

## Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1996-1997 (\*)

25 OCTOBRE 1996

### PROJET DE BUDGET GENERAL DES DEPENSES

**pour l'année budgétaire 1997**

NOTE DE POLITIQUE GENERALE  
du Ministère des Communications  
et de l'Infrastructure (33)  
pour l'année budgétaire 1997 (\*\*)

#### 1. INTRODUCTION

##### 1.1. GENERALITES

Dans la note politique pour le budget 1996 le cadre dans lequel la politique du transport et de la circulation s'inscrit a été esquissé. Les évolutions de la société qui y étaient mentionnées, comme la mobilité croissante et tous les problèmes qui vont de pair le processus d'intégration européenne et l'intégration des anciens pays du bloc de l'Est e.a., impriment toujours leur cachet à la politique.

Les points fondamentaux d'élaboration de la politique restent donc globalement valables :

- politique assurant la mobilité;
- politique créatrice d'opportunités;
- saine politique de concurrence;
- politique de sécurité;
- politique environnementale;

Voir :

- 727 - 96 / 97 :

- N° 1 à 3 : Notes de politique générale.
- N° 4 : Budget.

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

(\*\*) Conformément à l'article 79, n° 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.

## Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1996-1997 (\*)

25 OKTOBER 1996

### ONTWERP VAN ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

**voor het begrotingsjaar 1997**

BELEIDSNOTA  
van het Ministerie van Verkeer  
en Infrastructuur (33)  
voor het begrotingsjaar 1997 (\*\*)

#### 1. INLEIDING

##### 1.1. ALGEMEEN

In de beleidsnota voor het begrotingsjaar 1996 werd het kader geschetst waarbinnen het verkeers- en vervoersbeleid tot stand komt. De maatschappelijke evoluties die daarbij werden vermeld, zoals de toenemende mobiliteit en de daarmee gepaard gaande problemen, het Europese integratieproces en de integratie van de voormalige Oostbloklanden e.a., drukken nog steeds hun stempel op het beleid.

De fundamentele uitgangspunten bij de opstelling van het beleid blijven dan ook onverkort geldig :

- mobiliteitsbevorderend beleid;
- kansenscheppend beleid;
- gezond mededingingsbeleid;
- verkeersveiligheidsbeleid;
- leefbaarheidsbeleid;

Zie :

- 727 - 96 / 97 :

- N° 1 tot 3 : Beleidsnota's.
- N° 4 : Begroting.

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

(\*\*) Overeenkomstig artikel 79, n° 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.

- politique de défense des intérêts belges;
- une politique au service de tous.

Contrairement à la note de l'an dernier qui était construite sur ces sept points, il a été choisi de faire une présentation qui se rattache à la structure du département et aux différents secteurs dont les activités sont réglementées par le département. Les sept orientations principales sont incluses dans les activités de chaque secteur.

En raison de son caractère multimodal, le secteur des intermédiaires dans le transport de marchandises n'est pas repris sous un des modes de transport classique, mais est traité séparément.

## 1.2. AUXILIAIRES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les activités d'auxiliaires de transport de marchandises (ou organisateurs de transport) sont réglementées par la loi du 26 juin 1967, par l'arrêté royal du 18 juillet 1975 pour les commissionnaires de transport et par celui du 12 janvier 1978 pour les courtiers de transport.

Actuellement, on procède à l'élaboration d' :

- un projet d'arrêté royal concernant la création d'une licence d'agent maritime qui a déjà été accepté par le Conseil des Ministres et entrera en vigueur à la fin de l'année 1996;
- un projet d'arrêté royal concernant la création d'une licence de commissionnaire-expéditeur qui est prêt à être soumis aux formalités de procédure; il est prévu que cet arrêté entrera en vigueur en 1997.

Le certificat de compétence professionnelle peut, dans l'état actuel de la législation, être obtenu sur base de l'expérience acquise. A brève échéance, ce certificat pourra être obtenu par le biais d'examens qui seront organisés par l'Institut belge des Organisateurs de Transport.

## 2. AVIATION

### 2.1. CONTEXTE INTERNATIONAL

#### 2.1.1. Sécurité des vols

Les années 96-97 se caractérisent par une importance plus que jamais donnée à la sécurité du transport aérien et à la fluidité du trafic dans l'espace aérien. Au niveau de l'OACI., un programme d'inspection et de vérification a vu le jour suite à l'initiative des Etats-Unis, d'aller vérifier auprès des autorités nationales auxquelles sont soumis les transporteurs aériens visitant les Etats-Unis, si elles sont capables de faire respecter les normes internationales de sécurité et décidées à le faire. L'accident aérien récent d'une compagnie de charter au cours duquel un avion pris en location chez Birgenair s'est

- Belgisch belangenbeleid;
- dienstbaar beleid.

In tegenstelling tot de nota van vorig jaar die was opgebouwd rond deze zeven punten, werd thans gekozen voor een voorstelling die nauw aansluit bij de structuur van het departement en bij de verschillende sectoren waarvan de activiteiten door het departement worden gereguleerd. De zeven pijlers zijn echter ingekapseld in de activiteiten van elke sector.

De sector van de tussenpersonen in het goederenvervoer wordt wegens zijn multimodaal karakter niet ondergebracht onder een van de klassieke vervoersmodi, maar wordt hierna afzonderlijk behandeld.

## 1.2. TUSSENPERSONEN IN HET GOEDERENVERVOER

De activiteiten van de tussenpersonen in het goederenvervoer (of transportorganisatoren) worden gereguleerd door de wet van 26 juni 1967 en door het koninklijk besluit van 18 juli 1975 voor de vervoercommissionairs en het koninklijk besluit van 12 januari 1978 voor de vervoermakelaars.

Momenteel wordt nog gewerkt aan de opmaak van :

- een ontwerp van koninklijk besluit tot instelling van de vergunning van scheepsagent dat door de Ministerraad is goedgekeurd en hopelijk tegen eind 1996 in werking zal treden;
- een ontwerp van koninklijk besluit tot instelling van de vergunning van vervoercommissionair-expéditeur dat klaar is om aan de procedureformaliteiten te worden onderworpen. Voorzien wordt dat dit besluit in 1997 van toepassing zal worden.

Het getuigschrift van vakbekwaamheid kan volgens de bestaande wetgeving op basis van ervaring bekomen worden. Weldra zal dit getuigschrift ook kunnen bekomen worden via examens die door het Belgisch Instituut voor Transportorganisatoren worden ingericht.

## 2. LUCHTVAART

### 2.1. INTERNATIONALE CONTEXT

#### 2.1.1. Veilig vliegen

De jaren 96-97 worden gekenmerkt door het steeds grotere belang dat wordt gehecht aan de veiligheid van het vliegverkeer en aan het vlot verloop van het verkeer in het luchtruim. Op ICAO-niveau werd op initiatief van de Verenigde Staten gestart met een inspectie- en controleprogramma, waarbij men bij de nationale autoriteiten, aan wiens toezicht de luchtvervoerder die de Verenigde Staten aandoen onderworpen is, nagaat of zij in staat en bereid zijn de internationale veiligheidsnormen te respecteren. Het recente ongeval bij een chartermaatschappij waarbij een bij Birgenair gehuurd vliegtuig te pletter

écrasé dans les Caraïbes, a montré le risque inhérent aux certifications douteuses. L'Union européenne a été saisie de ce problème.

Il se peut qu'à courte échéance, chaque administration nationale soit obligée, non pas seulement de garantir l'application des normes européennes par ses propres aéronefs, mais aussi de contribuer à l'inspection et, si nécessaire, à la répression à l'égard des aéronefs « visiteurs »: ceux-ci doivent satisfaire aux moins aux normes existantes.

### 2.1.2. Fluidité du trafic aérien international

Après une période de rémission due à la crise constatée après la guerre du Golfe, le transport aérien s'avère en hausse sensible. La congestion de l'espace aérien déjà constatée à la fin des années 1980 pose un problème accru. C'est ainsi que l'industrie du transport réclame un système de contrôle du trafic aérien suffisamment performant et évolutif, de préférence sur une échelle continentale. Le système actuel ne répondant pas à cette attente, les pays européens fournisseurs de ce service ont attaqué la révision du système par 3 approches, à savoir :

1. la révision de la convention EUROCONTROL de façon à donner à cette organisation plus de pouvoir décisionnel et à l'impliquer de façon accrue dans le contrôle effectif des flux de trafic;
2. les études au sein du groupe INSTAR de la CEAC., pour définir un concept de complémentarité internationale, voire une forme de supranationalité dans le contrôle aérien;
- 3 l'implication de l'Union européenne en tant qu'acteur à compétence décisionnelle et normative.

### 2.1.3. Transport aérien commercial

#### 2.1.3.1. Libéralisation du transport aérien commercial

Le transport aérien jouit au niveau européen des résultats obtenus par le 3ème paquet de l'Union européenne qui sera pleinement en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> avril 1997.

Les négociations avec la Suisse comportent un volet dont la difficulté en ce qui concerne le transport aérien est assez mineure. Toutefois, par la relation particulière entre la Sabena et la Swissair, l'accord aérien entre les 2 Etats concernés a dû être modifié, en vue d'ouvrir à la concurrence les liaisons aériennes entre la Belgique et la Suisse (clause de multidésignation).

Le transport aérien transatlantique a été marqué par l'apparition d'accords aériens de type « ciel ouvert ». La Belgique a été le premier pays de l'Union européenne après les Pays-Bas, à conclure un tel accord. Cette initiative a été contestée par la Commission de l'Union européenne parce qu'elle ne cadrerait pas avec le désir de l'Union de se voir confier un

stortte in de Caraïben, heeft treffend het risico verbonden aan twijfelachtige certificatie aangetoond. De Europese Unie werd door deze problemen gevat.

Het is mogelijk dat, op korte termijn, iedere nationale administratie ertoe verplicht wordt, er niet alleen borg voor te staan dat de eigen vliegtuigen de eigen normen toepassen maar ook moet meewerken aan het inspecteren van en, indien nodig, het nemen van maatregelen tegen vliegtuigen « op bezoek »: deze moeten ten minste voldoen aan de bestaande normen.

### 2.1.2. Vlotte doorstroming van het internationaal luchtverkeer

Na een adempauze omwille van de crisis naar aanleiding van de Golfoorlog blijkt het luchtvervoer opnieuw merkbaar te stijgen. De verzadiging van het luchtruim, die reeds op het einde van de jaren '80 werd vastgesteld, stelt een groeiend probleem. Daarom dringt de industrie aan op een voldoende krachtig en soepel systeem voor de controle van het luchtverkeer, liefst op een continentale schaal. Omdat het huidige systeem niet aan deze verwachting voldoet hebben de toeleverende Europese landen een driedovoudige herziening van dit systeem opgestart, nl. :

1. herziening van de Eurocontrolconventie zodat deze organisatie meer beslissingsmacht krijgt en sterker wordt betrokken bij de effectieve controle van de verkeersstromen;
2. de studies in de INSTAR-groep van CEAC., om een internationaal complementair systeem te ontwerpen, of zelfs een vorm van supranationaliteit in de controle van het luchtverkeer.
3. het betrekken van de Europese Unie als beslissende en normerende kracht.

### 2.1.3. Handelsluchtvervoer

#### 2.1.3.1. Liberalisering van het handelsluchtvervoer

Het luchtvervoer profiteert op Europees vlak van de resultaten bereikt door het derde pakket van de Europese Unie dat volledig in werking zal getreden zijn vanaf 1 april 1997.

De onderhandelingen met Zwitserland omvatten in het luchtvaartluik een minder zwaar onderdeel. Gezien de bijzondere relatie tussen Sabena en Swissair heeft men nochtans het luchtvaartakkoord tussen de twee landen moeten wijzigen, om voor de luchtvaartverbindingen tussen beide landen aan de concurrentie mogelijk te maken (clausule inzake meervoudige aanwijzing).

Het transatlantisch luchtvervoer werd gekenmerkt door het verschijnen van luchtvaartakkoorden van het type « open sky ». Na Nederland was België het eerste land dat dergelijk akkoord sloot. Dit initiatief werd aangevochten door de Commissie van de Europese Unie omdat het niet paste in haar verlangen om een mandaat tot onderhandelen met de Vere-

mandat de négociation avec les Etats-Unis. En mai 1995, la Commission a donc demandé un mandat pour engager des négociations avec les Etats-Unis. En juin 1996, la commission a obtenu un mandat limité, ce qui l'amènera à ne pas poursuivre les Etats membres, qui ont conclu un accord de ciel ouvert. Un mandat complémentaire ayant trait à des droits de trafic aérien sera sollicité par le Conseil dès que la première phase sera terminée à la satisfaction de la Commission. La Commission a introduit une proposition en vue d'obtenir un mandat pour négocier avec les pays de l'ancien bloc de l'Est, pour lesquels une libéralisation du trafic aérien est envisagée.

#### 2.1.3.2. *Négociations bilatérales*

Au niveau bilatéral, le département, en collaboration avec celui des Affaires étrangères, agit en vue d'obtenir de nouveaux droits de trafic pour la Belgique, ainsi que pour garantir les droits existants et les étendre. Des négociations bilatérales sont planifiées avec: les îles du Cap Vert, Hong Kong, le Mozambique, l'Argentine, les Açores, le Ruanda, le Mali, la Pologne, Singapour, le Gabon, la Hongrie, le Chili et d'autres qui s'y ajouteront encore en 1997.

#### 2.1.4. **Sûreté aérienne et police aéronautique**

Au point de vue de la sûreté aérienne et de la police aéronautique, une attention particulière sera accordée à l'élaboration du plan national de sûreté aérienne et des plans locaux de sûreté des aéroports belges, ainsi qu'à la coordination de la police aéronautique au niveau national. Il sera aussi spécialement veillé aux aspects « contrôle de qualité », gestion de situation de crise et certification du personnel de sécurité. Le centre national de formation à la sûreté aérienne sera développé. Une formation spécifique uniforme pour tous les agents qui peuvent jouer un rôle dans la police aéronautique sera mise au point.

#### 2.1.5. **Contrôle de la compétence professionnelle des pilotes**

En matière de licences civiles de pilotes, les projets de modification des arrêtés ministériels transposant les brevets militaires en licences de pilotes civils ont été élaborés et soumis aux autorités compétentes. Les avis nécessaires (Conseil d'Etat, Régions, etc.) ont été demandés.

Un nouveau projet de règlement JAR-FCL (Joint Aviation Requirement-Flight Crew Licences) a été achevé en 1996. Il entrera en vigueur le 01/07/1998 et deviendra également un règlement de l'Union européenne. Les dispositions de ce règlement vont soumettre l'administration à de nouvelles tâches, notamment l'agrément des écoles de pilotage.

nigde Staten te bekomen. De Commissie, heeft dan ook in mei 1995, een mandaat gevraagd om onderhandelingen aan te knopen met de Verenigde Staten. In juni 1996 heeft de Commissie een beperkt mandaat bekomen, wat ertoe leidt dat ze niet langer de lidstaten zal vervolgen, die een « open sky » akkoord hebben gesloten. Een bijkomend mandaat met betrekking tot luchtverkeersrechten zal door de Raad worden gevraagd zodra de eerste fase op een voor de Commissie bevredigende wijze is afgewerkt. De Commissie heeft een voorstel ingediend om een mandaat te verkrijgen, voor onderhandeling met het voormalige Oostblok, voor wie een liberalisering van het luchtverkeer wordt beoogd.

#### 2.1.3.2. *Bilaterale onderhandelingen*

Op bilateraal niveau spant mijn departement zich in om in samenwerking met Buitenlandse Zaken, nieuwe trafiekrechten te verkrijgen voor België, en de bestaande te garanderen en uit te breiden. Onderhandelingen zijn gepland met: de Kaapverdische Eilanden, Hong Kong, Mozambique, Argentinië, de Azoren, Rwanda, Mali, Polen, Singapore, Gabon, Hongarije, Chili en andere die er in 1997 nog zullen bijkomen.

#### 2.1.4. **Luchtvaartbeveiliging en luchtvaartpolitie**

Op het vlak van de luchtvaartbeveiliging en luchtvaartpolitie zal bijzondere aandacht uitgaan naar de verdere uitwerking van het nationaal beveiligingsplan voor de luchtvaart, de lokale beveiligingsplannen van de Belgische luchthavens en de coördinatie van de luchtvaartpolitie op nationaal vlak. In het bijzonder zal hierbij worden gekeken naar het aspect kwaliteitscontrole, crisismanagement en de certificatie van het veiligheidspersoneel. Het nationaal opleidingscentrum luchtvaartbeveiliging zal uitgebouwd worden en voortaan tevens voorzien in een specifieke uniforme opleiding bestemd voor de luchtvaartpolitie.

#### 2.1.5. **Controle op de beroepsbekwaamheid van de piloten**

Inzake burgerlijke vergunningen van de piloten werden ministeriële besluiten om de militaire brevetten om te zetten naar een vergunning van burgerpilot uitgewerkt en aan de bevoegde autoriteiten voorgelegd. De nodige adviezen (Raad van State, Gewesten, enz.) werden gevraagd.

Een nieuw ontwerpreglement JAR-FCL (Joint Aviation Requirement - Flight Crew Licences) werd in 1996 voltooid. Het moet inwerking treden op 01/07/1998 en wordt tevens een verordening van de Europese unie. De bepalingen van deze verordening zullen nieuwe taken meebrengen voor het Bestuur, met name het erkennen van pilotenscholen.

### 2.1.6. Nuisances sonores

#### 2.1.6.1. Nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National

Les nuisances sonores dues à l'activité de l'aéroport de Bruxelles-National ont fait l'objet de nombreux débats organisés par le Cabinet et réunissant la Régie des Voies Aériennes, les opérateurs principaux (SABENA, SOBELAIR, DHL, ...), les Régions et les riverains.

Cinq textes nouveaux sont élaborés pour réduire les nuisances sonores à Bruxelles-National :

1. Un arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 31 juillet 1991 déterminant la classification des aéronefs en catégories acoustiques.

2. Un arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 1989 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National.

3. Un arrêté royal fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage la nuit à Bruxelles-National.

Ces trois textes ont reçu l'accord de l'Inspection des Finances et la procédure d'approbation est poursuivie à leur sujet.

4. Un avant-projet de loi modifiant la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la circulation aérienne.

5. Un arrêté royal concernant l'attribution de créneaux horaires et l'instauration d'un système de quotas acoustiques pendant la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National.

Ces différents textes devraient entrer en application avant la fin de cette année. Ils ont pour objectif de stabiliser dans un premier temps et diminuer ensuite les nuisances sonores liées aux activités de l'aéroport de Bruxelles-National, durant la nuit, afin d'assurer aux riverains une meilleure qualité de vie. Le système prévu par ces textes possède un caractère contraignant qui garantira l'efficacité des mesures prises, en toute transparence.

#### 2.1.6.2. Les avions de tourisme

Aux abords des petits aérodromes, un effort sera fait pour fixer les circuits aériens de façon à minimiser les conséquences des nuisances sonores.

#### 2.1.6.3. Les ULM et les hélicoptères

Pour ces aéronefs, qui suscitent beaucoup de plaintes de la part des riverains, des mesures spécifiques sont en préparation.

### 2.1.6. Geluidshinder

#### 2.1.6.1. Geluidshinder op de luchthaven van brussel-nationaal

De geluidshinder veroorzaakt door de activiteiten op de luchthaven van Brussel-Nationaal is het voorwerp geweest van talrijke door mijn Kabinet georganiseerde debatten waaraan de Regie der Luchtwezen, de belangrijkste operatoren (SABENA, SOBELAIR, DHL, ...), de Gewesten en de buurtbewoners hebben deelgenomen.

Vijf nieuwe teksten werden opgemaakt om de geluidshinder op Brussel-Nationaal te beperken :

1. Een ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 31 juli 1991 tot vaststelling van de verdeling van de luchtvaartuigen in geluidscategorieën.

2. Een koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 1989 houdende vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal.

3. Een koninklijk besluit tot vaststelling van de beperkingen van opstijging en landing tijdens de nacht te Brussel-Nationaal.

Deze drie teksten kregen het akkoord van de Inspectie van Financiën en hun goedkeuringsprocedure wordt verder gezet.

4. Een voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart.

5. Een koninklijk besluit betreffende de toewijzing van slots en de invoering van een geluidsquotasysteem tijdens de nacht op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Deze verschillende teksten zouden vóór het einde van dit jaar moeten van kracht worden. Zij hebben tot doel de geluidshinder die door de activiteiten op de luchthaven Brussel-Nationaal tijdens de nacht veroorzaakt wordt, eerst te stabiliseren en vervolgens te reduceren om aldus de levenskwaliteit van de buurtbewoners te verbeteren. Het systeem dat door deze teksten is voorzien, heeft een dwingend karakter zodat de doeltreffendheid van de genomen maatregelen op een doorzichtige wijze zal gewaarborgd zijn.

#### 2.1.6.2. Toerismevliegtuigen

In de buurt van kleine vliegvelden zal een inspanning worden gedaan om de vliegcircuits zo vast te leggen dat de geluidshinder wordt geminimaliseerd.

#### 2.1.6.3. ULM's en helikopters

Voor deze luchtvaartuigen waarover de buurtbewoners veel klachten hebben, zijn specifieke maatregelen in voorbereiding.

### 2.1.7. Règlements des Joint Aviation Authorities (JAA)

Le règlement CEE n° 3922/91 du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation des règles techniques en matière d'aviation civile a imposé en 1994, le code JAR-145 concernant la maintenance des avions de transport commercial; mon département renforcera son contrôle sur l'application continue de cette norme.

Un nouvel amendement du règlement n° 3922 va imposer début 1997, le code JAR-OPS (concernant l'agrément des transporteurs aériens) et le code JAR-FCL (concernant les licences du personnel navigant).

Ces deux projets de code JAR-OPS et JAR-FCL viennent d'être approuvés par les délégués des 23 pays des JAA et sont de première importance pour garantir un haut niveau de sécurité en Europe. L'impact se fera très fort sentir tant au niveau de la sécurité aérienne qu'au niveau économique pour l'industrie nationale du transport aérien (études et réalisations).

La location d'avions non européens, avec équipage, par des opérateurs belges, retient également toute l'attention du département. La sécurité à garantir par ces exploitants aériens doit être équivalente à celle des autres pays de l'Union européenne.

### 2.1.8. Enquêtes sur les accidents et les incidents

La directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents et les incidents d'aviation, (art. 12), impose d'organiser dans chaque pays européen une cellule d'enquête sur les accidents et incidents. Cette cellule doit être indépendante de l'Etat et des compagnies exploitantes. Un projet d'arrêté royal à ce propos est en préparation.

## 2.2. REGIE DES VOIES AERIENNES — BATC

Sans même aborder ses implications économiques, le découpage des activités aéroportuaires à l'aéroport de Bruxelles-National qui a permis la création de BATC en 1987 a incontestablement engendré, sur le plan opérationnel, une interpénétration des zones de responsabilité particulièrement propice aux tensions.

Les difficultés relationnelles et opérationnelles qui apparaissent régulièrement ont convaincu chacun de la nécessité de réaliser l'unicité de gestion au niveau de notre aéroport national.

Une analyse succincte du fonctionnement des aéroports les plus performants dans les pays voisins montre qu'ils sont tous fondamentalement organisés sur la base d'une structure triangulaire dont les trois pôles sont :

### 2.1.7. Reglementen van de Joint Aviation Authorities (JAA)

De Eeg-verordening 3922/91 van 16 december 1991 m.b.t. de harmonisering van technische regelen inzake burgerluchtvaart heeft in 1994 de JAR-145-code over het onderhoud van vliegtuigen voor het handelsverkeer opgelegd; mijn departement zal het toepassen van deze norm strenger controleren.

Een nieuw amendement aan het reglement n° 3922 zal begin 1997 de JAR-OPS-code opleggen (over het erkennen van luchtvervoerders) en de JAR-FCL-code (over vergunningen van vliegend personeel).

Beide ontwerpen, de JAR-OPS-code en de JAR-FCL-code werden zopas goedgekeurd door de 23 JAA-landen en zijn van het grootste belang om in Europa een hoog veiligheidsniveau te bereiken. De invloed hiervan zal zeer waarneembaar zijn op het vlak van de veiligheid en op het economisch vlak voor de nationale vliegtuigindustrie (studies en verwezenlijkingen).

Het huren van niet-Europese vliegtuigen met bemanning ten bate van Belgische operatoren, heeft eveneens de aandacht van het departement. De veiligheid die door deze uitbaters moet worden gewaarborgd moet gelijkwaardig zijn aan deze van de andere landen van de Europese Unie.

### 2.1.8. Onderzoek van ongevallen en incidenten

Richtlijn 94/56/EG van de Raad van 21 november 1994 die de hoofdprincipes vaststelt die moeten worden in acht genomen bij het onderzoek van ongevallen en incidenten (art. 12) legt de verplichting op in elk land een onderzoekscel voor ongevallen en incidenten op te richten. Deze cel moet onafhankelijk zijn van de Staat en de luchtvaartmaatschappijen. Hiervoor wordt een ontwerp van koninklijk besluit voorbereid.

## 2.2. REGIE DER LUCHTWEGEN — BATC

De opsplitsing van de luchthavenactiviteiten op de luchthaven van Brussel-Nationaal, die in 1987 de oprichting van de BATC mogelijk maakte, heeft — de economische weerslag nog terzijde gelaten — op het operationele vlak ontegenzeggelijk een tot grote spanningen leidende overlapping van de verantwoordelijkheidsgebieden doen ontstaan.

De relationele en operationele moeilijkheden die zich regelmatig voordoen, hebben eenieder overtuigd van de noodzaak onze nationale luchthaven onder een eenvormig beheer te plaatsen.

Uit een beknopte analyse van de werking van de meest rendabele luchthavens uit onze buurlanden blijkt dat deze allen fundamenteel rond een driehoeksvormige structuur georganiseerd zijn met de volgende drie polen :

- l'exploitation de l'aéroport;
- le contrôle aérien;
- la régulation.

Forts de l'expérience concluante de nos voisins, il nous appartient de mettre en place une organisation aéroportuaire efficace et cohérente qui permette de conserver une position concurrentielle solide par rapport aux aéroports des pays limitrophes. C'est à ce prix que nous nous doterons d'un aéroport national performant, véritable carte de visite de notre pays.

Depuis plusieurs mois, un travail en profondeur est mené dans ce sens. La concrétisation de ce travail doit intervenir dans un proche avenir. Elle n'entraînera pas de privatisation de la RVA et il ne sera pas porté atteinte au statut de son personnel.

### 3. TRANSPORT MARITIME

#### 3.1. ASPECTS REGLEMENTAIRES

La compétence de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation porte sur toutes les matières fédérales se rapportant au transport par mer. Ceci inclut aussi bien les aspects de sécurité relatifs aux bateaux proprement dits que les conditions d'aptitude des membres d'équipage, le règlement de navigation en mer, la protection de l'environnement marin, le statut administratif des bateaux et bâtiments de mer, les régimes de responsabilité des propriétaires de navires, les conditions de travail à bord des navires, le contrôle des marins étrangers, le statut en droit international public des différentes parties de la mer, etc. Il ne suffit pas seulement d'élaborer les réglementations nécessaires à cet effet mais il importe aussi de faire contrôler leur application par la police maritime et l'inspection maritime, qui sont habilitées à retenir les bateaux ou à verbaliser.

La partie normative consiste principalement à transposer en droit interne les conventions internationales établies dans le cadre de l'OMI, de l'UE, du BIT, etc. Cette transposition doit forcément se faire en étroite collaboration avec d'autres départements et en y impliquant aussi, dans la mesure où ils sont concernés par ces textes, les gouvernements régionaux.

En ce qui concerne les aspects de sécurité des navires proprement dits, des agents de l'Administration participent aux discussions du comité technique de l'OMI où sont élaborées diverses règles techniques en la matière telles que, par exemple, les conditions de stabilité pour les transbordeurs, consécutivement au naufrage de l'« Estonia », les conditions de sécurité pour les navires de pêche (Convention de Torremolinos), l'introduction de navires-citernes à double paroi pour éviter la pollution de l'environnement, etc.

- de exploitatie van de luchthaven;
- de luchtvaartcontrole;
- de dispatching.

Steunend op de overtuigende ervaringen bij onze bureaus, behoren we een doeltreffende en samenhangende luchthavenorganisatie uit te bouwen die onze stevige concurrentiepositie ten opzichte van de luchthavens van de ons omringende landen helpt bewaren. Door middel van deze inspanningen zullen we zorgen dat België over een goed presterende nationale luchthaven beschikt die een echt visitekaartje zal zijn voor ons land.

Verscheidene maanden reeds wordt in dit opzicht grondig werk verricht. De concretisering van dit werk moet binnen afzienbare tijd gebeuren. Zij zal niet gepaard gaan met een privatisering van de RLW en aan het statuut van haar personeel zal niet geraakt worden.

### 3. ZEEVERVOER

#### 3.1. REGLEMENTAIRE ASPECTEN

Het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart is bevoegd voor alle federale aangelegenheden met betrekking tot het zeevervoer. Dit omvat zowel de veiligheidsaspecten voor wat de schepen zelf betreft, de bekwaamheidsvereisten van de bemanningsleden, de verkeersreglementering ter zee, de bescherming van het marine milieu, het administratief statuut van de schepen en vaartuigen, de aansprakelijkheidsregimes van scheepseigenaars, de arbeidsvoorwaarden aan boord van de schepen, de controle op de vreemde zeelieden, het volkenrechtelijk statuut van de verschillende delen van de zee enz. Daartoe worden niet enkel de noodzakelijke reglementeringen opgemaakt, maar wordt ook de naleving ervan gecontroleerd door de zeevaartpolitie en de zeevaartininspectie, die ofwel schepen kunnen ophouden ofwel verbaliserend kunnen optreden.

Het normatieve gedeelte bestaat er voornamelijk in dat internationale verdragen opgemaakt in het kader van de IMO, de EU, de ILO enz. omgezet worden in de interne rechtsorde, dit uiteraard in nauwe samenwerking met andere departementen waarbij ook met de betrokkenheid van de Gewestregeringen rekening wordt gehouden.

Wat de veiligheidsaspecten van de schepen zelf betreft volgen ambtenaren de besprekingen van het technisch comité van de IMO waar allerlei technische voorschriften worden uitgewerkt betreffende de veiligheid van de schepen. Als voorbeelden kunnen aangehaald worden de stabiliteitsvereisten van veerboten, naar aanleiding van de ramp met de « Estonia », veiligheidsvoorschriften voor vissersvaartuigen (Verdrag van Torremolinos), het invoeren van dubbele-bodemtanks om milieuverontreiniging te vermijden enz.

Les conditions d'aptitude des membres d'équipage s'appuient principalement sur la convention STCW (« Standards on Training Certification and Watch-keeping ») qui a été entièrement révisée en 1995 et qui est transposée actuellement en droit belge. C'est ainsi que l'arrêté de 1958 relatif à la collation de brevets, qui ne répondait plus aux besoins actuels, a été entièrement remanié pour ce qui est de la pêche maritime et qu'il est actuellement procédé de même pour les navires marchands.

Dans la navigation de plaisance, l'accent est également mis sur l'aptitude des personnes embarquées. A côté du système de brevet de conduite requis pour la navigation de plaisance sur les eaux intérieures, un système équivalent est étudié pour la navigation de plaisance en mer et, en priorité, pour les navires loués à des fins commerciales.

Le règlement de navigation maritime est basé sur les dispositions internationales de prévention des abordages en mer qui sont périodiquement revues dans le cadre de l'OMI. Ces modifications sont ensuite transposées dans les règlements de police et de navigation pour le littoral, l'Escaut maritime inférieur et le Canal de Gand à Terneuzen, outre évidemment les règles spécifiques de prévention des abordages en mer.

La protection de l'environnement marin se limite au niveau du Ministère des Communications et de l'Infrastructure à empêcher la pollution des eaux maritimes par l'exploitation normale des navires. Le rejet de déchets, la pollution tellurique et la pollution des cours d'eau relèvent de la compétence d'autres départements ou de celle des gouvernements régionaux.

La convention Marpol 73/78, telle qu'elle a maintes fois été modifiée, a été approuvée par la loi du 6 avril 1995. Elle contient diverses règles techniques qui sont régulièrement adaptées, concernant la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures, les produits chimiques, les marchandises conditionnées, les déchets sanitaires et ménagers. Des arrêtés royaux sont actuellement en préparation pour régler ces matières en détail.

Le statut administratif des bateaux et des bâtiments de mer, qui était réglé jusqu'à présent par la loi du 4 avril 1965, est également adapté. Ainsi a été publié le 11 mai dernier l'arrêté royal sur l'enregistrement des navires qui adapte notamment à la législation européenne les conditions permettant d'exploiter des navires sous pavillon belge.

Un projet d'arrêté royal relatif à l'enregistrement des bateaux de plaisance pourra également être publié bientôt.

Par ailleurs, une réglementation visant à brider la pêche dite sportive est aussi en voie d'élaboration tandis que le régime d'exception pour les pêcheurs de l'Escaut est actualisé.

Les régimes de responsabilité des propriétaires de navires s'appuient sur diverses conventions internationales. La responsabilité des propriétaires de navires

De bekwaamheidsvereisten voor de bemanningsleden steunen voornamelijk op het STCW verdrag (« Standards on Training Certification and Watch-keeping ») dat in 1995 volledig werd herwerkt en thans in de interne wetgeving wordt opgenomen. Zo werd het brevettenbesluit van 1958, dat niet meer aan de huidige noden beantwoordt, voor wat de zeevisserij betreft, volledig herwerkt, en wordt thans dit voor de koopvaardij schepen herzien.

Ook voor de pleziervaart wordt aandacht besteed aan de bekwaamheid van de opvarenden. Naast het stuurbrevet voor de pleziervaart op de binnenwateren wordt een equivalent systeem uitgewerkt voor de pleziervaart op zee, in de eerste plaats voor de vaartuigen die voor commerciële doeleinden verhuurd worden.

De verkeersreglementering ter zee is gebaseerd op de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, die in het kader van de IMO periodiek worden herzien. Deze wijzigingen worden dan omgezet in de politie- en scheepvaartreglementen voor de kust, de Beneden-Zeeschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen naast uiteraard de eigenlijke regelen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

De bescherming van het mariene milieu beperkt zich voor wat het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur betreft, tot het verhinderen van de verontreiniging van de zeewateren door de normale exploitatie van schepen. Het dumpen van afvalstoffen, de tellurische pollutie en de vervuiling van de waterlopen behoren tot de bevoegdheid van andere departementen of tot deze van de Gewestregeringen.

Het Marpol verdrag 73/78 zoals het herhaaldelijk werd gewijzigd, werd goedgekeurd door de wet van 6 april 1995. Allerlei technische voorschriften betreffende het voorkomen van de verontreiniging van de zee door olie, chemische stoffen, verpakte goederen, sanitair afval en keukenafval worden daarin uitgewerkt en periodiek aangepast. Een aantal koninklijke besluiten zijn thans in voorbereiding om deze aangelegenheden ook in detail te regelen.

Het administratief statuut van schepen en vaartuigen, dat tot nu toe geregeld werd door de wet van 2 april 1965, werd eveneens aangepast. Zo is op 11 mei jl. het koninklijk besluit verschenen betreffende de registratie van de zeeschepen waarbij ondermeer de voorwaarden om schepen onder Belgische vlag te exploiteren, werden aangepast aan de Europese regelgeving.

Een ontwerp van koninklijk besluit tot registratie van de pleziervaartuigen zal eerlang eveneens kunnen gepubliceerd worden.

Verder wordt ook een regeling uitgewerkt om de zogenaamde sportvisserij aan banden te leggen en wordt het uitzonderingsregime voor de Scheldevisserij verder geactualiseerd.

De aansprakelijkheidsregimes voor scheepseigenaars steunen op verschillende internationale verdragen. De aansprakelijkheid van scheepseigenaars

res en général est réglée par une convention de 1976 qui a été revue en mai dernier, sous les auspices de l'OMI: les montants ont été triplés et le champ d'application géographique a été élargi. Cette convention révisée sera soumise à l'approbation parlementaire.

La responsabilité en cas de pollution par des hydrocarbures est régie par une convention de 1969 qui a été remaniée en 1992. Le projet de loi portant approbation du texte modifié sera prochainement soumis au parlement.

La responsabilité pour le transport de produits chimiques dangereux est réglée par une convention du 3 mai 1996. Cette convention fera également l'objet d'un projet de loi qui sera soumis à l'approbation du parlement.

Les textes concernant les conditions de travail à bord des navires doivent être adaptés à la situation actuelle et offrir une meilleure protection contre les accidents du travail. Il convient dès lors d'adapter les lois de 1928 sur le contrat d'engagement maritime et portant le code disciplinaire et pénal, et de transposer quelques conventions du BIT ainsi que la directive 93/103 concernant la sécurité et la santé à bord des navires de pêche.

Le contrôle des marins étrangers est confié à la police maritime qui, à cet effet, ne doit pas seulement appliquer la législation belge mais aussi les conventions internationales telles que la convention STCW sur les compétences respectives et l'accord de Schengen pour ce qui se rapporte aux contrôles frontaliers.

La loi du 27 septembre 1842 relative à la police maritime et celle du 5 mai 1936 sur les capitaines de port seront remaniées pour mieux répondre aux nouvelles conditions.

Les changements intervenus dans le droit de la mer, notamment par la signature de la convention UNCLOS, rendent nécessaires l'élaboration d'un certain nombre de projets de loi notamment pour approuver la convention proprement dite, créer une zone économique exclusive (ZEE) et délimiter les eaux territoriales et le plateau continental. Au sujet de ce dernier point, des accords ont déjà été conclus avec la France et le Royaume-Uni, et le seront prochainement avec les Pays-Bas.

Certaines de ces matières ne sont pas seulement réglées par des conventions internationales mais aussi par des directives de l'Union européenne. Certaines de ces directives sont actuellement transposées en arrêtés royaux :

— la directive 93/103 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche;

— la directive 94/25 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance;

— la directive 94/57 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités

in het algemeen wordt geregeld door een verdrag van 1976. Dit werd in mei 11., onder de auspiciën van de IMO, herzien waarbij de bedragen verdrievoudigd werden en het geografisch toepassingsgebied werd uitgebreid. Dit vernieuwde verdrag zal aan de parlementaire goedkeuring voorgelegd worden.

De aansprakelijkheid bij verontreiniging door olie is geregeld door een verdrag van 1969 dat herwerkt werd in 1992. Het wetsontwerp houdende goedkeuring van de gewijzigde tekst zal eerlang aan het parlement voorgelegd worden.

De aansprakelijkheid bij het vervoer van gevaarlijke chemische stoffen werd geregeld in een verdrag van 3 mei 1996. Ook dit stelsel zal door een wetsontwerp aan het parlement worden voorgelegd.

De teksten betreffende de arbeidsvoorwaarden aan boord van de schepen moeten aangepast worden aan de huidige toestand en een betere bescherming bieden tegen arbeidsongevallen. Zo moeten de wetten van 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en het Tucht- en Strafwetboek aangepast worden, moeten enkele ILO conventies omgezet worden, alsook richtlijn 93/103 betreffende veiligheid en gezondheid aan boord van vissersvaartuigen.

De controle op vreemde zeelieden is opgedragen aan de zeevaartpolitie waarbij deze niet enkel de Belgische wetgeving toepast maar ook internationale verdragen zoals het STCW-verdrag betreffende de onderscheiden bekwaamheden en het akkoord van Schengen wat de grenscontroles betreft.

De wet van 27 september 1842 op de zeevaartpolitie en deze van 5 mei 1936 op de havenkapiteins zullen herwerkt worden om deze aan te passen aan de gewijzigde omstandigheden.

De veranderingen in het internationaal publiek zeerecht, namelijk het UNCLOS-verdrag, maakt het noodzakelijk een aantal wetsontwerpen op te stellen om het verdrag zelf goed te keuren, een exclusieve economische zone (EEZ) in te stellen en de territoriale wateren en het continentaal plateau af te bakenen. Voor het laatste punt werden reeds verdragen afgesloten met Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, en zal dit eerlang geschieden met Nederland.

Een aantal van deze onderwerpen worden niet enkel geregeld door internationale verdragen maar ook door richtlijnen van de Europese Unie. Een aantal worden thans omgezet in koninklijke besluiten :

— richtlijn 93/103 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen;

— richtlijn 94/25 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten m.b.t. pleziervaartuigen;

— richtlijn 94/57 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en

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

— la directive 94/58 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer;

— la directive 95/21 concernant le contrôle par l'Etat du port.

### 3.2. ASPECTS ECONOMIQUES ET FINANCIERS

#### 3.2.1. Accords maritimes bilatéraux

L'Administration doit poursuivre ses actions pour adapter les accords maritimes bilatéraux aux prescriptions de l'Union européenne, plus spécialement au règlement 4055/86. Dans l'état actuel des choses, il semblerait que ces accords doivent être résiliés ou du moins sérieusement remaniés pour ce qui est de la répartition du fret. La décision sur ce point pourra intervenir après l'aboutissement des négociations du GATS, au sein de l'organisation mondiale du commerce, sur la poursuite de la libéralisation des services maritimes. Des négociations similaires dont il faudra ensuite transposer les décisions en droit belge sont également en cours au sein de l'UE.

#### 3.2.2. Charges du passé

Ces charges nous sont imposées par l'article 55, § 8 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, sur la base duquel la garantie de l'Etat prévue pour les crédits maritimes accordés à des armements belges reste maintenue jusqu'au 31/12/2004 à un montant de dix-huit milliards de francs. Au budget de 1996 est inscrit un montant de trois milliards de francs pour honorer ces engagements légaux dans quelques cas concrets.

Par ailleurs, il convient de souligner les objections de la Région flamande qui refuse de transférer des reports au-delà du 31/12/2004 ainsi que l'accord de 1992 passé avec cette même Région, qui hypothéqueront nos moyens financiers encore après le 31/12/2004.

La crise dans la pêche maritime peut aussi entraîner des problèmes financiers vu que quelques 25 armements sont menacés de faillite et que la vente forcée de leurs bâtiments ne suffira certainement pas à amortir les crédits encore en cours.

### 3.3. REGIE DES TRANSPORTS MARITIMES

Comme la déclaration l'imposait, une solution a été élaborée pour régler le problème de la Régie des Transports Maritimes.

Cette restructuration comporte un volet économique, un volet social et un volet budgétaire et financier.

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

— richtlijn 94/58 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden;

— richtlijn 95/21 betreffende de havenstaatcontrole (Port State Control).

### 3.2. ECONOMISCH-FINANCIËLE ASPECTEN

#### 3.2.1. Bilaterale scheepvaartakkoorden

Het bestuur zal verder acties moeten ondernemen voor de aanpassing van de bilaterale scheepvaartakkoorden aan de voorschriften van de Europese Unie, meer bepaald verordening 4055/86. In de huidige stand van zaken ziet het er naar uit dat die akkoorden zullen moeten opgezegd worden of althans grondig herwerkt voor wat de vrachtverdeling betreft. De beslissing daartoe kan genomen worden na het afronden van de GATS-onderhandelingen binnen de wereldhandelsorganisatie met betrekking tot het verder liberaliseren van de maritieme diensten. Ook binnen de EU zijn dergelijke besprekingen bezig, waarna de beslissingen zullen moeten omgezet worden in intern recht.

#### 3.2.2. Lasten van het verleden

Deze lasten worden ons opgelegd door artikel 55 § 8 van de bijzonder wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten, op grond waarvan de staatswaarborg toegekend voor de scheepskredieten verstrekt aan Belgische rederijen, tot 31/12/2004 behouden blijft op een bedrag van achttien miljard frank. Op de begroting van 1996 is een bedrag van drie miljard frank ingeschreven voor het honoreren van die wettelijke verbintenissen in enkele concrete gevallen.

Verder dient gewezen te worden op de komende betwistingen met het Vlaamse Gewest dat weigert uitstellen door te schuiven na 31/12/2004 en de overeenkomst van 1992 met hetzelfde Gewest, die onze financiële middelen nog na 31/12/2004 hypotheke- ren.

Ook de crisis in de zeevisserij kan financiële problemen met zich brengen aangezien een 25-tal rederijen dreigen failliet te gaan, en de gedwongen verkoop van de vaartuigen zeker niet zal volstaan om de nog uitstaande kredieten af te lossen.

### 3.3. REGIE VOOR MARITIEM TRANSPORT

Genoot door de regeringsverklaring, hebben wij een oplossing uitgewerkt om het probleem van de Regie voor Maritiem Transport te regelen.

Deze herstructurering omvat een economisch luik, een sociaal luik alsook een budgettair en financieel luik.

Le volet économique repose sur un accord entre l'Etat, la RTM et une société, provisoirement dénommée Newco Pax, qui effectuera le transport de passagers et de voitures, entre Ostende et Ramsgate, au moyen de deux ferries rapides, capables d'effectuer la traversée en deux heures.

Newco Pax sera créée, pour 2/3 des parts, par Holyman UK (filiale de Holyman LTD, groupe australien) et par Sally (partenaire actuel de la RTM dans un accord de pool couvrant principalement la ligne Ostende-Ramsgate et courant jusque fin 1998) pour le solde des parts. Sally est elle-même filiale de Silja, groupe maritime finlandais à participation publique. Les sociétés-mères garantissent les obligations de leurs filiales.

324 emplois au moins seront créés dans Newco Pax pour des personnes provenant de la RTM et de son sous-traitant CIWLT (compagnie internationale Wagons-Lits-Tourisme). Ces emplois sont garantis pour une durée de cinq ans.

Il y aura environ 154 emplois de navigants et 170 emplois à terre (ventes, administration, opérations à quai, accueil des passagers, nettoyage des bateaux, ...).

Avec les 187 emplois de service de pilotage à transférer au 1<sup>er</sup> janvier 1997 à la Région flamande, on maintient donc un total de 511 emplois dans le secteur de la navigation maritime.

Le volet social repose sur les mesures prises en faveur du personnel concernant la fin de carrière, les modalités de mobilité et de réengagement. Ces dernières consistent à organiser, pour les agents statutaires de la RTM qui ne trouvent pas d'affectation dans le volet économique ou n'optent pas pour une fin de carrière anticipée, un système de reclassement au sein de la Fonction publique.

Les 1346 membres du personnel de la RTM (902 statutaires et 444 contractuels) pourront retrouver ainsi chacun une affectation.

En ce qui concerne le volet budgétaire et financier, la concrétisation effective et le rodage de l'accord avec Newco Pax ainsi que la mise en oeuvre des mesures de mobilité et de réengagement exigeront un certain délai notamment pour ce qui est du transfert définitif d'agents statutaires vers des ministères ou départements assimilés. La cession des actifs de la Régie nécessitera elle aussi du temps. Dès lors, la RTM sera maintenue pendant les exercices 1997 et 1998, la clôture définitive des comptes devant intervenir en 1999 après transfert du personnel statutaire qui sera encore attaché à la Régie au 31 décembre 1998 sur un cadre d'extinction créé au Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

La poursuite limitée des activités en 1997 et 1998 entraînera un déficit estimé à 1,8 mia en 1997 et

Het economisch luik berust op een akkoord tussen de Staat, de RMT en een maatschappij, voorlopig Newco Pax genoemd, die zal zorgen voor het vervoer van passagiers en voertuigen tussen Oostende en Ramsgate door middel van twee snelle ferry's, die in staat zijn de overtocht in twee uur te maken.

Newco Pax zal worden opgericht door Holyman UK (filiaal van Holyman LTD, een Australische groep) voor 2/3 van de aandelen en door Sally (huidige partner van de RMT in een poolovereenkomst die hoofdzakelijk de lijn Oostende-Ramsgate dekt en tot einde 1998 loopt) voor de resterende aandelen. Sally is zelf een filiaal van Silja, een Finlandse zeevaartgroep met overheidsparticipatie. De moedermaatschappijen zorgen ervoor dat de verplichtingen van hun filialen worden nagekomen.

Bij Newco Pax zullen ten minste 324 betrekkingen worden gecreëerd voor de mensen van de RMT en haar onderaannemer CIWLT (compagnie internationale Wagons-Lits-Tourisme). Deze betrekkingen worden voor een duur van vijf jaar gewaarborgd.

Er zullen ongeveer 154 betrekkingen voor het zeevarend personeel en 170 betrekkingen voor het grondpersoneel (verkoop, administratie, kaaiverrichtingen, onthaal van de passagiers, schoonmaak van de schepen, ...) ter beschikking staan.

Met de 187 betrekkingen van de loodsdienst die per 1 januari 1997 aan het Vlaamse Gewest worden overgedragen, behoudt men aldus in het totaal 511 betrekkingen in de sector van de zeevaart.

Het sociaal luik berust op de ten gunste van het personeel getroffen maatregelen betreffende de beëindiging van de loopbaan en de modaliteiten inzake mobiliteit en heraanwerving. Deze laatste maatregelen moeten ervoor zorgen dat voor de statutaire ambtenaren van de RMT die geen affectatie in het economisch luik vinden of die niet voor een vervroegde beëindiging van de loopbaan kiezen, een systeem van herclassering binnen Ambtenarenzaken kan worden uitgewerkt.

Op deze wijze kunnen de 1346 personeelsleden van de RMT (902 statutaire en 444 contractuele personeelsleden) ieder opnieuw een affectatie vinden.

Wat het budgettair en financieel luik betreft, zullen de daadwerkelijke verwezenlijking en de inloopperiode van het akkoord met Newco Pax alsook de tenuitvoerlegging van de maatregelen inzake mobiliteit en heraanwerving een bepaalde termijn vergen, inzonderheid wat betreft de definitieve overdracht van de statutaire ambtenaren naar andere ministeries of gelijkgestelde instellingen. De overdracht van de activa van de Regie zal ook tijd vergen. Bijgevolg zal de RMT tijdens de boekjaren 1997 en 1998 nog in stand worden gehouden. De definitieve afsluiting van de rekeningen zal dan in 1999 plaatshebben, en dit na de overdracht van het op 31.12.1998 nog aan de Regie verbonden statutair personeel naar een uitdovingskader dat binnen het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur wordt opgericht.

De beperkte voortzetting van de activiteiten in 1997 en 1998 zal een tekort teweegbrengen dat voor

1,6 mia en 1998. Toutefois, la cession de la flotte et des autres actifs devrait permettre de couvrir une large partie de ces déficits. Le plafond d'emprunt garanti de la RTM, qui sera porté de 12 à 15 mia, servira à assurer un financement intermédiaire jusqu'au moment où les produits de la cession des actifs seront encaissés.

Un crédit budgétaire de 600 mio sera inscrit dans une provision interdépartementale en 1997 afin de couvrir le coût des mesures de mobilité et de réengagement.

#### 4. NAVIGATION INTERIEURE

La Belgique dispose d'un réseau étendu de voies d'eau intérieures d'environ 1.500 km. A peu près 60 % de ce réseau peut accueillir des bateaux de 1.350 tonnes (norme européenne) ou plus. Les ramifications du réseau, avec ses axes est-ouest et nord-sud, offrent des possibilités optimales en matière de liaison avec les pays qui nous entourent et d'accès facile à la mer. Le réseau dispose encore d'une capacité suffisante pour absorber un accroissement important des volumes transportés.

En collaboration avec les régions, des mesures sont prises pour stimuler le transport combiné, notamment par la construction de terminaux à conteneurs également accessibles au transport routier et/ou ferroviaire. Les développements modernes intervenus dans la navigation intérieure permettent de répondre parfaitement au souhait d'approvisionnement « just in time » des entreprises. Parmi d'autres facteurs positifs on citera la grande capacité de charge et la large réserve en matière de potentiel de transport qui fait que le trafic est encore loin d'avoir atteint un niveau de saturation. Il faut, enfin, tenir compte aussi de l'aspect écologique de ce mode de transport et de l'économie d'énergie qu'il permet de réaliser.

Les règlements techniques et les prescriptions en matière de sécurité sont en majeure partie préparés dans des organes internationaux. Pour la navigation intérieure, les principaux organes sont l'Union européenne, la Commission centrale pour la Navigation du Rhin et la Commission économique pour l'Europe (Nations-Unies). La transposition en droit belge des règlements issus de ces organes représente l'essentiel de la compétence réglementaire du département, en ce qui concerne la navigation intérieure.

Cette Administration s'occupe actuellement plus spécialement de l'élaboration d'un avant-projet de loi sur l'enregistrement des bateaux de navigation intérieure, à l'instar de ce qui existe pour les navires de mer et d'un avant-projet de loi sur la navigation fluviale, qui doit créer un cadre légal intégral pour la navigation sur les voies d'eau intérieures et permet-

1997 op 1,8 miljard en voor 1998 op 1,6 miljard wordt geraamd. De overdracht van de vloot en van de andere activa zou evenwel grotendeels moeten zorgen voor een dekking van deze tekorten. Het plafond van de gewaarborgde lening van de RMT, die van 12 op 15 miljard wordt gebracht, zal dienen voor de tussentijdse financiering tot op het ogenblik waarop de produkten van de overdracht van de activa zullen worden geïncasseerd.

Een budgettair krediet van 600 miljoen zal in 1997 op een interdepartementale provisie worden ingeschreven, teneinde de kosten van de maatregelen inzake mobiliteit en heraanwerving te dekken.

#### 4. BINNENSCHIEPVAART

België bezit een uitgebreid net van binnenlandse waterwegen van ca. 1500 km. Hiervan is ongeveer 60 % geschikt voor schepen van 1350 ton (Europese norm) of meer. De vertakkingen van het net, met oost-west en noord-zuid assen, bieden optimale mogelijkheden voor de verbinding met de ons omringende landen en een vlotte ontsluiting naar de zee. Het net heeft nog voldoende capaciteit voor een belangrijke toename van het vervoer.

In samenwerking met de gewesten wordt het gecombineerd vervoer aangemoedigd, onder meer door de uitbouw van containerterminals, die via weg- en/of spoorvervoer bereikbaar zijn. De moderne ontwikkelingen in de binnenvaart bieden perfect de mogelijkheid om in te spelen op de « just-in-time »-bevoorrading van bedrijven. Bijkomende positieve factoren zijn de grote laadcapaciteit en de ruime reserve inzake vervoerspotentieel waardoor verkeersverzadiging voorlopig onbestaande is. Tenslotte dient het energiezuinige en het milieuvriendelijke aspect van deze vervoerswijze vermeld te worden.

De technische reglementering en de veiligheidsvoorschriften worden in belangrijke mate voorbereid op internationaal niveau. Voor de binnenvaart zijn de belangrijkste de Europese Unie, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Economische Commissie voor Europa (Verenigde Naties). De omzetting in intern recht van de aldaar tot stand gekomen voorschriften maakt het voornaamste deel uit van de réglementaire bevoegdheid van het departement inzake binnenvaart.

Meer bepaald zijn in behandeling: een voorontwerp van wet op de registratie van binnenschepen (naar analogie met de registratie van zeeschepen) en een voorontwerp van scheepvaartverkeerswet, die een integraal wettelijk kader moet vaststellen voor het scheepvaartverkeer en waardoor aansluitend de herziening van het scheepvaartreglement, gebaseerd

tre, de ce fait, la révision du règlement de navigation basé sur la recommandation européenne CEVNI (Code européen des voies de navigation intérieure).

A propos de la navigation du Rhin, les trois règlements, qui viennent d'être revus, sont actuellement transposés en droit belge. Il s'agit du Règlement de Visite des bateaux du Rhin, du Règlement relatif au transport de produits dangereux (ADNR) et du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Le certificat communautaire est instauré en exécution de la directive européenne établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

Enfin, dans les limites budgétaires, tout est mis en oeuvre pour intensifier sur les voies d'eau intérieures la surveillance policière et le contrôle du transport de produits dangereux.

Pour la navigation intérieure, l'accès au marché se caractérise par l'existence d'un tour de rôle et d'un système de barèmes de frets. Toute une partie du trafic (transport pour compte propre, transport par bateau-citerne), échappe toutefois à cette règle.

En raison notamment de l'évolution en cours au sein du marché unique européen, le tour de rôle est en pleine mutation.

En collaboration avec l'Office Régulateur de la Navigation Intérieure (ORNI) et toutes les parties concernées (chargeurs, affréteurs, transporteurs), trois arrêtés ministériels ont été élaborés qui visent à assouplir le tour de rôle sans toutefois compromettre la sécurité d'existence des bateliers et leur situation sociale. Ainsi, certains affrètements particuliers, les locations à temps et les contrats au tonnage sont partiellement et progressivement libérés du tour de rôle. Les arrêtés ministériels concernés sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1996.

Par un arrêt de 1993, la Cour de Justice européenne a déclaré que le tour de rôle volontaire sud-nord est incompatible avec le Traité de Rome. L'arrêté ministériel réglementant les transports fluviaux transfrontières vers la France et les Pays-Bas l'a intégré dans le tour de rôle légal, également à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1996.

Suite à une résolution du Conseil des Ministres des Transports de l'Union européenne, la Commission européenne a présenté en 1995 une proposition globale sur la navigation intérieure qui vise la libéralisation du marché de la navigation intérieure et le libre accès à celui-ci. La proposition inclut l'abandon progressif et total du tour de rôle pour le 1<sup>er</sup> janvier 2000. Cela signifie qu'en vertu de son statut, l'ensemble des tâches actuelles de l'ORNI devra être reprécisé.

Dans l'intérêt des membres du secteur, des mesures d'accompagnements d'ordre fiscal et social sont étudiées.

Dans cette même perspective, l'ORNI a été chargé d'établir un projet de modèle de coûts pour la naviga-

op de l'Europese aanbeveling CEVNI (Code européen des voies de navigation intérieure) mogelijk wordt.

Voor wat betreft de Rijnvaart worden de 3 herziene reglementen, met name Onderzoek van Rijnschepen, Vervoer van gevaarlijke stoffen (ADNR) en Politiereglement momenteel in Belgisch recht omgezet.

Het communautair certificaat wordt ingevoerd in uitvoering van de Europese richtlijn tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.

Tenslotte wordt, binnen de begrotingsmogelijkheden, alles in het werk gesteld om het toezicht op de binnenwateren, zowel politie als controle op het vervoer van gevaarlijke producten, op te voeren.

De toegang tot de markt van de binnenvaart wordt gekenmerkt door het bestaan van een wettelijk geregelde toerbeurt en vastgelegde vrachtprijzen. Nochtans valt een aanzienlijk gedeelte van het vervoerde volume omwille van zijn aard (bv. vervoer voor eigen rekening, tankvaart) niet onder die regeling.

De toerbeurt, die in volle evolutie is, kan niet losgekoppeld worden van wat zich afspeelt binnen de ééngemaakte Europese markt.

In samenwerking met de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart (DRB) en met alle betrokken partijen (verladers, bevrachters, vervoerders) werden drie ministeriële besluiten opgesteld die tot een versoepeling van de beurtrol moeten leiden zonder echter de bestaanszekerheid van de binnenschippers en hun sociale toestand in het gedrang te brengen. Zo worden bepaalde bijzondere bevrachtingen, verhuuringen op termijn en tonnagecontracten gedeeltelijk en progressief vrijgesteld van de toerbeurt. De betrokken ministeriële besluiten zijn op 1 juli 1996 in werking getreden.

Het Europese Hof van Justitie heeft in 1993 een vonnis uitgesproken waarbij de vrijwillige toerbeurt zuid-noord onverenigbaar verklaard werd met het Verdrag van Rome. Het ministerieel besluit houdende reglementering van de grensoverschrijdende transporten naar Frankrijk en Nederland per binnenvaartuig heeft die toerbeurt vanaf 1 juli 1996 in de wettelijke beurtrol geïntegreerd.

Krachtens een beslissing van de Raad van Ministers van Vervoer van de Europese Unie, heeft de Europese Commissie in 1995 een globaal voorstel voor de binnenvaart opgesteld. Met het oog op de verwezenlijking van de vrije toegang tot de binnenvaartmarkt, voorziet het voorstel in de progressieve en volledige opheffing van de beurtrol tegen 1 januari 2000. Dit betekent dat, omwille van het statuut van de DRB, het geheel van haar opdracht opnieuw bekeken moet worden.

Met het oog op het belang van de sector, worden begeleidende maatregelen van fiscale en sociale aard bestudeerd.

In hetzelfde perspectief werd de DRB belast met het uitwerken van een ontwerp van kostenschema

tion intérieure, afin de pouvoir disposer d'une base objective relative à la fixation des frets.

A l'échelle internationale, depuis la modification des rapports est-ouest, la concurrence des bateliers d'Europe centrale et orientale à l'égard de nos bateliers s'est accrue. Dès 1992, les pays membres de l'Union européenne ayant une navigation intérieure ont donné à la Commission européenne un mandat de négociation avec les pays d'Europe centrale et orientale afin de supprimer les facteurs de perturbation du marché dans le trafic est-ouest. La Commission de l'UE a limité les négociations aux pays frontaliers de l'Union : la Pologne, la Hongrie, la Tchéquie et la Slovaquie. Un accord entre ces pays et l'Union européenne relatif au transport de passagers et de marchandises par voie navigable sera vraisemblablement signé à l'automne 1996.

Cet ensemble de mesures doit aboutir d'abord à une structure simplifiée et améliorer la transparence du marché de la navigation intérieure belge et européenne et ensuite à une redynamisation de ce mode de transport afin d'accentuer son rôle.

Les mesures d'assainissement de la navigation intérieure prises au niveau de l'Union européenne devraient également avoir des conséquences positives sur la compétitivité du transport par voie navigable. Ces mesures visent principalement le déchirage des unités les moins performantes ainsi que le remplacement de « vieux bateaux » par du tonnage neuf (règle « du vieux pour du neuf »).

L'Union européenne propose une nouvelle action de déchirage pour les années 1996, 1997, 1998. Contrairement aux actions de déchirage précédentes dont le financement était entièrement supporté par la profession, celle-ci sera cofinancée par l'Union européenne, les Etats membres et la profession. La participation financière de l'Union européenne est toutefois limitée à l'année 1996. Pour notre pays, l'aide sectorielle fait partie des compétences régionales. Dès lors le financement de la contribution belge à cette action relève de la responsabilité des gouvernements régionaux.

Sur le plan de la sécurité et du respect de l'environnement, il est généralement admis que la navigation intérieure est un mode de transport écologique et très sûr.

Les émissions sonores ainsi que les émissions nocives de gaz polluants sont en effet insignifiantes. De plus, la navigation intérieure est un faible consommateur d'énergie; elle s'inscrit donc parfaitement dans l'environnement naturel.

Pour encore parfaire la sécurité de la navigation intérieure, des prescriptions techniques précises sont imposées aux bateaux affectés au transport de marchandises.

Dans le même but, en concertation avec les Régions, une révision de la réglementation de la navigation est étudiée. Dorénavant les prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses seront applicables aux voies navigables. Pour le

voor de binnenvaart, om aldus over een objectieve basis te beschikken voor de prijsvorming.

Internationaal gezien is, sinds de wijziging van de oost-west betrekkingen, de concurrentie van de Centraal- en Oost-Europese schippers ten opzichte van onze schippers toegenomen. De binnenvaartlanden behorende tot de Europese Unie hebben sedert 1992 de Europese Commissie gemandateerd om onderhandelingen met de Centraal- en Oost-Europese landen aan te knopen om de marktversturende factoren in de oost-west trafiek uit de weg te ruimen. De EU-Commissie heeft de besprekingen beperkt tot de aangrenzende binnenvaartlanden : Polen, Hongarije, Tsjechië en Slovaquie. Vermoedelijk wordt in de herfst van 1996 een overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en goederen over de binnenwateren tussen de Europese Unie en die landen, getekend.

Op termijn moet dit pakket maatregelen uitmonden enerzijds in een eenvoudiger en meer doorzichtige marktstructuur van de Belgische en Europese binnenvaart en anderzijds aanleiding geven tot het geven van nieuwe impulsen aan deze transportwijze.

Op het vlak van de Europese Unie werd eveneens een reeks saneringsmaatregelen uitgewerkt die eveneens positieve gevolgen zouden moeten hebben op het concurrentievermogen van het vervoer langs de binnenwateren. Deze maatregelen beogen hoofdzakelijk het slopen van de minst rendabele schepen en de vervanging van « oude boten » door nieuwe tonnage (« oud voor nieuw »-regel).

De Europese Unie heeft een nieuwe sloopactie voor de jaren 1996, 1997 en 1998 in het vooruitzicht gesteld. Daar waar de kosten van de vorige slooptacties volledig door het beroep zelf werden gedragen, wordt voor de nieuwe sloopactie uitgegaan van een co-financiering tussen de Europese Unie, de lidstaten en het beroep. De financiële tussenkomst van de Europese Unie is echter beperkt tot het jaar 1996. In ons land behoort de sectoriële hulp tot de bevoegdheid van de Gewesten. Dit betekent dat de Gewestregeringen verantwoordelijk zijn voor de financiering van de Belgische bijdrage in deze actie.

Op het vlak van de veiligheid en de bescherming van het milieu wordt de binnenvaart algemeen erkend als zijnde een zeer milieuvriendelijke en veilige transportwijze.

Geluidshinder en verspreiding van schadelijke gassen worden tot een minimum herleid. Daarenboven verbruikt de binnenvaart weinig energie. Zij integreert zich dus perfect in het natuurlijke milieu.

Om de veiligheid van de binnenvaart nog meer te verbeteren worden aan boten die gebruikt worden om goederen te vervoeren nauwkeurige technische bepalingen opgelegd.

Met hetzelfde doel voor ogen en in overleg met de Gewesten wordt thans bestudeerd hoe men de reglementering van de binnenvaart kan herzien en zullen de bepalingen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen ook van toepassing zijn op de waterwegen.

transport de passagers, les bateliers sont maintenant tenus de disposer d'un brevet de conduite et les bateaux doivent répondre à des exigences techniques spécifiques.

## 5. CHEMINS DE FER

Le chemin de fer constitue un élément essentiel du système des transports belge, ce qui le place au centre de toutes les actions visant l'amélioration de la coordination et de la complémentarité intermodale, tant pour le transport de personnes que pour le transport de marchandises.

La SNCB joue, dès lors, un rôle clé dans la politique de mobilité en Belgique et en Europe.

Sur le plan belge, la SNCB s'efforce d'aboutir à la définition d'une offre ferroviaire mieux ciblée, répondant aux besoins et aux exigences de la clientèle. Elle veille à conduire 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 complémentarité avec les sociétés régionales de transport en commun ; cet objectif se poursuit également au sein de divers groupes de travail émanant de la Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure (CICI).

La SNCB a acquis, dans le contexte contractuel, une large autonomie dans la définition du niveau optimal de ses prestations de service.

Elle bénéficie 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 est un atout pour mener une politique plus offensive, répondant aux attentes d'une clientèle de plus en plus exigeante.

Dans le cadre des missions de service public, 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, tout en fixant les apports financiers de l'Etat.

Il importe en effet d'assurer à l'entreprise la viabilité financière et économique, par la juste rémunération de missions de service public. Cette volonté se manifeste par un accroissement de l'effort budgétaire de l'Etat. De son côté, la SNCB s'est engagée à une restructuration organisationnelle en centres autonomes d'activités et à la poursuite d'objectifs fixés dans un plan à l'horizon 2005, afin d'atteindre l'équilibre de ses résultats financiers et améliorer sa position concurrentielle dans le marché des transports.

Dans ce contexte, le Conseil des Ministres a décidé d'appuyer les grandes orientations de ce plan et de soutenir la réalisation du programme d'investisse-

Voor het vervoer van passagiers, moeten de schippers nu over een bekwaamheidsbrevet beschikken en moeten de boten aan specifieke technische normen beantwoorden.

## 5. SPOORWEGEN

De spoorwegen vormen een essentiële schakel in het systeem van het Belgisch vervoer, zodat zij centraal staan in alle acties tot verbetering van de coördinatie en de intermodale complementariteit, zowel bij het vervoer van personen als bij het vervoer van goederen.

De NMBS speelt bijgevolg een sleutelrol in het mobiliteitsbeleid in België en Europa.

Op Belgisch vlak tracht de NMBS een aanbod te ontwikkelen dat beter beantwoordt aan de behoeften en de eisen van haar klanten. Zij let erop dat haar acties passen in het kader van een gecoördineerd beleid en van een betere integratie van het binnenlands personenvervoer en dat in complementariteit met de gewestelijke maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer. In de schoot van de diverse werkgroepen die afhangen van de Interministeriële Conferentie van Verkeer en Infrastructuur (ICVI) wordt hetzelfde doel nagestreefd.

De NMBS heeft door het beheerscontract een ruime autonomie gekregen om haar dienstverlening te optimaliseren.

Zij geniet van een volledige autonomie in de sector die niet gebonden is door de opdrachten van openbare dienst nl. het internationaal vervoer van reizigers, het vervoer van goederen en de pakjesdienst. Op dit vlak is de vrijheid van prijsvorming om nationale en internationale commerciële aanbiedingen uit te werken een troef om een meer agressieve politiek te voeren die beter beantwoordt aan de verwachtingen van een veeleisend cliënteel.

In het kader van de opdrachten van openbare dienst, heeft de federale Staat met haar spoorwonderneming een beheerscontract afgesloten die haar een zekere speelruimte laat in haar aanbod om de kwaliteit van haar prestaties op te voeren, binnen de grenzen getrokken door de financiële bijdragen van de Staat.

Het is inderdaad belangrijk dat de financiële en economische leefbaarheid van de onderneming verzekerd is door een billijke vergoeding voor de opdrachten van openbare dienst. Deze wil komt klaar tot uiting door een verhoging van de budgettaire inspanning van de Staat. Van haar kant heeft de NMBS zich verbonden tot een organisatorische restructuratie in autonome bedrijfseenheden en het bereiken tegen het jaar 2005 van de doelstellingen vastgelegd in een plan, om een evenwicht in haar financiële resultaten te verkrijgen en haar concurrentiepositie in de vervoersmarkt te verbeteren.

In deze context heeft de Ministerraad besloten de grote lijnen van dit plan te steunen en de realisatie van het investeringsplan 1996-2005 te bevorderen,

ments 1996-2005 en augmentant de manière substantielle, d'une part, la dotation aux investissements classiques, en créant, d'autre part, une société de financement pour supporter la totalité des coûts liés à la réalisation du projet TGV.

L'Etat assurera par ailleurs l'indexation, à partir de 1997, des compensations que l'Etat verse pour l'exécution par la SNCB de ses principales missions de service public, à savoir :

- 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.

Ces dispositions seront concrétisées dans le deuxième contrat de gestion à conclure entre l'Etat et la SNCB qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1997 et viendra à échéance le 31 décembre 2001.

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'œuvre. Le rail reste ainsi l'un des grands domaines d'investissements pour les prochaines années. Outre l'aspect fondamental des investissements ferroviaires dans la mise en place d'une politique de mobilité durable, c'est l'une des raisons essentielles qui a conduit le gouvernement à accorder une priorité élevée au financement du plan décennal 1996-2005.

L'opportunité que représente le trafic à grande vitesse a également été saisie en vue d'améliorer le trafic international de la Belgique avec ses partenaires européens limitrophes.

La grande vitesse permet au transport ferroviaire d'augmenter considérablement son domaine d'excellence et réduit 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.

La nécessité de développer le réseau TGV 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.

Si la SNCB fournit des efforts pour moderniser son réseau et optimiser son offre, notamment par l'amélioration constante du confort de son matériel, d'autres critères de qualité du service restent très

à la fois à l'interne et à l'externe. D'une part, à l'interne, par la hausse des coûts de maintenance et de renouvellement du matériel et de l'infrastructure, d'autre part, à l'externe, par la concurrence accrue des autres modes de transport. En outre, la hausse des coûts de maintenance et de renouvellement du matériel et de l'infrastructure, d'autre part, à l'externe, par la concurrence accrue des autres modes de transport.

De la même manière, la hausse des coûts de maintenance et de renouvellement du matériel et de l'infrastructure, d'autre part, à l'externe, par la concurrence accrue des autres modes de transport.

- 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.

Ces dispositions seront concrétisées dans le deuxième contrat de gestion à conclure entre l'Etat et la SNCB qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1997 et viendra à échéance le 31 décembre 2001.

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'œuvre. Le rail reste ainsi l'un des grands domaines d'investissements pour les prochaines années. Outre l'aspect fondamental des investissements ferroviaires dans la mise en place d'une politique de mobilité durable, c'est l'une des raisons essentielles qui a conduit le gouvernement à accorder une priorité élevée au financement du plan décennal 1996-2005.

L'opportunité que représente le trafic à grande vitesse a également été saisie en vue d'améliorer le trafic international de la Belgique avec ses partenaires européens limitrophes.

La grande vitesse permet au transport ferroviaire d'augmenter considérablement son domaine d'excellence et réduit 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.

La nécessité de développer le réseau TGV 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.

Si la SNCB fournit des efforts pour moderniser son réseau et optimiser 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 en ce qui concerne d'autres organismes publics, un service de Médiation a été créé auprès de la SNCB. Enfin, l'entreprise dispose des avis d'un comité consultatif des usagers pour orienter positivement certains axes de sa politique.

Dans le domaine de la tarification, si la SNCB 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 certaines limites dans la fixation des tarifs pour des prestations de service public.

Ces limites permettent de maintenir le caractère social du transport ferroviaire. Les modifications de prix des différents titres de transport à l'intérieur d'une moyenne globale suivent deux principes: la simplification de la grille tarifaire et le renforcement de l'attractivité de l'offre ferroviaire à courte distance.

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 et que la Belgique s'apprête à transposer dans son droit, s'emploient à stimuler leur développement, en créant un cadre plus moderne et plus adapté à ces nouvelles exigences, donnant aux entreprises ferroviaires la possibilité d'agir de manière plus volontariste et concurrentielle.

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.

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 volontaristes, qui doivent lui permettre de prendre de nouvelles parts de marché, aussi bien dans le domaine des voyageurs (principalement les voyageurs internationaux) que dans celui des marchandises, notamment dans un créneau porteur d'avenir comme le transport combiné, dans la desserte des ports et dans l'alimentation des industries lourdes.

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.

waaraan het publiek zeer gevoelig is. De zorg gaat voornamelijk naar de ontvangst in de stations, de informatie van de reizigers, de stiptheid en de kwaliteit van de overstappen, de parkeerplaatsen en de faciliteiten voor de gehandicapten. Het « Handvest voor de gebruikers », verspreid in 1994, opgesteld aan de hand van een onderzoek naar de tevredenheid van de cliënteel, illustreert ten volle de luisterbereidheid van de NMBS ten aanzien van de klant. Trouwens, zoals bij andere openbare organismen, werd bij de NMBS een ombudsman ingeschakeld. Tenslotte krijgt de onderneming adviezen van een raadgevend comité van gebruikers die bepaalde krachtlijnen van haar beleid positief beïnvloeden.

Alhoewel de NMBS op het vlak van tarificatie de ruimst mogelijke autonomie heeft gekregen voor prestaties die geen betrekking hebben op de binnenlandse dienst voor de reizigers is zij toch verplicht bepaalde beperkingen in acht te nemen bij het vaststellen van het tarief voor prestaties van openbare dienst.

Deze beperkingen maken het mogelijk het sociale karakter van het spoorvervoer te bewaren. De prijswijzigingen van de verschillende vervoerbewijzen rond een globaal gemiddelde gaan uit van twee principes: de vereenvoudiging van de tarieflijst en de versterking van de aantrekkelijkheid van het spoorwegaanbod op korte afstand.

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

Deze richtlijnen stellen een systeem vast waarbij nieuwe en bestaande bedrijven rechten en verplichtingen opgelegd worden zodat de toekenning van de infrastructuurcapaciteiten veilig, doorzichtig en zonder discriminatie gebeurt.

De financiële bijdrage van de Staat, gewaarborgd door het beheerscontract, mag niet gebruikt worden voor de handelsactiviteiten van de onderneming. In deze sector moet men weloverwogen strategieën uitwerken die het mogelijk maken nieuwe marktaandelen te veroveren zowel op het vlak van het reizigersvervoer (vooral het internationale reizigersvervoer) als op dat van het goederenvervoer, voornamelijk dan in het opkomend gecombineerd vervoer, de bediening van de havens en de bevoorrading van de zware industrie.

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.

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 SNCB. 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.

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

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 minimalisation de la surface des emprises et à la protection du milieu contre le bruit et les vibrations.

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

La croissance attendue de la mobilité nécessite, par ailleurs, de plus en plus la définition d'une politique intermodale qui valorise 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 traiter de façon compétitive, par l'organisation optimisée de trains complets, des trafics de masse, mais aussi des trafics de nature plus diffuse sur de longues distances.

Le développement du transport combiné 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.

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 par le même unité de charge. Les manutentions sont par ailleurs réduites au strict minimum et dans certains cas sont automatisées.

Le renforcement de la promotion du transport combiné s'indique donc par une action spécifique, et donc par des moyens significatifs 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 programme d'actions pilotes de la Commission européenne (PACT). 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 rail et la voie

Het streven naar een steeds hogere veiligheid uit zich in de toepassing van nieuwe technologie. Het transmissiesysteem baken-locomotief wordt geleidelijk ingevoerd op het NMBS-net. De modernisering van de signalisatie door toepassing van systemen met geprogrammeerde logica en de vernieuwing van het communicatienet dragen bij tot een verhoging van de algemene veiligheid.

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

Bij de aanleg van nieuwe lijnen en de modernisering van de bestaande infrastructuur worden de milieu-aspecten volledig meegenomen tijdens de studies van de inplanting. Er wordt voor gezorgd dat zo weinig mogelijk ruimte wordt ingenomen en dat de omgeving tegen lawaai en trillingen beschermd wordt.

De externe effecten van deze transportwijze worden ook beperkt door de voltooiing van de van het spoorwegnet.

De verwachte toename van de mobiliteit vergt trouwens een intermodaal beleid dat de intrinsieke kwaliteiten van elke transportwijze beter uitbuit om op een kwalitatief, economische en ecologisch verantwoorde manier aan de behoeften inzake vervoer tegemoet te komen. Inzake goederenvervoer kan het spoor via een optimale organisatie van wagenladings zorgen voor massaverkeer maar ook voor het verspreid vervoer op lange afstanden, en dit op concurrerende wijze.

De ontwikkeling van het gecombineerd vervoer draagt in hoofdzaak bij tot de uitbreiding van het vervoer van containers vanuit de zeehavens en tot vermindering van het wegverkeer op de grote assen tussen de industriegebieden en de distributiecentra.

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 omdat ze van beginpunt tot eindpunt met dezelfde transporteenheid vervoerd worden. Behandelingen worden tot een minimum herleid en kunnen in bepaalde gevallen geautomatiseerd worden.

Het accent moet gelegd worden op de bevordering van het gecombineerd vervoer door een specifieke inspanning en de aanwending van de nodige 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 proefprojecten van de Europese Commissie (PACT): 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. Dit

d'eau, sur des axes transeuropéens. Cette volonté d'actions encore plus volontariste en faveur du transport combiné s'inscrira avec précision dans le deuxième contrat de gestion avec la SNCB.

## 6. TRANSPORT ROUTIER

### 6.1. TRANSPORT

La politique qui est menée en matière de transport routier de marchandises et de personnes vise, d'une part, à encourager au maximum la libre initiative dans les limites d'une concurrence loyale et, d'autre part, à améliorer la formation des transporteurs et les conditions de sécurité.

La législation exclut ainsi les limitations quantitatives en matière d'accès au marché ou de formation des prix.

Sur le plan international, la Belgique contribue à la mise en place d'une politique qui s'inscrit dans une dynamique similaire. La libéralisation du transport international de marchandises et celle du transport touristique de personnes ont été réalisées à l'échelle de l'Union européenne.

Dans le cadre de la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT), les contingents d'autorisations sont progressivement augmentés tandis que le nombre de pays qui sont membres de la Conférence s'accroît. Afin de tenir compte des nouvelles réalités politiques en Europe centrale et de l'Est, des contacts ont été pris avec les nouveaux Etats issus de l'ex-URSS, de l'ex-Yougoslavie et de l'ex-Tchécoslovaquie. Ces contacts doivent conduire à la conclusion de nouveaux accords bilatéraux en matière de transport routier. Récemment la Belgique a conclu des accords avec les pays baltes, la Slovénie et la Bélarus. Une dizaine d'autres accords sont actuellement en préparation.

Une large accessibilité du marché implique toutefois que les conditions techniques, sociales et fiscales soient égales pour tous les transporteurs afin de permettre une saine concurrence entre eux mais également entre le transport routier et les autres modes de transport, sur le plan national et international.

Lors de la définition de la politique des transports, de plus en plus de voix s'élèvent pour que soient pris en compte tous les coûts, y compris les coûts externes, qu'engendrent les divers modes de transport.

Le Livre Vert de la Commission européenne « Vers une tarification équitable et efficace dans les transports. — Options en matière d'internalisation des coûts externes des transports dans l'Union européenne » apportera certainement sa contribution en la matière.

En Belgique, pour ce qui est des conditions d'accès à la profession et au marché du transport de marchandises, la réglementation existante sera coulée dans une nouvelle législation qui prévoit notamment

streven naar doelmatige acties ten voordele van het gecombineerd vervoer zal met nadruk in het tweede beheerscontract met de NMBS opgenomen worden.

## 6. WEGVERVOER

### 6.1. VERVOER

Het beleid dat wordt gevoerd op het vlak van het vervoer van goederen en personen over de weg beoogt enerzijds een optimale aanmoediging van het vrije initiatief binnen de perken van een eerlijke concurrentie en anderzijds een verbetering van de vorming van de vervoerder en van de veiligheidsvoorwaarden.

Bijgevolg sluit de wetgeving alle kwantitatieve beperkingen uit en dit zowel inzake toegang tot de markt als inzake prijsvorming.

Op internationaal vlak draagt België bij tot de verwezenlijking van een beleid dat zich in een gelijkwaardige dynamiek profileert. De liberalisering van het internationaal goederenvervoer en van het toeristisch personenvervoer werden op het vlak van de Europese Unie gerealiseerd.

In het kader van de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer (CEMT) worden de contingenten vergunningen progressief verhoogd terwijl het aantal landen die lid worden van de Conferentie werd verruimd. Ten einde rekening te houden met de nieuwe politieke realiteit in Centraal- en Oost-Europa, worden contacten gelegd met de nieuwe staten van de voormalige Sovjet-Unie, het vroegere Joegoslavië en het voormalige Tsjechoslowakije. Geleidelijk moet zulks leiden tot het afsluiten van nieuwe bilaterale akkoorden inzake het wegvervoer. In een recent verleden heeft België reeds akkoorden afgesloten met de Baltische Staten, Slovenië en Belarus. Een tiental andere akkoorden zijn momenteel in voorbereiding.

Een ruime toegankelijkheid van de markt houdt echter in dat de voorwaarden op technisch, sociaal en fiscaal gebied voor alle vervoerders gelijk zijn om tot een gezonde concurrentie te komen tussen de vervoerders onderling maar ook tussen het wegvervoer en de overige vervoerwijzen, en dit zowel op nationaal als op internationaal vlak.

Bij het uitstippelen van het vervoerbeleid gaan overigens meer en meer stemmen op om alle kosten, ook de externe, die de verschillende vervoerwijzen veroorzaken, aan te rekenen.

Het Groenboek van de Europese Commissie « Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer. — Mogelijke beleidskeuzen voor het internaliseren van de externe kosten van vervoer in de Europese Unie », zal hiertoe zeker een bijdrage leveren.

In België zal de bestaande reglementering met betrekking tot de toegangsvoorwaarden tot het beroep en tot de markt van het goederenvervoer in een nieuwe wetgeving worden gegoten die, onder andere,

que le donneur d'ordre, le chargeur ou l'intermédiaire peut être sanctionné comme coauteur ou comme complice des infractions. Cette notion s'appliquera lorsque seront constatées chez le transporteur certaines infractions, notamment, transports sans licence ou sans lettre de voiture, surcharge, non-respect des prescriptions en matière de temps de conduite et de repos.

Sur le plan européen, l'harmonisation des conditions de concurrence dans le secteur du transport routier de marchandises passe nécessairement par l'harmonisation fiscale dans les différents pays. Les principaux instruments de cette harmonisation sont la taxe de circulation, les droits d'accises sur les carburants, les péages et les droits d'usage dont il est essentiel que les niveaux se rapprochent à l'échelon international.

En octobre 1993, le Conseil de l'UE a adopté une directive qui prévoit que les Etats membres qui ne perçoivent pas de péages peuvent introduire des droits d'usage pour l'utilisation d'autoroutes et d'autres routes à plusieurs voies. Cette taxe est connue sous la dénomination d'eurovignette.

Par l'accord international du 9 février 1994, la vignette a été instaurée sur une base commune, en Belgique, en Allemagne, au Danemark, au Luxembourg et aux Pays-Bas. Actuellement, on négocie avec la Suède quant à l'adhésion de ce pays au système commun. Tout laisse présager que cette adhésion pourrait se concrétiser le 1<sup>er</sup> janvier 1997.

Par ailleurs, le réseau routier belge sur lequel l'eurovignette est applicable aux véhicules immatriculés à l'étranger est actuellement limité aux autoroutes et aux routes à plusieurs voies de circulation assimilées aux autoroutes. Pour des raisons de sécurité, il est prévu d'étendre le réseau conformément au prescrit de la directive précitée à d'autres routes principales. La Commission européenne a déjà émis un avis favorable pour que toutes les routes nationales numérotées N1 à N10 ainsi qu'aux multiples de 10 jusqu'à N90 soient comprises dans cette extension.

Une grande attention avait été portée à la situation et à la position concurrentielle du secteur du transport routier de marchandises. De nombreuses mesures structurelles avaient été prises dans ce cadre. Elles restent totalement d'actualité et d'application; parmi elles, il convient de citer: l'adaptation structurelle des barèmes de la taxe de circulation, la suppression des redevances liées aux autorisations de transport, la réduction de la taxe frappant certaines assurances (responsabilité civile véhicules utilitaires et dégâts matériels), la limitation des cautionnements à constituer ainsi que l'application de l'opération Maribel au transport routier.

En ce qui concerne le transport de personnes par route, la révision complète de la réglementation est poursuivie. Etant donné les compétences régionales, il est procédé à cette révision en étroite concertation avec les Régions.

bepaalt dat de opdrachtgever, de verlader of de tussenpersoon als mededader of medeplichtige van inbreuken kan worden bestraft. Die notie zal spelen wanneer bij de vervoerder bepaalde overtredingen worden vastgesteld zoals het rijden zonder vergunning of vervoerdocument, overbelading, niet respecteren van de voorgeschreven rij- en rusttijden.

Op Europees vlak is de fiscale harmonisatie tussen de verschillende landen onontbeerlijk alvorens van een harmonisatie van de concurrentievoorwaarden in de sector van het vervoer van goederen over de weg te kunnen spreken. De voornaamste middelen tot deze harmonisatie zijn de verkeersbelasting, de accijnzen op de brandstoffen, de tolgelden en de gebruiksrechten die internationaal op dezelfde hoogte moeten worden gebracht.

In oktober 1993 heeft de EU-Raad een richtlijn aangenomen die bepaalt dat de lidstaten die geen tolgelden innen, heffingen mogen invoeren voor het gebruik van autosnelwegen of andere meervakswegen. Die heffing is gekend onder de benaming eurovignet.

Door het internationale Akkoord van 9 februari 1994 is het vignet op een gezamenlijke basis geheven in België, Duitsland, Denemarken, Luxemburg en Nederland. Momenteel wordt onderhandeld met Zweden over de toetreding van dat land tot het gezamenlijk systeem. Alles laat vermoeden dat die toetreding op 1 januari 1997 een feit zal zijn.

Overigens is het Belgisch wegnnet waarop het eurovignet van toepassing is op voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven, thans beperkt tot de autosnelwegen en tot de meervakswegen met soortgelijke kenmerken. Om veiligheidsredenen zal het net overeenkomstig het voorschrift van voornoemde richtlijn worden uitgebreid tot andere hoofdwegen. De Europese Commissie heeft reeds een gunstig advies gegeven over de uitbreiding tot de rijkswegen N1 tot N10 alsmede de veelvouden van 10 tot N90.

Grote aandacht werd besteed aan de situatie en de concurrentiepositie van de wegvervoerders. Talrijke structurele maatregelen werden hier genomen. Zij blijven actueel en zijn onverminderd van kracht. Hierbij dienen onder meer te worden vermeld: de structurele aanpassing van de barema's van de verkeersbelasting, de afschaffing van de retributies voor de vervoervergunningen, de vermindering van de belasting op sommige verzekeringen (wettelijke aansprakelijkheid bedrijfsvoertuigen en materiële schade), de beperking van de borgtocht alsook de toepassing van de Maribel-operatie op het wegvervoer.

Wat het vervoer van personen over de weg betreft, wordt verder gewerkt aan een volledige herziening van de wetgeving. Gezien de regionale bevoegdheden gebeurt dit in nauw overleg met de Gewesten.

A court terme, un arrêté royal sera publié qui, s'appuyant sur les prescriptions d'une directive européenne, modifie les conditions d'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route, tant sur le plan national qu'international.

Sur le plan international, la suppression des frontières, la libéralisation du marché et les développements géopolitiques en Europe central et de l'Est augmentent les flux de trafic et avivent la concurrence.

Des risques de plus en plus grands existent donc que certains transporteurs nationaux ou étrangers tentent de maintenir ou d'accaparer une place sur le marché en recourant à des pratiques discutables. Une attention toute particulière est et sera accordée à la répression des infractions entraînant un avantage économique pour le transporteur par rapport à ses collègues « de bonne foi ».

Des efforts ont été consentis afin de renforcer les contrôles en matière de poids autorisé, de respect des temps de conduite et de repos et de bon état technique du véhicule, non seulement pour garantir une concurrence équitable mais aussi pour renforcer les conditions de sécurité ainsi que pour améliorer les conditions sociales de travail.

## 6.2. CIRCULATION

### 6.2.1. Pollution atmosphérique

Le trafic routier est une source importante de la pollution atmosphérique. Malgré la croissance continue du trafic, des progrès importants ont été réalisés ces dernières années, grâce à l'amélioration technique des moteurs, 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 oeuvre obligatoire, au niveau européen, que s'élaborent les règles et les normes relatives aux émissions de gaz polluants. 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 un contrôle des fumées et gaz émis par les moteurs diesel.

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'échappement, en vue de vérifier le bon fonctionnement de cet équipement.

Les émanations de CO<sub>2</sub> contribuent beaucoup à la pollution de l'air. Bien que le CO<sub>2</sub> ne soit pas un gaz nocif, il est responsable pour une grande part de l'effet de serre. Toute combustion produit du CO<sub>2</sub> et il n'existe aucun moyen technique pour le filtrer des gaz d'échappement. La seule manière de maîtriser le

Zeer binnenkort zal een koninklijk besluit worden gepubliceerd dat, steunend op de voorschriften van een Europese richtlijn, de toegangsvoorwaarden tot het beroep van vervoerder van reizigers over de weg, zowel op nationaal als op internationaal vlak wijzigt.

Op internationaal vlak leiden de opheffing van de grenzen, de vrijmaking van de markt en de geopolitieke ontwikkelingen in Centraal- en Oost-Europa tot een verhoging van de verkeersstromen en een verscherping van de concurrentie.

Het gevaar wordt dus groter dat een aanzienlijk aantal nationale of buitenlandse vervoerders, via twijfelachtige praktijken, zal trachten een deel van de markt te behouden of te veroveren. Speciale aandacht moet en zal dan ook gaan naar het beteugelen van de overtredingen die de vervoerder een economisch voordeel verschaffen tegenover zijn bona fide collega's.

Inspanningen werden geleverd om de controles te versterken op het toegelaten gewicht, de naleving van de rij- en rusttijden en de goede technische staat van het voertuig, niet alleen om een eerlijke concurrentie te waarborgen maar ook om de veiligheid te vergroten en de arbeidsomstandigheden te verbeteren.

## 6.2. VERKEER

### 6.2.1. Luchtvervuiling

Het wegverkeer is een belangrijke oorzaak van luchtvervuiling. Ondanks de toenemende groei van het verkeer werd de laatste jaren belangrijke vooruitgang geboekt dankzij de technische verbeteringen aan vooral de benzinemotoren : 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 uitstoot van schadelijke gassen vastgesteld worden. De huidige besprekingen binnen de Europese Unie hebben betrekking op dieselmotoren, waarvoor nieuwe normen in voorbereiding zijn.

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

Uit de ervaring met de katalysator blijkt het noodzakelijk het controlesysteem van uitlaatgassen 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 CO<sub>2</sub>-uitstoot een bijzondere plaats in. Alhoewel CO<sub>2</sub> op zich geen schadelijk gas is, wordt het grootste deel van het broeikaseffect toegeschreven aan de verhoogde uitstoot ervan. Elke verbranding produceert CO<sub>2</sub>

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.

L'utilisation du gaz LPG, qui a fort baissé depuis quelques années pour des raisons purement fiscales, devrait être encouragée, car ce carburant est le moins polluant. Des contacts seront pris à cet effet avec le Département des Finances.

Enfin, il existe des groupes tests pour l'utilisation de gaz naturel et de l'électricité comme combustibles pour les véhicules.

### 6.2.2. 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, il semble vain d'espérer une diminution du niveau sonore grâce à une modification de la qualité des pneumatiques.

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

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).

### 6.2.3. Immatriculation véhicules

Depuis l'introduction, fin '93, des nouvelles procédures en matière d'immatriculation, liées à une modernisation de l'outil informatique, il est indéniable qu'un meilleur service est offert au public: rapidité d'exécution, guichets accessibles à tous. En vue d'améliorer encore ce service, une décentralisation des guichets d'immatriculation a été exécutée.

Indépendamment de ces améliorations, l'on poursuivra les efforts en vue de simplifier les procédures, en assurant des liaisons automatisées avec les réseaux des grandes marques d'automobile et les compagnies d'assurance.

Si les formalités d'immatriculation restent un point sensible du service offert au public, il ne faut pas pour autant perdre de vue les objectifs mêmes du système: possibilité d'identifier le propriétaire d'un véhicule et perception des taxes relatives à la circulation routière.

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. In internationaal verband werden studies uitgevoerd, die tot doel hebben het verbruik van de voertuigen terug te dringen. Anderzijds kan het verbruik gunstig beïnvloed worden door een aangepast mobiliteitsbeleid.

Het gebruik van LPG-gas dat om fiscale redenen fel verminderd is, zou aangemoedigd moeten worden omdat LPG-gas de minst vervuulende brandstof is. Contact zal genomen worden met het departement van Financiën.

Tenslotte bestaan er testgroepen voor het gebruik van aardgas en elektriciteit als voertuigbrandstof.

### 6.2.2. Lawaaihinder

Het wegverkeer veroorzaakt veel lawaaihinder op druk bereden wegen. 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 moet ook aan bepaalde veiligheidsnormen beantwoorden (stroefheid, waterafvoer, stabiliteit, warmtebestendigheid, ...)

Lawaaihinder wordt ook wel veroorzaakt door « opgefokte » bromfietsen. Overwogen wordt 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.

### 6.2.3. Inschrijving van de voertuigen

Sinds de invoering van nieuwe procedures en de modernisering eind '93 kan men werkelijk stellen dat de dienst « inschrijvingen » klantvriendelijker geworden is: de aanvragen worden sneller behandeld en de loketten zijn voor iedereen toegankelijk. Om de dienst nog te verbeteren worden loketten gedecentraliseerd.

Daarnaast zullen nog inspanningen geleverd worden om de procedures te vereenvoudigen door automatische verbindingen met de netten van de grote automobielenmerken en van de verzekeringsmaatschappijen.

Voorzover de inschrijvingsformulieren nog steeds omslachtig lijken mag men niet uit het oog verliezen dat ze bepaalde doelstellingen hebben: de identiteit van de eigenaar van een voertuig bepalen en het innen van de verkeersbelastingen.

En outre, l'immatriculation est également un moyen de lutter contre le vol des véhicules; elle permet, de façon limitée — mais que l'on pourrait étendre —, de s'assurer de l'existence d'une assurance obligatoire; c'est également sur base de ce fichier que les véhicules de quatre ans et plus sont sélectionnés pour les visites au contrôle technique.

## 7. SECURITE ROUTIERE

La promotion de la sécurité routière est un défi constant de notre société.

Le gouvernement a inscrit dans son programme la politique de sécurité routière comme l'un des axes primordiaux de son action et a chargé un Secrétaire d'Etat d'en assurer la coordination

Le service sécurité routière a dans ses missions la gestion du champ réglementaire en matière de circulation routière comprenant, d'une part, les règles de comportement sur la route et les outils réglementaires à destination des gestionnaires de voiries et, d'autre part, l'ensemble des règles relatives à la formation à la conduite des conducteurs.

Une politique de sécurité routière s'inscrit dans la durée et selon une approche globale touchant la trilogie fonctionnelle: le conducteur, le véhicule et l'infrastructure. Le service sécurité routière s'attache en premier lieu au conducteur. (cfr e.a. les dispositions concernant l'emploi de la ceinture de sécurité, la priorité pour les piétons et — sous peu — la priorité sur les ronds-points.)

Toutefois, compte tenu de la politique développée en matière de réduction des vitesses, il intervient également en matière d'infrastructure en fournissant les outils réglementaires adéquats aux gestionnaires de voiries. (p.e. normes technique pour les plateaux)

1996 peut être considérée comme une année charnière à plusieurs titres. La Commission Fédérale pour la Circulation routière a rendu et rendra encore des avis importants sur divers sujets concernant l'actualisation du Code de la route, le champ pénal en matière d'infraction au roulage, la dépenalisation et certains aménagements destinés à ralentir le trafic.

La mise en œuvre de la loi du 4 août 1996 relative à l'agrégation et à l'utilisation dans la circulation routière d'appareils fonctionnant automatiquement en présence ou en l'absence d'un agent qualifié (MB du 12 septembre 1996) figure comme la plus importante priorité. Les arrêtés d'application sont en cours d'élaboration de façon à ce que les caméras automatiques puissent être opérationnelles en 1997.

L'insécurité routière est aussi un problème de société. A ce titre, la réglementation relative à l'usage de drogues et de médicaments au volant fera l'objet de propositions de modifications réglementaires.

En outre les contrôles sur le terrain continuent, concernant entre autres la vitesse, l'alcool et la cein-

Daarenboven is de inschrijving ook een middel tegen autodiefstal. Bij de inschrijvingsprocedure wordt ook nagegaan of een verplichte verzekering afgesloten is. Op basis van de databank wordt ook de lijst opgemaakt van de voertuigen die 4 jaar oud zijn en die naar de technische keuring moeten gaan.

## 7. VERKEERSVEILIGHEID

De verkeersveiligheid behartigen is in onze maatschappij een constante uitdaging.

De regering heeft het verkeersveiligheidsbeleid als één van de belangrijkste actiepunten in haar programma opgenomen en heeft een Staatssecretaris gelast met de coördinatie ervan.

De dienst verkeersveiligheid heeft het beheer van de reglementering inzake wegverkeer onder zijn bevoegdheid hetgeen inhoudt, enerzijds de gedragsregels op de weg en de reglementen bestemd voor de beheerders van wegen en, anderzijds, het geheel van regels betreffende de rijopleiding van bestuurders.

Een beleid inzake verkeersveiligheid dient zich in het algemeen te richten tot de functionele drie-eenheid: bestuurder, voertuig en infrastructuur. De dienst verkeersveiligheid richt zich in de eerste plaats tot de bestuurder. (cfr o.a. de maatregelen inzake het gebruik van de veiligheidsgordel, de voorrang voor voetgangers en — eerlang — de voorrang op rotondes.)

Nochtans, gezien het beleid dat gevoerd wordt inzake snelheidsvermindering, komt de dienst ook tussen in materies die betrekking hebben op infrastructuur, door aan de beheerders van wegen de geschikte reglementen te verschaffen. (bv. technische normering voor plateaus)

1996 mag in velerlei opzichten als een scharnierjaar worden beschouwd. De Federale Commissie voor het Wegverkeer heeft belangrijke adviezen verstrekt en zal er nog verstrekken over verschillende materies, waaronder de actualisering van de verkeersreglementering, de straffen bij inbreuken, depenalisatie en zekere aanpassingen bedoeld om het verkeer te vertragen.

De uitvoering van de wet van 4 augustus 1996 betreffende de erkenning en het gebruik van bemande en onbemande automatisch werkende toestellen in het wegverkeer (BS 12 september 1996) wordt als belangrijkste prioriteit gesteld. De uitvoeringsbesluiten zijn in opmaak zodanig dat de onbemande camera's in 1997 operationeel kunnen worden.

De verkeersonveiligheid is eveneens een maatschappijprobleem. In dit verband zal de reglementering inzake gebruik van drugs en medicijnen aan het stuur het voorwerp uitmaken van reglementaire wijzigingen.

Daarenboven blijven de controles op het terrein, ondermeer inzake snelheid, alcohol en gordel, nood-

ture, instruments nécessaires pour plus de sécurité sur la route. Les résultats positifs de ces actions sur les accidents de week-end, prouvent leur entière utilité. L'implication de la politique de sécurité routière dans la concertation « pentagonale » provinciale et locale stimulera la coordination en la matière et aura un important effet préventif.

C'est aussi le cas avec l'action et les campagnes de l'IBSR. Ainsi les campagnes « Bob » mènent effectivement à une diminution du nombre des accidents de la circulation, certainement auprès des plus jeunes conducteurs.

La transposition de la directive du Conseil de l'UE du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire est mise en œuvre. Elle vise à assurer une plus grande mobilité entre les pays de l'Union européenne puisqu'elle reconnaît la possibilité à chaque titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Union européenne de circuler dans un autre Etat membre sous le couvert de ce document sans devoir procéder à un échange. La nouvelle directive tend à harmoniser les conditions de délivrance des permis de conduire et, en les rendant plus sévères, à améliorer le climat de sécurité routière sur le territoire des Etats membres.

La réglementation belge devra être adaptée aux nouvelles dispositions européennes. Les nouveaux critères prévus pour les examens théoriques et pratiques impliqueront une meilleure formation des conducteurs.

D'autres modifications de la réglementation sont envisagées : conditions d'agrément des écoles de conduite, procédure de rétribution des communes, délivrance des permis de conduire internationaux et mesures de protection de ces permis de conduire. La mise en œuvre du permis de conduire à points dont les principes de base sont définis par la loi du 18 juillet 1990 est prévue pour la fin de l'année 1997 et a lieu en concertation étroite avec le Ministère de la Justice dont la collaboration est indispensable pour la réussite de l'opération. L'instauration de ce système nécessite notamment la mise en place d'une infrastructure fiable et complètement automatisée via une liaison étroite avec les parquets et tribunaux. L'investissement budgétaire nécessaire sera important et ce, tant en personnel qu'en matériel.

Les efforts se porteront également sur une meilleure formation des instructeurs des écoles de conduite agréées; il est envisagé de leur imposer une formation obligatoire préalable à l'examen en vue de l'obtention du brevet d'aptitude professionnelle.

En ce qui concerne le véhicule, l'on doit reconnaître que l'état général des véhicules dans notre pays est d'un bon 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 doivent recevoir une homologation européenne, valable dans

zakelijke instrumenten voor meer veiligheid op de weg. De positieve resultaten van deze acties ten aanzien van de weekend ongevallen bewijzen ten volle hun nut. Het betrekken van het verkeersveiligheidsbeleid in het provinciaal en lokaal « vijfhoeksoverleg » zal de coördinatie terzake stimuleren en een belangrijk preventief effect hebben.

Dit is ook het geval met de werking en campagnes van het BIVV. Zo dragen de « Bob »-campagnes effectief bij tot de daling van het aantal verkeersongevallen, zeker bij jongere bestuurders.

De omzetting van de richtlijn van de EU-Raad van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs is in uitvoering. Zij beoogt een grotere mobiliteit mogelijk te maken tussen de landen van de Europese Unie vermits zij aan elke houder van een rijbewijs dat afgeleverd is door een lidstaat van de Europese Unie de mogelijkheid toekent om in een andere lidstaat te rijden onder dekking van dat document, zonder uitwisseling. De nieuwe richtlijn tracht de afleveringsvoorwaarden voor rijbewijzen te harmoniseren en, door ze strenger te maken, het klimaat van verkeersveiligheid op het grondgebied van de lidstaten te verbeteren.

De Belgische reglementering zal moeten worden aangepast aan de nieuwe Europese beschikkingen. De nieuwe criteria die voorzien worden voor de theoretische en praktische examens zullen instaan voor een betere vorming van de bestuurders.

Andere wijzigingen van de reglementering die in het vooruitzicht worden gesteld zijn : de objectivering van de erkenningsvoorwaarden voor rij scholen, de procedure inzake vergoeding van de gemeenten, de aflevering van internationale rijbewijzen en maatregelen ter bescherming van deze rijbewijzen. De invoering van het rijbewijs met punten, waarvan de basisbeginselen zijn uiteengezet in de wet van 18 juli 1990, wordt tegen einde 1997 voorzien en gebeurt in zeer nauw overleg met het Ministerie van Justitie wiens medewerking onontbeerlijk is voor het welslagen van de hele operatie. De invoering van dit systeem vereist nl. het opzetten van een betrouwbare, volledig geautomatiseerde infrastructuur via nauwe verbinding met de parketten en rechtbanken. De noodzakelijke investering zal aanzienlijk zijn, zowel in personeel als in materieel.

De inspanningen zullen eveneens gericht zijn op een betere opleiding van de lesgevers van erkende rij scholen. Er wordt overwogen om hen een verplichte opleiding te doen volgen, voorafgaand aan het examen met het oog op het bekomen van een brevet van beroepsgeschiktheid.

Voor wat betreft het voertuig, moet men erkennen dat de algemene staat van de voertuigen in ons land 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 worden nieuwe personenwagens aan een homologatieprocedure onderworpen die in gans de Europese Unie geldig is.

l'ensemble de l'Union européenne. Il convient 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. Des améliorations techniques peuvent encore être obtenues dans une perspective de sécurité routière, entre autres :

- celles qui visent à réduire le nombre d'accidents (sécurité active) : le troisième feu stop, la visibilité, le système de freins (ABS 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.

## 8. INFRASTRUCTURE

### 8.1. ACCESSIBILITE

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.

L'amélioration de la gestion du trafic est poursuivie en introduisant des techniques de multimédia permettant la représentation graphique géographique en temps réel du trafic (files, accidents, conditions météorologiques, travaux routiers).

De telles actions sont mises en oeuvre au niveau des Régions, qui ont toute compétence pour gérer le trafic de leur réseau (récolte des données, traitement, envoi des messages). Elle 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).

Bijgevolg moeten onze structuren en administratieve procedures inzake homologatie aangepast worden zodat onze industrie, onze laboratoria en onze controle-instellingen een rol van betekenis in de autosector kunnen spelen.

Anderzijds worden de in omloop zijnde voertuigen regelmatig gekeurd (technische controle) zodat de staat van de voertuigen op een hoog veiligheidsniveau gehouden wordt. Bepaalde technische verbeteringen kunnen de veiligheid nog verhogen, namelijk :

- verbeteringen die het aantal ongevallen kunnen verminderen (actieve veiligheid) : het derde stoplicht, de zichtbaarheid, het remsysteem (b.v. ABS), de banden, ...

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

Het is uitsluitend binnen de Europese Unie dat deze verbeteringen kunnen en moeten beslist worden.

## 8. INFRASTRUCTUUR

### 8.1. BEREIKBAARHEID

De ontwikkeling van de transmissietechnieken en informatieverwerking 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 radio gedecodeerd worden.

De verbetering van de verkeersgeleiding wordt nagestreefd door toepassing van multimedia technieken die het verkeer in real-time grafisch en geografisch weergeven (files, ongevallen, meteorologische omstandigheden, wegenwerken).

Zulke acties worden op touw gezet door de Gewesten die bevoegd zijn om het verkeer op hun wegennet te beheren (verzamelen van gegevens, behandeling, verzending van boodschappen). Deze acties moeten aangepast worden aan een ruimer net dat progressief op Europees vlak uitgebouwd wordt. De Europese Unie financiert nu een bepaald aantal proefprojecten, 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 gezocht wordt.

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

L'Etat fédéral suit de près, en coopération avec les Régions, les possibilités offertes par des nouvelles technologies entre autres dans le domaine de la télématique afin d'étudier et améliorer la mobilité.

## 8.2. NORMES ROUTIERES

La réglementation de la construction et de l'aménagement de l'infrastructure joue un rôle important dans les aspects de sécurité de l'utilisation de cette infrastructure. On doit tâcher de garantir une uniformité, une conformité, une interprétation univoque et une perceptibilité aisée. Ces buts sont les paramètres plus importants dans le comportement du conducteur. Un comportement correct de l'utilisateur de l'infrastructure doit être atteint partout. Les problèmes actuels sont les alignements de l'infrastructure (p.e. marquages routiers, balisage), la géométrie de l'infrastructure (p.e. les rétrécissements, giratoires), l'influence du comportement (p.e. transition d'un environnement à circulation vers un environnement d'habitation, les signaux lumineux de circulation, les casse-vitesse), etc.

L'aménagement et l'entretien de l'infrastructure sont du ressort des Régions et des communes. Le rôle du département fédéral est double :

- d'une part, fixer les normes d'infrastructure (les normes routières) ainsi que des normes de comportement (la réglementation routière) et les normes des moyens de transport (les exigences techniques imposées aux véhicules ou à la signalisation);

- d'autre part, d'apporter une aide technique, via l'Institut Belge de Sécurité Routière, dans l'étude et la réalisation des aménagements d'infrastructure communale.

Pour ce qui concerne la normalisation, les normes techniques relatives aux casse-vitesse, aux plateaux surélevés, aux giratoires et aux passages de baïonnette seront fixées de façon plus précise. Certaines des constructions actuelles peuvent entraîner des difficultés non négligeables.

## 8.3. SECTEUR DE LA CONSTRUCTION

Depuis quelques années, la mise en place du Marché unique européen influence de façon croissante le secteur très réglementé de la construction. On songe ici aux mesures d'harmonisation, de normalisation en matière de stabilité des constructions, de sécurité, d'acoustique, etc..., prises au niveau européen, qu'il faut transposer dans la réglementation nationale.

En même temps, la réalité institutionnelle du pays impose, dans le respect des compétences propres à chaque niveau de pouvoir, une coopération entre l'Etat et les Régions.

Un accord de coopération concernant la qualité technique dans la construction permet la collabora-

Samen met de Gewesten volgt de federale overheid van nabij de mogelijkheden die de technologische ontwikkeling biedt, onder meer op het gebied van telematica, teneinde de mobiliteit te bestuderen en te verbeteren.

## 8.2. WEGENNORMEN

De reglementering van de aanleg en de inrichting van de verkeersinfrastructuur is belangrijk voor de veiligheid van deze infrastructuur. Er moet naar éenvormigheid, gelijkvormigheid, éénduidigheid en een vlotte waarneembaarheid gestreefd worden omdat deze de meest belangrijke parameters zijn in het gedrag van de bestuurder. Een correct gedrag van de infrastructuurgebruiker moet om het even waar bereikt worden. De actuele problemen zijn de belijningen van de infrastructuur (bv. wegmarkeringen, bebakening), de geometrie van de infrastructuur (bv. wegversmallingen, rotondes), gedragsbeïnvloeding (bv. overgang verkeersgebied naar woongebied, verkeerslichten, verkeersdrempels), enz...

De infrastructuur wordt aangelegd en onderhouden door de wegbeheerders, voornamelijk onder de verantwoordelijkheid van de Gewesten en gemeenten. Het federale departement heeft een dubbele rol :

- enerzijds de infrastructuurnormen (dit zijn wegnormen) vastleggen alsook de gedragsnormen (dit is het algemeen verkeersreglement) en de normering van de verkeersmiddelen (dit zijn de technische eisen gesteld aan voertuigen of aan signalisatie);

- anderzijds de technische ondersteuning verlenen via het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, bij de studie en de aanleg van de gemeentelijke infrastructuur.

De technische normen voor bijvoorbeeld de aanleg van verkeersdrempels en -plateaus, rotondes en asverschuivingen zullen preciezer beschreven worden omdat sommige van de huidige constructies ernstige problemen kunnen veroorzaken.

## 8.3. BOUWSECTOR

Sedert enige jaren beïnvloedt de oprichting van de Europese Eenheidsmarkt steeds meer de sterk geregelende bouwsector. Men denkt hier aan de op Europees vlak getroffen maatregelen tot harmonisatie en normalisatie inzake de stabiliteit van de bouwwerken, de veiligheid, de geluidsoverlast, enz., die in de nationale reglementering moeten worden omgezet.

Terzelfder tijd legt het institutionele kader van het land een samenwerking tussen de Staat en de Gewesten op, waarbij de eigen bevoegdheden op ieder machtsniveau moeten worden gerespecteerd.

Door een samenwerkingsakkoord betreffende de technische kwaliteit in de bouwsector kan in dit op-

tion à cet égard et valorise au maximum les résultats aux niveaux régionaux, nationaux et européens, notamment en mobilisant toutes les ressources disponibles pour faire face aux mutations provoquées par le Marché unique.

#### 8.4. AGREATION DES ENTREPRENEURS

La loi du 20 mars 1991 réserve à des entreprises agréées les soumissions dans le cadre de marchés publics de travaux atteignant un certain montant.

En application de la loi du 19 septembre 1994, ces agréments sont octroyées par les gouvernements régionaux. Ces agréments sont révisés périodiquement. Une Commission d'agrément, composée paritairement de représentants du secteur public et de représentants du secteur privé concerné, examine les demandes et formule un avis. L'administration fédérale instruit les dossiers, assure le secrétariat de la Commission et délivre les certificats.

Ce système dispense les maîtres d'ouvrage publics de s'assurer par leurs propres moyens de la capacité technique et financière des soumissionnaires. Pour les entrepreneurs concernés, ce système présente l'avantage de centraliser les démarches et d'éviter la répétition de procédures identiques à chaque nouvelle soumission. La loi belge est conforme aux directives européennes en la matière.

Un système de reconnaissance d'équivalence des inscriptions sur une liste officielle d'entrepreneurs agréés dans un autre Etat membre de l'Union européenne a été instauré. De plus, la loi prévoit que les marchés publics de travaux peuvent être attribués à des entrepreneurs qui, sans être agréés à cet effet, ont cependant fourni la preuve qu'ils remplissaient les conditions d'agrément.

Des pistes de réflexion sont ouvertes pour l'avenir. Il est notamment question d'inclure dans la procédure d'agrément un contrôle plus qualitatif au niveau, par exemple, du matériel à la disposition des entreprises ou encore, pour les classes d'agrément supérieures, au niveau des normes ISO et des labels. Il conviendra de poursuivre cette réflexion avec les milieux concernés. Des discussions sont actuellement en cours au niveau européen sur l'opportunité de la mise en place d'un système communautaire centralisé unique de qualification.

#### 8.5. AGREMENT ET SPECIFICATIONS

Les spécifications-type sont établies principalement dans le cadre des normes NBN de l'Institut belge de la Normalisation, et des spécifications techniques du Ministère des Communications et de l'Infrastructure pour tous les types d'ouvrages et parties

zicht een samenwerking tot stand komen, en worden de resultaten op gewestelijk, nationaal en Europees vlak maximaal gevaloriseerd, inzonderheid door een mobilisering van alle beschikbare middelen om het hoofd te bieden aan de mutaties die door de Eenheidsmarkt worden veroorzaakt.

#### 8.4. ERKENNING VAN AANNEMERS

De wet van 20 maart 1991 reserveert de inschrijvingen in het kader van de openbare aanbestedingen van werken die een zeker bedrag bereiken voor erkende ondernemingen.

In toepassing van de wet van 19 september 1994 worden deze erkenningen toegekend door de gewestregeringen. Zij worden periodiek herzien. Een commissie voor erkenningen die paritair is samengesteld uit vertegenwoordigers van de publieke sector en van de betrokken privé sector onderzoekt de aanvrager en formuleert een advies. De federale administratie bereidt de dossiers voor, neemt het secretariaat van de commissie waar en levert de erkenningsbewijzen af.

Dit systeem ontslaat de publieke bouwheren ervan om met hun eigen middelen de technische en financiële bekwaamheid van de onderschrijvers te onderzoeken. Voor de betrokken ondernemers biedt dit systeem het voordeel dat de verschillende stappen gecentraliseerd worden en dat de herhaling van identieke procedures bij elke nieuwe inschrijving wordt vermeden. De Belgische wet is terzake conform de Europese richtlijnen.

Een systeem van erkenning van gelijkwaardigheid van inschrijvingen op een officiële lijst van erkende ondernemers in een andere lidstaat van de Europese Unie werd ingesteld. Bovendien voorziet de wet dat de openbare aanbestedingen van werken mogen worden toegekend aan ondernemers die, zonder hiertoe erkend te zijn, niettemin het bewijs hebben geleverd dat zij de erkenningsvoorwaarden vervullen.

Nieuwe denkplaatjes zijn geopend voor de toekomst. Er is onder meer sprake van om in de erkenningsprocedure een meer kwalitatieve controle in te voeren op het vlak van b.v. het materieel dat ter beschikking staat van de ondernemingen, of nog, voor de hogere klassen van erkenning, op het vlak van de ISO normen en de labels. Dit onderzoek moet samen met de betrokken middelen worden voortgezet. Momenteel zijn er op Europees vlak discussies aan de gang betreffende de opportuniteit van het instellen van een gemeenschappelijk gecentraliseerd éénheidssysteem voor kwalificatie.

#### 8.5. GOEDKEURING EN VOORSCHRIFTEN

Typevoorschriften worden voornamelijk opgesteld in het kader van de NBN-normen van het Belgisch Instituut voor de Normalisatie en van de technische specificaties van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur voor alle types van bouwwerken en

d'ouvrages. En collaboration avec les instances compétentes on établit également des spécifications-types pour des secteurs spéciaux comme le logement social, la restauration des monuments classés, etc.

En vue de favoriser l'introduction accélérée sur le marché des innovations et autres développements technologiques, des agréments techniques sont délivrés qui constatent l'aptitude à l'emploi des produits sous des conditions déterminées d'application et d'exécution des travaux.

Les spécifications-type comme les agréments se trouvent en ce moment dans une phase de transition, la partie réglementaire devant être passée progressivement au marquage CE, en se rapprochant le plus possible des marquages de conformité existants Benor et ATG, lesquels se poursuivront de toute façon pour les exigences de qualité volontaires.

Tous ces spécifications et agréments font l'objet de certifications de produits ou de processus de production ou de mise en oeuvre, afin de s'assurer de ce que les produits venant sur le marché soient bien conformes aux spécifications.

Les organismes de certification, d'inspection et d'essai impliqués concernent l'ensemble des organismes spécialisés dans la construction dans le pays et ils font l'objet d'agrément et de surveillance des critères d'agrément concernant l'indépendance, la qualification et la bonne gestion.

La totalité de ces activités fait l'objet de nombreux accords bilatéraux et multilatéraux de reconnaissance réciproque, dont l'actualité croît rapidement chaque jour comme suite à la croissance du marché unique européen.

Dans le cadre de ces activités on s'attache également à l'agrément des qualifications spéciales éventuelles dont doivent disposer les entrepreneurs qui en font usage.

## 8.6. TRAVAUX A FINANCEMENT FEDERAL

L'accord de coopération entre l'Etat Fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, passé le 15 septembre 1993, vise à réaliser un certain nombre de travaux relatifs aux infrastructures situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, dont l'intérêt est lié au rôle de capitale nationale et européenne de Bruxelles.

L'Etat fédéral octroie à la Région de Bruxelles-Capitale un budget annuel de 2 milliards d'investissements.

Pour 1997, un nouvel avenant sera prochainement établi. Celui-ci reprendra également un programme d'investissements, pour un montant total de 2 milliards par an, dont les détails seront définis, en consensus, par la Commission de Coordination Etat Fédéral/Région de Bruxelles-Capitale. Ce programme

bouwdelen. In samenwerking met de bevoegde instanties worden ook typevoorschriften ontwikkeld voor bijzondere sectoren zoals b.v. de sociale huisvesting, de restauratie van beschermde monumenten, enz.

Ter bevordering van een snelle introductie in de markt van innovaties en andere technologische ontwikkelingen, worden tevens technische goedkeuringen afgeleverd die de gebruiksgeschiktheid ervan vaststellen onder welbepaalde voorwaarden van toepassing en uitvoering der werken.

Typevoorschriften zowel als goedkeuringen bevinden zich momenteel in de overgangsfase waarbij het réglementaire deel ervan geleidelijk wordt overgeschakeld naar de CE-merking, hierbij nauw aanleunend bij de bestaande Benor- en ATG-merking van de overeenkomst die hoe dan ook blijven voortbestaan voor de voluntaristische kwaliteitseisen.

Al deze voorschriften en goedkeuringen maken het voorwerp uit van produkt- en/of procescertificering om zeker te stellen dat wat op de markt komt ook overeenstemt met de voorschriften.

De certificerings-, inspectie- en beproevingsorganismen die hierbij worden ingeschakeld betreffen de totaliteit van de technische organismen in de bouw in ons land en maken het voorwerp uit van erkenning en van toezicht op de bij de erkenning gestelde eisen van onafhankelijkheid, deskundigheid en goed beheer.

Al deze activiteiten maken het voorwerp uit van talrijke bilaterale en multilaterale akkoorden voor wederzijdse erkenning, waarvan de actualiteit dagelijks zeer snel toeneemt nog als gevolg van de groeiende Europese eenheidsmarkt.

In het kader van deze activiteiten wordt ook aandacht besteed aan de goedkeuring van de eventuele bijzondere kwalificaties waarover aannemersbedrijven moeten beschikken om hiermee te kunnen werken.

## 8.6. WERKEN MET FEDERALE FINANCIERING

Het samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beoogt de realisatie van een aantal infrastructuurwerken op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waarvan het belang verbonden is met de rol van Brussel als nationale en Europese hoofdstad.

De federale overheid kent aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een jaarlijks begroting van 2 miljard investeringen toe.

Voor 1997 zal weldra een nieuw bijvoegsel worden opgesteld. Dit zal eveneens voorzien in een investeringsprogramma voor een totaal bedrag van 2 miljard per jaar, waarvan de verdeling bij consensus zal worden vastgesteld door de Coördinatiecommissie federale Staat/ Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit

d'investissements est réparti en 7 chapitres principaux :

- Travaux en relation avec la SNCB;
- Espace Bruxelles-Europe;
- Zone neutre, alentours du palais royal et des palais nationaux;
- Boulevard Léopold III — Eurocontrol — OTAN — Aéroport de Bruxelles-National;
- Co-financement Etat Fédéral (49 %)/Région de Bruxelles-Capitale (51%);
- Divers (rénovation des ponts et tunnels);
- Rénovation du stade du Heysel.

L'ensemble de ce programme est géré et réalisé en étroite collaboration avec les services régionaux. Certaines initiatives font même l'objet d'une participation financière de la Région de Bruxelles-Capitale, et ce, à concurrence de pourcentages divers qui sont fonction du degré d'intérêt national ou international des travaux correspondants. Par ailleurs, le gouvernement a également chargé le Ministère des Communications et de l'Infrastructure de la rénovation du Stade du Heysel, en collaboration et co-financement avec la Ville de Bruxelles, l'Union royale belge des sociétés de football association et la Région de Bruxelles-Capitale.

Après une première phase consacrée à la rénovation de l'ancienne tribune 1 et des pourtours, la seconde phase a pour but de rénover la tribune restante et de porter la capacité du stade à 50 000 places assises couvertes; le début des travaux (400 millions) étant programmé pour Pâques 1997.

#### 8.7. SERVICE DES CALAMITES

Les missions du Service des Calamités trouvent leur origine dans la nécessaire solidarité nationale à l'égard des victimes de calamités naturelles, de dommages de guerre et de dommages au Congo.

La Task-force Calamités a, à la demande du Conseil des Ministres, formulé des propositions ayant pour objectif l'accélération et la simplification de la procédure d'indemnisation. Le rôle de la commune dans le cadre de la procédure d'introduction des demandes serait consacré. Les formulaires de demande à remplir obligatoirement par le sinistré ont également été fortement simplifiés.

Les dossiers relatifs aux dommages de guerre et aux dommages au Congo sont en voie d'extinction. Toutefois, aujourd'hui encore, il arrive que des munitions de guerre abandonnées explosent lors de travaux de fouilles. En application des législations en vigueur relativement aux dommages de guerre '14-'18 et '40-'45 aux biens privés, une personne qui subit de ce fait des dommages matériels peut encore obtenir une indemnisation. Etant donné le caractère obsolète de ces législations et leur difficulté d'application, il a été proposé d'indemniser de tels dommages conformément à la législation se rapportant aux calamités publiques.

investeringsprogramma worden onderverdeeld in 7 belangrijke hoofdstukken :

- Werken in verband met de NMBS;
- Ruimte Brussel-Europa;
- Neutrale zone, omgeving van het koninklijk paleis en nationale paleizen;
- Leopold II laan — Eurocontrol — NAVO — Luchthaven Brussel-Nationaal;
- Co-financiering, federale overheid (49 %) Brussels Hoofdstedelijk Gewest (51 %);
- Diversen (vernieuwing bruggen en tunnels);
- Vernieuwing Heizel stadion.

Het geheel van dit programma wordt beheerd en uitgevoerd in nauwe samenwerking met de gewestelijke diensten. Voor sommige initiatieven is er zelfs een financiële participatie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dit ten belope van uiteenlopende percentages, die vastgesteld worden in functie van de graad van nationaal of internationaal belang van deze werken. Bovendien heeft de regering het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur eveneens gelast met de vernieuwing van het Heizel stadion, in samenwerking en co-financiering met de stad Brussel, de Koninklijke Belgische Voetbalbond. en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Na een eerste fase gewijd aan de vernieuwing van de oude tribune 1 en de omgeving, heeft de tweede fase tot doel de overblijvende tribune te vernieuwen en de capaciteit van het stadion op 50 000 overdekte zitplaatsen te brengen ; de aanvang van de werken (400 miljoen) wordt gepland tegen Pasen 1997.

#### 8.7. DIENST RAMPENSCHADE

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

De Task-force Rampenschade heeft op verzoek van de Ministerraad voorstellen geformuleerd omtrent de versnelling en de vereenvoudiging van de vergoedingsprocedure. De rol van de gemeente bij de indieningsprocedure zou bestendigd worden. Ook de door de geteisterde verplicht in te vullen aanvraagformulieren werden sterk vereenvoudigd.

De dossiers betreffende de oorlogsschade en de Kongoschade hebben een uitdovend karakter. Doch, ook nu nog ontploft af en toe achtergelaten oorlogsmunitie ingevolge graafwerken. Op basis van de vigerende wetgevingen inzake oorlogsschade '14-'18 en '40-'45 aan private goederen heeft iemand, die hierdoor materiële schade lijdt, nog recht op een vergoeding. Vermits deze bestaande wetgevingen totaal verouderd en nog moeilijk te hanteren zijn, werd voorgesteld dergelijke schade te vergoeden volgens de wetgeving op de algemene rampen.

## 8.8. CHARGES DU PASSE

En vertu de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, le département paye les intérêts des emprunts contractés par les Sociétés de Transport Intercommunal avant l'entrée en vigueur de la loi de financement. De plus, le coût des travaux d'investissements dans les matières relevant de la compétence des Régions est pris en charge par le département à concurrence des sommes engagées avant le 1<sup>er</sup> janvier 1989 par les Administrations des ex Ministères des Communications et des Travaux Publics. Pour les transports urbains et suburbains, 154,3 millions BEF ont été ordonnancés en 1995. Un crédit de 132,9 millions BEF est prévu pour 1996. Les prévisions pour les années suivantes vont en diminuant, afin d'épuiser progressivement l'encours restant. Il en est de même pour les investissements de l'ex-Ministère des Travaux Publics. Bien que 110,9 millions BEF aient été payés en 1995, il a été estimé prudent de prévoir une certaine marge de manoeuvre pour les années 1996 et suivantes compte tenu de l'encours subsistant. Contact est pris avec les régions afin d'annuler les soldes de visas inutiles.

## 8.8. LASTEN VAN HET VERLEDEN

Krachtens de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten, betaalt het departement de intresten van de leningen die door de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer werden aangegaan vóór het van kracht worden van de financieringswet. Bovendien worden de kosten van de investeringswerken in de domeinen die tot de bevoegdheid van de Gewesten behoren ten laste genomen door het departement, evenwel beperkt tot de bedragen die vóór 1 januari 1989 door de besturen van de voormalige Ministeries van Verkeerswezen en Openbare Werken werden vastgelegd. Wat betreft het stads- en streekvervoer vervoer werd in 1995 154,3 miljoen BEF geordonnanceerd. Een krediet van 132,9 miljoen BEF wordt voor 1996 voorzien. De voor de volgende jaren voorziene kredieten gaan in dalende lijn, teneinde de uitstaande bedragen geleidelijk aan op te heffen. Dit geldt eveneens voor de investeringen van het ex-Ministerie van Openbare Werken. Alhoewel in 1995 110,9 miljoen BEF werd betaald, werd het voorzichtig geacht een bepaalde veiligheidsmarge voor de jaren 1996 en volgende te voorzien, rekening houdend met de uitstaande bedragen. De Gewesten werden gevraagd om de saldi van ongebruikte vastleggingen te annuleren.