad werd geconcretiseerd in het koninklijk besluit van 16 januari 1995 tot wijziging van het koninklijk besluit van 24 december 1992 betreffende de verzekering tegen brand en andere gevaren wat de eenvoudige risico's betreft.

De uitsluiting van het risico stormschade van het toepassingsgebied van de wet van 12 juli 1976 op de rampenschade zou nu moeten verwezenlijkt worden in de vorm van een koninklijk besluit, dat moet getroffen worden op voorstel van de Controledienst voor de Verzekeringen.

Een werkgroep onder meer samengesteld uit afgevaardigden van de Eerste Minister, van de Vice-Eerste Ministers, van de Ministers van Binnenlandse Zaken en van Vervoer, zoekt thans een oplossing voor de schade veroorzaakt door overstromingen en aardbevingen binnen het kader van de brandverzekering, en onderzoekt een eventuele associatie van de verzekeringsmaatschappijen met het Rampenfonds.

Voor 1995 beschikt de Nationale Kas voor Rampenschade over een totaal budget van 2 362 580 731 frank :

- 8 580 731 saldo 94;
- 1 760 000 000 dotatie Ministerie van Financiën;
- 594 000 000 Nationale Loterij (principiële beslissing).

Gelet op de evolutie in de behandeling van de dossiers zal dit budget toereikend zijn voor 1995 en zullen er geen overdrachten gebeuren naar de begroting van 1996.

Evolutie van de uitbetalingen met betrekking tot de erkende rampen sinds 1976 :

8.2.1. Calamités naturelles

Le 11 janvier 1994, le Conseil des Ministres a approuvé l'obligation d'insérer les dégâts de tempête dans l'assurance-incendie. Cette décision a été concrétisée par l'arrêté royal du 16 janvier 1995 modifiant l'arrêté royal du 24 décembre 1992 réglementant l'assurance contre l'incendie et d'autres périls, en ce qui concerne les risques simples.

Les dégâts dus aux tempêtes seront donc bientôt exclus du champ d'application de la loi du 12 juillet 1976 sur les calamités : un arrêté royal doit être pris sur la proposition de l'Office de Contrôle des Assurances.

Un groupe de travail, composé notamment de délégués du Premier Ministre, des Vice-Premiers Ministres, des Ministres respectifs de l'Intérieur et des Transports, cherche actuellement une solution pour intégrer l'indemnisation des dégâts dus aux inondations et aux tremblements de terre dans l'assurance-incendie et examine l'éventualité d'une association des compagnies d'assurances et du Fonds des Calamités.

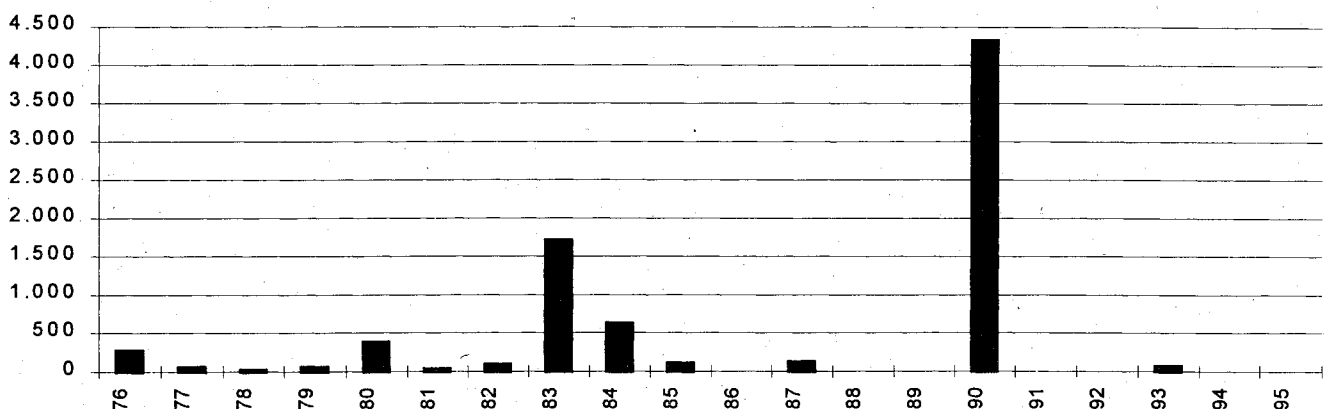
Pour 1995, la Caisse nationale des Calamités dispose d'un budget total de 2 362 580 731 francs :

- 8 580 731 constituant le solde de 94;
- 1 760 000 000 de dotation du Ministère des Finances;
- 594 000 000 provenant de la Loterie nationale (décision de principe).

En fonction de l'évolution du traitement des dossiers, le budget sera suffisant pour 1995 et aucun report ne devra être fait vers le budget 1996.

Evolution des paiements relatifs aux calamités reconnues depuis 1976 :

uitgaven voor de rampenschade (mio)
toestand op 30.04.1995
Dépenses pour les dégâts dus aux calamités (en millions)
situation au 30.04.1995



Op dit ogenblik is de behandeling van de dossiers natuurrampen de bijzonderste activiteit van de dienst. Bijkomend werk wordt veroorzaakt door de erkenning als algemene rampen van de overstromingsschade opgelopen tussen 20 december 1993 en 11 januari 1994 en deze tussen 20 januari 1995 en 6 februari 1995.

De uitbetalingen van de herstelvergoedingen (de geteisterden beschikken over een termijn van 3 jaar om de wettelijk verplichte herstellingen uit te voeren) en de aflossingen in verband met de herstelkredieten (leningen gespreid over maximum 12 jaar) zullen nog gedurende vele jaren een overeenkomstig budget vereisen.

Daar de overstromingen van januari 1995 in de meeste gevallen reeds door de rampen 1993-1994 geteisterde goederen hebben getroffen waarvoor de vergoedingsprocedures nog aanhangig zijn, werd beslist over te gaan tot de onmiddellijke en algemene inwerkingtreding van procedures tot toekenning van voorschotten ten belope van geringe bedragen die de eerste veiligheidsmaatregelen en installatiekosten van de geteisterden konden dekken.

Dezelfde overweging heeft de Ministerraad ertoe aangezet toe te staan dat de Gouverneurs een systematische beroep zouden doen op talrijke privé deskundigen; aldus konden de eerste schattingen voor de toekenning van voorschotten plaatshebben en werd het ritme van de definitieve tegenstrijdige expertises opgevoerd, zodat de Gouverneurs sneller het recht van de geteisterden, de hen toegekende bedragen en de wederbelegging konden vaststellen.

Begin 1995 werd door de Ministerraad een task force opgericht onder voorzitterschap van de Secretaris-generaal van Binnenlandse Zaken met als opdracht alle nodige voorstellen te formuleren met het oog op de vereenvoudiging en de versoepeling van de vergoedingsprocedures.

Er werden dienaangaande reeds verschillende voorstellen geformuleerd en uitgevoerd; andere voorstellen die een wijziging van de wet impliceren, worden thans onderzocht.

8.2.2. Oorlogsschade

In 1993 werd door de Ministerraad beslist de « Dienst Oorlogsschade » af te schaffen.

Voor de oorlogsschade '14-'18 wordt nog een budget van 1 miljoen frank op jaarbasis voorzien als eventuele dekking van de schade veroorzaakt door een accidentele ontploffing van achtergelaten munitie, inzonderheid ingevolge openbare werken of landbouwwerken.

Ook voor de oorlogsschade '40-'45 aan private goederen laat de in werking zijnde wetgeving toe recent opgelopen schade te vergoeden die te wijten zou zijn aan de toevallige ontploffing van de bij de oorlog aangewende munitie. Thans wordt voor de nog hangende dossiers onderzocht of er verjaring is ingetreden.

Le traitement des dossiers « calamités » constitue l'activité principale du service. Du travail supplémentaire est attendu suite à la reconnaissance comme calamités naturelles des inondations survenues entre le 20 décembre 1993 et le 11 janvier 1994 et entre le 20 janvier 1995 et le 6 février 1995.

Le paiement des indemnités de réparation (les sinistrés disposent d'un délai de 3 ans pour effectuer les réparations imposées par la loi) et le remboursement des crédits de restauration (emprunts étalés sur 12 ans maximum) exigeront encore un budget adéquat durant les années à venir.

C'est pourquoi la survenance en janvier 1995 d'inondations frappant, pour la plupart, des patri-moines déjà affectés par la calamité 1993-1994 sans que l'indemnisation relative à cette première inondation ait pu être menée à terme et payée, a déterminé la mise en vigueur immédiate et généralisée de procédures d'avances à concurrence de montants peu importants correspondant aux premiers frais immédiats de sécurité et de première réinstallation exposés par les sinistrés.

La même considération a conduit le Conseil des Ministres à approuver le recours systématique par les Gouverneurs à de nombreux experts privés, en vue de permettre des premières expertises d'évaluation en matière de décisions d'avances et d'accélérer sensiblement le rythme des expertises contradictoires définitives préalables aux décisions des Gouverneurs fixant le droit du sinistré, les montants qui lui sont attribués et le remploi déjà effectué.

Au début de l'année 1995, le Conseil des Ministres a créé une « task force » sous la présidence du secrétaire général du Ministère de l'Intérieur ayant pour objectif de formuler toutes propositions utiles en vue de simplifier et assouplir les procédures d'indemnisation.

Différentes propositions ont déjà été formulées et concrétisées; d'autres, qui requièrent une modification de la loi, sont à l'étude.

8.2.2. Dommages de guerre

Le Conseil des Ministres a décidé en 1993 de supprimer le service des dommages de guerre.

Pour les dommages de guerre '14-'18, un budget de 1 million de francs sur base annuelle est encore prévu pour couvrir éventuellement les dommages dus à l'explosion accidentelle de munitions abandonnées, notamment par le fait de travaux publics ou d'activités agricoles.

Pour les dommages causés à des biens privés par la guerre '40-'45, la législation en vigueur permet d'indemniser les dégâts récents provoqués par l'explosion accidentelle de munitions abandonnées. Il est actuellement examiné s'il n'y a pas prescription pour les dossiers encore pendants.

Voor wat de oorlogsschade '40-'45 aan openbare goederen betreft, heeft het Arbitragehof bij arrest van 8 februari 1994, artikel 161 van de wet van 30 december 1992 houdende sociale en diverse bepalingen vernietigd. Dit artikel voorzag dat alleen nog die bedragen, die voor de inwerkingtreding van deze wet bepaald werden op grond van goedgekeurde inschrijvingen of contracten, het voorwerp konden uitmaken van een liquidatie ten laste van de Staat. Het gevolg van deze vernietiging was dat een tiental dossiers heropend werden. Maar in deze dossiers wordt thans onderzocht of er al dan niet verjaring is ingetreden.

Wat betreft de oorlogsschade '14-'18 en '40-'45 aan private goederen wordt thans bestudeerd om in de toekomst de materiële schade die onder meer veroorzaakt wordt door ontploffingen van achtergelaten munitie te vergoeden volgens de procedure en de modaliteiten die van toepassing zijn inzake algemene rampen (wet van 12 juli 1976).

8.2.3. Kongoschade

Er resten geen dossiers meer in de eerste verzoeningsfase. Evenwel moeten de Vergoedingscommissie en de Hogere Vergoedingscommissie nog een beslissing treffen in een aantal dossiers. Ook de Raad van State moet nog in een aantal zaken een uitspraak doen.

De voorzitters van de commissies werden aangeschreven opdat zij de vergoedingsprocedures zo vlug mogelijk zouden afsluiten.

8.3. INSCHRIJVING VAN DE VOERTUIGEN

Door het inschrijven van voertuigen kan men zich ook vergewissen van het bestaan van een verzekeringscontract inzake burgerlijke aansprakelijkheid voor elk voertuig dat tot het verkeer wordt toegelaten. Verschillende mogelijkheden worden thans bestudeerd om de controle op de verzekering doeltreffender te maken. Men denkt onder andere aan de invoering van een verzekeringsvignet.

De inschrijving is nu eenmaal een belangrijk instrument geworden in de strijd tegen de criminaliteit rond voertuigen.

Repressieve, preventieve en structurele maatregelen om dit fenomeen te bestrijden werden in 1994 door drie interdepartementale werkgroepen onderzocht, onder leiding van het Vast Secretariaat voor het preventiebeleid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

Zo ontstond het model van het toekomstige inschrijvingsbewijs met twee luiken, waarvan het eerste een eigendomsbewijs is dat buiten het voertuig bewaard moet worden, en het tweede een boorddocument. Alleen het eerste luik zal geldig zijn bij elke latere transactie in verband met het inschrijven.

Deze actie vult andere maatregelen aan die in de loop van 1993 genomen werden, te weten :

Pour les dommages causés à des biens publics par la guerre '40-'45, la Cour d'Arbitrage a annulé par son arrêt du 8 février 1994, l'article 161 de la loi du 30 décembre 1992 portant des dispositions sociales et diverses. Cet article prévoyait que seuls les montants fixés sur base des soumissions ou contrats approuvés avant l'entrée en vigueur de ladite loi feraient encore l'objet d'une liquidation à charge de l'Etat. L'annulation de cet article a eu pour conséquence qu'une dizaine de dossiers ont dû être réouverts, mais, ici aussi, on examine s'il n'y a pas encore prescription.

En ce qui concerne les dommages de guerre '14-'18 et les dommages causés à des biens privés par la guerre '40-'45, il est examiné d'indemniser à l'avenir les dégâts matériels provoqués par l'explosion accidentelle de munitions abandonnées, selon la procédure et les modalités d'application en matière de calamités naturelles (loi du 12 juillet 1976).

8.2.3. Dommages au Congo

Il ne subsiste plus de dossiers relatifs à la première phase de conciliation. Toutefois, la Commission d'Indemnisation et la Commission supérieure d'Indemnisation doivent encore prendre une décision à propos d'un certain nombre de dossiers. Le Conseil d'Etat doit aussi se prononcer sur certains cas.

Les présidents des commissions ont été invités à clôturer le plus rapidement possible les procédures d'indemnisation.

8.3. IMMATRICULATION DES VEHICULES

L'immatriculation des véhicules permet en outre de s'assurer l'existence d'un contrat d'assurance en responsabilité civile pour chaque véhicule mis en circulation. Différentes possibilités sont actuellement à l'étude pour rendre ce contrôle de l'assurance plus efficace. Parmi celle-ci, l'on souhaite privilégier l'instauration d'une vignette assurance.

Enfin, l'immatriculation est devenu un élément important dans la lutte contre la criminalité automobile.

Des mesures répressives, préventives et structurelles pour combattre ce phénomène ont été examinées en 1994 par trois groupes de travail interdépartementaux et ce, sous la direction du Secrétariat permanent à la Politique de Prévention (Ministère de l'Intérieur).

C'est dans ce cadre qu'a été développé le futur modèle de certificat d'immatriculation à deux volets, dont le premier sera un titre de propriété, à conserver hors du véhicule, et le second le document de bord. Seul le premier volet sera valable pour toute transaction ultérieure en matière d'immatriculation.

Cette action complète d'autres mesures prises dans le courant de 1993, à savoir :

— de onmogelijkheid een gestolen gemeld voertuig in te schrijven;

— het drukken van de inschrijvingsbewijzen op speciaal papier van de Nationale Bank, wat vervalsingen aanzienlijk bemoeilijkt.

Sedert de invoering in november 1993 van de nieuwe inschrijvingsprocedures naar aanleiding van een verregaande modernisering van de informatisering, kan niet weerlegd worden dat de dienstverlening naar het publiek toe verbeterd is : snellere uitvoering van de inschrijvingsaanvragen die via de post werden verstuurd, loketten die bereikbaar zijn voor iedereen.

Om beter aan de wens te voldoen van tal van gebruikers die hun aanvraag liever zelf brengen en onmiddellijk hun plaat en inschrijvingsbewijs in ontvangst nemen, werd in 1994 beslist ook loketten van de Dienst Inschrijving van Voertuigen in elke Provincie te installeren. Men is thans bezig met de eerste fase van deze deconcentratie.

De gedeconcentreerde kantoren zullen zich bevinden in de stations voor technische keuring die zich in de nabijheid van de volgende grote steden bevinden : Luik, Namen, Charleroi, Aarlen (na haalbaarheidsstudie) en Bergen voor het Zuiden van het land; Brugge, Gent, Antwerpen en Hasselt voor het Noorden van het land.

Afgezien van deze verbeteringen, zal men ook nog trachten de procedures te vergemakkelijken door automatische verbindingen tot stand te brengen, namelijk met de netten van de grote automobielfabrikanten.

Verder voorziet men ook de inning te vereenvoudigen van het inschrijvingsgeld door het opplakken van fiscale zegels te vervangen door een automatische inning door het Ministerie van Financiën. De inning van het inschrijvingsgeld zou dan samen gebeuren met het innen van de belasting op de ingebruikstelling van het voertuig. Voor deze omvorming zorgt het Ministerie van Financiën.

Alhoewel de inschrijvingsformaliteiten een gevoelig punt blijven voor de dienstverlening naar het publiek toe, mag het doel zelf van het systeem echter niet uit het oog verloren worden : namelijk over een betrouwbare gegevensbank te beschikken van de voertuigen en hun eigenaars.

Het inschrijvingsrepertorium is inderdaad het sleutelement voor de volgende handelingen :

— het innen van de belastingen op het wegverkeer;

— de identificatie van de eigenaar van een voertuig namelijk bij het opsporen en vervolgen van overtreders of bij ongevallen;

— de organisatie van de periodieke keuring van de in gebruik gestelde voertuigen, voor de erkende technische keuringsstations.

— l'impossibilité d'immatriculer un véhicule signalé comme étant volé;

— l'impression des certificats d'immatriculation sur du papier spécial de la Banque nationale, ce qui rend leur falsification beaucoup plus difficile.

Depuis l'introduction en novembre 1993, des nouvelles procédures en matière d'immatriculation, liées à une modernisation en profondeur de l'outil informatique, il est indéniable qu'un meilleur service est offert au public : rapidité d'exécution des demandes d'immatriculation envoyées par la poste, ouverture de guichets accessibles à tous.

Afin de mieux répondre à la volonté de bon nombre d'usagers d'apporter eux-mêmes leur demande et de réceptionner sur le champ leur plaque et leur certificat d'immatriculation, il a été décidé en 1994 de mettre en œuvre une déconcentration provinciale des guichets de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules. La première phase de cette déconcentration est actuellement en cours d'exécution.

Les bureaux déconcentrés seront localisés dans les stations de contrôle technique situées près des grandes villes suivantes : Bruges, Gand, Anvers et Hasselt pour le Nord du pays; Liège, Namur, Charleroi, Arlon (après étude de faisabilité) et Mons pour le Sud du pays.

Indépendamment de ces améliorations, l'on poursuivra les efforts en vue de simplifier les procédures en assurant des liaisons automatisées notamment avec les réseaux des grandes marques d'automobile.

En outre, il est envisagé de simplifier la perception de la redevance d'immatriculation en remplaçant les timbres fiscaux par une perception automatisée par le Ministère des Finances en même temps que la perception de la taxe de mise en circulation. Il s'agit ici d'une réalisation au niveau de ce dernier département.

Si les formalités d'immatriculation restent un point sensible du service offert au public, il ne faut pas pour autant perdre de vue l'objectif même du système, à savoir : disposer d'une banque de données fiable quant aux véhicules et à leurs propriétaires.

En effet, le répertoire des immatriculations est l'élément clé pour les actions suivantes :

— la perception des taxes relatives à la circulation routière;

— l'identification du propriétaire d'un véhicule notamment pour les besoins en matière de poursuite des auteurs d'infractions et d'accidents;

— l'organisation de l'inspection périodique des véhicules mis en circulation, pour les stations de contrôle technique agréées.

8.4. SPOORVERVOER

Inzake reizigersvervoer is het fundamenteel klantvriendelijk te denken. Daarom is het gemeenschappelijk vervoer van personen de sluitsteen van het beleid tot verbetering van de leefbaarheid en van de leefomgeving.

Het spoor strijdt tegen de sociale uitsluiting door de verplaatsingen van minder gegoede of gehandicapte personen te bevorderen.

Sinds 1983 wordt in de herfst een Trein-Tram-Bus-dag georganiseerd in samenwerking met de N.M.B.S., DE LIJN, de T.E.C. en de M.I.V.B. De initiële doelstelling van de actie is de mensen aan te sporen het gemeenschappelijk vervoer voor toeristische verplaatsingen te gebruiken; de verlenging van de actie tijdens de daaropvolgende week kan aan de behoeften van andere reizigers beantwoorden, die misschien toekomstige pendelaars worden. De federale Staat zorgt voor de coördinatie en draagt de publiciteits- en promotiekosten van de actie, omdat de spoorwegen de belangrijkste rol in deze dag spelen.

Daar de opdrachten van openbaar dienst van de N.M.B.S. in een contract vastgelegd werden, kan aan het bedrijf gevraagd worden, op basis van rechten en verplichtingen, prestaties van algemeen belang te verrichten, onder specifieke voorwaarden die niet marktgebonden zijn.

De spoorwegen genieten vrijheid in hun beheer en zijn juridisch onafhankelijk; ze moeten niettemin een minimum aan prestaties waarborgen, zorgen dat het spoornet in minder dichtbevolkte gebieden niet ontmanteld wordt en hun rol in het algemene mobiliteitsbeleid spelen.

De N.M.B.S. doet inspanningen om haar aanbod te moderniseren, in het bijzonder door constant het comfort in haar rijtuigen te verbeteren; haar aandacht gaat ook naar het onthaal in de stations, de informatie aan de reizigers, de stiptheid en de kwaliteit van de aansluitingen, de parkeermogelijkheden en de faciliteiten voor gehandicapten. Na een enquête over de tevredenheid van de klanten in 1994 bewijst het « handvest van de gebruikers » dat meer naar hen geluisterd wordt. De N.M.B.S. heeft, zoals de andere overheidsbedrijven, een ombudsdienst opgericht.

Wat de tarieven betreft, bepaalt de N.M.B.S. vrij de prijzen voor prestaties die niets te maken hebben met het binnenlands vervoer van reizigers; ze moet wel bepaalde limieten eerbiedigen bij het vaststellen van tarieven voor prestaties van openbare dienst.

De maximale verhoging mag ten opzichte van het voorgaande jaar ten hoogste toenemen tot beloop van de evolutie van de nominale koopkracht. Een bijvoeg-

8.4. LE TRANSPORT PAR RAIL

En matière de transport de voyageurs, il est fondamental de raisonner en termes de service rendus à l'utilisateur. C'est pourquoi les transports en commun de personnes constituent un élément clé de la politique d'amélioration de la qualité de la vie et de l'environnement.

Il faut souligner leur rôle en matière de lutte contre l'exclusion sociale en favorisant les déplacements de ceux dont la mobilité est réduite, notamment pour des raisons physiques ou financières.

Depuis 1983 s'organise au début de l'automne une action commune aux quatre sociétés de transport en commun (S.N.C.B., T.E.C., S.T.I.B., DE LIJN) : la journée T.T.B. (Train-Tram-Bus). L'objectif initial est d'encourager l'utilisation des transports en commun pour les déplacements touristiques; le prolongement de l'action pendant la semaine qui suit rencontrer l'intérêt d'autres voyageurs, qui seront peut-être de futurs navetteurs. L'Etat fédéral en assure la coordination et participe aux frais de publicité et de promotion vu le rôle majeur joué par les chemins de fer dans cette journée.

La contractualisation des missions de service public, imposée à la S.N.C.B., permet de mieux définir, dans un échange de droits et d'obligations, les prestations qu'il est demandé à l'entreprise pour des raisons d'intérêt général et de les fournir dans des conditions spécifiques différentes de celles qui résulteraient du seul jeu du marché.

Tout en assurant l'autonomie de gestion et l'indépendance juridique de l'entreprise ferroviaire, elle défend un niveau minimum de prestations, évite un démantèlement du réseau ferroviaire, notamment dans les zones peu denses, et accentue le rôle à jouer par les chemins de fer dans la politique générale de mobilité.

Si la S.N.C.B. fournit des efforts pour moderniser son offre, notamment par l'amélioration constante du confort de son matériel, d'autres critères de qualité du service restent très sensibles au public. L'accent est mis en particulier sur l'accueil dans les gares, l'information des voyageurs, la ponctualité et la qualité des correspondances, les parkings et les facilités offertes aux handicapés. La « Charte des usagers », diffusée fin 1994, à partir d'une enquête de satisfaction de la clientèle, illustre cette écoute plus active vis-à-vis du client. Par ailleurs, comme d'autres organismes publics, la S.N.C.B. s'est adjoint un service de médiation.

Dans le domaine de la tarification, si la S.N.C.B. a acquis l'autonomie la plus large possible pour les prestations qui ne sont pas de service intérieur de voyageurs, elle est, en revanche, assujettie au respect de limites dans la fixation des tarifs pour des prestations de service public.

L'augmentation maximum, d'une année à l'autre, du tarif de référence ne peut être supérieure à l'évolution du pouvoir d'achat nominal sur la même

sel bij het beheerscontract zal het voor de N.M.B.S. mogelijk maken vanaf 1996 rekening te houden met de verhoging van het indexcijfer van de consumptieprijzen indien het de evolutie van de nominale koopkracht overschrijdt.

De vastgestelde limiet waarborgt het sociaal karakter van het spoorvervoer. De prijswijzigingen voor de verschillende vervoertitels binnen dit globale gemiddelde volgen twee principes : de vereenvoudiging van de tarieflijst en de versterking van de aantrekkelijkheid van het spooraanbod op korte afstanden.

8.5. PLEZIERVAART

Het waterwegennet wordt niet enkel gebruikt voor het vervoer van goederen en passagiers maar eveneens voor de pleziervaart. Op dit punt wordt een dienstverlening aan het betrokken publiek verleend waarbij tevens gewaakt wordt over de veiligheid bij het bevaren van de waterwegen.

8.5.1. Binnenvaart

Voor de binnenwateren werd een Koninklijk Besluit opgesteld voor het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen. Met dit besluit is het mogelijk geworden voor de Belgische pleziervaarders om ook toegang te krijgen op de binnenvaartwegen van Nederland en Frankrijk ingevolge de wederzijdse erkenning van de stuurbrevetten.

Tijdens een overgangsperiode van 2 jaar konden de pleziervaarders welke over voldoende ervaring beschikten dit stuurbrevet aanvragen. Onder dit regime werden ± 125 000 brevetten uitgereikt. Thans kan het stuurbrevet enkel nog bekomen worden na het slagen in een examen zoals voorzien in de artikelen 18 tot 24 van het koninklijk besluit van 2 juni 1993.

8.5.2. Zeevaart

Wat betreft het varen op zee, bestaan er thans 2 brevetten die echter niet verplicht zijn en op vrijwillige basis kunnen behaald worden, namelijk het brevet van yachtsman en yachtnavigator zoals voorzien is in de artikelen 20 en 21 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958 betreffende de toekenning van de brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, zoals het herhaaldelijk gewijzigd werd. Het is de bedoeling om in de nabije toekomst (streefdatum 1 januari 1996) voor het varen met een pleziervaartuig op zee verplichte brevetten te voorzien zoals in sommige van onze buurlanden.

Op basis van het koninklijk besluit van 15 maart 1966 betreffende de vlaggebrieven en uitrusting van de pleziervaartuigen moeten de pleziervaartuigen die in vreemde wateren of op volle zee varen voorzien

periode. Un nouvel avenant au contrat de gestion lui permettra toutefois à partir de 1996 de prendre en considération l'augmentation de l'indice général des prix de la consommation si elle est supérieure à l'évolution du pouvoir d'achat nominal.

La limite imposée permet de maintenir le caractère social du transport ferroviaire. Les modifications de prix des différents titres de transport à l'intérieur de cette moyenne globale suivent deux principes : la simplification de la grille tarifaire et le renforcement de l'attractivité de l'offre ferroviaire à courte distance.

8.5. NAVIGATION DE PLAISANCE

Le réseau de voies navigables n'est pas seulement utilisé pour le transport de marchandises et de passagers mais aussi à des fins récréatives. La navigation de plaisance implique par conséquent des relations avec le public concerné, principalement dans l'intérêt de la sécurité de la navigation.

8.5.1. Navigation intérieure

Un arrêté royal exige la possession d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de bateaux de plaisance. Cet arrêté permet aussi aux plaisanciers belges de naviguer sur les voies navigables françaises et néerlandaises grâce à la reconnaissance réciproque des brevets de chaque pays.

Au cours d'une période transitoire de 2 ans, les plaisanciers justifiant d'une expérience suffisante ont pu obtenir d'office le brevet. ± 125 000 brevets ont ainsi été délivrés. Actuellement, le brevet de conduite ne peut plus être obtenu qu'après la réussite d'un examen, comme prévu aux articles 18 à 24 de l'arrêté royal du 2 juin 1993.

8.5.2. Navigation maritime

En ce qui concerne la navigation en mer, il existe deux brevets non obligatoires, qui peuvent être obtenus sur base volontaire, à savoir le brevet de yachtsman et le brevet de navigateur de yacht prévus aux articles 20 et 21 de l'arrêté royal du 21 mai 1958 relatif à la collation de brevets, diplômes, certificats et licences dans la marine marchande, la pêche maritime et la navigation de plaisance, tel qu'il a été modifié ultérieurement. Il est prévu de rendre obligatoire dans un futur proche (1^{er} janvier 1996) ces brevets pour la navigation de plaisance en mer, comme c'est déjà le cas dans certains de nos pays voisins.

En vertu de l'arrêté royal du 15 mars 1966 relatif aux lettres de pavillon et à l'équipement des bateaux de plaisance, les bateaux de plaisance naviguant dans les eaux étrangères ou en pleine mer doivent

zijn van een vlaggebrief waarin de voornaamste karakteristieken van het vaartuig alsook de eigenaars zijn opgesomd. Thans zijn ongeveer 25 000 vlaggebrieven in omloop met een geldigheid van 5 jaar. Gelet op het feit dat wanneer het pleziervaartuig verkocht wordt of er een wijziging optreedt in de voornaamste kenmerken dan wel een eigenaar van adres verandert er een nieuwe vlaggebrief wordt afgeleverd kan het totale aantal op $\pm 35\ 000$ geraamd worden. Dit dokument kan bekomen worden op het hoofdwaterschoutskantoor te Antwerpen en te Oostende alsook op het hoofdbestuur te Brussel waar eveneens de Franstalige dokumenten worden afgeleverd.

8.6. LUCHTVAART

De deelnemers aan de examens tot het bekomen van een vergunning van piloot of boordwerktuigkundige, die niet slaagden, kunnen sinds augustus 1994 de examendossiers raadplegen. Dit stelt hen in staat hun tekortkomingen en fouten beter te leren kennen. Zij kunnen trouwens van de bevoegde ambtenaren van het Bestuur van de Luchtvaart de nodige uitleg krijgen.

Ook voor de andere dossiers drijft het Bestuur van de Luchtvaart voortdurend de inspanningen op om de diensten die het verleent aan de gemeenschap in het algemeen en aan de « klanten » in het bijzonder, te verbeteren.

être munis d'une lettre de pavillon reprenant les caractéristiques principales du bateau et les coordonnées des propriétaires. Actuellement, 25 000 lettres de pavillon, valables 5 ans, ont été mises en circulation. Etant donné qu'une nouvelle lettre de pavillon doit être établie en cas de vente du bateau, de modification des caractéristiques du bateau ou de changement d'adresse du propriétaire, on peut compter que $\pm 35\ 000$ lettres de pavillon ont été délivrées à ce jour. Ce document peut être obtenu chez le commissaire maritime en chef à Anvers ou à Ostende à l'administration centrale à Bruxelles qui délivre également les documents en français.

8.6. AERONAUTIQUE

Les candidats aux examens pour l'obtention d'une licence de pilotes d'aéronefs ou de mécaniciens navigants qui n'ont pas réussi, peuvent, depuis août 1994, consulter leurs dossiers d'examens : cela leur permet de retirer les bénéfices de leurs manques et de leurs erreurs, puisqu'ils peuvent demander aux fonctionnaires compétents de l'Administration de l'Aéronautique l'explication nécessaire.

Pour d'autres types de dossiers aussi, l'Administration de l'Aéronautique se multiplie en efforts pur améliorer de manière incessante les services qu'elle rend à la communauté en général et à tous ses « clients » en particulier.