

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2000-2001

23 MEI 2001

**Voorstel van resolutie
inzake mobiliteit**

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **RAMOUDT**

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren De Grauwe, voorzitter; Bodson, Caluwé, Creyelman, D'Hooghe, mevrouw Kesteleyn-Sierens, de heren Maertens, Moens, Morael, Poty, Roelants du Vivier, Siquet, Steverlynck, Thissen en Ramoudt, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heer de Clippele, mevrouw De Roeck, de heren Geens, Hordies, Istasse, mevrouw Leduc, de heer Malcorps, de dames Vanlerberghe, Willame-Boonen en de heer Wille.

3. Andere senatoren: mevrouw Kaçar, de heer Monfils, mevrouw Nagy en de heer Van Quickenborne.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2000-2001

23 MAI 2001

**Proposition de résolution
relative à la mobilité**

RAPPORT
FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES
AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR M. **RAMOUDT**

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. De Grauwe, président; Bodson, Caluwé, Creyelman, D'Hooghe, Mme Kesteleyn-Sierens, MM. Maertens, Moens, Morael, Poty, Roelants du Vivier, Siquet, Steverlynck, Thissen et Ramoudt, rapporteur.
M. Ramoudt, rapporteur.

2. Membres suppléants : M. de Clippele, Mme De Roeck, MM. Geens, Hordies, Istasse, Mme Leduc, M. Malcorps, Mmes Vanlerberghe, Willame-Boonen et M. Wille.

3. Autres sénateurs: Mme Kaçar, M. Monfils, Mme Nagy et M. Van Quickenborne.

INHOUD

	Blz.
1. Inleiding	3
2. Verslag van de werkgroep «mobiliteit»	4
2.1. Inleiding van de voorzitter van de werkgroep	4
2.2. Structuur van het debat	6
2.3. Bespreking van de verschillende werkvelden	8
2.3.1. Verkeersveiligheid	8
2.3.2. Leefmilieu	21
2.3.3. Personenvervoer	28
2.3.4. Goederenvervoer	49
2.3.5. Ruimtelijke ordening	60
2.4. Vergadering met de gemeenschapssenatoren	62
2.5. Hoorzitting over de NMBS	73
2.5.1. Uiteenzettingen	73
2.5.2. Gedachtewisseling	97
2.6. Bespreking van de sneuveltekst	115
2.6.1. Voorstel van resolutietekst	115
2.6.2. Bespreking	123
2.6.2.1. Algemene bespreking	123
2.6.2.2. Artikelsgewijze bespreking	126
3. Bespreking in de commissie	133
3.1. Voorstel van resolutie opgesteld door de werkgroep	133
3.2. Bespreking van het voorstel van resolutie	142
3.2.1. Consideranten	143
3.2.2. Aanbevelingen	143
3.3. Stemmingen	161

SOMMAIRE

	Pages
1. Introduction	3
2. Rapport du groupe de travail «mobilité»	4
2.1. Introduction par le président du groupe de travail	4
2.2. Structure du débat	6
2.3. Examen des diverses rubriques	8
2.3.1. Sécurité routière	8
2.3.2. Environnement	21
2.3.3. Transport de personnes	28
2.3.4. Transport de marchandises	49
2.3.5. Aménagement du territoire	60
2.4. Réunion avec les sénateurs de communauté	62
2.5. Audition relative à la SNCB	73
2.5.1. Exposés	73
2.5.2. Échange de vues	97
2.6. Discussion du texte martyr	115
2.6.1. Proposition de résolution	115
2.6.2. Discussion	123
2.6.2.1. Discussion générale	123
2.6.2.2. Discussion des articles	126
3. Discussion en commission	133
3.1. Proposition de résolution rédigée par le groupe de travail	133
3.2. Discussion de la proposition de résolution	142
3.2.1. Considérants	143
3.2.2. Recommandations	143
3.3. Votes	161

1. INLEIDING

Nadat de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer op 19 januari 2000 in de commissie haar visie omtrent een geïntegreerd mobiliteitsbeleid ten dienste van een duurzame ontwikkeling had gegeven, rijpte de idee bij enkele commissieleden om in de commissie een breed maatschappelijk debat over mobiliteit voor te bereiden dat zou resulteren in de goedkeuring van een resolutie en enkele wetsvoorstellen. De resolutie, ondersteund door de wetsvoorstellen, zou de krijtlijnen trekken voor de evolutie van onze mobiliteit.

Mobiliteit is meer dan alleen transport. Het is een dermate omvattend begrip en de leden waren er zeer snel van overtuigd dat een oplossing niet eenvoudig zou zijn, laat staan dat een of een paar maatregelen zouden volstaan. Geen enkele geïsoleerde maatregel zal een mirakeloplossing bieden. Wat er vooral nodig is, is een mentaliteitswijziging.

Het uitgangspunt van de minister was te beletten dat de groei van de mobiliteitsbehoefte zich enkel op de weg zou richten, met alle negatieve gevolgen vandien.

Het wegvervoer is één van de meest gebruikte vervoerswijzen. Helaas zorgt ze voor steeds meer ontevredenheid en agressiviteit. Naast het feit dat het wegvervoer sterk bijdraagt aan de productie van gassen met een broeikaseffect, geluidshinder en vervuiling, gebeuren er veel te veel ongelukken op de weg.

Een geïntegreerd beleid moet zowel fiscale maatregelen als een forse herwaardering van het openbaar vervoer inhouden. Dit duurzame mobiliteitsbeleid moet erop gericht zijn om de verborgen tol van onze huidige vervoerswijzen op milieu-, sociaal en economisch vlak te verminderen door de negatieve effecten op de gezondheid, het milieu en de economie te verminderen.

Alvorens het debat aan te vatten, besliste de commissie een reeks hoorzittingen te organiseren. Zo kwamen achtereenvolgens deze sprekers aan bod, die elk, op hun terrein, een bepaald aspect belichten: de heer Bram Dousselaere (Bond trein-, tram- en busgebruikers), de heer Jan Verschooren (Fietzersbond), de heer Cor Dierckx (raadgever van de mobiliteitscel van de Vlaamse Gemeenschap), de heer Joeri De Valck (project engineer Information Technology), de heren H. Delsaux en Velghe (departement economie van het VBO), de heer Pierre Laconte (voorzitter van de «Foundation for the Urban Environment»), professor doctor Gust Blauwens (faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen — Ufsia), professor Georges Allaert (faculteit Toegepaste Wetenschappen — RUG), de heer Henri Courtois (directeur-generaal van het bestuur van Wegverkeer en Infrastructuur, Ministerie van Verkeer en Infrastructuur),

1. INTRODUCTION

Après avoir entendu, le 19 janvier 2000, la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports communiquer à la commission sa vision d'une politique de mobilité intégrée au service d'un développement durable, l'idée a germé chez plusieurs commissaires de préparer en commission un large débat social sur la mobilité qui déboucherait sur l'adoption d'une résolution et le dépôt de quelques propositions de loi. La résolution, appuyée par les propositions de loi, indiquerait le sens de l'évolution de notre mobilité.

La mobilité ne concerne pas que le seul transport. C'est une notion qui englobe tant de choses que les commissaires ont été très rapidement convaincus qu'une solution ne serait pas simple à trouver et qu'une ou même plusieurs mesures ne suffiraient pas. Aucune mesure isolée n'offrira une solution miracle. Ce qu'il faut surtout, c'est changer les mentalités.

Le point de départ de la ministre était d'empêcher que la croissance des besoins en mobilité soit uniquement axée sur la route avec toutes les conséquences négatives que cela comporte.

Le transport par route est un des moyens de transport les plus utilisés. Hélas, il est de plus en plus source de mécontentement et d'agressivité. Outre le fait que le transport par route contribue fortement à la production de gaz à effets de serre, ainsi qu'à la pollution sonore et environnementale, il y a beaucoup trop d'accidents de la route.

Une politique intégrée doit porter tant sur des mesures fiscales que sur une sérieuse revalorisation des transports en commun. Cette politique de mobilité durable doit être axée sur la réduction du tribut sous-jacent que nos moyens de transport actuels nous font payer au niveau environnemental, social et économique, en diminuant leurs effets négatifs sur la santé, l'environnement et l'économie.

Avant d'entamer le débat, la commission a décidé d'organiser une série d'auditions. C'est ainsi que se sont succédés plusieurs orateurs qui, chacun, ont éclairé divers aspects de la question: M. Bram Dousselaere (*Bond trein-tram-, en busgebruikers*), M. Jan Verschooren (*Fietzersbond*), M. Cor Dierckx (conseiller à la cellule «mobilité» de la Communauté flamande), M. Joeri De Valck (*project engineer Information Technology*), MM. H. Delsaux et Velghe (département économie de la FEB), M. Pierre Laconte (président de la «*Foundation for the Urban Environment*»), le professeur Gust Blauwens (Faculté des sciences économiques appliquées — Ufsia), le professeur Georges Allaert (Faculté des sciences appliquées — RUG), M. Henri Courtois (directeur-général de l'administration de la Circulation routière et de l'Infrastructure, ministère des Communications et de l'Infrastructure), M. P. Forton (directeur-général de

de heer P. Forton (directeur-generaal van het Bestuur van het Vervoer te Land, Ministerie van Verkeer en Infrastructuur), de heer Philippe Matthis (directeur van de haven van Brussel), de heer Hugues Duchâteau (afgevaardigd beheerder NV Stratec), de heer Romain Poté (verkeersdeskundige), mevrouw Nadine Gouzée (coördinator «Task Force Développement durable», Planbureau), de heren Vincent Bourlard, Leo Pardon en A. Martens, bestuurders van de NMBS (21 juni 2000).

Na deze sprekers gehoord te hebben, besliste de commissie een werkgroep op te richten die de resolutie zou voorbereiden.

2. VERSLAG VAN DE WERKGROEP « MOBILITEIT »

De opdracht van de werkgroep was het opstellen van een voorstel van resolutie over de mobiliteit. De werkgroep, voorgezeten door de heer Didier Ramoudt, heeft verschillende vergaderingen gewijd aan de voorbereiding van deze resolutie, te weten op 19 oktober 2000, 9, 23 en 30 november en 7 december 2000 en 11 en 25 januari, 8, 15 en 22 februari en 6, 8, 9, 14 en 21 maart 2001.

2.1. Inleiding van de voorzitter van de werkgroep

Het uitgangspunt voor het opstellen van de resolutietekst moet de bevordering van de verkeersveiligheid zijn, dat als prioriteit geldt om al hetgeen met mobiliteit gerelateerd is, in kaart te brengen. In het bijzonder wordt hier verwezen naar de uiteenzetting van de heer Francis Herbert, voorzitter van de VZW «Ouders van Verongelukte Kinderen» die de leden van de werkgroep overtuigde van de veiligheidsboodschap. De hoorzitting die plaats vond op 8 november 2000 in de Commissie, samen met de bevoegde Kamercommissie, is bijgevoegd als bijlage bij dit verslag.

In de loop van de besprekingen meende de werkgroep dat niet één maar twee resoluties zouden opgesteld moeten worden, één algemene resolutie over de mobiliteit en één resolutie over de NMBS, die een belangrijke actor in het mobiliteitsproblematiek is. Politiek gezien zou de resolutie over de NMBS wel de zwaarste zijn. Ook al zou de plenaire behandeling van de beide resoluties samen de voorkeur genieten, toch hield de werkgroep voor ogen dat het misschien ook nodig kon zijn om ze afzonderlijk in de plenaire vergadering van de Senaat te moeten behandelen, namelijk wanneer zou blijken dat de discussie over de NMBS te veel tijd in beslag zou nemen. Een resolutie over de NMBS zou trouwens in ieder geval een eigen leven leiden, omdat hetgeen voorgesteld wordt verder gaat dan alleen een mogelijke oplossing voor het

l'administration du Transport terrestre, ministère des Communications et de l'Infrastructure), M. Philippe Matthis (directeur du port de Bruxelles), M. Hugues Duchâteau (administrateur délégué NV Stratec), M. Romain Poté (expert en circulation), Mme Nadine Gouzée (coordinatrice «Task Force Développement durable», Bureau du plan), MM. Vincent Bourlard, Leo Pardon et A. Martens, (administrateurs de la SNCB (21 juin 2000).

Après avoir entendu ces divers orateurs, la commission a décidé de constituer un groupe de travail qui aurait pour mission de préparer un texte de résolution.

2. RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL « MOBILITÉ »

Le groupe de travail a été chargé de rédiger une proposition de résolution sur la mobilité. Ce groupe de travail, présidé par M. Didier Ramoudt, a consacré plusieurs réunions à la mise au point de cette résolution, à savoir les 19 octobre, 9, 23 et 30 novembre et 7 décembre 2000, 11 et 25 janvier, 8, 15 et 22 février et 6, 8, 9, 14 et 21 mars 2001.

2.1. Introduction par le président du groupe de travail

Le point de départ du texte de la résolution doit être la promotion de la sécurité routière, qui devait servir de priorité pour dresser la carte de tout ce qui est en rapport avec la mobilité. Il a, à cet égard, été fait référence en particulier à l'exposé de M. Francis Herbert, président de l'ASBL «Parents d'enfants victimes de la route» qui a convaincu les membres du groupe de travail de la nécessité d'un message sur la sécurité. Son audition qui a eu lieu le 8 novembre 2000 devant les commissions réunies de la Chambre et du Sénat, figure en annexe au présent rapport.

Au cours des discussions, le groupe de travail a considéré qu'il ne fallait pas rédiger une seule mais deux résolutions, à savoir une résolution générale sur la mobilité et une résolution sur la SNCB qui est un acteur important de la problématique de la mobilité. D'un point de vue politique, la résolution sur la SNCB risquait d'être la plus délicate. Même si la préférence serait donnée en séance plénière à l'examen conjoint des deux résolutions, le groupe de travail n'a cependant pas perdu de vue qu'il pourrait peut-être également s'avérer nécessaire de les examiner séparément en séance plénière du Sénat, notamment s'il devait apparaître que la discussion à propos de la SNCB prendrait beaucoup trop de temps. Une résolution sur la SNCB mènerait en effet sa propre vie parce que ce qui y serait proposé irait plus loin que la

mobilitéitsprobleem. De eventuele resolutie over de NMBS mocht wel geen rem betekenen op de afronding van het debat over de algemene resolutie, want de algemene resolutie geeft een duidelijk signaal naar de regering en de burger en heeft bijgevolg voorrang.

De werkgroep heeft verschillende besprekingen gewijd aan haar opdracht en het voorstel van resolutie tijdens haar vergadering van 14 maart jongstleden, uiteindelijk goedgekeurd (zie tekst blz. 134). Op 21 maart 2001 heeft de werkgroep een laatste maal vergaderd en beslist dat er uiteindelijk toch geen resolutie over de NMBS zou opgesteld worden, maar dat in de algemene resolutie bepaalde punten opgenomen worden met betrekking tot het vervoer per spoor.

De verschillende fracties hebben, over de partijgrenzen heen, gezamenlijk de tekst voorbereid. De voorliggende tekst is in overleg tot stand gekomen en iedere fractie heeft haar inbreng gehad. De tekst is een voortreffelijke neerslag van de ernst van de werkzaamheden.

De werkgroep meende ook dat haar werkzaamheden aangevuld dienden te worden met enkele bijkomende hoorzittingen omdat zij een beter inzicht wou verwerven in een aantal specifieke materies. Zo werden in de eerste plaats, op 25 januari 2001, verschillende leden van de raad van bestuur van de NMBS uitgenodigd, op 8 februari 2001 werden doctor Viviane Illegems en professor Alain Verbeke over telewerken gehoord en op dezelfde dag ook nog majoor Benny Van Wabeke van de federale politie over de controle op de weg in al zijn aspecten. Deze hoorzittingen zijn opgenomen in bijlage bij dit verslag. Tijdens de laatste hoorzitting van de werkgroep, op 22 februari 2001, werd ten slotte de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer uitgenodigd.

De eerste sneuveltekst omvatte vijf werkvelden: personenvervoer, goederenvervoer, ruimtelijke ordening, leefmilieu en verkeersveiligheid. Om voor elk werkveld de nodige aanbevelingen te formuleren, werd gebruik gemaakt van drie hefboomen: de wetgeving, de fiscaliteit en de infrastructuur.

Nadat de aanbevelingen opgesteld waren, werden ze voorgelegd aan de Dienst Wetsevaluatie van de Senaat die ze onderzocht wat betreft de bevoegdheidsproblematiek. Ingevolge hun opmerkingen werden de aanbevelingen onderverdeeld naargelang het bevoegdheidsniveau waarop ze betrekking hebben.

Wat de bevoegdheidsproblematiek betreft, werd er één vergadering met de gemeenschapssenatoren belegd, te weten op 11 januari 2001.

Het voorliggende voorstel van resolutie hanteert nog steeds de 5 werkvelden, maar de hefboomen zijn

simple présentation d'une solution possible au problème de la mobilité. La résolution éventuelle sur la SNCB ne pouvait pas constituer un frein au débat sur la résolution générale car celle-ci, destinée à donner un signal clair au gouvernement et aux citoyens, avait dès lors la priorité.

Le groupe de travail a consacré plusieurs discussions à cette préparation et a finalement adopté la proposition de résolution au cours de sa réunion du 14 mars dernier (voir texte p. 134). Le 21 mars 2001, le groupe de travail s'est réuni une dernière fois et a décidé de ne pas présenter inalement de résolution sur la SNCB, la résolution générale comportant plusieurs points relatifs au transport ferroviaire.

Les différents groupes politiques ont, sans aucune attitude partisane, préparé ensemble le projet de texte. Le texte qui vous est proposé est le résultat d'une concertation et d'un apport de chaque groupe politique. Ce texte est par excellence la preuve tangible du sérieux avec lequel le groupe de travail a mené ses travaux.

Le groupe de travail a également estimé que ses travaux devaient être complétés par quelques auditions afin d'avoir un meilleur aperçu de certaines matières spécifiques. C'est ainsi que le 25 janvier 2001 ont en premier lieu été invités plusieurs membres du conseil d'administration de la SNCB, le 8 février 2001 le docteur Viviane Illegems et le professeur Alain Verbeke qui ont traité du télétravail et le même jour également le major Benny Van Wabeke de la police fédérale qui a abordé les contrôles routiers sous tous leurs aspects. Ces auditions figurent en annexe au présent rapport. Le 22 février 2001, au cours de la dernière audition du groupe de travail, a finalement été invitée la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.

Le premier texte martyr comportait cinq volets: le transport de personnes, le transport de marchandises, l'aménagement du territoire, l'environnement et la sécurité routière. Pour formuler les recommandations nécessaires pour chacun de ces domaines, le groupe de travail a utilisé trois leviers: la législation, la fiscalité et l'infrastructure.

Une fois rédigées, les recommandations ont été soumises au Service d'évaluation de la législation du Sénat qui les a examinées sous l'aspect des compétences. À la suite de leurs remarques, les recommandations ont été subdivisées en fonction du niveau de pouvoir concerné.

En ce qui concerne le problème des compétences, une réunion avec les sénateurs de communauté s'est tenue le 11 janvier 2001.

La proposition de résolution qui vous est soumise couvre encore toujours cinq domaines mais les leviers

op een andere, meer overzichtelijke manier, voorgesteld, namelijk thematisch gegroepeerd in verschillende rubrieken.

Er ligt nu een tekst voor die toelaat op het juiste ogenblik aanbevelingen te doen aan de regering. Het is belangrijk dat de Senaat nu een signaal kan geven. Daarenboven gaat het om zeer concrete aanbevelingen, die ook rekening houden met andere beleidsvormen en waarbij de algemene context, in het bijzonder de Europese context, niet vergeten is.

2.2. Structuur van het debat

1. Federale materies

sont présentés d'une manière plus synoptique, c'est-à-dire qu'ils ont été groupés de manière thématique dans les diverses rubriques.

Il existe à présent un texte qui permettra de faire au moment voulu des recommandations au gouvernement. Il est important que le Sénat lance aujourd'hui un signal. En outre, il s'agit de recommandations très concrètes qui tiennent également compte d'autres aspects de la politique et qui ne négligent pas le contexte général, plus particulièrement le contexte européen.

2.2. Structure du débat

1. Matières fédérales

	FISCAAL FISCALITÉ	INFRASTRUCTUUR INFRASTRUCTURE
1. PERSONENVERVOER <i>TRANSPORT DES PERSONNES</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Verhoogde investeringsaftrek voor collectief rollend materieel <i>Augmentation de la déduction pour investissement applicable au matériel roulant collectif</i> — Bedrijfsvervoerplannen <i>Plans de déplacement d'entreprises</i> — Carpooling en -sharing <i>Car pooling et covoiturage</i> — Bevordering fietsgebruik <i>Encouragement de l'utilisation du vélo</i> — Fiscale behandeling woon-werkverkeer <i>Régime fiscal du trajet domicile/lieu de travail</i> — Fiscale behandeling bedrijfswagens <i>Régime fiscal des voitures à usage professionnel</i> 	<ul style="list-style-type: none"> — Tienjarig investeringsplan NMBS 2001-2010 <i>Plan d'investissement décennal SNCB 2001-2010</i> — Uitbouw Gewestelijk Expressnet (GEN) <i>Développement du réseau express régional (RER)</i>
2. GOEDERENVERVOER <i>TRANSPORT DES MARCHANDISES</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Fiscale stimuli gecombineerd vervoer <i>Incitation fiscale pour le transport combiné</i> — Fiscale stimuli nachttransport <i>Incitation fiscale pour le transport de nuit</i> 	
3. LEEFMILIEU <i>ENVIRONNEMENT</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Stimulering van milieuvriendelijke brandstoffen <i>Encouragement des écocarburants</i> — Bevordering best beschikbare milieutechnologie <i>Promotion de la technologie environnementale la plus accessible</i> 	
4. VERKEERSVEILIGHEID <i>SÉCURITÉ ROUTIÈRE</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Stimulering van veiligheidsverhogende toebehoren in voertuigen <i>Encouragement à l'achat d'accessoires qui accroissent la sécurité</i> — Verjonging wagenpark <i>Rajeunissement du parc automobile</i> 	<ul style="list-style-type: none"> — «Hou je rijvak «-principe tijdens piekuren <i>«Ne pas changer de bande» pendant les heures de pointe</i>
5. RUIMTELIJKE ORDENING (woon-, leef- en arbeidspatroon) <i>AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE</i> (modes d'habitation, de vie et de travail)	<ul style="list-style-type: none"> — Stimulering telematica-toepassingen voor thuisarbeid <i>Encouragement des applications télématiques pour le télétravail</i> 	

2. Gewest- en gemeenschapsmateries

2. Matières régionales et communautaires

	FISCAAL — FISCALITÉ	IFRASTRUCTUUR — INFRASTRUCTURE	WETGEVEND — LÉGISLATION
1. PERSONENVERVOER <i>TRANSPORT DES PERSONNES</i>	— Variabilisering verkeersbelasting. — <i>Modulation de la taxe de circulation</i>	— Bevoorrechte parkeergelegenheden. — <i>Emplacements de parking privilégiés</i> — «Park and Ride»-voorzieningen. — <i>Formules «park and ride»</i> — Verkeersveilige fietspaden. — <i>Pistes cyclables sécurisées</i> — Fietsrouteplan. — <i>Itinéraires cyclables</i> — Aanleg van «missing links». — <i>Construction des «chaînon manquants»</i>	— Overheidsmonopolies in het openbaar busvervoer. — <i>Monopoles publics des transports par autobus</i> — Abonnementen op openbaar gemeenschappelijk vervoer. — <i>Abonnements aux transports en commun</i>
2. GOEDERENVERVOER <i>TRANSPORT DES MARCHANDISES</i>	— Variabilisering verkeersbelasting. — <i>Modulation de la taxe de circulation</i>	— Dynamisering binnenvaart. — <i>Dynamisation de la navigation intérieure</i> — Uitbouw overslagterminalen/laad- en loszones. — <i>Développement de terminaux de transbordement/zones de chargement et de déchargement</i> — Ontsluiting lucht- en zeehavens. — <i>Désenclavement des aéroports et des ports maritimes</i> — Aanleg «missing links». — <i>Construction des «chaînon manquants»</i>	— Dynamisering binnenvaart. — <i>Dynamisation de la navigation intérieure</i> — Autonome havenbedrijven. — <i>Exploitations portuaires autonomes</i> — Verruiming laad- en losuren, wijziging decreetgeving omtrent openings- en exploitatie-uren. — <i>Élargissement des heures de chargement et de déchargement, modification des décrets relatifs aux heures d'ouverture et d'exploitation</i>
3. LEEFRUIMTE <i>ENVIRONNEMENT</i>		— Aanpassing wegdekking en aanleggen geluidsschermen ter bescherming van geluidshinder. — <i>Adaptation du revêtement des routes et construction d'écrans antibruit pour lutter contre les nuisances sonores</i> — Natuurtechnisch beheer bij aanleg en onderhoud van wegen. — <i>Gestion technique naturelle des accotements dans le cadre de l'aménagement et de l'entretien des routes</i>	
4. VERKEERSVEILIGHEID <i>SÉCURITÉ ROUTIÈRE</i>		— Verkeersveilige herinrichting van wegen. — <i>Réaménagement des routes en vue d'améliorer la sécurité routière</i> — Wegcategorisering. — <i>Catégorisation des routes</i> — Modernisering en onderhoud van wegennet. — <i>Modernisation et entretien du réseau routier</i>	— Verkeersveiligheid in secundair onderwijs. — <i>Sécurité routière dans l'enseignement secondaire</i>

	FISCAAL — FISCALITÉ	IFRASTRUCTUUR — INFRASTRUCTURE	WETGEVEND — LÉGISLATION
--	---------------------------	--------------------------------------	-------------------------------

5. RUIMTELIJKE ORDENING, — Invoering gedifferentieerde onroerende fiscaliteit. — *Instauration d'une fiscalité immobilière différenciée*
- AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (modes d'habitation, de vie et de travail)*
- Vermindering registratierechten op aankoop van nieuwe woningen. — *Réduction des droits d'enregistrement à l'achat de nouveaux logements*
- Continuïteit wegverkeer tijdens wegwerkzaamheden. — *Continuité du trafic routier pendant les travaux de voirie*
- Signalisatie wegeniswerken. — *Signalisation des travaux de voirie*
- Elektronische wegsignalisatie: adviessnelheden i.f.v. verkeersdrukte. — *Signalisation routière électronique: vitesses conseillées en fonction de la densité du trafic*
- Aansluiting bedrijfsterreinen op gemeenschappelijk vervoer. — *Desserte des entreprises par les transports en commun*
- Leefbare grootsteden. — *Viabilité des grandes villes*
- Decentralisatie van overheidsdiensten. — *Décentralisation des services publics*
- Gewestelijk fietsrouteplan. — *Itinéraires cyclables régionaux*

2.3. Bespreking van de verschillende werkvelden

2.3.1. Verkeersveiligheid

De werkgroep heeft dit thema als eerste behandeld omdat het als een zeer belangrijk thema gezien wordt en bijna een volledig autonome federale bevoegdheid is.

Eerste rubriek: fiscaal

— Stimulering van veiligheidsverhogende toebehoren in voertuigen

— Verjonging van het wagenpark

Met stimulering van veiligheidsverhogende toebehoren in voertuigen wordt bijvoorbeeld de airbag of ABS-remsystemen bedoeld. Tot 6 à 7 jaar geleden was het ondenkbaar dat een airbag standaard zou geleverd worden in een auto, hetgeen ondertussen een realiteit is. Daarom wordt voorgesteld dat alle aspecten met betrekking tot veiligheidsbevorderende onderdelen (zoals de bumper-opvang) van een gunstiger BTW-tarief zouden genieten. Hierdoor wordt de auto-industrie de mogelijkheid geboden om dergelijke onderdelen aan te brengen, zonder de prijs van het voertuig wezenlijk te verhogen.

Een ander voorbeeld van een nieuwe standaarduitrusting is bijvoorbeeld een ingebouwd signaal dat

2.3. Examen des diverses rubriques

2.3.1. Sécurité routière

Le groupe de travail a commencé ses travaux par ce thème qui est considéré comme très important et relève, dans sa quasi-totalité, des compétences fédérales.

Première rubrique: la fiscalité

— Encouragement du placement d'accessoires augmentant la sécurité des véhicules

— Rajeunissement du parc automobile

Par l'encouragement du placement d'accessoires augmentant la sécurité des véhicules, on entend par exemple l'airbag ou les systèmes de freinage ABS. Jusqu'il y a 6-7 ans, il était impensable que l'airbag fasse partie de l'équipement standard d'une voiture, ce qui, entre-temps, est devenu réalité. C'est pourquoi il est proposé que tous les accessoires augmentant la sécurité (comme l'effet amortisseur des pare-chocs) puissent bénéficier d'un taux de TVA plus favorable. L'industrie automobile aurait ainsi la possibilité d'installer ce type d'accessoires sans, de fait, augmenter le prix des véhicules.

Un autre exemple d'un nouvel équipement standard est l'incorporation d'un signal qui se déclenche

aangaat wanneer, bij een bepaalde snelheid, de rijafstand tussen 2 voertuigen te klein wordt .

De werkgroep zal de constructeurs erop kunnen wijzen dat een dergelijke uitrusting geen substantiële prijsverhoging van het voertuig tot gevolg mag hebben. De enige mogelijkheid is een aanpassing van het BTW-tarief, ook al is de werkgroep er zich van bewust dat, voor wat de BTW-tarieven betreft, er niet veel ruimte blijft voor de federale overheid. Indien dit leidt tot problemen met de Europese regelgeving terzake, moet dit eerst nagegaan worden.

Gelet op het komende Belgische voorzitterschap van de Europese Unie, kan de werkgroep de minister bepaalde suggesties meegeven. De andere lidstaten kunnen toch moeilijk tegen het verhogen van de veiligheid van het voertuig zijn.

Een lid van de werkgroep verwijst naar de uiteenzetting van de VZW «Ouders van verongelukte kinderen». Er dient niet alleen op te worden gelet of het voertuig wel veilig is voor de inzittenden, maar ook of het veilig is voor de andere weggebruikers, meer bepaald de zwakke weggebruikers. Hij stelt voor om eerder de mensen ertoe aan te zetten meer rekening te houden met de zwakke weggebruikers.

Bovendien dient men op zijn hoede te zijn voor het averechtse effect van een veiligheidsuitrusting. Hoe veiliger een wagen is, hoe meer de bestuurder zich permitteert (denk maar aan het verband tussen de afname van de remafstand en de afname van de afstand tussen de wagens). Een veiliger wagen zet niet aan tot een voorzichtiger rijgedrag. In plaats van het risico te doen afnemen zorgen veiligheidsbevorderende toebehoren ervoor dat het risico hetzelfde blijft.

Er moet duidelijk worden gemaakt dat een veiligheidsuitrusting erop gericht is het risico te verlagen, in plaats van allerlei grillen mogelijk te maken.

Wat het fiscale aspect betreft moet men erop letten dat de Europese regels niet worden overtreden door de wagen onrechtstreeks te gaan subsidiëren.

Een ander lid vraagt aandacht voor het sociale aspect. De verjonging van het wagenpark kan een maatregel zijn die de verkeersveiligheid ten goede komt en de schadelijke uitstoot vermindert, maar voor bepaalde gezinnen (die met een zeer laag inkomen) is een tweedehandsvoertuig vaak het enig haalbare. Men mag die gezinnen niet bestraffen.

Volgens een ander lid is er op dat vlak geen probleem. Een verjonging van het wagenpark zorgt er immers ook voor dat de tweedehandswagens van recentere datum zijn.

Tweede rubriek: infrastructuur

— «Hou je rijvak»-principe tijdens piekuren.

lorsque la distance entre deux véhicules devient trop réduite à une vitesse donnée.

Le groupe de travail attirera l'attention des constructeurs sur le fait que pareil équipement ne devrait pas entraîner une majoration substantielle du prix des véhicules. La seule possibilité dès lors est d'adapter le taux de la TVA, même si le groupe de travail a conscience du fait qu'en ce qui concerne surtout les taux TVA, le pouvoir fédéral ne dispose pas de beaucoup de marge. Il faudra tout d'abord vérifier si cela ne risque pas d'engendrer des problèmes au niveau de la réglementation européenne.

Compte tenu de la prochaine présidence belge de l'Union européenne, le groupe de travail souhaiterait présenter certaines suggestions au ministre. Les autres États membres peuvent difficilement être opposés à une augmentation de la sécurité des véhicules.

Un membre du groupe de travail se réfère à l'audition de l'ASBL «Parents d'enfants victimes d'accidents de la route». Il ne faut pas seulement voir la sécurité du véhicule pour les occupants du véhicule, mais aussi du véhicule vis-à-vis des usagers extérieurs, des usagers faibles. Il propose plutôt des incitants à tenir compte des usagers faibles.

De plus, il faut veiller à l'effet pervers de l'équipement de sécurité. Les conducteurs qui achètent des véhicules de plus en plus sûrs se permettent plus qu'avant, au lieu de conserver un comportement prudent (par exemple quant au temps de freinage et à la distance minimale). Plutôt que de réduire le risque, on le maintient au même niveau avec des équipements plus sûrs.

Il faut qu'il soit clair que ces équipements sont destinés à réduire le risque, au lieu de se permettre davantage de fantaisies sur la route.

Du point de vue fiscal, il faut veiller à ne pas proposer des infractions aux règles européennes par une subsidiation indirecte du véhicule.

Un autre membre est attentif à l'aspect social. Le rajeunissement du parc automobile peut être une mesure qui augmente la sécurité routière et diminue les rejets polluants, mais pour certains ménages (à très bas revenu) le véhicule d'occasion reste bien souvent la seule possibilité d'obtenir un moyen de locomotion. Il ne faut pas les pénaliser.

Par contre, pour un intervenant suivant, il ne faut pas trop craindre cet aspect des choses. Un rajeunissement du parc automobile aura pour effet que des voitures plus récentes se retrouveront sur le marché des occasions.

Deuxième rubrique: l'infrastructure

— Le principe «ne pas changer de bande» pendant les heures de pointe.

- Verkeersveilige herinrichting van wegen.
- Wegcategorisering.
- Modernisering en onderhoud van wegennet.
- Continuïteit wegverkeer tijdens wegwerkzaamheden.
- Signalisatie wegeniswerken.
- Elektronische wegsignalisatie: adviessnelheden in functie van verkeersdrukte.
- Toegankelijkheid openbaar vervoer.

Met betrekking tot de heraanleg van de wegen met het oog op een grotere verkeersveiligheid merkt een lid op dat het voornamelijk gaat om het niet op elkaar afgestemd zijn van de infrastructuur (het profiel) en de toegelaten snelheid (of de wenselijke snelheid).

Wat betreft de wegcategorisering, wijst de werkgroep op het feit dat wegen worden onderverdeeld zonder dat de onderverdeling gepaard gaat met eenduidige reglementen. Bijvoorbeeld: voor secundaire wegen geldt soms een snelheidsbeperking van 90 km/u en soms van 75 km/u, zonder dat dit altijd wordt aangeduid. Alleen voor autosnelwegen geldt één maximum-snelheid (120 km/u). De bedoeling is te bepalen aan welke voorwaarden en welke infrastructuur een weg moet voldoen om onder een bepaalde categorie te vallen, daaraan gekoppeld de nodige reglementen per categorie. De federale overheid bepaalt nog altijd hoe de wegen moeten aangelegd worden en aan welke criteria ze moeten voldoen. De gewesten staan in voor de uitvoering.

De rubriek «modernisering en onderhoud van wegennet» behoort tot de bevoegdheid van de gewesten.

Wat de continuïteit van het wegverkeer tijdens wegwerkzaamheden en de signalisatie wegeniswerken betreft, onderstreept de werkgroep dat deze rubriek deels een gewestbevoegdheid is, doch de bedoeling is om één aspect ervan te belichten, te weten dat een aannemer zou gedwongen kunnen worden om de werken binnen een bepaalde termijn op te leveren. Tot op vandaag is er geen dwingend reglement terzake. In het buitenland zijn er voorbeelden: de aannemer die een weg moet heraanleggen, huurt de lengte waarover de werken gebeuren. Hij heeft er alle belang bij om de werken binnen de kortste termijn af te werken, zoniet stijgt de huurprijs.

Enkele leden merken op dat nu toch de einddatum van de werken op borden wordt aangegeven. De vraag is in welke mate deze einddatum bindend is. De federale overheid bouwt stelselmatig de voorwaarde van einddatum in bestellingen in.

— Réaménagement des routes en vue d'améliorer la sécurité routière.

- Catégorisation des routes.
- Modernisation et entretien des réseaux routiers.
- Continuité du trafic routier pendant les travaux de voirie.
- Signalisation des travaux de voirie.
- Signalisation routière électronique: vitesse conseillée en fonction de la densité du trafic.
- Accessibilité des transports en commun.

En ce qui concerne le réaménagement des routes en vue d'améliorer la sécurité routière, un membre déclare qu'il s'agit principalement d'une inadéquation entre l'infrastructure (le gabarit) et la vitesse autorisée (ou la vitesse souhaitable).

En ce qui concerne la catégorisation des routes, le groupe de travail souligne le fait que les routes sont réparties en catégories mais sans règles uniformes. Exemple: sur les routes secondaires, à certains endroits, la limitation de vitesse est fixée à 90 km/h et parfois à 75 km/h, sans que cela soit toujours indiqué. C'est seulement pour les autoroutes qu'est fixée une vitesse maximale (120 km/h). L'objectif est de déterminer à quelles conditions et quelle infrastructure une route doit satisfaire pour entrer dans une catégorie donnée et d'y associer les règlements nécessaires par catégorie. L'autorité fédérale fixe encore toujours les modalités de construction des routes et les critères auxquels elles doivent répondre. L'exécution elle, incombe aux régions.

La rubrique «modernisation et entretien du réseau routier» relève des compétences des régions.

En ce qui concerne la sécurité de la circulation pendant l'exécution de travaux de voirie et la signalisation de ceux-ci, le groupe de travail tient à souligner que cette rubrique est partiellement une compétence régionale mais l'intention est d'en souligner un aspect, à savoir, la nécessité d'obliger un entrepreneur à effectuer les travaux dans un délai donné. Jusqu'à ce jour, il n'existe aucun règlement contraignant en la matière. À l'étranger par exemple, l'entrepreneur qui doit réfectionner une route, loue le tronçon qui doit faire l'objet de travaux. Il a donc tout intérêt à les terminer dans les plus brefs délais, sans quoi son prix de location augmente.

Plusieurs membres font remarquer qu'actuellement déjà, des panneaux indiquent la date de fin des travaux. La question qui se pose est de savoir dans quelle mesure cette date est contraignante. Le pouvoir fédéral inclut systématiquement cette condition de fin de travaux dans les soumissions.

Een lid voegt eraan toe dat in tegenstelling tot onze buurlanden (Duitsland en Frankrijk) er in België niet 's nachts mag gewerkt worden omwille van de geldende sociale wetgeving. Persoonlijk meent hij dat dit moet kunnen, niet voor alle wegeniswerken weliswaar maar wel voor werken aan echte doorgangswegen die prioritair geacht zijn. De praktische uitvoeringsmodaliteiten moeten dan wel gepreciseerd worden, ofwel omwille van de omstandigheden, de hoogdringendheid ... In die gevallen is er geen bezwaar tegen 's nachts werken; het gaat tenslotte over veiligheid.

Ook een ander lid is het ermee eens dat het moet gaan om wegeniswerken op wegen die een zeer belangrijke doorstromingsfunctie hebben en waar de werkzaamheden een ernstig probleem voor de mobiliteit veroorzaken. Nachtwerk moet wel de uitzondering blijven. Als de opdrachtgever van oordeel dat de weg dermate van belang is voor de mobiliteit, dan kan hij dit opnemen in het lastenboek.

Een senator meent dat alleen 's nachts werken risico's inhoudt omdat men overdag niet heeft gemerkt dat er werkzaamheden worden uitgevoerd.

Een lid meent dat wegeniswerken bij voorkeur 's nachts gebeuren omdat bij nacht de veiligheid van de werf en van het voorbijrijdend verkeer groter is. Indien 's nachts gewerkt wordt, moet er verlichting aanwezig is en de nodige signalisatie. Trouwens, ook de weggebruiker moet zich aanpassen aan de omstandigheden en voor ieder obstakel kunnen stoppen. Nachtarbeid is niet verboden. In samenspraak tussen opdrachtgever en de uitvoerder wordt bepaald of de werken 's nachts uitgevoerd worden. Niet elke aannemer beschikt over het personeel en de nodige uitrusting om een nachtwerk gaande te houden. Indien de opdrachtgever beslist dat het nachtwerk moet zijn, dan moet de aannemer zich aanpassen aan de geldende voorschriften voor een nachtwerk.

De voorzitter besluit dat wegeniswerken aan drukke wegen bij nacht worden uitgevoerd, zodat de weg bij dag opnieuw berijdbaar is.

Elektronische wegsignalisatie is reeds aangebracht op bepaalde punten waar een adviessnelheid wordt aangegeven met het oog op een vlot verkeer. De bedoeling is dit principe uit te breiden, vooral op de autosnelwegen die op bepaalde uren een congestie kennen door het onaangepast rijgedrag van de bestuurders en door de inhaalbewegingen van het zwaar wegverkeer. De wegsignalisatie op bepaalde uren moet door de rijkswacht kunnen aangepast worden om bepaalde adviessnelheden aan te geven. Voorbeeld: 's morgens tussen 7 en 9 uur wordt de adviessnelheid 50 km/uur tussen Aalst en Brussel.

Un membre ajoute que contrairement à nos pays voisins (Allemagne et France), en Belgique on ne peut pas travailler la nuit en raison de la législation sociale en vigueur. Personnellement, il estime que cela devrait pouvoir se faire non seulement pour tous les travaux de voirie mais aussi pour des travaux sur des voies de passage qui sont considérés comme prioritaires. Les modalités d'exécution pratique devraient être précisées soit en raison des circonstances, de l'urgence ... Dans ces cas, il n'y a aucune opposition au travail de nuit; il s'agit finalement de la sécurité.

Un autre membre est également d'avis qu'il doit s'agir de travaux de voirie sur des routes qui ont une très importante fonction de voie de passage et où les travaux constituent un sérieux problème en matière de mobilité. Le travail de nuit doit rester l'exception. Si le maître d'œuvre estime que la route a une importance telle pour la mobilité, il peut inclure cette clause dans son cahier des charges.

Un sénateur estime que si on ne fait que des travaux de nuit, cela risque d'être dangereux parce qu'on n'a pas bien identifié pendant le jour qu'il y a des travaux.

Un membre estime que les travaux de voirie devraient de préférence être effectués la nuit parce que la sécurité du chantier et du trafic y est plus grande. Si le travail est effectué la nuit, il faut qu'il y ait un éclairage suffisant ainsi qu'une signalisation appropriée. Par ailleurs, l'usager doit s'adapter aux circonstances et donc pouvoir s'arrêter devant tout obstacle. Le travail de nuit n'est pas interdit. C'est en concertation entre le maître d'œuvre et l'exécutant que l'on déterminera si les travaux doivent être effectués la nuit. Tous les entrepreneurs ne disposent pas du personnel et de l'équipement nécessaires pour effectuer des travaux la nuit. Si le maître d'œuvre décide que le travail doit être effectué de nuit, l'entrepreneur doit s'adapter aux prescriptions en vigueur pour le travail de nuit.

Le président conclut que les travaux de voirie sur des routes à forte densité de circulation doivent être exécutés de nuit de façon à ce que la route soit à nouveau utilisable la journée.

La signalisation routière électronique existe déjà à certains endroits. Elle donne des conseils à propos de la vitesse à adopter pour assurer une plus grande fluidité du trafic. L'objectif est d'étendre ce principe surtout sur les autoroutes qui, à certaines heures, sont congestionnées en raison du comportement inadéquat des conducteurs et de manœuvres de dépassement effectuées par des poids lourds. La signalisation routière, à certaines heures, doit donc pouvoir être adaptée par la gendarmerie afin de conseiller la vitesse à adopter. Par exemple: le matin entre 7 et 9 heures, la vitesse conseillée entre Alost et Bruxelles est fixée à 50 km/h.

Dergelijke signalisatie kan ook voorzien worden in functie van de weersomstandigheden en niet alleen in functie van de verkeersdrukke; in feite kan het onder verschillende omstandigheden gebruikt worden.

Een lid van de werkgroep stipt aan dat veel auto-wegen al met dergelijke borden zijn uitgerust, waardoor allerhande informatie aan de weggebruikers gegeven wordt. Spreker stelt zich de vraag waarom het slechts om een adviessnelheid gaat en niet om een verplicht opgelegde snelheidsbeperking. Een advies-snelheid zal niet door iedereen worden gerespecteerd, zodat het verschil in rijgedrag tussen zij die de snelheid respecteren en de anderen nog zal vergroten. Een verplichte snelheid veronderstelt wel een wijziging van de verkeerswetgeving.

Volgens een senator is de signalisatie vaak zeer slecht. Er bestaat geen lijst met adviezen voor een goede signalisatie waarop de overheid eventueel een beroep zou kunnen doen, zodat er veiligheidsrisico's ontstaan.

Soms lijkt er zelfs sprake te zijn van een grote luiheid met betrekking tot het signaleren van snelheidsbeperkingen. Bijvoorbeeld: bij het binnenrijden van een agglomeratie wordt men attent gemaakt op een snelheidsbeperking, maar daarna is er soms kilometers lang geen herinneringsbord te bespeuren. Bovendien moeten de borden duidelijker zijn.

Op de opmerking dat elektronische wegsignalisatie een bevoegdheid is van de gewesten, aangezien de gewesten bevoegd zijn voor «de wegen en hun aanhoorigheden» (artikel 6, § 1, X, 1^o, BWHI), antwoordt een lid dat de wijziging van de verkeerswet een federale bevoegdheid is; de uitvoering ervan behoort tot de bevoegdheid van de gewesten.

Een lid steunt het voorstel van een verplichte maximumsnelheid in functie van de verkeersdrukke en de weersomstandigheden. Indien dit dan wordt opgelegd, moet het ook gecontroleerd worden.

Anderzijds kan de bestaande snelheidsbeperking op sommige gevallen wegvallen. Bijvoorbeeld: op de Antwerpse ring geldt een snelheidsbeperking van 100 km/u. In het midden van de nacht is dit weinig zinvol, terwijl dit tijdens de dag op sommige momenten levensgevaarlijk is. Spreker verwijst ook naar Duitsland: wanneer daar een maximumsnelheid wordt opgelegd, is het nodig en houdt iedere bestuurder zich er ook aan.

Een senator gaat hiermee akkoord. Hij stelt de vraag of de andere senatoren bereid zijn om de maximumsnelheid van 120 km/u op de autosnelwegen 's nachts te wijzigen (tot 130 km/u). In Frankrijk is een wetsvoorstel hangende om de maximumsnelheid tot 110 km/u te brengen ingeval van slechte weers-

Pareille signalisation peut être également prévue en fonction des conditions climatiques et pas seulement en fonction de la densité du trafic; en fait, ce système peut servir dans diverses circonstances.

Un membre du groupe de travail signale que de nombreuses autoroutes sont déjà équipées de panneaux permettant de fournir toutes sortes d'informations aux usagers. Il se pose la question de savoir pourquoi il ne s'agit que d'un conseil en matière de vitesse et non d'une obligation de limiter sa vitesse. Un conseil en matière de vitesse ne sera pas respecté par tous de sorte que la différence au niveau du comportement de conduite entre ceux qui respectent la vitesse et les autres augmentera encore. Une limitation obligatoire de la vitesse suppose toutefois une modification de la législation routière.

Selon un sénateur, la signalisation est souvent extrêmement mal faite. Il n'y a pas de «grammaire» de conseils aux pouvoirs publics de manière à pouvoir faire une bonne signalisation, ce qui entraîne des risques pour la sécurité.

Parfois, il semble même se manifester une grande paresse à établir une bonne signalisation en termes de limitation de vitesse. Par exemple: après une entrée d'agglomération, il n'y a plus de rappel pendant des kilomètres. De plus, il faut des panneaux plus clairs.

À propos d'une remarque selon laquelle la signalisation routière électronique relève des compétences des régions étant donné que celles-ci sont compétentes pour «les routes et leurs dépendances» (article 6, § 1^{er}, X, 1^o, LSRI), un membre répond que la modification du code de la route est une compétence fédérale; l'application, elle, relève de la compétence des régions.

Un autre membre soutient la proposition d'une limitation obligatoire de la vitesse maximale en fonction de la densité du trafic et des conditions climatiques. Si cela peut être imposé, il faut aussi pouvoir le contrôler.

Par ailleurs, on pourrait, dans certains cas, supprimer certaines limitations de vitesse actuelles. Par exemple: sur le ring d'Anvers, la vitesse est limitée à 100 km/h. Ceci a peu de sens en pleine nuit alors que, la journée c'est à certains moments extrêmement dangereux. L'intervenant se réfère aussi à l'Allemagne: lorsqu'une vitesse maximale est imposée, ce n'est pas sans raison et chaque conducteur la respecte.

Un autre sénateur partage également cet avis. Les sénateurs sont-ils disposés à modifier la vitesse maximale autorisée de 120 km/h sur les autoroutes la nuit (jusqu'à 130 km/h)? En France, une proposition de loi est à l'examen afin de pouvoir limiter la vitesse maximale autorisée à 110 km/h en cas de mauvaises

omstandigheden en 130 km/u voor andere omstandigheden.

Een lid wijst op de paradox dat er zich meer ongevallen voordoen bij goede weersomstandigheden dan bij regenweer of andere ongunstige weersomstandigheden omdat de meeste bestuurders van nature voorzichtiger zijn ingeval van regenweer. We moeten dus opletten geen verkeerd signaal te geven door een op het eerste gezicht logische maatregel te treffen, die niet als dusdanig overkomt.

Een lid stelt voor dat de elektronische wegsignalisatie een verplichte snelheidsbeperking kan opleggen. Een ander voordeel van dergelijke signalisatie is dat in bepaalde gevallen (bij nacht en geen verkeer) de rijks-wacht ook zou toelaten 140 km/u te rijden. Hiervoor moet de verkeerswet wel gewijzigd worden. Een variabele snelheidsbeperking door middel van die borden is veel interessanter dan een vaste bepaling. De pijnpunten, zijnde de autosnelwegen, moeten eerst worden voorzien van deze borden.

Ook al kan een ander lid erin komen dat de verkeersveiligheid 's nachts groter is dan overdag wanneer de wegen overvol zijn, toch wenst hij een ander aspect te onderlijnen, namelijk dat de uitstoot van schadelijke gassen stijgt met de snelheid van het voertuig. Hij is dus geen voorstander van een verhoging van de maximumsnelheid. Trouwens een verhoging van de maximumsnelheid kan moeilijk als een maatregel tot bevordering van de verkeersveiligheid beschouwd worden.

Volgens een lid hoort het «Hou je rijvak» principe tijdens piekuren eerder in de derde kolom (wetgevend) thuis.

Volgens een andere spreker stamt dit «Keep in lane» principe uit de Verenigde Staten en houdt in dat elke inhaalmanoeuvre voor een bepaalde periode van de dag of voor de hele dag en nacht niet toegestaan is. Dit geldt dan zowel voor vrachtwagens als voor personenauto's. In Nederland wordt dit principe nu getest, doch de verwachtingen worden er niet mee ingelost.

In feite komt de combinatie van dit principe met de elektronische signalisatie neer op het zogenaamde «blokrijden» zonder dat er een rijkswachter aan het hoofd van het blok rijdt. De ervaring leert dat blokrijden efficiënt is.

Een senator stelt voor om ook het verplicht ritsen op te nemen. Nederland heeft een nieuw verkeersbord gecreëerd dat ritsen verplicht. Veel mensen ergeren

conditions météorologiques et à 130 km/h dans les autres circonstances.

Un membre souligne qu'il est paradoxal de constater qu'il y a plus d'accidents lorsque les conditions météorologiques sont bonnes parce que, en cas de pluie ou autres conditions météorologiques défavorables, la plupart des conducteurs sont naturellement plus prudents. Il faut donc veiller à ne pas donner un signal erroné en prenant une mesure à première vue logique, mais qui en fait s'avère ne pas l'être.

Un commissaire propose que la signalisation routière électronique puisse imposer une limitation de vitesse. Un autre avantage de pareille signalisation est que dans certains cas (la nuit et lorsque le trafic est faible) la gendarmerie autorise à rouler jusqu'à 140 km/h. Pour cela il faut modifier le code de la route. Une limitation de vitesse variable annoncée par les panneaux précités est beaucoup plus intéressante qu'une règle fixe. Les points difficiles, c'est-à-dire les autoroutes devraient en premier lieu être équipés de pareils panneaux.

Même si un autre membre peut partager le point de vue selon lequel la sécurité routière est meilleure la nuit parce que les routes sont moins saturées, il souhaite cependant souligner un autre aspect, à savoir, l'augmentation de l'émission de gaz nocifs en fonction de la vitesse du véhicule. Il n'est donc pas partisan d'un relèvement de la vitesse maximale autorisée. Par ailleurs, un relèvement de la vitesse maximale autorisée peut difficilement être considéré comme une mesure de promotion de la sécurité routière.

D'après un commissaire, le principe «ne pas changer de bande de circulation pendant les heures de pointe» devrait plutôt figurer dans la troisième colonne (législation).

D'après un autre intervenant encore, ce principe de «Keep in lane» nous vient des États-Unis et implique qu'aucune manœuvre de dépassement n'est autorisée pendant une période donnée de la journée ou pendant toute la journée et la nuit. Ceci vaut tant pour les poids lourds que pour les automobiles. Aux Pays-Bas, ce principe est actuellement testé mais les résultats sont décevants.

En fait, combiner ce principe à la signalisation électronique revient à ce que nous appelons «rouler en bloc» mais sans qu'il y ait un gendarme en tête du bloc. L'expérience nous a appris que rouler en bloc est un système efficace.

Un sénateur propose d'inclure également l'obligation de dégager la bande de circulation. Les Pays-Bas ont créé un nouveau panneau de signalisa-

zich voortdurend aan autobestuurders die, in plaats van tijdig te ritsen, op het laatste nippertje invoegen.

Volgens een ander lid is dit eerder een mentaliteitswijziging en moeilijk te controleren.

Wat betreft de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, stelt een lid voor dit op een andere plaats te vermelden, namelijk bij het personenvervoer.

Een ander lid verwijst naar een boek «*De weg naar het station*», uitgegeven door Koning Boudewijnstichting. Dat boek toont aan dat de wegen voor het station veel weg hebben van een Formule 1-circuit. De laatste jaren is er wel een kentering merkbaar en creëert men gebruikersvriendelijke ruimten rond de stations van het openbaar vervoer.

Derde rubriek: wetgeving

- Bestrijding van de verkeersagressie
- Hervorming rijopleiding
- Reorganisatie rij scholen
- Hervorming rijbewijs
- Verkeersveiligheid in secundair onderwijs

Een senator wijst op het probleem van de zeer gevaarlijke inhaalmanoeuvres van vrachtwagens. In sommige gevallen wordt door dergelijke manoeuvres gedurende kilometers de weg voor autobestuurders geblokkeerd met alle risico's op ongevallen van dien. Nochtans voorziet de wetgeving duidelijk dat alleen mag ingehaald worden als de weg vrij is om het te doen. Dit wordt echter nooit gecontroleerd. Daarom pleit spreker voor meer controle op het naleven van deze regel.

Een lid stelt voor om de handhaving en de controle van het verkeerswetgeving als een apart punt op te nemen. Telkens er zich problemen stellen is de wetgever geneigd nieuwe reglementeringen uit te vaardigen, doch het naleven van de bestaande wetgeving zou dikwijls al voldoende zijn.

Een andere senator verwijst in dit verband naar de onbemande camera's en vraagt een evaluatie van hun werking. Het voordeel van onbemande camera's is dat de overtreder wordt geverbaliseerd. Of onbemande camera's *in fine* de verkeersveiligheid verhogen is een andere vraag.

De werkgroep beslist om een vertegenwoordiger van de federale politie uit te nodigen voor een hoorzit-

tion rendant ce dégage ment obligatoire. Nombreux sont les conducteurs à s'énerv er constamment en raison de la conduite de certains automobilistes qui, au lieu de s'y prendre à temps, se faufile nt dans le trafic au dernier moment.

D'après un autre membre encore, il s'agit là plutôt d'un changement de mentalité et d'une disposition difficile à contrôler.

En ce qui concerne l'accessibilité des transports en commun, un membre propose de la mentionner à un autre endroit, c'est-à-dire dans la rubrique «transport de personnes».

Un autre membre tient à se référer à un livre intitulé «*Le chemin de la gare*», publié par la fondation Roi Baudouin, qui démontre à quel point les gares ont été transférées en circuits d'essais pour formule 1. Ces dernières années le mouvement inverse se fait, notamment pour recréer des espaces de convivialité autour du transport en commun.

Troisième rubrique: législation

- Lutte contre l'agressivité au volant
- Réforme de l'apprentissage de la conduite automobile
- Réorganisation des auto-écoles
- Réforme du permis de conduire
- Sécurité routière dans l'enseignement secondaire

Un sénateur aborde le problème des manoeuvres de déplacement très dangereuses effectuées par les poids lourds. Dans certains cas, pareilles manoeuvres qui durent des kilomètres bloquent la route aux autres conducteurs avec tous les risques d'accident que cela comporte. Néanmoins, la législation prévoit clairement qu'un dépassement ne peut être effectué que si la voie est libre. Mais ceci n'est jamais contrôlé. C'est pourquoi il plaide pour une accentuation du contrôle du respect de cette disposition.

Un commissaire propose de reprendre comme point distinct le respect du code de la route et le contrôle de celui-ci. Chaque fois que se posent des problèmes, le législateur est tenté de promulguer de nouvelles règles alors que le respect de la législation existante suffirait souvent déjà.

Un autre sénateur se réfère à ce propos aux caméras fixes et demande une évaluation de leur utilisation. L'avantage des caméras fixes est que le contrevenant est verbalisé. Mais savoir si les caméras fixes accroissent en fin de compte la sécurité routière, est une autre question.

Le groupe de travail décide d'inviter un représentant de la police fédérale à une audition portant sur

ting over de controles op de weg in al zijn aspecten. Deze hoorzitting is opgenomen in bijlage bij het verslag.

Een ander veiligheidsprobleem is het probleem van de dode hoek bij vrachtwagens. Een dode-hoekspiegel is een effectieve maatregel om de verkeersveiligheid te verhogen. (zie: wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, om de zichtbaarheid van zwakke weggebruikers voor vrachtwagenchauffeurs te verbeteren; stuk Senaat, nr. 2-630/1).

- Hervorming rijopleiding
- Reorganisatie rij scholen
- Hervorming rijbewijs

Deze drie punten worden samen besproken.

Een senator wijst op het probleem van de jonge bestuurders. Enerzijds veroorzaken zij wel de meeste ongevallen, maar anderzijds is er ook het sociaal probleem van toegang tot de mobiliteit, namelijk de kostprijs voor het behalen van een rijbewijs en de verzekeringskosten van een wagen, die voor jongeren zeer hoog, soms zelfs onbetaalbaar zijn. Moeten we bijvoorbeeld geen nieuwe maatregelen voorzien, zoals een beperkt rijbewijs voor een kleinere cilinderinhoud, met als gevolg een kleinere kost voor het rijbewijs en de verzekering?

Een lid van de werkgroep stelt voor om jonge chauffeurs een voorlopig rijbewijs voor 3 jaar toe te kennen. Indien zij binnen deze tijdsspanne 3 zware overtredingen of één heel zware overtreding (bijvoorbeeld rijden onder invloed van drank en/of drugs) begaan, dan moeten zij hun opleiding herbeginnen. Dit punt sluit in feite aan bij de reorganisatie van de rij scholen opdat zij meer aandacht zouden schenken aan het preventief rijgedrag en het anticiperend rijden, hetgeen een verlenging van de rijopleiding kan betekenen.

Een ander lid kan enigszins akkoord gaan met deze opmerking. Hij heeft vroeger een wetsvoorstel ingediend waarin hij ervoor pleitte dat jongeren in hun opleiding voor realistische situaties zouden geplaatst worden om te leren anticiperen. Dit voorstel werd niet aangenomen. Toch is preventie primordiaal en verwaarlozen de rij scholen dit aspect. Het probleem is echter de kostprijs. Als dit wordt opgelegd, zal de kostprijs zeker stijgen en zeer hoog worden, zeker voor diegenen die dan verplicht zouden worden om opnieuw de opleiding te volgen.

tous les aspects des contrôles routiers. Cette audition est reprise en annexe au présent rapport.

Un autre problème de sécurité est celui de l'angle mort pour les poids lourds. Un rétroviseur supprimant cet angle mort est un système efficace pour augmenter la sécurité routière (voir: proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 15 mai 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, en vue d'améliorer la visibilité des usagers vulnérables pour les chauffeurs de camions; doc. Sénat, n° 2-630/1).

- Réforme de l'apprentissage de la conduite automobile
- Réorganisation des auto-écoles
- Réforme du permis de conduire

Ces trois points sont examinés conjointement.

Un sénateur souligne le problème des jeunes conducteurs. D'une part, ce sont eux qui provoquent la plupart des accidents et, d'autre part, il y a le problème social d'accès à la mobilité, à savoir, le coût de l'obtention d'un permis de conduire et les frais d'assurance d'une voiture qui sont très élevés pour un jeune et même parfois impayables. Ne faudrait-il pas, par exemple, prévoir de nouvelles mesures telles qu'un permis de conduire limité réservé aux véhicules de plus faible cylindrée, ce qui aurait pour conséquence un coût moins important pour l'obtention du permis de conduire et des primes d'assurances moins élevées?

Un membre du groupe de travail propose d'accorder aux jeunes conducteurs un permis de conduire provisoire valable pendant trois ans. S'ils commettent trois infractions graves ou une très grave (par exemple conduire sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues) au cours de cette période, ils devront recommencer leur formation. Ce point se rattache en fait à la réorganisation des auto-écoles afin qu'elles accordent plus d'attention aux comportements de conduite préventifs et à la conduite par anticipation, ce qui peut représenter un allongement de l'apprentissage de la conduite.

Un autre membre partage cette observation. Il a, en son temps, déposé une proposition de loi dans laquelle il plaidait pour que les jeunes, au cours de leur apprentissage, soient placés dans des situations réalistes afin d'apprendre à anticiper. Sa proposition n'a pas été adoptée. Cependant, la prévention est primordiale et les auto-écoles négligent cet aspect. Le problème est en effet le coût. Si pareille mesure est imposée, le coût augmentera certainement et deviendra fort élevé, certainement pour ceux qui seraient obligés de recommencer leur apprentissage.

Het lid blijft echter pleiten voor de veralgemening van een opleiding met simulatie van bepaalde atmosferische omstandigheden, verkeersshinder en dergelijke meer, waardoor de reflexen kunnen worden getest. Men moet er wel op toezien dat daardoor de prijs van de rijkschool niet verdubbelt of verdrievoudigt.

Het lid pleit bijgevolg voor de participatie van automerken en verzekeringsmaatschappijen. Momenteel is er niets georganiseerd en hangt hun participatie af van hun bereidwilligheid. Het zou interessant zijn om aan bepaalde invoerders van automerken en aan de verzekeringsmaatschappijen te vragen in hoeverre zij bereid zijn om hun medewerking te verlenen aan een dergelijk initiatief. Hun medewerking zou in elk geval de kosten voor diegenen die de opleiding volgen, in aanzienlijke mate drukken.

Volgens een lid kan de discussie hier in feite herleid worden tot de vraag naar de prijs voor verkeersveiligheid. Als de verkeersveiligheid kan verhoogd worden door de rijopleiding te wijzigen, moet de overheid dan niet ingrijpen en de rijopleiding verlengen en eventueel een deel van de kosten ervan ten hare laste te nemen?

Spreker kan instemmen met de vraag over de participatie van de importeurs en de verzekeringsmaatschappijen. Vooral deze laatsten zijn op termijn betrokken partij bij de kwaliteit van de rijopleiding.

Een senator komt terug op het beperkt rijbewijs (beperkte cilinderinhoud), hetgeen de kosten voor de verzekeringsmaatschappijen zou beperken. Dit zou ook een oplossing kunnen zijn. De problemen van verkeersveiligheid moeten samen met de toegang tot mobiliteit gezien worden.

Voor een ander lid speelt hier de vrije markteconomie. Iedereen verplichten een auto met een kleine cilinderinhoud te kopen is niet realistisch. Veel ouders geven zelfs de voorkeur aan een zwaardere auto voor hun kinderen omwille van de veiligheid die een dergelijke auto aan de bestuurder en de inzittenden biedt.

Volgens de senator gaat het hier niet om een vrije keuze, aangezien sommigen niet in staat zijn om 30 000 frank te betalen voor hun autoverzekering. Hij dringt aan op correcte informatie vanwege de verzekeringsmaatschappijen met betrekking tot de cilinderinhoud en ten overstaan van de jongeren.

Een lid verwijst naar de uiteenzetting van de VZW «Ouders van verongelukte kinderen», waarin werd gezegd dat het in België, in tegenstelling tot andere landen zoals Ierland, waar de verzekeringsmaatschappijen zich zorgen maken over het grote aantal ongelukken, niet gemakkelijk is om de verzekeringsmaatschappijen te betrekken bij het doen afnemen

L'intervenant continue toutefois à plaider en faveur d'une généralisation de ce système d'apprentissage sur piste avec reconstitution des circonstances atmosphériques, d'embarras de circulation, ... pour tester les réflexes. Mais il faut veiller à ce que l'on ne double ou triple pas le prix de l'auto-école.

L'intervenant plaide pour la participation des firmes automobiles et des compagnies d'assurances. Actuellement, rien n'est organisé et leur participation dépend de leur bonne volonté. Il serait intéressant d'interroger officiellement certains importateurs automobiles et les compagnies d'assurances pour voir dans quelle mesure ils seraient prêts à apporter leur contribution à ce genre d'initiative, permettant de limiter fortement le coût supplémentaire demandé aux élèves-conducteurs.

D'après un autre membre, la discussion peut en fait ici être ramenée à la question du coût de la sécurité routière. Si la sécurité routière peut être accrue en modifiant l'apprentissage de la conduite, les pouvoirs publics ne devraient-ils pas intervenir et allonger l'apprentissage de la conduite en prenant éventuellement à leur charge une partie des coûts?

L'intervenant peut marquer son accord sur la question relative à la participation des importateurs et des compagnies d'assurances. Ces dernières surtout sont, à terme, intéressées à la qualité de l'apprentissage de la conduite.

Un sénateur revient sur la question d'un permis de conduire limité (pour un véhicule de cylindrée limitée), ce qui réduirait les coûts pour les compagnies d'assurances. Ceci pourrait aussi constituer une solution. Les problèmes de sécurité routière doivent être vus conjointement avec l'accès à la mobilité.

Pour un autre membre, c'est l'économie libre de marché qui joue ici. Obliger chacun à acquérir une auto de petite cylindrée n'est pas réaliste. Bon nombre de parents donnent même la préférence à un véhicule plus important pour leurs enfants pour des raisons de plus grande sécurité que pareilles automobiles offrent aux conducteurs et aux passagers.

Selon le sénateur, cette liberté n'existe pas, parce que certains n'ont pas la liberté de choix pour payer une assurance de 30 000 francs. Il insiste sur une information correcte de la part des compagnies d'assurance par rapport au type de cylindrée et par rapport aux jeunes.

Un membre se réfère à l'audition de l'ASBL «Parents d'enfants victimes de la route» où il a été dit que contrairement à d'autres pays, comme l'Irlande, où les compagnies d'assurances s'inquiètent du niveau des accidents, l'implication des assurances dans la réduction du nombre d'accidents en Belgique ne semble pas être évidente. Il serait utile de se

van het aantal ongelukken. Het zou nuttig zijn zich eens te buigen over de rol die verzekeringsmaatschappijen kunnen spelen in de preventie op het vlak van verkeersveiligheid.

Een senator wijst op het gevaar van de «zondagsrijders», oudere en zelfs zeer oude personen die nog over een voertuig beschikken en een gevaar op de weg zijn. Het vernieuwen van het rijbewijs en het testen van de capaciteit om te rijden is noodzakelijk vanaf een bepaalde leeftijd.

Een lid besluit dat voor wat betreft de rijopleiding er een vraag is naar een langere opleiding waarin er meer aandacht gaat naar het preventief en defensief rijden. Voor wat de reorganisatie van de rij scholen betreft, zou de opleiding moeten verlengd worden vooraleer het rijbewijs wordt afgeleverd. Onafgezien van de discussie van het rijbewijs met punten, moet niet alleen het afleveren van het rijbewijs herzien worden (bijvoorbeeld een voorlopig rijbewijs gedurende 3 jaar) maar ook eventueel, vanaf een bepaalde leeftijd, een toetsing van het verkeersreglement en de rijvaardigheden van iemand die al een rijbewijs heeft.

Voor een lid is het absurd dat iemand van 18 jaar over een volwaardig rijbewijs kan beschikken en het dan volstaat om 8 maanden later, na een examen afgelegd te hebben, een vrachtwagen van 30 ton te besturen. Het lid vraagt zich af of er een relatie bestaat tussen de leeftijd van de chauffeurs en ladingverlies in de bochten. Het vrachtvervoer kent een enorme groei de laatste jaren zodat de vraag naar chauffeurs zal toenemen. Gelet op het bestaande tekort aan chauffeurs zullen er steeds meer onervaren chauffeurs in dienst genomen worden. Dit kan niet: er moet meer ervaring geëist worden.

Een ander lid maakt een vergelijking met de opleiding van een treinbestuurder die 6 maanden duurt in full-time dienstverband. Gedurende deze termijn doet de treinbestuurder niets anders dan zijn opleiding vervolmaken.

Een senator meent dat de formulering «hervorming rijbewijs» te voorzichtig is, omdat de discussie toch moet gaan over het rijbewijs met punten. Dit moet toch prioritair zijn.

Een volgende spreker onderstreept dat de wet over het rijbewijs met punten bestaat. De wet werd zelfs met uitgebreide meerderheid aangenomen, doch heeft geen uitvoering gekregen. Is de wil om een dergelijk rijbewijs in te voeren wel aanwezig?

Een senator verwijst naar de federale regeringsverklaring. Is dit slechts een intentie die niet zal leiden tot resultaat? Daarom moet de werkgroep in haar

pencher sur le rôle des assurances dans l'aspect préventif en matière de sécurité routière.

Un sénateur souligne le danger que représentent les «conducteurs du dimanche», c'est-à-dire des personnes plus âgées, parfois même très âgées qui disposent encore d'un véhicule et qui peuvent constituer un danger sur la route. Le renouvellement du permis de conduire et des tests portant sur la capacité de conduire sont nécessaires à partir d'un certain âge.

Un autre membre conclut qu'en ce qui concerne l'apprentissage de la conduite, il y a une demande d'un allongement de l'apprentissage au cours duquel plus d'attention serait portée à une conduite préventive et défensive. En ce qui concerne la réorganisation des auto-écoles, l'apprentissage devrait être allongé avant que le permis de conduire ne soit délivré. Indépendamment de la discussion portant sur le permis à points, il faut non seulement revoir la procédure d'obtention du permis de conduire (par exemple un permis provisoire d'une validité de trois ans), mais aussi éventuellement à partir d'un certain âge, un contrôle de la connaissance du code de la route et des aptitudes de conduite d'un conducteur qui possède déjà un permis de conduire.

Pour un membre, il est aberrant qu'une personne âgée de 18 ans puisse disposer d'un permis à part entière et qu'il puisse 8 mois plus tard, après avoir passé un examen, conduire un poids lourd de 30 tonnes. Il se demande s'il y a une relation entre l'âge des chauffeurs et les pertes de chargement dans les virages. Le transport routier connaît ces dernières années une énorme croissance de sorte que la demande de chauffeurs augmente. Compte tenu du déficit actuel en chauffeurs expérimentés, de plus en plus de chauffeurs inexpérimentés seront recrutés. C'est inadmissible: il faut exiger une expérience.

Un autre membre souligne la durée de la formation d'un conducteur de train qui s'étale sur 6 mois pendant un service full-time. Pendant cette période, le conducteur de train ne fait rien d'autre que perfectionner son apprentissage.

Un sénateur estime que la formulation «réforme du permis de conduire» est trop prudente, parce que la discussion doit malgré tout porter sur le permis à points. Ceci doit être un élément prioritaire.

Un autre intervenant souligne que la loi sur le permis à points existe. Elle a même été adoptée à une large majorité mais n'a toujours pas reçu d'arrêtés d'exécution. La volonté d'instaurer pareil permis existe-t-elle vraiment?

L'intervenant se réfère à la déclaration du gouvernement fédéral. S'agit-il là d'une intention qui n'aboutira à aucun résultat? C'est pourquoi le groupe

aanbevelingen opnemen dat zij zal toezien op een snelle en efficiënte uitvoering ervan.

— *Verkeersveiligheid in secundair onderwijs*

Dit punt betreft een gemeenschapsmaterie. Het onderwijs heeft een voorbereidende opdracht in verband met de rijopleiding, namelijk onderricht over de verkeersreglementering — wat in de rijsscholen tijd vrij zou maken voor effectieve rijopleiding.

Dit punt is ondergebracht in het aparte hoofdstuk over de andere dan federale materies.

— *Categorisering verkeersovertredingen*

De bedoeling is de parketten te ontlasten door te voorzien dat de zogenaamde «lichte» verkeersovertredingen langs administratieve weg worden afgehandeld. De administratieve procedure sluit niet uit te voorzien dat de betrokkene op zijn rechten wordt gewezen.

Volgens de vertegenwoordiger van de minister zijn alternatieve straffen eerder bedoeld als een alternatief voor bestraffing. De depenalisering van parkeer- en andere boetes zou ervoor zorgen dat het gerechtelijk apparaat ontlast wordt van een uiterst omvangrijk werk dat op een meer administratieve manier kan worden afgehandeld.

Een senator kan instemmen met het principe van de categorisering van verkeersovertreding, maar mits respect voor de rechten en plichten van diegene die de overtreding begaat. Zo moet elk wetsconflict kunnen voorgelegd worden aan een onafhankelijke instantie. Hij stelt zich de vraag of diegene die de overtreding heeft begaan die mogelijkheid nog zal hebben. Indien dit het geval is, dan vreest spreker dat de beroepsmogelijkheid zal misbruik worden om het geschil voor de gerechtelijke instanties te brengen en uiteindelijk de boete te ontlopen.

Een lid antwoordt dat de parketten nu de verkeersovertredingen seponeren omdat ze gewoonweg geen tijd hebben om ze te behandelen. Als alle «lichte» overtredingen langs administratieve weg afgehandeld zullen worden, dan zal er terug tijd zijn. De werkgroep beveelt dus aan dat de lichtere overtredingen alleen nog administratief worden behandeld. Gelet op ons rechtssysteem heeft de overtreder nog wel altijd het recht een onterechte boete aan te vechten. Dit moet niet expliciet voorzien worden.

— *Hervorming van de verkeersboetes*

Op de vraag of hiermee de koppeling van de boetes aan het inkomen of een indicatie van het inkomen

de travail doit faire figurer dans ses recommandations qu'il veillera à une exécution rapide et efficace de cette loi.

— *Sécurité routière dans l'enseignement secondaire*

Ce point concerne une matière communautaire. L'enseignement a une mission de préparation au niveau de l'apprentissage de la conduite, à savoir, un enseignement du code de la route, ce qui permettrait aux auto-écoles de libérer du temps pour l'apprentissage de la conduite proprement dite.

Ce point est placé dans un chapitre distinct traitant des matières autres que fédérales.

— *Catégorisation des infractions au code de la route*

L'objectif est de décharger les parquets en prévoyant que les infractions «légères» au code de la route soient traitées sur un simple plan administratif. La procédure administrative n'exclut pas qu'il faille attirer l'attention du contrevenant sur ses droits.

Selon le représentant du ministre, les peines alternatives visent plutôt à donner une alternative à la sanction. Tout l'aspect de la dépenalisation de certaines amendes en matière de stationnement et autres permettrait de décharger le système judiciaire d'un travail extrêmement volumineux qui peut être géré d'une façon plus administrative.

Un sénateur peut accepter le principe de la catégorisation des infractions au code de la route, mais moyennant le respect des droits et devoirs des contrevenants. C'est ainsi que tout conflit juridique doit pouvoir être soumis à une instance indépendante. Il se demande si le contrevenant aura encore cette possibilité. Si tel est le cas, l'intervenant craint que la possibilité de recours ne soit utilisée de manière abusive afin d'amener le différend devant les instances judiciaires et finalement d'échapper à l'amende.

Un membre répond que les parquets classent actuellement sans suite les infractions au code de la route parce qu'ils n'ont tout simplement pas le temps de les traiter. Si toutes les infractions «légères» pouvaient être traitées par la voie administrative, les parquets disposeraient à nouveau du temps nécessaire. Le groupe de travail recommande donc que les infractions légères ne soient plus traitées qu'au niveau administratif. Compte tenu de notre système juridique, le contrevenant a toujours le droit d'attaquer une amende injustifiée. Ceci ne doit pas être prévu explicitement.

— *Réforme des amendes pour les infractions au code de la route*

À la question de savoir si, par cette expression, l'on entend la liaison des amendes aux revenus ou à un

(fiscale PK, cilinderinhoud) wordt bedoeld, verwijst de vertegenwoordiger van de minister naar het federaal plan inzake verkeersveiligheid.

In dat plan blijven twee punten onbeslist: de invoering van het rijbewijs met punten, waaraan wordt gewerkt door een werkgroep, en het probleem van de schommelende boetes (op basis van het inkomen).

Voor een senator moet de werkgroep een aanbeveling doen aan de minister. Persoonlijk is hij voorstander van een koppeling tussen de boete en de fiscale PK of cilinderinhoud van een wagen, omdat dit criterium rechtstreeks verband houdt met de snelheidsovertreding.

Een lid ziet dit niet zo. Zowel een bestuurder van een kleine dan een grote auto kan te snel rijden. Trouwens, motoren van 9 PK ontwikkelen een grotere snelheid dan die van 15 PK.

De senator merkt op dat als er een akkoord is om een overtreding te koppelen aan het inkomen, dan moet het gekozen criterium niet alleen relevant zijn, maar ook gemakkelijk controleerbaar. Het inkomen is een moeilijk criterium omdat het moeilijk te controleren is.

Ook een volgende spreker is van oordeel dat de cilinderinhoud en het vermogen van de wagen een meer objectief gegeven zijn en ook veel eenvoudiger om te hanteren. De overheden die belast zijn met het toepassen van de boeten kennen de kenmerken van de wagen, maar niet van de bestuurder.

Men heeft de mond vol van administratieve vereenvoudiging, maar beseft men wel wat een administratie men veroorzaakt indien het criterium van het inkomen van de overtreder moet worden nagegaan?

Daarbij houden nu al een groot aantal kosten voor een wagen verband met de cilinderinhoud en het vermogen van de wagen, zoals de verzekeringspremie, de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting. Dit criterium is eenvoudig, objectief en sociaal meer aanvaardbaar.

Een ander lid waarschuwt voor improvisatie. Het zou wellicht logischer zijn om de boete te laten afhangen van het inkomen van de overtreder, doch dit is niet eenvoudig te realiseren. Als iemand inlichtingen vraagt aan het ministerie van financiën voor soms heel belangrijkere aangelegenheden (bijvoorbeeld een toelage aan een gehandicapte) dan al laat het antwoord maanden op zich wachten. *Quid* met een inbreuk op de verkeerswetgeving?

Daarom pleit spreker voor realisme: er is niet altijd een relatie tussen het inkomen en de cilinderinhoud van de wagen, doch de cilinderinhoud kan wel als een werkbaar criterium worden weerhouden aangezien het gemakkelijk te hanteren is.

indice du revenu (puissance fiscale, cylindrée), le représentant du ministre renvoie au plan fédéral sur la sécurité routière.

Dans ce plan, 2 points restent en suspens: la mise en œuvre du permis à points, pour lequel un groupe de travail intercabine est occupé à travailler et le problème des amendes journalières (la modulation des amendes en fonction des revenus).

Pour l'intervenant, le groupe de travail doit adresser une recommandation au ministre. Personnellement, il est partisan d'une liaison de l'amende et de la puissance fiscale ou de la cylindrée d'un véhicule parce que ce critère est directement lié à l'infraction à la vitesse autorisée.

Un autre membre ne voit pas les choses de la sorte. Tant le conducteur d'une petite voiture que d'une grande peut rouler trop vite. D'ailleurs, des moteurs de 9 CV peuvent permettre d'atteindre des vitesses plus importantes que des moteurs de 15 CV.

L'intervenant fait remarquer que si un accord est atteint sur la liaison de l'infraction aux revenus, il faut que le critère choisi ne soit seulement pertinent mais aussi facilement contrôlable. Les revenus constituent un critère difficile parce qu'ils sont difficilement contrôlables.

Un intervenant suivant estime lui aussi que la cylindrée et la puissance de la voiture sont des données plus objectives et plus faciles à utiliser. Les autorités chargées de l'application des amendes connaissent les caractéristiques des véhicules, mais non celles du conducteur.

On ne parle que de simplifications administratives mais se rend-on bien compte quelle paperasserie administrative il y aurait s'il fallait contrôler le critère «revenus des contrevenants»?

À cet égard, un grand nombre de frais inhérents à une voiture sont en rapport avec la cylindrée et la puissance de la voiture, par exemple la prime d'assurance, la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation. Ce critère est simple, objectif et socialement plus admissible.

Un autre membre met en garde contre l'improvisation. Il serait peut-être plus logique de faire dépendre l'amende des revenus du contrevenant mais il considère que ce n'est pas simple à réaliser. Si quelqu'un demande des informations au ministère des Finances pour des dossiers parfois très importants, par exemple l'octroi d'une allocation à un handicapé, la réponse se fait déjà attendre de longs mois. Qu'en sera-t-il pour une infraction au code de la route?

C'est pourquoi l'intervenant plaide pour que l'on fasse preuve de réalisme: il n'y a pas toujours de relation entre les revenus et la cylindrée de la voiture mais celle-ci peut être retenue comme critère utile étant donné qu'il est plus facile à vérifier.

Er wordt voorgesteld om in de resolutie alleen te vermelden dat de boetes op een billijker manier worden geïnd.

— *Alternatieve straffen voor verkeersovertredingen*

Een voorbeeld is de burgerdienst (hulp in de zorgsector, bij revalidatie) die zou kunnen opgelegd worden.

— *Invoering van de zwarte doos*

Dit moet uiteraard op Europees niveau worden bekeken. De bedoeling is dat alle handelingen van het voertuig worden geregistreerd, zijnde de rijtijd, de snelheid, maar dat deze gegevens pas mogen worden gebruikt in geval van een ongeval.

Een senator peilt naar de kostprijs van een zwarte doos.

Een lid legt uit dat dit in Turkije al bestaat en daar ongeveer 65 000 frank kost. De auto-industrie is wel nog niet voorbereid, maar door de nieuwe techniek van de chip en de massa-productie, zal de prijs wel dalen. Dit moet eerder op lange termijn worden gezien.

Een ander lid zegt dat het volgens de VZW «Ouders van verongelukte kinderen» op relatief korte termijn mogelijk zal zijn om zwarte dozen te produceren tegen ongeveer 20 000 frank het stuk.

— *Invoering minimale veiligheidsvereisten*

Dit punt betreft het Europees niveau.

— *Scherpere controle op rij- en rusttijden en op gewichten*

Een lid stelt voor om op het vlak van verkeersveiligheid een onderscheid te maken tussen personenwagens en vrachtwagens. Wat betreft de vrachtwagens is hij er geen voorstander van om de toegang tot het beroep van vrachtwagenbestuurder moeilijker te maken, maar wel om regels op te leggen voor de uitoefening ervan (bijvoorbeeld: de rijtijden, een beperking van de toegang tot de agglomeraties, ...). Blijkbaar zijn veel ongelukken, waarbij vrachtwagens en zwakke weggebruikers betrokken zijn, vooral in een stedelijke omgeving te wijten aan het probleem van de dode hoek. Men zou kunnen opleggen om op de achteruitkijkspiegel van vrachtwagens een dubbele spiegel aan te brengen, wat zeker geen fortuinen zal kosten.

Volgens een ander lid is controle op rij- en rusttijden belangrijk gelet op de trieste vaststelling dat deze helemaal niet worden geëerbiedigd, maar ook de controle op gewichten en afmetingen van de voertui-

Il est dès lors proposé de mentionner seulement dans la recommandation que les amendes doivent être perçues de manière plus équitable.

— *Peines alternatives pour les infractions au code de la route*

Un exemple en est un service civil (aide dans le secteur des soins, en cas de revalidation) qui pourrait être imposé.

— *Instauration de la boîte noire*

Ce sujet doit être examiné au niveau européen. L'objectif est d'enregistrer tous les mouvements du véhicule, c'est-à-dire le temps de roulage, la vitesse, mais ces données ne peuvent être utilisées qu'en cas d'accident.

Un sénateur s'informe du coût d'une boîte noire.

Un membre explique que ce système existe déjà en Turquie et qu'il coûte environ 65 000 francs. L'industrie automobile n'est pas encore prête mais, grâce à des nouvelles techniques telles que les «puces électroniques» et une production massive, le prix en diminuera certainement. Ceci doit plutôt être envisagé à plus long terme.

Un autre membre explique que, selon l'ASBL «Parents d'enfants victimes de la route», il est possible — à relativement court terme — de la produire à un prix d'environ 20 000 francs.

— *Instauration de conditions minimales en matière de sécurité*

Ce point concerne le niveau européen

— *Renforcement des contrôles des temps de conduite et de repos ainsi que des poids et dimensions autorisés*

Un membre propose de distinguer en matière de sécurité routière ce qui relève, d'une part, des véhicules privés individuels et familiaux et, d'autre part, des poids lourds de transport de marchandises. Pour ce second aspect, il n'est pas partisan de rendre l'accès à la profession plus difficile, mais bien d'imposer des règles à l'exercice de la profession (par exemple: les durées de conduite, revoir l'accès aux agglomérations, ...) Il semble que beaucoup d'accidents, surtout en milieu urbain, impliquant des poids lourds face à des usagers faibles soient dûs au problème de l'angle mort. Une mesure réglementaire à prendre est d'imposer un double miroir sur le rétroviseur des camions, ce qui ne coûte pas une fortune.

D'après un autre membre, le contrôle des temps de conduite et de repos est important étant donné que l'on est souvent amené à faire la triste constatation que ceux-ci ne sont pas du tout respectés, mais le

gen is belangrijk. Vooral de gewichten brengen heel wat schade toe aan de infrastructuur. De bedoeling is aan te bevelen om dit meer te controleren, zoals in het buitenland, waar meer weegschalen langs de weg staan. Gelet op het feit dat België een doorvoerland is, is dit zeer belangrijk, niet alleen omdat de infrastructuur beschadigd wordt maar ook omdat de veiligheid bedreigd is door overbelasting van de draagkracht van de achterassen.

Een senator meent dat weegschalen perfect kunnen worden ingeplant in de omgeving van benzinestations.

Wat betreft het verbod voor vrachtwagens om op zondag te rijden, vraagt spreker zich af of het ook de bedoeling daarover een aanbeveling te formuleren.

Voor een lid is dit in feite een Europees probleem. In Frankrijk en Duitsland is het al verboden, met een uitzondering voor bederfelijke waren. De regel is dat eens een Europese regel genomen, het alleen verboden is daar waar het verbod al bestond, maar het verbod mag niet nadien worden ingevoerd.

Een lid wijst wel op een bestaand misbruik: Frankrijk tolereert vrachtverkeer op de snelwegen richting België vanaf de zeehavens van Frankrijk (Calais en Duinkerke), waardoor op zondag heel wat vrachtvervoer vanuit dit gebied door België rijdt. Trouwens, de meeste vrachtwagens die 's zondags op de Belgische wegen rijden, zijn van Oost-Europese origine.

— *Technische keuring*

Dit kan in het goederenvervoer aan bod komen.

2.3.2. Leefmilieu

Eerste rubriek: fiscaal

— Stimulering van milieuvriendelijke brandstoffen

Als milieuvriendelijke brandstof wordt vooral LPG bedoeld, maar ook de elektrische aandrijving van auto's en autobussen en de hybride systemen (elektriciteit en klassieke brandstof). Het gebruik van LPG wordt momenteel bevoordeligd door de lagere prijs aan de pomp, maar ook fiscaal bestraft omdat de autobelasting voor voertuigen met een LPG-installatie, het dubbele bedraagt van deze voor auto's met een benzinemotor. Deze verdubbeling is samen met de verhoging van de autobelasting voor dieselauto's ingevoerd. Het uitgangspunt hierbij was dat diesel de meest vervuilende brandstof is en dus diende

contrôle des poids et dimensions des véhicules est aussi important. Ce sont surtout les charges qui provoquent beaucoup de dégâts à l'infrastructure. L'objectif est d'accentuer les contrôles sur ce point, tout comme c'est le cas à l'étranger où il y a beaucoup plus de bascules le long des autoroutes. Compte tenu du fait que la Belgique est un pays de transit, ceci est très important, non seulement parce que l'infrastructure y est endommagée mais aussi parce que la sécurité est menacée par suite de la surcharge des essieux arrière.

Un sénateur estime que des bascules pourraient parfaitement être implantées à proximité des stations-service.

En ce qui concerne l'interdiction faite aux poids lourds de rouler le dimanche, l'intervenant se demande si l'objectif est également de formuler une recommandation à cet égard.

Pour un autre membre, ceci est en fait un problème européen. En France et en Allemagne, c'est déjà interdit à l'exception des transports de denrées périssables. La règle est que lorsqu'une règle européenne est édictée, les choses sont uniquement interdites là où elles l'étaient déjà, mais cette interdiction ne peut pas être instaurée par la suite.

Un membre souligne un abus souvent constaté: la France tolère le trafic de poids lourds sur les autoroutes en direction de la Belgique à partir des ports français (Calais et Dunkerque), ce qui fait que le dimanche, une grande quantité de poids lourds en provenance de cette région traversent la Belgique. Par ailleurs, la plupart des poids lourds qui empruntent les routes belges le dimanche proviennent de l'Europe de l'Est.

— *Contrôle technique*

Ce sujet peut être abordé dans la rubrique transport de marchandises.

2.3.2. Environnement

Première rubrique: fiscalité

— Encouragement des écocarburants

Par écocarburant, l'on entend surtout le LPG mais aussi la propulsion électrique des voitures et des autobus et les systèmes hybrides (électricité et carburants classiques). L'utilisation de LPG est actuellement favorisée par un prix inférieur à la pompe mais aussi sanctionnée fiscalement parce que la taxe automobile sur les véhicules équipés d'une installation LPG s'élève au double de celle d'une voiture dotée d'un moteur à essence. Cette taxe a été instaurée lors de l'augmentation de la taxe pour les voitures diesel. La raison invoquée était que le diesel est le combustible le plus polluant et que son emploi devait donc être

ontmoedigd te worden, maar terzelfder tijd werd ook LPG geraakt. De werkgroep is van mening dat LPG moet gestimuleerd worden, zowel de installatie als het gebruik.

Een senator verwijst naar het grondbeginsel van de internalisering van de externe kosten (de externe kosten zijn de reële kosten voor vervuiling, veiligheid en gezondheid die de verschillende transportmiddelen en de verschillende soorten brandstof veroorzaken) dat de gebruikers voor hun verantwoordelijkheid zou stellen. Dat beginsel moet in dubbele zin worden bekeken: enerzijds, voor de transportmiddelen en de soorten brandstof die het minst schadelijk zijn en, anderzijds, voor de andere transportmiddelen en de andere soorten brandstof.

Het moet ook worden toegepast bij het debat over de brandstof voor de luchtvaart. Aangezien er op vliegtuigbrandstof geen belasting geheven wordt, stelt er zich een probleem van oneerlijke concurrentie en een probleem op het vlak van milieu.

Op middellange en lange termijn moeten de reële kosten op sociaal vlak en op het vlak van gezondheid en milieu voor de verschillende transportmiddelen en de verschillende soorten brandstof op het gebruik ervan worden overgedragen.

Een lid verwijst naar een recent rapport van de Europese milieudienst over de kosten die het gevolg zijn van de schade die het transport aan het milieu toebrengt. Het is van essentieel belang dat de transportsector die kosten op zich neemt.

De hybride modellen (elektriciteit en klassieke brandstof) beginnen zeer goed te presteren en komen binnenkort op de markt. Er moet dus rekening mee worden gehouden.

Ook op Europees niveau is er gepraat over andere soorten milieuvriendelijke brandstof dan LPG, met name over brandstof op basis van gewassen (bio-ethanol). Moet de kweek van dergelijke gewassen worden gesubsidieerd?

Het probleem van de belasting op brandstof voor de luchtvaart moet op het Europees niveau worden besproken. Als België op eigen houtje handelt, zal het succes niet groot zijn. De regering kan echter wel vragen dat er op Europees niveau iets aan wordt gedaan.

Een senator meent dat ook de steun aan het wetenschappelijk onderzoek voor het onderzoek naar de vermindering van de vervuiling en het gebruik van andere brandstoffen, moet voorzien worden, maar merkt tegelijkertijd op dat het wetenschappelijk onderzoek tot de bevoegdheid van de gemeenschappen behoort.

découragé mais, parallèlement l'on a aussi touché à la taxe des véhicules roulant au LPG. Le groupe de travail estime que l'utilisation du LPG doit être stimulée tant au niveau de l'installation que de la consommation.

Un sénateur se réfère au principe fondamental de l'internalisation des coûts externes (les coûts externes sont les coûts réels du transport en termes de pollution, de sécurité et de santé qu'occasionnent les différents modes de transport et les carburants) qui mettraient les utilisateurs devant leur responsabilité. Ce principe doit être vu dans les deux sens, notamment pour les modes de transport et les carburants les moins dommageables et les autres modes et carburants.

Le débat sur le carburant aérien doit y être compris. Le carburant aérien n'étant pas taxé, pose un problème de concurrence économique déloyale et de non prise en compte de problèmes environnementaux.

Dans une perspective de moyen et long terme, le coût réel sur le plan social, de la santé et de l'environnement des différents modes de transport et du type de carburant doit être répercuté sur leur utilisation.

Un membre se réfère à un récent rapport de l'Agence européenne pour l'environnement concernant le coût du transport sur l'environnement. La direction essentielle doit être une prise en charge des externalités environnementales par le secteur du transport.

Il est vrai que les modèles hybrides (électricité et carburants classiques) commencent à être très performants et vont venir sur le marché. Il faut donc en tenir compte.

En ce qui concerne les éco-carburants, à côté du LPG, la même discussion a été tenue au niveau européen concernant d'autres types de carburants, notamment des carburants à partir de cultures (le bio-éthanol). Faut-il subventionner ce genre de culture ou non?

Le trafic aérien, qui est en expansion continue, pose un problème quant à la taxation. Le niveau minimum sur lequel on peut travailler est le niveau européen. Si la Belgique agissait seule, elle ne connaîtrait pas un grand succès. Toutefois, le gouvernement peut au moins suggérer d'y faire quelque chose au niveau européen.

Un sénateur estime qu'il faut également prévoir une aide à la recherche scientifique en vue d'accroître la recherche sur la réduction de la pollution et sur l'utilisation d'autres carburants, mais souligne que la recherche scientifique relève de la compétence des communautés.

De belasting op kerosine kan in de resolutie worden opgenomen als aanbeveling om tijdens het Belgisch voorzitterschap een initiatief te nemen. Gelet evenwel op de inplanting van de Belgische luchthavens, Brussel-Nationaal in het bijzonder, zal de verleiding groot zijn voor het luchtverkeer om uit te wijken naar andere luchthavens in de onmiddellijke omgeving als België alleen een dergelijke belasting invoert.

Voor een lid van de werkgroep is de meest schone brandstof diegene die niet wordt gebruikt. De vraag naar het type brandstof is dan ook een residuaire vraag. Door bepaalde mobiliteitsproblemen op te lossen, bijvoorbeeld door het openbaar vervoer te stimuleren, worden ook andere problemen, zoals luchtvervuiling en energiebesparing, grotendeels opgelost. Het openbaar vervoer stimuleren is de meest efficiënte maatregel voor de beperking van de uitstoot van CO₂-gas.

Wat de alternatieve brandstoffen betreft, en in het bijzonder de bio-brandstoffen, ziet spreker een probleem van beschikbare oppervlakte. Dergelijke brandstoffen vereisen een voldoende grote oppervlakte om te worden verbouwd. Gelet op de aan de gang zijnde discussies in de landbouw (mag het vee nog met dierenmeel worden gevoederd of niet?), zal ook wellicht de vraag naar grotere oppervlakten landbouwgrond rijzen (om het vee te laten grazen).

De belasting op luchtverkeer is inderdaad een groot probleem, doch moet op Europees niveau worden aangepakt, zonder evenwel te wachten op het internationaal niveau. Transatlantische vluchten, *a fortiori* intercontinentale vluchten, kunnen niet heen en terug zonder bij te tanken. Als de kerosine overal in Europa wordt belast, is er geen probleem.

Een dergelijke belasting zal vooral het kortere afstand luchtverkeer treffen; dit verkeer is het meest vervuilend maar er bestaan ook de meeste alternatieven voor, zoals de HST-treinen of de gewone internationale treinen.

Een lid merkt daarbij op dat zelfs als alle 15 lidstaten van de Europese Unie een belasting op kerosine invoeren, dit onvoldoende is om het probleem van de transatlantische vluchten op te lossen, want er zal altijd één land, buiten de 15, zijn die niet belaste brandstof zal aanbieden (Zwitserland). Het moet dus gaan om alle Europese landen.

In Oostende loopt een proefproject met 7 elektrische auto's. Het ware aangewezen dat de verschillende overheden een voorbeeld stellen en zelf milieuvriendelijke wagens aanschaffen, vooral omdat dergelijke wagens nu nog zeer duur zijn, zodat de constructeurs kunnen geloven in een markt voor deze producten.

Een lid vraagt dat de andere doelstelling niet uit het oog wordt verloren. Schonere wagens stimuleren kan

Une taxe sur le kérosène peut être inscrite dans la résolution comme recommandation afin qu'une initiative soit prise à ce propos sous la présidence belge. Compte tenu toutefois de l'implantation des aéroports belges, en particulier de Bruxelles-National, la tentation sera grande pour le trafic aérien de se diriger vers d'autres aéroports dans les environs immédiats de la Belgique si celle-ci est seule à instaurer pareille taxe.

Un membre du groupe de travail estime que le meilleur carburant est celui qui n'est pas utilisé. La question portant sur le type de carburant n'est dès lors qu'une question secondaire. En résolvant certains problèmes de mobilité, par exemple en stimulant les transports en commun, l'on résout en grande partie d'autres problèmes tels que la pollution de l'air et l'économie d'énergie. Stimuler les transports en commun est la mesure la plus efficace pour limiter les émissions de CO₂.

En ce qui concerne les carburants alternatifs et en particulier les biocarburants, l'intervenant considère qu'il y a un problème de superficie disponible. Pareil carburant requiert pour sa production une superficie relativement grande. Compte tenu des discussions en cours dans l'agriculture (le bétail peut-il encore être nourri à base de farines animales ou non?), on verra naître une demande pour de plus grandes superficies de terres agricoles (pour faire paître le bétail).

La taxation du trafic aérien est en effet un grand problème, mais il faut l'aborder au niveau européen sans toutefois attendre qu'il le soit au niveau international. Les vols transatlantiques et *a fortiori* les vols intercontinentaux ne peuvent pas faire un aller-retour sans faire le plein. Si le kérosène est taxé partout en Europe, il n'y aura pas de problèmes.

Pareille taxe touchera surtout le trafic aérien sur courtes distances; ce trafic est le plus polluant, mais il existe aussi un certain nombre d'alternatives telles que les trains TGV ou les simples trains internationaux.

Un membre souligne toutefois que même si les quinze États membres de l'Union européenne instauraient une taxe sur le kérosène, ceci serait insuffisant pour résoudre le problème des vols transatlantiques car il y aura toujours un pays en dehors des quinze qui offrira du carburant non taxé (Suisse). Il faut donc que tous les pays européens marchent de concert.

À Ostende, un projet-pilote est en cours qui prévoit l'utilisation de 7 voitures électriques. Il serait indiqué que les divers pouvoirs publics donnent l'exemple et acquièrent eux-mêmes des véhicules non polluants surtout parce que ce type de voitures est encore actuellement très onéreux; de la sorte, les constructeurs pourront croire en un marché pour ce type de produits.

Un membre demande que l'autre objectif ne soit pas perdu de vue. Stimuler des voitures moins

ook een stimulans zijn om meer verplaatsingen met de eigen wagen te doen. Een premie geven voor de aankoop van een weliswaar schone wagen kan sommige gebruikers, die helemaal niet van plan waren een auto aan te schaffen, toch doen besluiten er één te kopen en dan daarna zullen ze het geïnvesteerde kapitaal willen rentabiliseren door de wagen meer te gebruiken.

Op de vraag of er al dan niet een fiscale hefboom voor LPG moet voorzien worden, legt de vertegenwoordiger van de minister van Financiën uit dat tot voor 1983, de meeste bestuurders van een auto met LPG in Nederland gingen tanken omdat LPG daar goedkoper was dan in België. In 1983 werd beslist om de accijns op LPG (2 frank per liter) af te schaffen en te vervangen door een verhoging van de verkeersbelasting. Als deze verhoging nu ongedaan wordt gemaakt, verplicht de richtlijn 92/82 België ertoe een accijns van 100 ecu per 1 000 liter (2,15 frank per liter) te heffen. De opbrengst van de bijkomende verkeersbelasting bedraagt ongeveer 320 miljoen frank per jaar. Een verhoging van de accijns zou 380 miljoen frank opleveren. De automobilist doet dus geen winst.

Trouwens, LPG is een mengsel van 2 gassen en dient terzelfder tijd voor verwarming en voor industriële en commerciële doeleinden. In het ene geval wordt er geen belasting geheven (de verwarming) en in het andere geval geldt een tarief van 1 500 frank per ton (industriële en commerciële doeleinden). Voor hetzelfde product zouden dan 3 tarieven gelden naargelang de doeleinden waarvoor het wordt aangewend. Om het product te herkennen naargelang het gebruik, zal het gekleurd moeten worden door middel van metaalproducten met aanzienlijke technische problemen tot gevolg.

Wat betreft een eventuele tegemoetkoming voor de installatie van LPG, merkt de vertegenwoordiger van de minister op dat de Ministerraad in haar vergadering van 30 juni 2000 dit al heeft voorzien. De eerste minister stelt een premie van ongeveer 20 000 frank voor.

— *Bevordering best beschikbare milieutechnologie*

Met dit punt wordt een signaal aan de constructeurs gegeven, namelijk dat zij er alle belang bij hebben om al hetgeen het milieu ten goede komt, zo goed mogelijk te ontwikkelen. Er werd een gelijkaardig voorstel (fiscale voordelen) gedaan met betrekking tot de verkeersveiligheid.

Volgens een commissielid zijn de prestaties en de veiligheid van wagens sterk verhoogd, maar dat geldt in wezen voor wagens die manifest gemaakt zijn om de wegcode en alle veiligheidsnormen te overschrijden, zoals wagens die met gemak sneller dan 120 km/u rijden. Volgens de constructeurs zou het publiek

polluantes peut aussi être un incitant à une utilisation plus fréquente de la voiture personnelle pour se déplacer. Accorder une prime à l'acquisition d'une voiture, il est vrai non polluante, peut décider certains consommateurs qui n'avaient absolument pas l'intention d'acquérir une automobile à en acheter une et ensuite, ils voudront rentabiliser le capital investi en utilisant plus fréquemment leur voiture.

À la question de savoir s'il faut ou non prévoir un levier fiscal pour le LPG, le représentant du ministre des Finances explique que jusqu'en 1983, la plupart des conducteurs d'automobiles équipées au LPG allaient faire le plein aux Pays-Bas parce que le LPG y était meilleur marché qu'en Belgique. En 1983, il a été décidé de supprimer les accises sur le LPG (2 francs au litre) et de les remplacer par une augmentation de la taxe de circulation. Si l'on abolit à présent cette augmentation, la directive 92/82 oblige la Belgique à percevoir des accises d'un montant de 100 écus par 1 000 litres (2,15 francs au litre). Le produit de la majoration de la taxe de circulation s'élève à quelque 320 millions par an. Une augmentation des accises rapporterait 380 millions. L'automobiliste n'a donc aucun bénéfice à ce que le système soit changé.

D'ailleurs, le LPG est un mélange de 2 gaz et est aussi utilisé pour le chauffage ainsi qu'à des fins industrielles et commerciales. Dans le premier cas, il n'y a pas de taxe (chauffage), dans l'autre cas, le tarif est de 1 500 francs par tonne (utilisations industrielles et commerciales). Un même produit se verrait donc appliquer trois taux différents en fonction de son utilisation. Pour distinguer le produit en fonction de son utilisation, il faudra le colorer au moyen de produits métalliques avec tous les problèmes techniques considérables que cela entraîne.

En ce qui concerne une intervention éventuelle pour une installation LPG, le représentant du ministre fait remarquer que le Conseil des ministres a déjà prévu pareille intervention au cours de sa réunion du 30 juin 2000. Le premier ministre propose une prime d'environ 20 000 francs.

— *Promotion de la technologie environnementale la plus accessible*

Ce point vise à donner un signal aux constructeurs, à savoir qu'ils ont tout intérêt à développer au mieux tout ce qui est favorable à l'environnement. Une proposition similaire (avantages fiscaux) a été faite en ce qui concerne la sécurité routière.

D'après un commissaire, les prestations et la sécurité des voitures ont fortement progressé mais cela vaut toujours pour des automobiles qui en fait sont destinées à commettre des infractions au code de la route et à toutes les normes de sécurité, par exemple des voitures qui dépassent facilement les 120 km/h.

vragen om dergelijke wagens. Terzelfder tijd verbruiken deze wagens zeer veel energie en vervuilen zij ook meer.

Daarom pleit spreker voor maatregelen om andere wagens te promoten, namelijk wagens die rijden aan een snelheid zoals voorzien in de wegcode en die minder energie verbruiken. Op die manier wordt zowel de doelstelling inzake verkeersveiligheid als inzake energieverbruik bereikt.

Ook al is deze analyse juist en dringen bepaalde correcties zich wellicht op, dan is de vraag van de Belgische consumenten, zelfs unaniem, onvoldoende om constructeurs aan te zetten andere wagens te produceren. Constructeurs hebben een strategie op Europees, zelfs mondiaal niveau. Het gaat om megamarkten en mega-sensibilisering.

Een ander lid is van mening dat de markt een belangrijke rol te spelen heeft. Een consument die veel geld wil uitgeven aan een krachtige wagen, gaat door de prijs van de brandstof beseffen dat dat economisch gesproken geen goede beslissing is.

Enkele jaren geleden heeft Greenpeace een zeer zuinige wagen (een verbruik van 4 l/100 km) met vrij behoorlijke prestaties, voorgesteld. Gelet echter op de banden tussen de constructeur van de wagen en de petroleumfirma's, werd de wagen niet in productie genomen. Als de markt echter naar dergelijke wagens vraagt, dan zal het wel niet lang meer duren voor de productie wordt gestart.

Een senator komt terug op het grondbeginsel van de internalisering van de externe kosten. Dat beginsel moet op Europees niveau worden toegepast en ook gelden voor LPG.

We mogen er niet van uitgaan dat de markt alles zal regelen en dat de consumenten allemaal voldoende wijs zijn. Dit is een irrationeel domein waarop de overheid moet ingrijpen om redenen van veiligheid, volksgezondheid en leefmilieu door de consumenten de reële kosten te doen dragen. Naast het voorbeeld van de zeer snelle, krachtige wagens is er nog het voorbeeld van de 4x4-wagens. Deze markt is in België in volle expansie, terwijl België niet bepaald het land is waar dergelijke terreinwagens nodig zijn, doch de reclame speelt in op de irrationaliteit. Gelet op het hoge verbruik van dergelijke wagens (20 tot 25 l/100 km!), is het niet meer dan normaal dat de bestuurders de kosten van de hoge benzineprijs dragen.

Ook de infrastructuur wordt nog altijd in functie van een verhoging van de snelheid gebouwd. Dit moet aangepakt worden.

Een lid waarschuwt tegen de nawerking van een correctie. Een abrupte stijging van de brandstofprijs

D'après les constructeurs, le public demande pareilles voitures. Simultanément ces véhicules consomment énormément d'énergie et polluent beaucoup plus.

C'est pourquoi l'intervenant plaide pour des mesures visant à promouvoir d'autres voitures, à savoir des voitures qui roulent à une vitesse comme celle prévue par le code de la route et qui consomment moins d'énergie. De cette manière, l'on atteindrait aussi bien l'objectif fixé en matière de sécurité routière qu'en matière de consommation d'énergie.

Même si cette analyse est exacte et que certaines corrections s'imposent peut-être, la demande des consommateurs belges, même unanimes, est insuffisante pour inciter les constructeurs à produire d'autre type de voitures. Les constructeurs ont une stratégie au niveau européen et même mondial. Il s'agit de mégamarchés et de mégasensibilisation.

Un autre membre est d'avis que le marché a un rôle important à jouer. Un consommateur qui veut dépenser beaucoup d'argent pour un véhicule très puissant, va se rendre compte, vu le prix des carburants, qu'économiquement ce n'est pas une décision rationnelle.

Il y a quelques années, Greenpeace a proposé une voiture très économique (une consommation de 4 litres aux 100 km) et dont les prestations étaient assez correctes. Compte tenu toutefois des liens entre les constructeurs de la voiture et les firmes pétrolières, celle-ci n'a pas été mise en production. Si toutefois le marché devait demander ce type de voitures, il ne faudrait pas longtemps pour que la production démarre.

Un sénateur revient sur le principe de base de l'internalisation des coûts externes. Ce principe doit être porté au niveau européen, en y incluant la question du LPG.

Nous ne pouvons pas partir du point de vue selon lequel le marché réglera tout et que les consommateurs font preuve de suffisamment de sagesse. Ceci est un domaine irrationnel sur lequel les pouvoirs publics doivent intervenir pour des raisons de sécurité, de santé publique et d'environnement en en faisant supporter les frais par les consommateurs. Outre l'exemple des voitures puissantes et très rapides, il y a aussi celui des 4x4. Ce marché est en pleine expansion en Belgique alors que notre pays n'est pas particulièrement un pays où pareils véhicules sont nécessaires, mais la publicité joue sur l'irrationnel. Compte tenu de la forte consommation de ces véhicules (20 à 25 l/100 km), il n'est que normal que les conducteurs supportent les frais de prix élevés du carburant.

L'infrastructure est aussi encore toujours prévue en fonction d'une augmentation de la vitesse. C'est là un sujet auquel il faut s'attaquer.

Un membre met en garde contre l'effet retard d'une correction. Une augmentation brutale du coût des

zal gevolgen hebben voor hen die met de energiekosten van toen in hun achterhoofd, geïnvesteerd hebben in een krachtige wagen. Een wagen wordt gekocht om er verschillende jaren mee te rijden en als de tijd rijp is, rekent men erop hem te kunnen verkopen. Welnu, als de brandstofkosten enorm de hoogte in gaan, is de prijs die men voor een krachtige tweedehandswagen nog krijgt, belachelijk laag.

De publieke opinie zal zich verzetten tegen de internalisering van de kosten. Daarom stelt het lid voor om het gebruik van de wagen aan te pakken, met name door een aanpassing van de fiscaliteit, waardoor de kosten voor aankoop van een wagen overgedragen worden naar de kosten voor verbruik. De aanschaf van een wagen is positief, maar als de prijs die men daarvoor moet betalen hoog is, wil men hem zo rendabel mogelijk maken. Als men een wagen aan een lage prijs heeft gekocht, is men sneller geneigd om regelmatig voor andere transportmiddelen te kiezen.

Dit alleen zal niet voldoende zijn. Er moet meer bereidwilligheid komen, zowel aan de kant van de gebruiker als aan die van de producent, want hij is het die voor een deel de behoefte creëert.

Een lid besluit hieruit dat daarom de BTW als hefboom gebruikt moet worden, namelijk met het oog op veiligheidsverhogende en milieubevorderende aspecten van een voertuig. Hierdoor zal de kostprijs van een wagen dalen en wordt de kost van de aanschaf verschoven naar de kost van het verbruik.

Volgens een recente Nederlandse studie zullen bestuurders hun auto pas op stal laten als de benzine 140 frank/l kost. Tot 5 jaar geleden kostte de benzine 30 frank/l, terwijl nu bijna 50 frank/l wordt betaald. Toch zijn er nog altijd niet minder wagens op de weg, niettegenstaande dat de index niet in dezelfde mate gestegen is om de meerkost op te vangen.

Volgens een ander lid toont dit aan dat niet alleen geld een rol speelt. De mensen zijn bereid om op andere posten te besparen om toch maar met hun eigen wagen te kunnen rijden. In sommige streken is de auto trouwens het enige vervoermiddel. De publieke opinie vraagt nu een verlaging van de brandstofprijzen. Als de kosten voor autorijden te hoog wordt én er zijn alternatieven, dan zal er wel een verschuiving naar andere vervoersmiddelen zijn. Voor spreker is een goede ruimtelijke ordening dan ook prioritair.

De werkgroep opteert voor een verlaging van de BTW op de best beschikbare milieutechnologieën, zodat de aanschaf van een nieuwe wagen goedkoper wordt.

Infrastructuur

Dit is een gewestmaterie.

carburants, aurait des conséquences pour ceux qui ont investi dans une voiture puissante en faisant un calcul par rapport au coût de l'énergie actuel. Or, une voiture est achetée pour plusieurs années et on compte la revendre. Si le prix de l'énergie est particulièrement élevé, la valeur de revente devient ridicule.

L'opinion publique va s'opposer à l'internalisation des coûts. Commençons par nous prendre à l'usage d'une voiture, notamment par une modification de la fiscalité, qui déplace le coût de l'acquisition vers le coût de l'usage. Acquérir un véhicule est positif, mais l'acquérir à un coût élevé incite à le rentabiliser. Acquérir un voiture à coût bas, permet de comparer les modes de transport.

Toutefois, ceci n'est pas suffisant. Il faut une politique volontariste, non seulement du côté du consommateur, mais aussi du côté du producteur, parce qu'il participe à la création du besoin.

Un membre en conclut que c'est pour cette raison que la TVA doit servir de levier notamment en vue de favoriser tout ce qui augmente la sécurité et les qualités environnementales d'un véhicule. Le prix de revient d'une voiture diminuera de la sorte et le coût d'acquisition sera déplacé vers le coût de la consommation.

Selon une récente étude néerlandaise, les conducteurs ne laisseront leur voiture au garage que lorsque l'essence coûtera 140 francs/l. Jusqu'il y a 5 ans, l'essence coûtait 30 francs/l alors qu'actuellement son prix est de presque 50 francs/l et il n'y a toujours pas moins de voitures sur la route nonobstant le fait que l'index n'a pas augmenté dans la même mesure pour résorber ce supplément de coût.

D'après un autre membre, ceci montre que l'argent n'est pas le seul élément à jouer un rôle. Les gens sont disposés à réaliser des économies sur d'autres postes de façon à pouvoir utiliser leur propre voiture. Dans certaines régions, la voiture est d'ailleurs le seul moyen de transport. L'opinion publique demande à présent une réduction du prix des carburants. Si le coût de l'utilisation d'une voiture devient trop élevé et s'il y a des alternatives, il y aura un glissement vers d'autres moyens de transport. L'intervenant estime que l'aménagement du territoire est prioritaire.

Le groupe de travail opte pour une diminution de la TVA sur les technologies environnementales les plus accessibles, de sorte que l'acquisition d'une nouvelle voiture soit moins onéreuse.

Infrastructure

C'est là une matière régionale

Wetgevend

— *Invoering van Europese optimale verbruiksprestaties en recyclagepercentages voor nieuwe wagens*

De bedoeling is om constructeurs aan te zetten wagens te produceren met een zo laag mogelijk verbruik, gekoppeld aan de terugnameplicht en recyclagemogelijkheden. In Vlaanderen lopen projecten voor een deskundige ontmanteling van wrakken. Dit doet de kost van een wagen stijgen en is dus enigszins tegenstrijdig met de doelstelling dat de aanschaf van een wagen goedkoper moet worden.

Een lid verwijst naar het samenwerkingsakkoord inzake de recyclage van afgedankte wagens dat tussen de gewesten is afgesloten. Bovendien is er nog een Europese richtlijn voor de recyclage van afgedankte wagens. Op het niveau van de wetgeving zijn de doelstellingen bijna bereikt.

Volgens een senator is de terugnameplicht een zeer goede zaak voor het leefmilieu, doch kan een probleem stellen op sociaal vlak. Voor nieuwe wisselstukken betaalt men veel geld, terwijl een afbraakfirma deze aan zeer voordelige prijzen kan leveren. Als een terugnameplicht wordt opgelegd, dan moet ook een verplichting voorzien zijn dat constructeurs over een voldoende aanbod van wisselstukken die herbruikt kunnen worden, moeten beschikken.

Wat de verbruikersprestatie betreft stipt de vertegenwoordiger van de minister van Financiën aan dat de motoren moeten beantwoorden aan de Europese normen. Voor het jaar 2005 bereidt men de euro 4-norm voor. De wagens die met een motor van dat type zijn uitgerust, verbruiken heel wat minder benzine (5 à 6 l/100 km) en stoten heel weinig deeltjes uit. Zij zullen een zeer goed presterende katalysator hebben, maar moeten rijden op benzine die slechts 10 dpm (deeltjes per miljoen) zwavel bevat. Momenteel bevat benzine 150 dpm. De petroleumfederatie beschikt nu nog niet over de technische middelen om benzine met slechts 10 dpm te produceren.

Een lid van de werkgroep wijst op het belang van het wetenschappelijk onderzoek. Tijdens de jaren '80 rees er tussen de Franse en Duitse constructeurs betwisting over het nut van de katalysator. Terwijl een Franse constructeur beweerde dat een katalysator nutteloos was, werkten de Duitse constructeurs in stilte verder en zijn ze nu marktleider op dat vlak. De toekomst voor schonere wagen moet nu voorbereid worden, namelijk door meer middelen vrij te maken voor wetenschappelijk onderzoek.

Législation

— *Instauration de normes européennes minimales en matière de consommation et de recyclage pour les voitures neuves.*

L'objectif est d'inciter les constructeurs à produire des voitures consommant le moins possible, sans oublier l'obligation de reprise et les possibilités de recyclage. En Flandre, il y a des projets de démolition spécialisée des épaves. Ceci entraîne une augmentation du coût d'une voiture et est donc quelque peu en contradiction avec l'objectif qui veut que l'acquisition d'une voiture devienne moins onéreuse.

Un membre se réfère à l'accord de coopération entre les régions sur la question du recyclage des véhicules hors d'usage. De plus, une directive européenne concernant le recyclage des véhicules usagés, doit être transposée. Les objectifs sont en train d'être atteints au niveau législatif.

D'après un sénateur, l'obligation de reprise est une très bonne chose au niveau de l'environnement mais peut poser un problème au niveau social. Les pièces de rechange neuves sont très chères alors qu'une entreprise de démolition peut les fournir à des prix très avantageux. Si l'on impose une obligation de reprise, il faut aussi prévoir une obligation pour les constructeurs de disposer d'une offre suffisante de pièces de rechange de rempli.

En ce qui concerne les normes de consommation, le représentant du ministre des Finances explique que les moteurs doivent répondre à des normes européennes. Pour l'année 2005, la norme euro 4 est en préparation. Les véhicules équipés d'un moteur de ce type vont consommer beaucoup moins d'essence (5 à 6 l/100 km) et rejeteront très peu de particules dans l'atmosphère. Ils auront des pots catalytiques ultra-performants, mais ils doivent obligatoirement utiliser de l'essence qui ne contient que 10 ppm de soufre (10 parts par million). L'essence en contient actuellement 150 ppm. Toutefois, la fédération pétrolière ne dispose pas encore des moyens techniques pour produire cette essence.

Un membre du groupe de travail souligne l'importance de la recherche scientifique. Au cours des années 80, il y a eu, entre les constructeurs français et allemands, un différend à propos de l'utilité du catalyseur. Alors qu'un constructeur français affirmait qu'un catalyseur était inutile, les constructeurs allemands continuaient en silence leurs recherches dans ce domaine et sont actuellement les maîtres du marché en la matière. L'avenir de voitures plus propres doit être à présent préparé, c'est-à-dire en libérant plus de moyens pour la recherche scientifique.

2.3.3. Personenvervoer

Eerste rubriek: fiscaal

— *Verhoogde investeringsaftrek voor collectief rollend materieel*

Met een verhoogde aftrek voor collectief rollend materieel wordt bedoeld de aftrek voor bedrijven die nieuw rollend materieel aanwenden voor collectief vervoer van eigen personeel, boven de traditionele afschrijving. De bedoeling is de ondernemer aan te zetten collectief vervoer in te schakelen voor zijn personeel mits een fiscaal voordeel.

— *Bedrijfsvervoerplannen*

Voor alle bedrijven met meer dan 50 werknemers, zou de verplichting om een bedrijfsvervoerplan op te stellen, moeten ingevoerd worden. Een dergelijk plan houdt in dat het bedrijf de lokalisatie van alle werknemers in kaart brengt en daarna, eventueel in samenspraak met andere bedrijven in de omgeving, een plan opstelt om gezamenlijk vervoer te organiseren. Vanuit de bedrijfsweld is daarop met enige terughoudendheid gereageerd, vooral over het verplicht karakter van het plan en het voorziene aantal werknemers (50). Andere moeilijkheden zijn onder meer de uren waarop gewerkt wordt (niet elk bedrijf begint op hetzelfde moment).

De regering heeft momenteel ook plannen opgesteld, maar in hun huidige vorm zouden zij heel wat administratieve rompslomp veroorzaken.

Tot op heden is er echter nog geen beroep gedaan op privé vervoersmaatschappijen, terwijl zij nochtans gespecialiseerd zijn in deze materie en dus ook meer kans hebben bedrijfsvervoerplannen concreet uit te werken. Zij moeten er wel een financieel voordeel bij hebben en er zeker van zijn de nodige vergunningen te kunnen bekomen.

Een senator wijst op de exodus van bedrijven van de stadskern naar de stadsrand en verderaf. Terwijl zij vroeger gemakkelijk met het openbaar vervoer konden bereikt worden, is dit niet meer het geval met alle gevolgen van dien voor de mobiliteit van het personeel en de toegankelijkheid van het bedrijf. Het bedrijf doet wel een financieel voordeel bij de verhuis, doch de kosten worden afgewenteld op het personeel en de gemeenschap. Dit probleem houdt verband met de ruimtelijke ordening en de onroerende voorheffing. De overheid moet een stimulans zoeken zodat de keuze van vestigingsplaats niet langer gemaakt wordt buiten elke vorm van sociale verantwoordelijkheid. Waarom deze bedrijven niet verplichten een mobiliteitsplan op te stellen? Zij moeten het probleem van mobiliteit en toegankelijk zelf in rekening brengen en niet afwentelen op het personeel en de gemeenschap.

2.3.3. Transport de personnes

Première rubrique: fiscalité

— *Augmentation de la déduction pour investissement applicable au matériel roulant collectif*

Par augmentation de la déduction pour investissement applicable au matériel roulant collectif, l'on entend la déduction, en plus des amortissements traditionnels, que les entreprises peuvent appliquer à leur nouveau matériel roulant pour le transport collectif de leur propre personnel. L'objectif est d'inciter les chefs d'entreprise à prévoir des transports collectifs pour leur personnel en échange d'un avantage fiscal.

— *Plan de transport d'entreprise*

Il faudrait instaurer pour toutes les entreprises occupant plus de 50 personnes une obligation d'élaborer un plan de transport d'entreprise. Un tel plan implique que l'entreprise mette sur carte la localisation de tous les travailleurs et ensuite, éventuellement en concertation avec d'autres entreprises des environs, dresse un plan pour organiser un transport en commun. Les milieux économiques ont réagi avec une certaine réticence à cette proposition surtout à propos du caractère obligatoire du plan et du nombre de travailleurs prévus (50). D'autres difficultés sont notamment les heures de travail (chaque entreprise ne commence pas au même moment).

Le gouvernement a pour l'instant également élaboré des plans mais, dans leur forme actuelle, ils engendreraient un surcroît administratif.

Jusqu'à ce jour, il n'a toujours pas été recouru à des sociétés de transport privées, alors qu'elles sont cependant spécialisées dans ce domaine et ont donc plus de possibilités d'élaborer concrètement des plans de transport d'entreprise. Elles doivent évidemment y trouver un avantage financier et pouvoir obtenir les autorisations nécessaires.

Un sénateur souligne l'exode des entreprises des noyaux urbains vers les périphéries et même plus loin. Alors que précédemment elles pouvaient être facilement rejointes en utilisant les transports en commun, tel n'est plus aujourd'hui le cas, avec les conséquences que cela implique au niveau de la mobilité du personnel et de l'accessibilité de l'entreprise. Celles-ci tirent bien un avantage financier de leur déménagement, mais les coûts sont reportés sur le personnel et la collectivité. Le problème tient à l'aménagement du territoire et au précompte immobilier. Les pouvoirs publics doivent chercher un stimulant de sorte que le choix d'un lieu d'implantation ne se fasse désormais plus sans tenir compte de la moindre responsabilité sociale. Pourquoi ces entreprises ne seraient-elles pas obligées d'élaborer un plan de mobilité? Elles doivent prendre en compte le problème de la mobilité et de l'accessibilité et non le reporter sur le personnel et la collectivité.

Spreker wijst er vervolgens op dat een individueel voertuig niet langer alleen voor een zuivere woon-werkverplaatsing wordt gebruikt, maar eerder voor een driehoeksverplaatsing woonplaats — school — werk — boodschappen en dergelijke. Een mobiliteitsplan opstellen om het loutere woon-werkverkeer te regelen zal technische problemen geven. Het probleem is eerder een probleem van ruimtelijke ordening gezien het uiteenspatten van de noden.

Wat de driehoeksverplaatsing betreft verwijst de spreker naar de Verenigde Staten, meer bepaald naar het fenomeen *bussing*. De kinderen worden er naar school gebracht met de bus en niet met de wagen van hun ouders. In België daarentegen worden de kinderen steeds meer met de wagen naar school gebracht. In Brussel zijn er zelfs scholen die een speciaal traject hebben uitgestippeld waardoor de kinderen rechtstreeks vanuit de wagen de school instappen zonder dat ze één centimeter over de straat hebben moeten gaan (een *drive in-school*).

Het schooltransport kan niet langer aan de voorkeur van de ouders worden overgelaten.

Een lid geeft toe dat de ruimtelijke ordening één van de prioriteiten is. Een groot deel van de maatregelen die door de werkgroep worden voorgesteld moet worden overgedragen naar het Europese niveau, wat voor heel wat onzekerheden zorgt. De ruimtelijke ordening hangt slechts in zeer beperkte mate af van het Europese niveau en is rechtstreeks toegankelijk, maar valt niet onder de bevoegdheid van de Senaat.

De ruimtelijke ordening heeft een reeks wijzigingen ondergaan, zoals de verstrooiing van de activiteiten over zo groot mogelijke oppervlakten. Als de uittocht niet wordt afgeremd, zal elke collectieve verplaatsing onmogelijk worden, aangezien het niet meer mogelijk zal zijn om stromen van personen samen te brengen die zich op hetzelfde moment verplaatsen.

Een andere valstrik is het bouwen van een infrastructuur zonder eerst te hebben nagedacht over de verbinding met andere infrastructuren. Bijvoorbeeld een nieuwe wijk in Brussel waar men in kantoren en woongelegenheden heeft geïnvesteerd, zonder eraan te denken om de nieuwe wijk te verbinden met het openbaar vervoer. Het gevolg daarvan is dat men er een dag over doet om met het openbaar vervoer er naartoe te gaan.

Volgens een lid is een transportplan voor één enkel bedrijf goed maar onvoldoende. Voor het groeperen van bedrijven (industriezones) dient men het probleem te evalueren op het niveau van de hele zone.

Het gaat om een principe van ondersteuning: men mag het transportaanbod niet uitbreiden, dat werkt op milieugebied alleen maar averechts. Het is beter

L'intervenant signale ensuite qu'une voiture personnelle n'est pas seulement utilisée pour les simples déplacements domicile-lieu de travail et inversement mais plutôt pour un déplacement triangulaire domicile-école-travail-magasins, etc. Élaborer un plan de mobilité pour régler le simple trafic domicile-lieu de travail et inversement engendrera dès lors des problèmes techniques. La question est plutôt un problème d'aménagement du territoire compte tenu de l'éclatement des besoins.

En ce qui concerne le parcours triangulaire, l'intervenant se réfère aux États-Unis, notamment *le bussing*. Les enfants sont conduits à l'école par bus et non avec la voiture de leurs parents. En Belgique, au contraire, les enfants sont conduits de plus en plus en voiture. À Bruxelles, certaines écoles organisent même un itinéraire qui permet de déposer l'enfant devant la porte de l'école pour qu'il n'y ait pas un centimètre entre la rue et l'entrée à l'école (*une école drive in*).

Les systèmes de transport scolaire ne peuvent pas être laissés à l'appréciation des parents.

Un membre admet que l'aménagement du territoire est une des priorités. Une bonne partie des mesures proposées par le groupe de travail, doivent être reportées au niveau européen avec toutes les incertitudes que cela comporte. Par contre, l'aménagement du territoire dépend fort peu du niveau européen et est directement accessible, mais ne relève pas de la compétence du Sénat.

L'aménagement du territoire a induit une série de déplacements. Il y a l'éclatement des activités vers la plus grande surface possible. Si cet exode n'est pas freiné, tout déplacement collectif devient impossible parce qu'il n'est pas possible de rassembler des flux de personnes qui se déplacent en même temps.

Un autre piège à éviter est de construire une infrastructure sans avoir d'abord pensé au reliement aux autres infrastructures. Par exemple: un nouveau quartier à Bruxelles où on a d'abord investi dans des bureaux et dans l'habitat sans penser à relier le nouveau quartier au transport public. La conséquence est que s'y rendre en transport public prend la journée.

Pour un membre, un plan de déplacement au niveau d'une seule entreprise est bien mais insuffisant. Pour les regroupements d'entreprises (les zonings), il faut évaluer le problème au niveau du zoning dans son ensemble.

Il s'agit d'un principe de subsidiarité: il ne faut pas multiplier les offres de transport qui finiront par être contreperformantes au plan environnemental. Il est

slechts één geregelde buslijn te hebben, dan een heleboel kleine busjes die alle kanten op gaan. In de Verenigde Staten keert men, na het uitproberen van carpooling, carsharing en kleine busjes, terug naar grote investeringen in collectief transport.

Naast het opstellen van plannen, moet er gekeken worden wat er is en wat er ontbreekt. Een voorbeeld zijn de nieuwe bedrijvzones. Meestal bestaat er al een buslijn tot aan de zone, maar indien de bus nu wordt verplicht om ook binnen de zone te rijden, dan verliest deze buslijn alle commerciële snelheid. Daarom zou de zone zelf haar intern vervoer moeten regelen. Op dit wijze worden beide vervoerstypes gerentabiliseerd en draagt de zone haar verantwoordelijkheid, zonder concurrentie te doen aan het andere systeem. In de vervoers- en toegankelijkheidsplannen moet het bestaand vervoer worden geïntegreerd.

Een senator verwijst naar het Brussels gewest waar er 's morgens en 's avonds enorme stromen pendelaars zijn. Het beleid dat het gewest ter zake voert, bestaat erin het aanbod van parkeerplaatsen te verkleinen. Voor de bedrijven die er zich willen komen vestigen, zijn er steeds meer urbanistische beperkingen op het vlak van parkeerplaatsen. Het gevolg daarvan is dat steeds meer bedrijven de neiging hebben om zich buiten Brussel te gaan vestigen (Zaventem en Waterloo) omdat ze daar over grote oppervlakten kunnen beschikken. Dit probleem valt echter niet onder de bevoegdheid van de Senaat. Misschien moet men de verschillende beleidsniveaus oproepen om samenwerkingsakkoorden sluiten.

Met de gemeenschapssenatoren moet het gesprek over ruimtelijke ordening gevoerd worden. Er is een discussie tussen de gewesten nodig over ruimtelijke ordening en dat in termen van coherente solidariteit.

Het ware wellicht aangewezen een mobiliteitseffektenrapport als een verplicht onderdeel van een exploitatievergunning te voorzien vooraleer een bedrijf wordt ingeplant.

Terugkomend op de bedrijfsvervoerplannen, herhaalt een lid dat het de bedoeling is om een fiscale stimulans te geven aan de bedrijven om te participeren zodat meer dergelijke plannen ingang vinden. Het huidige systeem kent veel tegenstrijdigheden. Zo wordt iedere werknemer vergoed voor zijn woonwerkverplaatsing, hetgeen wellicht een zeer sociale maatregel is, doch ook tot gevolg heeft dat de werknemer vindt dat zijn auto hem niets kost. Waarom zou hij dan het openbaar vervoer nemen? Dit heilig huisje zal op een bepaald moment moeten durven gekraakt worden om andere vervoersmodi te organiseren.

Op de vraag hoe bedrijfsvervoerplannen fiscaal aangemoedigd kunnen worden, stelt een lid van de werkgroep voor dat de kosten voor het organiseren

préférable d'avoir une ligne de bus régulière qu'une multitude de petits bus qui vont dans tous les sens. Aux États-Unis, après avoir essayé le carpooling, le carsharing et les petits bus, on revient aux investissements massifs en matière de transport collectif.

Outre l'élaboration des plans, il faut aussi examiner ce qui existe et ce qui fait défaut. Un exemple est fourni par les nouvelles zones industrielles. Généralement, il y a déjà une ligne d'autobus jusqu'à la zone mais, si le bus est désormais obligé de pénétrer également à l'intérieur de la zone, cette ligne perd sa vitesse commerciale. C'est pourquoi il faudrait que la zone organise son transport interne. De cette manière, les deux types de transport seraient rentabilisés et la zone porterait ses responsabilités sans concurrencer l'autre système. Dans les projets de transport et d'accessibilité, il ne faut pas négliger l'intégration des transports existants.

Un sénateur explique qu'en ce qui concerne la région bruxelloise, il y a énormément de flux de navetteurs le matin et le soir. La politique menée par la région est d'essayer de réduire l'offre en parking. Pour les entreprises qui souhaitent s'y installer, il y a de plus en plus de restrictions en matière d'urbanisme pour des places de parkings disponibles. Par conséquent, les entreprises ont tendance à aller s'installer à l'extérieur (zone Zaventem et Waterloo) parce qu'elles y disposent de vastes espaces. Le problème est que cela échappe à la compétence du Sénat, mais nécessite peut être un appel aux différents niveaux de pouvoirs pour qu'il y ait des accords de coopération.

Il faut une discussion entre régions sur l'aménagement du territoire en termes de solidarité cohérente. Le débat sur l'aménagement du territoire doit être mené avec les sénateurs de communauté.

Il serait peut-être indiqué de prévoir un rapport relatif aux effets sur la mobilité comme élément obligatoire pour l'obtention d'un permis d'exploitation avant qu'une entreprise ne soit autorisée à s'implanter.

Revenant aux plans de transport d'entreprise, un membre rappelle que l'objectif est de donner un stimulant fiscal aux entreprises pour participer à ce projet et ainsi de multiplier pareils plans. Le système actuel est plein de contradictions. C'est ainsi que chaque travailleur est indemnisé pour ses déplacements domicile-lieu de travail et inversement, ce qui constitue peut-être une mesure très sociale mais ce qui a aussi pour conséquence que le travailleur estime que sa voiture ne lui coûte rien. Pourquoi utiliserait-il dès lors les transports en commun? Ce tabou devra être brisé à un moment donné pour organiser d'autres moyens de transport.

À la question de savoir comment les plans de transport d'entreprise peuvent être encouragés fiscalement, un membre du groupe de travail propose que

van gemeenschappelijk vervoer door een bedrijf, fiscaal voor 100% in rekening gebracht kunnen worden. Indien dit bedrijf er ook investeringen aan verbindt, dan kunnen deze ook fiscaal ingebracht worden.

Een ander lid is het hier niet helemaal mee eens en wijst op de grote moeilijkheidsgraad van de materie, vooral als het gaat om een geheel van ondernemingen, vooral een verzameling van KMO's, waarvoor bedrijfsvervoerplannen moeten opgesteld worden. Zal voor een bedrijfsvervoerplanner geen nieuw beroep moeten gecreëerd worden? Misschien kunnen de Kamers van Koophandel iets dergelijks organiseren.

Een lid wenst het initiatief te laten aan de privé-vervoerders. In Vlaanderen zijn er al studies uitgevoerd door De Lijn, die wellicht zelf dergelijk vervoer zal organiseren, zodat de privé-vervoerders worden uitgesloten. De ervaring leert ons echter dat de zaken vlugger gaan als de privé sector wel mag tussenkomen.

Volgens een ander lid doen sommige privé-vervoerders hun huiswerk goed en bieden zij een geheel aan, namelijk vanaf het opstellen van een vervoersplan tot aan het vervoer zelf. Als dat echter enkel en alleen leidt tot het vervangen van de offertes die rendabel zijn voor De Lijn of de TEC, is er niets opgelost. Men is dan niet tegemoet gekomen aan de bijkomende behoeften, meer bepaald die behoeften waarin niet op een rendabele manier kan worden voorzien door de maatschappijen voor openbaar vervoer.

Het debat gaat niet over wie er moet instaan voor het vervoer — de overheid of de privé-sector — maar over hoe het moet worden georganiseerd. Er is een nieuwe functie nodig die er tracht achter te komen wat vanuit het standpunt van de bedrijven en vanuit het collectief standpunt de meest adequate formule is op het vlak van verplaatsingen (en dat kunnen ook de geregelde lijnen zijn).

— *Carpooling en -sharing*

Eerst wordt het verschil tussen carpooling en car-sharing uitgelegd.

Carsharing is het systeem waarin één voertuig wordt gedeeld door verschillende potentiële gebruikers. Het gaat om auto-eigenaars die slechts sporadisch van hun wagen gebruik maken en die op deze wijze de immobilisering van een belangrijk kapitaal verminderen. In Nederland en Duitsland lopen dergelijke experimenten, doch er zijn geen massa gegadigden. Het systeem beantwoordt immers niet aan een bepaalde nood, namelijk het gevoel eigenaar te zijn van zijn eigen wagen. Alleen voor wagens die eigendom zijn van een onderneming en die door verschillende werknemers mogen worden gebruikt, werkt het systeem.

les coûts de l'organisation de transports en commun par l'entreprise puissent être fiscalement portés en compte à concurrence de 100%. Si l'entreprise y ajoute également des investissements, ceux-ci pourraient également entrer en ligne de compte sur le plan fiscal.

Un autre membre n'est pas tout à fait d'accord à ce sujet et souligne le niveau de difficulté élevé de cette matière surtout quand il s'agit d'un ensemble d'entreprises et surtout de PME pour lesquelles il faudrait élaborer des plans de transport d'entreprise. Ne faudrait-il pas créer une nouvelle profession? Peut-être les chambres de commerce pourraient-elles organiser ce genre de choses.

Un autre membre souhaite que les transporteurs privés interviennent comme acteurs sur les marchés et qu'on leur laisse l'initiative. En Flandre, des études ont déjà été effectuées par De Lijn qui organisera sans doute elle-même ce genre de transports de sorte que les transporteurs privés en sont exclus. L'expérience nous apprend que les choses vont plus rapidement lorsque le secteur privé peut intervenir.

Un autre membre considère qu'il peut y avoir des transporteurs privés qui font bien le travail en offrant un tout, depuis la création du plan de déplacement jusqu'au transport même. Si cela se limite à remplacer purement et simplement des offres rentables pour De Lijn ou la TEC, rien n'est résolu. On n'a pas rencontré les besoins complémentaires, notamment ceux que l'on ne parvient pas à rentabiliser au travers des entreprises de transport public.

Le débat ne porte pas sur qui doit organiser le transport — un pouvoir public ou le secteur privé — mais comment on va l'organiser. Il faut un nouveau métier pour essayer de trouver la formule la plus adéquate, du point de vue de l'entreprise et du point de vue collectif en termes de déplacement (et cela peut être également les lignes régulières).

— *Carpooling et covoiturage*

En premier lieu, il faut expliquer la différence entre le car pooling et le covoiturage.

Le covoiturage est un système prévoyant le partage d'un véhicule entre différents utilisateurs potentiels. Il s'agit de propriétaires d'automobiles qui n'utilisent leur voiture que sporadiquement et qui, de cette manière, réduisent l'immobilisation d'un important capital. Aux Pays-Bas et en Allemagne, l'on a déjà procédé à pareille expérience, mais les intéressés ne se pressent pas encore au portillon. Le système ne répond en effet pas à un besoin précis, c'est-à-dire être propriétaire de sa propre voiture. Le système ne fonctionne que pour les véhicules qui sont propriété d'une entreprise et qui peuvent être utilisés par différents travailleurs.

Carpooling verwijst naar experimenten in de Verenigde Staten, vooral in Los Angeles waar bestuurders worden aangemoedigd om met hun wagen te delen met andere meerrijders.

De bedoeling is om de randparkings aan te moedigen en om carpooling aantrekkelijker te maken door de meerrijders ook het fiscaal voordeel van 6 frank toe te kennen, wat nu alleen voorbehouden is aan de chauffeur.

Een lid van de werkgroep merkt op dat dat voorstanders van carpooling meestal vergeten te verwijzen naar de uiteindelijke resultaten van de experimenten in Los Angeles. Het eerste gevolg van carpooling is immers dat er minder volk op de bussen zit en niet dat er minder auto's op de weg zijn. De potentiële gebruikers van carpooling zijn immers dezelfde als de gebruikers van het openbaar vervoer. Zij zien de voordelen van de wagen (het gaat vlugger, er zijn geen tussenstops en er is meer comfort) met als resultaat dat de bussen leeglopen. Het aantal wagens vermindert in Los Angeles niet, want geen enkele bestuurder was bereid zijn auto te verlaten om in de wagen van een andere bestuurder te stappen.

Als de gebruikers van de carpooling nog hetzelfde voordeel als dat van de bestuurder krijgen, dan wordt het fiscaal voordeel van de wagen met 4 vermenigvuldigd en wordt een wagen zelfs rendabeler dan het openbaar vervoer.

Wat wel interessant is, is om mensen die zeer verspreid wonen, door middel van carpooling op te pikken aan hun woning en dan gezamenlijk naar een trein- of busstation te rijden om zo het stadscentrum te bereiken. Voor zeer verspreide bewoning kan onmogelijk openbaar vervoer worden voorzien. Door middel van carpooling worden de mensen in dunbevolkte gebieden naar de kernzones gebracht om vervolgens met gemeenschappelijk vervoer naar het centrum te worden gebracht. Hier worden de voordelen van de 2 systemen gecombineerd.

Een ander lid ziet geen verband tussen concurrentie voor het openbaar vervoer en intensifiëring van carpooling. Gemiddeld zijn er nu 1,2 personen per voertuig. Dit gemiddelde kan verhoogd worden door het fiscaal voordeel van carpooling aan diegenen die meerijden, toe te kennen. Het is niet de bedoeling om gebruikers van het openbaar vervoer weg te snoepen. Carpooling is een voorstel voor waar er geen gemakkelijk of geen goed openbaar vervoer is. Nu werkt carpooling niet omdat het niet aangemoedigd wordt. Diegene die aan carpooling doet, blijft verstoken van elke vorm van tussenkomst. Trouwens Los Angeles kan niet vergeleken worden met een Belgische stad.

Le car pooling fait référence à des expériences menées aux États-Unis et surtout à Los Angeles où des conducteurs sont encouragés à partager leur voiture avec d'autres usagers.

L'objectif est d'encourager la construction de parkings périphériques et de rendre le car pooling plus attrayant en accordant aussi aux passagers l'avantage fiscal de 6 francs, actuellement réservé aux seuls conducteurs.

Un membre du groupe de travail fait observer que les partisans du car pooling oublient généralement de faire référence au résultat final des expériences à Los Angeles. La première conséquence du car pooling a en effet été d'avoir moins de monde dans les bus et non moins de voitures sur la route. Les utilisateurs potentiels du car pooling sont en effet les mêmes que les utilisateurs des transports en commun. Ils voient les avantages de la voiture (cela va plus vite, il n'y a pas de temps d'arrêt et le confort est plus grand) ce qui fait que les bus roulent à vide. Le nombre de voitures n'a pas diminué car aucun conducteur n'est disposé à abandonner sa voiture pour monter dans celle d'un autre.

Si les utilisateurs du car pooling obtiennent le même avantage fiscal que les conducteurs, l'avantage fiscal d'une voiture est multiplié par 4 et une voiture devient même plus rentable que les transports en commun.

L'élément intéressant du car pooling pour les personnes dont les habitations sont assez dispersées, c'est d'être chargées à domicile pour se rendre en commun à la gare ou à la station de bus afin de rejoindre ainsi le centre de la ville. Pour les habitations fort disséminées, l'on peut en effet difficilement prévoir des transports en commun. Le car pooling permet à des personnes habitant dans des zones à faible densité de population de se rendre dans des zones urbaines et ainsi de rejoindre le centre en utilisant les transports en commun. Les avantages des 2 systèmes sont ainsi combinés.

Un autre membre ne voit aucun lien entre la concurrence pour les transports publics et l'intensification du car pooling. En moyenne, l'on compte 1,2 personnes par voiture. Cette moyenne peut être augmentée en attribuant l'avantage fiscal du car pooling aux autres occupants. L'objectif n'est pas de retirer leurs usagers aux transports en commun. Le carpooling est une proposition pour les endroits où il n'y a pas de moyens de transports en commun permettant d'arriver facilement à destination. Actuellement cela ne fonctionne pas parce que cela n'est pas encouragé. Celui qui participe au car pooling ne bénéficie d'aucun avantage. D'ailleurs, Los Angeles ne peut pas être comparée à une ville belge.

De vorige spreker geeft een voorbeeld van potentiële carpooling, zijnde van Overijse naar Brussel. Voor vier werknemers die ongeveer dezelfde werkuren hebben, zal één de andere 3 met zijn wagen ophalen aan hun woonplaats om samen naar het station van Overijse te gaan en daar met het openbaar vervoer naar Brussel-centrum te sporen. Hier is het effect maximaal positief want de woonplaats wordt niet goed bediend door het openbaar vervoer, terwijl het vervoer naar Brussel toch op de minst storende wijze wordt gerealiseerd.

Als voor dezelfde 4 personen nu één ervan steeds met de wagen naar Brussel rijdt en de 3 anderen gewoonlijk met het openbaar vervoer, en als carpooling naar Brussel aantrekkelijk wordt gemaakt, dan wordt de kost van een verplaatsing met de wagen minder duur en zullen er 3 personen minder op de trein zitten en geen enkele wagen minder op de weg.

Carpooling heeft niet tot effect dat diegenen die nu elk afzonderlijk met de wagen rijden, samen één wagen gaan gebruiken. Een traditionele gebruiker van de eigen wagen zal soms aanvaarden dat een ander meerijdt, maar een bestuurder stapt niet in de wagen van een andere bestuurder. Het zijn diegenen die normaal van het openbaar vervoer gebruik maken die in de auto van een ander stappen.

Het gaat niet om de kost van het gebruik van de wagen, maar om een gewoonte.

Volgens een ander lid zou de conclusie in Nederland over carsharing wel positief zijn. Misschien moet hier een fiscaal voordeel aan gegeven worden.

Een lid meent te moeten waarschuwen voor de juiste inhoud van het begrip carsharing, namelijk het gemeenschappelijk bezit van één wagen. Diegenen die de formule carsharing gebruiken, zijn ook diegenen die regelmatig andere vervoersmodi, zoals het openbaar vervoer, de fiets gebruiken of te voet gaan. De auto wordt alleen sporadisch gebruikt. Er bestaan carsharingbedrijven die eigenaar zijn van een wagenpark en die op basis van een abonnement, wagens verhuren aan occasionele gebruikers.

Een lid verwijst naar een geniaal idee van de uitvinder van de Smart. Hij stelt een contract voor waardoor de klant een kleine wagen krijgt voor in de stad (de Smart) en gedurende 6 weken per jaar kan beschikken over een grote wagen (een Mercedes), bijvoorbeeld om op vakantie te gaan. Dat idee is interessant omdat kleine wagens minder plaats innemen, minder verbruiken en minder vervuילend zijn. Mercedes heeft echter afgehaakt omdat uit opiniepeilingen bleek dat de mensen erg gehecht zijn aan hun persoonlijke wagen.

L'intervenant précédent donne un exemple de carpooling potentiel c'est-à-dire entre Overijse et Bruxelles. Quatre travailleurs dont les heures de travail sont quasiment identiques, s'arrangent pour que l'un d'eux puisse aller chercher les 3 autres en voiture à leur domicile afin de se rendre ensemble à la gare d'Overijse et ensuite de prendre les transports en commun pour Bruxelles-centre. L'effet positif est ici maximum car leurs domiciles ne sont pas bien desservis par les transports en commun et leur voyage vers Bruxelles s'effectue tout de même de la manière la moins perturbante.

Si l'une de ces 4 personnes utilise sa voiture personnelle pour se rendre à Bruxelles alors que les 3 autres prennent habituellement les transports en commun et si l'on rend le car pooling vers Bruxelles attrayant, le coût d'un déplacement en voiture devient moins onéreux et il y aura 3 personnes en moins sur le train mais pas la moindre voiture en moins sur la route.

Le carpooling n'a pas pour effet que ceux qui actuellement utilisent chacun leur propre voiture n'emploient plus qu'une seule voiture. Un utilisateur traditionnel de sa propre voiture acceptera parfois qu'un autre l'accompagne, mais un conducteur ne met pas les pieds dans la voiture d'un autre conducteur. Ce sont ceux qui normalement utilisent les transports en commun qui monteront dans la voiture d'un autre.

Il ne s'agit pas ici du coût de l'utilisation de la voiture mais simplement d'une habitude.

D'après un autre membre, aux Pays-Bas les conclusions sur le carsharing seraient positives; peut-être faudrait-il y associer un avantage fiscal.

Un membre estime devoir mettre en garde à propos du contenu précis de la notion de car sharing à savoir la possession en commun d'une voiture. Ceux qui utilisent la formule du car sharing sont aussi ceux qui utilisent régulièrement d'autres moyens de transport tels que les transports en commun, le vélo ou tout simplement leurs jambes. La voiture n'est utilisée que sporadiquement. Il existe des entreprises de carsharing qui sont propriétaires d'un parc d'automobiles et qui, sur base d'un abonnement, louent des voitures à des utilisateurs occasionnels.

Un membre se réfère à une idée géniale de l'inventeur de la voiture Smart. Il a proposé un contrat selon lequel le client obtient une petite voiture à utiliser en ville (la Smart) et pendant 6 semaines par an, il peut disposer d'une grosse voiture (Mercedes), par exemple pour aller en vacances. Cette idée est très intéressante parce que les petites voitures occupant un espace moindre en ville, consomment moins et polluent moins. Toutefois, Mercedes n'a pas été au bout de l'idée, parce que, selon des enquêtes d'opinion, les gens sont très attachés à la propriété personnelle de leur voiture.

— *Bevordering fietsgebruik*

De minister van Financiën heeft terzake al een eerste initiatief genomen, namelijk de verlaging van het BTW-tarief tot 6 % voor herstellingen aan fietsen.

Om het fietsgebruik echt te bevorderen, ware het misschien aangewezen een fiscale hefboom te voorzien voor de aanschaf van een fiets, zoals de fiscale aftrekbaarheid of een BTW-verlaging op de aanschaf van een fiets.

Een lid meent dat ook fietsen met hulpmotor, bromfietsen en moto's hiervan moeten kunnen genieten. Het gebruik van deze vervoermiddelen werkt ruimtesparend en is minder vervuilend.

Volgens een senator is een tweewieler erg interessant om files te vermijden. Op het gebied van milieuvriendelijkheid moet de zaak toch wat worden gerelativeerd: er moet met name een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen een fiets en een motor. Voorts zijn er wat betreft de mogelijkheden van de fiets grote verschillen tussen Wallonië en Vlaanderen.

Een lid voegt daar echter aan toe dat het gebruik van gemotoriseerde tweewielers weliswaar voordeliger is ten opzichte van het gebruik van auto's op het vlak van energieverbruik, vervuiling en plaatsgebruik, maar dat er ook nadelen zijn, namelijk tweewielers zijn veel luidruchtiger. Gemotoriseerde tweewielers, zelfs met een optimale controle van het geluid, zullen altijd luidruchtiger blijven. Een aanzienlijke stijging van hun aantal zal dan ook voor geluidsoverlast zorgen, vooral in stedelijke gebieden.

De werkgroep stelt voor om eerst het fietsgebruik aan te moedigen omdat de fiets het milieuvriendelijkst is. De overheid kan een voorbeeld stellen door het fietsgebruik aan te moedigen voor interne verplaatsingen. Het Vlaams Parlement heeft 20 fietsen aangeschaft voor de verplaatsingen van het personeel naar de verschillende ministeries van de Vlaamse Gemeenschap. Ook de Senaat heeft fietsen aangeschaft.

Een lid stelt voor om ook de huur van fietsen aan te moedigen, namelijk door een verlaging van het BTW-tarief voor de huur. De NMBS is momenteel de grootste verhuurder van fietsen.

Een ander lid voegt daaraan toe om ook bedrijven aan te moedigen fietsen voor hun personeel aan te schaffen. In Oostende loopt een project waar aan de — gratis — randparking fietsen ter beschikking worden gesteld om zich naar het stadscentrum te begeven.

Op de vraag of een verlaging van het BTW-tarief op de aanschaf van fietsen kan worden overwogen,

— *Encouragement de l'utilisation du vélo*

Le ministre des Finances a déjà pris une initiative en la matière, à savoir la diminution à 6 % du taux de TVA pour la réparation de bicyclettes.

Pour vraiment promouvoir l'utilisation du vélo, il serait peut-être indiqué de prévoir un levier fiscal pour l'acquisition d'une bicyclette, par exemple la déductibilité fiscale ou la diminution de la TVA à l'acquisition d'une bicyclette.

Un membre estime que les bicyclettes équipées d'un moteur auxiliaire, les vélomoteurs et les motos devraient aussi pouvoir en bénéficier. L'utilisation de ces moyens de transports dégage de l'espace et est moins polluante.

Selon un sénateur, l'utilisation d'un deux roues peut être intéressante en termes d'encombrement. Par contre, en termes de lien avec l'environnement, il faut moduler, parce que, d'une part, il y a une grande différence entre l'utilisation d'un vélo et d'une moto et, d'autre part, l'utilisation du vélo en Belgique est très différente selon qu'il s'agisse de la Flandre ou de la Wallonie.

Un membre ajoute que l'utilisation de deux-roues motorisés est, il est vrai, plus avantageuse au niveau de la consommation, de la pollution et de l'espace occupé que les voitures mais qu'il y a également des désavantages à savoir que ces deux-roues sont beaucoup plus bruyants. Les deux-roues motorisés, même sous réserve d'un contrôle optimal de leur nuisance sonore resteront toujours plus bruyants. Une augmentation considérable de leur nombre engendrera dès lors une surcharge sonore surtout dans les zones urbaines.

Le groupe de travail propose d'encourager en premier lieu l'utilisation du vélo parce que le vélo est le deux-roues qui s'intègre le mieux à l'environnement. Les pouvoirs publics pourraient donner l'exemple en encourageant l'utilisation du vélo pour des déplacements internes. Le Parlement flamand a acquis 20 bicyclettes pour les déplacements de son personnel vers les différents ministères de la Communauté flamande. Le Sénat a également acquis des vélos.

Un membre propose d'encourager également la location de bicyclettes en diminuant le taux de TVA qui la frappe. La SNCB est actuellement le plus grand loueur de vélos.

Un autre membre propose aussi d'encourager les entreprises à acquérir des vélos pour les membres de leur personnel. À Ostende est actuellement en cours un projet où des vélos sont gratuitement mis à disposition dans les parkings périphériques pour se rendre au centre de la ville.

À la question de savoir si une réduction du taux de la TVA sur l'acquisition de bicyclettes peut être envisa-

antwoordt de vertegenwoordiger van de minister van Financiën dat het BTW-tarief vastgelegd is door de zesde richtlijn van 1977: voor voertuigen is het normale tarief van toepassing, namelijk ten minste 15% (in België is het normale tarief 21%). Momenteel is het niet mogelijk om een ander BTW-tarief dan 21% toe te passen.

Voor een senator kan dit voorstel van BTW-verlaging in het pakket van aanbevelingen aan de regering opgenomen worden met het oog op het komend Belgisch voorzitterschap.

— *Fiscale behandeling woon-werkverkeer*

— *Abonnementen op openbaar gemeenschappelijk vervoer*

Deze 2 onderwerpen worden samen behandeld.

Een eerste opmerking betreft de term «openbaar» vervoer. Er zijn verschillende mogelijkheden van gemeenschappelijk vervoer, zowel privé als publiek. De term «openbaar» vervoer wordt gebruikt in de zin van «gemeenschappelijk» vervoer. De discussie over het soort, publiek of privé, gemeenschappelijk vervoer kan nadien gevoerd worden.

Het woon-werkverkeer voor diegenen die gebruik maken van het openbaar vervoer moet fiscaal bevoordeligd worden, voorgesteld, bijvoorbeeld door de abonnementen op het openbaar vervoer voor de gebruiker fiscaal aftrekbaar te maken. Als het abonnement door het bedrijf wordt betaald, dan kan het bedrijf het in rekening brengen, doch niet langer het personeelslid. Een dubbele aftrek kan niet.

De vertegenwoordiger van de minister van Financiën zegt dat er door de bevoegde minister een werkgroep werd opgericht die zich buigt over het probleem van de aftrekbaarheid van vervoerskosten. Tijdens de discussie over het vaste bedrag van 6 frank is men tot de conclusie gekomen dat hoe verder men van zijn werk woont, hoe groter het voordeel.

Volgens een lid is deze materie bijzonder complex omdat ze niet past in het kader van voorafgaande maatregelen maar wel in dat van maatregelen die achteraf worden genomen, namelijk maatregelen die een bepaald beleid op het vlak van woon-werkverkeer vergezellen. Iemand die op minder dan 10 km van zijn werk woont, wordt fiscaal gestraft aangezien hij zijn vervoersonkosten niet kan aftrekken. Dat druist in tegen het streven om woon- en werkplaats dicht bij elkaar te brengen.

Het is zeer moeilijk om met betrekking tot het woon-werkverkeer fiscale maatregelen in te voeren, als men niet weet welk soort van vervoer men wil aanmoedigen. Het enige dat zeker een positieve invloed

gée, le représentant du ministre des Finances explique que le taux de TVA est fixé par la sixième directive de 77: pour les véhicules, le taux normal est d'application, c'est-à-dire au moins 15% (la Belgique a un taux normal de 21%). Actuellement il n'est pas possible de prévoir un taux de TVA autre que de 21%.

Pour un sénateur, cette proposition de réduction du taux de la TVA peut être incluse dans le paquet de recommandations qui seront adressées au gouvernement en vue de la prochaine présidence belge de l'Union européenne.

— *Régime fiscal des déplacements entre le domicile et le lieu de travail*

— *Abonnements aux transports en commun*

Ces deux sujets sont examinés conjointement.

Une première remarque porte sur l'expression «transports publics». Il existe diverses possibilités de transports en commun, tant privés que publics. Le terme «transports publics» est utilisé dans le sens de transports «en commun». La discussion à propos du type de transports en commun, publics ou privés pourra avoir lieu ultérieurement.

Le trajet domicile/lieu de travail pour tous ceux qui utilisent les transports en commun doit être encouragé fiscalement, par exemple en prévoyant la déduction fiscale, dans le chef du contribuable, de l'abonnement aux transports en commun. Lorsque l'abonnement est payé par l'entreprise c'est elle qui pourra le porter en compte et non plus le membre du personnel. Une double déduction n'est donc pas possible.

Le représentant du ministre des Finances explique qu'un groupe de travail a été créé par le membre compétent qui s'occupe du problème de la déduction des frais de parcours. Lors de la discussion sur le forfait des 6 francs, on est arrivé à la conclusion que plus loin on habitait de son lieu de travail, plus grand était l'avantage.

Selon un membre, cette matière est extrêmement complexe parce qu'elle ne s'inscrit pas en termes de mesures préalables mais en termes de mesures prises *a posteriori* à savoir des mesures qui doivent accompagner une politique déterminée de déplacement domicile-lieu de travail. Celui qui a son domicile à moins de 10 km de son lieu de travail est fiscalement puni parce qu'il ne peut pas déduire ses coûts de déplacement. Ceci va à l'encontre d'un objectif de rapprocher les gens de leur lieu de travail.

Il est très difficile de prévoir des mesures fiscales pour le déplacement domicile - lieu de travail, sans avoir d'idée de ce que l'on veut effectivement promouvoir comme type de déplacement. La seule

zal hebben is de integrale aftrekbaarheid van de kosten voor een abonnement, los van het systeem van beroepskosten, zodat diegenen die kiezen voor het forfaitair bedrag van de beroepskosten, ze ook kunnen aftrekken.

Volgens een senator behoort het woon-werkverkeer tot de oude mobiliteit. Moeten vormen van oude mobiliteit worden gestimuleerd? Moet er niet eerder op algemene basis worden gewerkt om te komen tot een fiscale stimulans van de beste vervoerswijze tussen alle mogelijke verschillende vervoersmogelijkheden.

Een lid onderlijnt dat het gemeenschappelijk vervoer het beste vervoer is voor wat betreft energieverbruik, plaatsgebruik en leefmilieu. Alleen moet er geen gemeenschappelijk vervoer georganiseerd worden, daar waar er geen massa mensen te vervoeren is.

Ook al bedraagt het woon-werkverkeer slechts 20 à 30% van het geheel van de verplaatsingen, toch blijft het aanzienlijk en blijft het ook het grootste mobiliteitsprobleem vormen, namelijk het individueel vervoer van en naar Brussel, Antwerpen en andere steden dat de toegang tot deze steden quasi onmogelijk maakt. Hierdoor zal de stad helemaal niet meer aantrekkelijk zijn en zullen alle bedrijven verhuizen naar de randstad of verder.

De andere soorten van verplaatsing, zoals bijvoorbeeld de driehoeksverplaatsing, vormen een bijkomend probleem dat bovenop het probleem van het woon-werkverkeer komt. Dat die soorten van verplaatsing bestaan wil niet zeggen dat er geen rekening moet worden gehouden met de grote verplaatsingsstroom. Bovendien kan men de driehoeksverplaatsingen met fiscale maatregelen indijken en er bijvoorbeeld voor zorgen dat de ouders nadat ze de kinderen met de wagen naar school hebben gebracht, het openbaar vervoer nemen om naar hun werk te gaan.

Door het woon-werkverkeer aan te pakken, pakt men een probleem aan dat op relatief korte termijn en gemakkelijker kan worden opgelost. De andere soorten van verplaatsing kan men niet aanpakken met behulp van fiscale maatregelen en zeker niet als die betrekking hebben op de verplaatsingen zelf. Vanuit het standpunt van de weggebruiker speelt het fiscale element alleen een rol als het gaat om de simpele en geregelde verplaatsing die men alle werkdagen van het jaar doet.

De ongeregelde verplaatsingen vormen een probleem. Het is erg moeilijk om die verkeersstromen, die in feite verband houden met de ruimtelijke ordening, te kanaliseren.

chose qui aura certainement un impact positif est la déduction intégrale des abonnements, hors du système des frais professionnels, de manière à ce que ceux qui font le choix du forfait en matière de frais professionnels puissent les déduire en plus.

Pour un sénateur la liaison domicile-travail est un vieux concept de mobilité. Faut-il des incitants par rapport à cette vieille forme de mobilité? Ne faudrait-il pas travailler sur une base générale afin de promouvoir finalement le meilleur moyen de transport parmi les différents moyens de transport existants?

Un membre souligne le fait que les transports en commun constituent le meilleur moyen de transport en ce qui concerne l'économie d'énergie, l'espace utilisé et l'environnement. Il faut seulement veiller à ne pas organiser de transports en commun là où il n'y a pas beaucoup de monde à transporter.

Même si les trajets domicile/lieu de travail ne représentent que 20 à 30% de l'ensemble des déplacements, cela reste malgré tout considérable et continue aussi à constituer le principal problème en matière de mobilité, notamment en raison de l'utilisation de moyens de transports individuels de et vers Bruxelles, Anvers et d'autres villes ce qui rend l'accès à ces villes quasiment impossible. De ce fait, la ville ne sera plus du tout attrayante et toutes les entreprises déménageront vers la périphérie ou même plus loin.

Les autres types de déplacement, comme le déplacement triangulaire, sont des problèmes annexes qui s'ajoutent au problème du déplacement domicile-lieu de travail. Ce n'est pas parce qu'ils existent, qu'il ne faut pas prendre en considération le gros flux de déplacement. En plus, le déplacement triangulaire peut être endigué par des mesures fiscales, par exemple, en veillant qu'après avoir conduit les enfants à l'école, les parents prennent le transport public pour se rendre à leur lieu de travail.

En s'attaquant au trajet domicile-lieu de travail, on s'attaque à un problème pouvant être solutionné à relativement court terme et plus facilement. Ce n'est pas par la fiscalité que l'on va attaquer les autres types de déplacements et certainement pas quand elle porte sur les déplacements eux-mêmes. Du point de vue de l'utilisateur, le seul aspect en terme fiscal sur lequel on peut agir, est le déplacement simple et régulier que l'on fait tous les jours ouvrables de l'année.

Les déplacements aléatoires posent problème. Il est très difficile de canaliser ces flux de déplacements qui sont en fait liés à l'aménagement du territoire.

Tal van leden vragen zich af waarom het schoolabonnement niet aftrekbaar is. De jeugd van vandaag is de gebruiker van morgen van het openbaar vervoer.

Volgens een lid is ook de verplaatsing naar school een geregelde verplaatsing en dus een soort van verplaatsing waarop men onmiddellijk kan inwerken.

Op de vraag of schoolabonnementen fiscaal aftrekbaar moeten gemaakt worden, ontpint zich een discussie.

Een lid vindt dat gratis openbaar vervoer voor 65-plussers een lagere prioriteit heeft dan een gratis abonnement voor schoolgaande kinderen. Een gratis abonnement voor kinderen heeft meer weerslag op de files en zorg ervoor dat kinderen gewoon worden aan het openbaar vervoer.

Het is inderdaad zo dat een gratis abonnement voor kinderen niet onder de bevoegdheid van de Senaat valt, maar de commissie kan aanbevelingen formuleren.

Het reëel haalbare moet voor ogen gehouden worden. De fiscaliteit behoort tot de federale bevoegdheid. Gratis vervoer aanbieden is een bevoegdheid van de deelstaten. Vlaanderen heeft aan de 65-plussers gratis vervoer aangeboden. Het uitgangspunt was het doorbreken van het sociaal isolement van deze categorie. De keerzijde is een mobiliteit die wordt aangezwengeld voor een categorie die meestal geen financiële problemen kent. Zij maken gebruik van het gratis vervoer om te tijd te doden en omdat het gratis is. Is dit de bedoeling?

Beter ware om gratis abonnementen aan schoolgaande jeugd te voorzien, vooral omdat jonge gezinnen minder financiële mogelijkheden hebben dan 65-plussers. Zij krijgen nu geen enkele vorm van tegemoetkoming.

De werkgroep besluit aan te bevelen om abonnementen op het openbaar gemeenschappelijk vervoer fiscaal aftrekbaar worden gemaakt.

— *Fiscale behandeling bedrijfswagens*

Er zijn 2 soorten bedrijfswagens: de wagens die bepaalde personeelsleden echt nodig hebben voor de uitoefening van hun taak en de wagens die aan bepaalde werknemers als aanmoediging worden gegeven.

De bevrozing van de loonmassa heeft geleid tot creatieve oplossingen om de betere werknemers op een andere manier te kunnen verlonen. Parallel hiermee hebben de financieringssystemen binnen de auto-wereld (leasing en dergelijke) de bedrijfswagens gesti-

Plusieurs membres se demandent pourquoi l'abonnement scolaire n'est pas finalement déductible. Les jeunes d'aujourd'hui sont les utilisateurs futurs des transports publics.

Selon un membre, le déplacement scolaire est aussi un déplacement régulier, donc un type de déplacement sur lequel on peut directement agir.

La question de savoir si les abonnements scolaires devraient être fiscalement déductibles a suscité une discussion.

Un membre trouve que l'idée de la gratuité du transport public pour les plus de 65 ans paraît une priorité bien inférieure à d'autres, comme celle de permettre un abonnement gratuit pour les enfants en âge scolaire. Cette mesure aurait une incidence plus intéressante à la fois en termes d'encombrements et serait un incitant pour habituer les enfants aux transports publics.

Il est vrai que ceci dépasse la compétence du Sénat, mais la commission peut faire des recommandations.

Il faut envisager ce qui est réellement réalisable. La fiscalité relève du pouvoir fédéral. Offrir des transports gratuits est une compétence des régions. La Flandre offre le transport gratuit aux personnes âgées de plus de 65 ans. Le point de départ de cette mesure était de rompre l'isolement social de cette catégorie de personnes. Le revers de la médaille est constitué par la mobilité ainsi offerte à une catégorie de personnes qui généralement ne connaît pas de problèmes financiers. Elles utilisent gratuitement les transports en commun pour tuer le temps et parce qu'ils sont gratuits. Est-ce là l'objectif visé?

Ne serait-il pas préférable de prévoir des abonnements gratuits pour les jeunes en âge d'école, surtout parce que les jeunes foyers ont moins de possibilités financières que les personnes âgées de plus de 65 ans. Les jeunes foyers ne bénéficient actuellement d'aucune forme d'intervention.

Le groupe de travail décide de recommander la déductibilité fiscale des abonnements aux transports en commun.

— *Régime fiscal des voitures de société*

Il y a 2 sortes de voitures de société: celles qui servent à ceux qui en ont vraiment besoin pour effectuer leur travail et celle qui sont octroyées à titre d'encouragement.

Le gel de la masse salariale a entraîné des solutions créatives afin de pouvoir rémunérer d'une autre manière les bons travailleurs. Parallèlement, les systèmes de financement au sein du monde automobile (leasing, etc.) ont stimulé les voitures de société. Au

muleerd. De laatste 10 jaar is het aantal bedrijfswagens exponentieel gegroeid. Dit is de fiscus niet ontgaan. Momenteel zijn er onderzoeken gaande in de bedrijven naar het gebruik van de bedrijfswagens en naar de eindgebruiker ervan.

Nu geldt een forfait van 5 000 km voor privé-verplaatsing dat ten laste komt van diegene die de auto gebruikt. De bevoegde minister zou dit forfait willen verhogen tot 12 000 km. Het gevolg kan wel ongewenst zijn omdat het fiscaal voordeel voor een bedrijfswagen wordt gerekend in functie van de fiscale PK van de auto. Een werknemer zou op die manier fiscaal worden gestraft omdat hij hetgeen dat hij gekregen heeft van zijn werkgever, gebruikt, zeker als het om een krachtige auto gaat.

Voor een lid is het probleem van de bedrijfsvoertuigen vooral een probleem van gebrekkige informatie. In het merendeel van de gevallen licht de werkgever de fiscale gevolgen van de bedrijfswagen niet voldoende toe, met alle onverwachte van dien voor de genietter van de wagen. Een bedrijfswagen is immers een voordeel in natura en wordt als dusdanig belast. Dit voordeel wordt berekend in functie van, enerzijds, de afstand tussen de woonplaats en het werk en, anderzijds, de fiscale PK van het voertuig. Bijvoorbeeld: voor een afstand van 40 km en een voertuig van 15 PK, wordt het voordeel: 200 werkdagen per jaar, aan 2×40 km per dag, zijnde 16 000 km, vermenigvuldigd met 13,5 frank/km, zijnde 216 000 frank voordeel. De genietter wordt belast op dit voordeel en op het forfait voor persoonlijk vervoer, doch dikwijls is hij er niet van op de hoogte en heeft hij deze belasting niet ingeschat.

Daarom stelt spreker een correcte aanslag voor, zoals een tachograaf die alle kilometers registreert of een forfait dat door de betrokkene vrijwillig wordt aangegeven. Indien dit «vergeten» wordt, kunnen er zware sancties worden voorzien.

Volgens een senator is een wagen voor persoonlijk gebruik een voordeel in natura. Het forfait van 5 000 km is onvoldoende, aangezien men verschillende keren per jaar op vakantie gaat en daarvoor de bedrijfswagen gebruikt. Het forfait moet opnieuw worden bekeken. In feite is de verhoging van het forfait van 5 000 km tot 12 000 km voor het privé gebruik van de bedrijfswagen, niet meer dan redelijk.

Een lid vindt dat de structuur van de bedrijven en van het management het bezit van prestigewagens aanmoedigt. Wanneer een werkgever de parkeerplaats van zijn bedrijf oprijdt, moet onmiddellijk duidelijk zijn dat hij de baas is.

Een ander lid stelt ene beperking voor tot een bepaald bedrag in plaats van een percentage. Dat vast bedrag is dan voor alle soorten van wagens hetzelfde.

cours des dernières années, le nombre de voitures de société a progressé de manière exponentielle. Ceci n'a pas échappé au fisc. Actuellement, des enquêtes sont en cours dans les entreprises à propos de l'utilisation des voitures de société et de leur utilisateur final.

Actuellement, la loi prévoit un forfait de 5 000 km pour les déplacements privés qui sont à charge de l'utilisateur de la voiture. Le ministre compétent voudrait augmenter ce forfait et le porter à 12 000 km. Cette mesure pourrait avoir un effet non souhaité parce que l'avantage fiscal pour une voiture de société est calculé en fonction de la puissance fiscale du véhicule. Un travailleur pourrait de cette manière se voir sanctionné fiscalement parce qu'il se sert d'un cadeau de son employeur et plus encore s'il s'agit d'une voiture puissante.

Pour un autre membre, le problème des voitures de société est surtout un problème de manque d'information. Dans la plupart des cas, l'employeur n'explique pas suffisamment les conséquences fiscales d'une voiture de société avec toutes les conséquences inattendues que cela peut avoir pour l'utilisateur du véhicule. Une voiture de société est en effet un avantage en nature qui est taxé comme tel. Cet avantage est calculé en fonction, d'une part, de la distance entre le domicile et le lieu de travail et, d'autre part, la puissance fiscale du véhicule. Exemple: pour une distance de 40 km et un véhicule de 15 CV, l'avantage s'élève à: 200 jours ouvrables par an à multiplier par 2×40 km par jour, soit 16 000 km, à multiplier par 13,5 francs par km soit un avantage de 216 000 francs. Le bénéficiaire est taxé sur cet avantage et sur le forfait pour usage personnel mais souvent il n'en est pas informé et n'a même pas la moindre idée de cet impôt.

C'est pourquoi l'intervenant propose une imposition correcte, par exemple en installant un tachygraphe qui enregistrerait tous les kilomètres parcourus ou en instaurant un forfait qui serait déclaré spontanément par l'intéressé. En cas d'«oubli», on pourrait prévoir des sanctions assez lourdes.

Pour un sénateur une voiture à usage personnel est un avantage en nature. Le forfait de 5 000 km est insuffisant, vu que les gens partent plusieurs fois par an en vacances en utilisant la voiture professionnelle. Le forfait doit être revu. En fait, le relèvement du forfait de 5 000 à 12 000 km pour l'usage privé d'une voiture de société n'est rien de plus que raisonnable.

Un membre estime que la structure des sociétés et du management encourage l'utilisation de voitures dites de prestige. Lorsqu'un employeur entre dans le parking de la société, il faut pouvoir distinguer tout de suite qu'il est le chef.

Un autre membre propose une limitation à un montant fixe au lieu de déduire un pourcentage. Ce montant serait le même quel que soit le type de

Het fiscale voordeel zou dan het grootst zijn voor een wagen met een kleine cilinderinhoud en wordt kleiner naarmate de cilinderinhoud toeneemt. Zo komt men tot individuele keuzen die niet op de groep drukken. Momenteel is het zo dat hoe groter de wagen is, hoe meer energie hij verbruikt en hoe meer schade hij aanricht aan het milieu, hoe voordeliger hij is op fiscaal gebied.

Een volgende spreker ziet een probleem van billijkheid en wil de situatie van de genietters van een bedrijfswagen vergelijken met de situatie van diegenen die met hun eigen voertuig naar het werk rijden of het openbaar vervoer gebruiken en die daarvoor de wettelijk voorziene vergoeding van hun werkgever ontvangen.

Elke woon-werkverplaatsing moet op dezelfde wijze moet worden vergoed. We moeten opletten dat we geen maatregelen voorzien die het gebruik van een bedrijfswagen aanmoedigen, noch werknemers aanmoedigen om verder van hun werk te gaan wonen.

Spreker kan wel instemmen met het voorstel over de juiste informatie aan de genietters van bedrijfswagens.

Volgens spreker heeft het verlies van een job voor kaderleden drama's tot gevolg; zij verliezen niet alleen hun job, maar ook alle bijbehorende uiterlijke tekenen van welstand (zoals de bedrijfswagen) en andere sociale voordelen.

Voor een lid is een bedrijfswagen een middel om een voordeel toe te kennen aan bepaalde werknemers. Dit voordeel heeft weliswaar perverse gevolgen op het vlak van leefmilieu en mobiliteit dat nog wordt versterkt door het feit dat hoe belangrijker een werknemer wordt in de onderneming, hoe groter en krachtigere wagen die hij ontvangt, zelfs indien hij er niet zelf om vraagt. De oplossing die de werkgroep zal voorstellen, mag een bepaalde categorie werknemers niet benadelen. We zullen dus niet ontsnappen aan een bredere discussie over de fiscaliteit want deze werknemers verlangen — terecht — een loon dat overeenstemt met hun capaciteiten en verantwoordelijkheden. Aangezien de belasting op arbeid zeer hoog is in België, zullen er uitwegen moeten gezocht worden.

Een ander lid meent dat bedrijfswagens zich in een grijze zone bevinden. Noch de bedrijfsleiding, noch de genietter ervan, heeft baat bij deze grijze zone, die alleen tot betwistingen met de belastingdiensten leidt. Daarom zou een forfaitair systeem, in functie van de fiscale PK van de wagen, een duidelijker criterium zijn. Bijvoorbeeld: een voertuig van 7 PK geeft een forfait van 50 000 frank/jaar belastbaar inkomen, ongeacht de afstand tussen woonplaats en werk.

voiture. Dès lors, l'avantage fiscal serait maximal pour une voiture de petite cylindrée, et deviendrait de moins en moins intéressant à mesure que la cylindrée augmente. Cela deviendrait un choix individuel qui ne reposerait pas sur la collectivité. Actuellement, plus la voiture est massive, consommatrice d'énergie et cause des dégâts, plus elle est avantagée fiscalement.

Un autre intervenant voit là un problème d'équité et voudrait comparer la situation des bénéficiaires d'une voiture de société à celle de ceux qui utilisent leur véhicule personnel ou les transports en commun pour se rendre à leur travail et qui, pour cette raison, reçoivent l'indemnité légale de leur employeur.

Tout déplacement domicile/lieu de travail doit être rémunéré de la même manière. Nous devons veiller à ne prévoir aucune mesure qui encouragerait l'utilisation d'une voiture de société, ou les travailleurs à aller habiter plus loin de leur travail.

L'intervenant peut marquer son accord sur la proposition visant à mieux informer les bénéficiaires d'une voiture de société.

D'après lui, la perte de leur emploi peut également être dramatique pour les cadres car ils ne perdent pas seulement leur emploi mais aussi tous les signes extérieurs de confort (tels qu'une voiture de société) et autres avantages sociaux qui s'y rattachent.

Un autre commissaire estime qu'une voiture de société est un moyen d'accorder un avantage à certains travailleurs. Cet avantage a, il est vrai, des effets pervers au niveau de l'environnement et de la mobilité, encore renforcés par le fait que plus un travailleur acquiert de l'importance dans une entreprise, plus grande et plus puissante sera la voiture qu'il recevra, même s'il ne le demande pas lui-même. La solution que le groupe de travail proposera ne peut pas désavantager une certaine catégorie de travailleurs. Nous n'échapperons donc pas à une discussion plus large sur la fiscalité car ces travailleurs souhaitent à juste titre une rémunération correspondant à leurs capacités et à leurs responsabilités. Étant donné qu'en Belgique, la taxation du travail est très élevée, il faudra chercher d'autres issues.

Un autre membre encore considère que les voitures de société se trouvent dans une zone grise. Ni la direction de l'entreprise, ni le bénéficiaire de la voiture de société n'ont intérêt au maintien à cette zone grise qui n'entraîne que des contestations avec les services de taxation. C'est pourquoi un système forfaitaire en fonction de la puissance fiscale de la voiture pourrait être un critère beaucoup plus clair. Exemple: un véhicule de 7 CV représente un forfait de 50 000 francs par an de revenus imposables, indépendamment de la distance entre le domicile et le lieu de travail.

Daarbij mag de bijdrage van de leasingmaatschappijen aan de bedrijfswagens niet uit het oog worden verloren.

Steunt de werkgroep het huidige systeem van bedrijfswagens of wordt er voor een forfait geopteerd?

Een senator onderstreept dat het doel op lange termijn is om het gebruik van auto's te doen dalen en daarbij de milieuvervuiling en de verkeersopstopping verminderen. Dit doel moet door alle mogelijke middelen worden bereikt. Daarom mogen wagens met een grote cilinderinhoud zeker niet aangemoedigd worden. Een verhoging van het plafond voor persoonlijk gebruik van 5 000 tot 12 000 km is een eerste stap in de goede richting.

Er moet een billijk systeem voor de verplaatsingsvergoedingen voorzien worden, zeker geen systeem dat wagens met een grote cilinderinhoud aanmoedigt, maar eerder een systeem dat leidt tot een beperking ervan. Als bedrijven daarbij ook nog worden ontmoedigd om een bedrijfswagen als voordeel in natura te geven, dan is dit een goede zaak. Spreker pleit voor lineaire en zeer leesbare formules.

Enkele leden waarschuwen voor een verplaatsing van het probleem. Als bedrijfswagens zodanig worden belast dat noch de bedrijven, noch de werknemers er voordeel bij hebben, dan is er nog altijd geen auto minder op de weg want de werknemer zal zelf een auto kopen.

Zolang er geen valabel alternatief is voor het gebruik van een auto, of die nu een privé of een bedrijfswagen is, zal er ten gronde niets veranderen. Sommige werknemers hebben nu nog altijd geen andere keuze dan met een eigen wagen naar hun werk te rijden. Eerst moeten er begeleidende maatregelen getroffen worden om het gewenste resultaat te bereiken, zoals een verhoging van het aanbod van de NMBS. Er kunnen betere treinen met meer zitplaatsen worden voorzien (dubbeldekkers).

Trouwens, nu wordt een bedrijfswagen aan veel personeelsleden gegeven, niet alleen meer aan kaderleden. Spreker is het volledig eens dat een billijk systeem moet gevonden worden, dat rekening houdt met de andere werknemers die het openbaar vervoer gebruiken of met de eigen wagen naar het werk komen. Anders wordt een discriminatie gecreëerd die niet kan gerechtvaardigd worden. Welke systeem? Spreker ziet een forfaitair systeem in functie van de cilinderinhoud niet zitten.

Een lid wil vooral wagens met meer vermogen zwaarder belasten zodat ze worden ontmoedigd.

Voor een ander lid zal een bedrijfswagen altijd een voordeel blijven voor de genietter ervan omdat die

À cet égard, il ne faut pas perdre de vue la contribution des sociétés de leasing au développement des voitures de société.

Le groupe de travail soutient-il le système actuel des voitures de société ou opte-t-il pour un forfait?

Un sénateur souligne qu'à long terme, l'objectif est de faire diminuer l'utilisation des automobiles et ainsi de réduire la pollution de l'environnement et les embarras de la circulation. Cet objectif doit être atteint par tous les moyens possibles. C'est pourquoi on ne peut certainement pas encourager l'utilisation de voitures à plus forte cylindrée. Une augmentation du plafond pour usage personnel de 5 000 à 12 000 km est une première étape dans la bonne voie.

Il faut prévoir un système équitable pour les indemnités de déplacement mais certainement pas un système encourageant l'utilisation de voitures à plus forte cylindrée mais plutôt un système entraînant une limitation de celle-ci. Si les entreprises sont en outre encouragées à donner une voiture de société comme avantage en nature c'est là une bonne chose. L'intervenant plaide pour des formules linéaires et très claires.

Plusieurs membres mettent en garde à propos de risques de déplacement du problème. Si les voitures de société sont taxées de telle sorte que ni les entreprises, ni les travailleurs n'y ont intérêt, il n'y aura toujours pas de diminution du nombre de voitures sur la route, car le travailleur achètera lui-même sa propre voiture.

Aussi longtemps qu'il n'y aura pas d'alternative valable à l'utilisation de nos voitures personnelles, qu'il s'agisse d'une voiture privée ou d'une voiture de société, cela n'y changera fondamentalement rien. Certains travailleurs n'ont actuellement toujours pas d'autre choix que d'utiliser leur propre voiture pour se rendre à leur travail. Il faut tout d'abord prendre des mesures d'accompagnement afin d'atteindre le résultat souhaité, par exemple en augmentant l'offre de la SNCB. On pourrait prévoir de meilleurs trains avec plus de places assises (wagons à deux étages).

D'ailleurs, actuellement, une voiture de société est un cadeau donné à beaucoup de membres du personnel et pas seulement aux cadres. L'intervenant est entièrement d'accord à propos du fait qu'il faut trouver un système équitable tenant compte des autres travailleurs qui utilisent les transports en commun ou leur propre voiture pour se rendre à leur travail. Sinon, on crée une discrimination injustifiable. Quel système préconiser? L'intervenant n'est pas très partisan d'un système forfaitaire en fonction de la cylindrée.

Un autre membre voudrait surtout imposer plus lourdement les voitures plus puissantes de façon à en décourager l'acquisition.

Pour un autre membre encore, une voiture de société constituera toujours un avantage pour le béné-

geen eigen wagen moet kopen, ongeacht hoe hoog de belasting op de bedrijfswagen is.

Een lid is van oordeel dat de werkgroep een principe moet formuleren, doch dit moet realistisch zijn. Als bedrijfswagens dermate worden ontmoedigd, dan blijven er toch nog evenveel wagens op de weg, want de werknemer die er geen meer ontvangt, koopt er gewoon zelf één. Daarom moet het autobezit als dusdanig niet in vraag worden gesteld maar wel het autobezit. De fiscaliteit kan hier een hefboom zijn.

Volgens een ander lid is de mobiliteitsvraag de betrachting om de impact van voertuigen op het leefmilieu en de verkeersopstoppingen te verminderen. Wagens met grote cilinderinhoud stellen hier problemen. Doch, het bezit van een dergelijke wagen houdt rechtstreeks verband met de idee die de meeste mensen hebben over prestige en sociaal aanzien. Elke consument is uiteraard volledig vrij de wagen van zijn keuze aan te schaffen. Een bedrijfswagen gaat in sé om een deel van de verloning van de werknemer voor geleverde prestaties en voor de verantwoordelijkheid die hij opneemt in het bedrijf. De bedrijfswagen is een zeer belangrijk voordeel geworden in vergelijking met andere mogelijke voordelen, vooral gezien de evolutie van de kostprijs van een auto.

We moeten opletten dat welke maatregel we ook nemen, het gevolg geen fiscale bestraffing van het kaderpersoneel is. Hierdoor zal dit personeel haar koopkracht zien verminderen en onmiddellijk eisen stellen.

We moeten het gebruik van auto's met grote cilinderinhoud verminderen. Als dit overeenstemt met een voordeel dat kan berekend worden in cijfers, moeten we zien dat het individu dit voordeel niet verliest.

Een senator wil het gebruik van wagens niet bestraffen en wijst op een probleem van sociale rechtvaardigheid. Iedereen moet toegang tot de arbeidsmarkt hebben. Vooral voor jongeren wordt de aanschaf van een auto, nochtans noodzakelijk om te kunnen gaan werken, problematisch. Doch, we mogen ook geen premies voor een grote cilinderinhoud toekennen.

Daarnaast wijst spreker op een ander aspect dat eerder een sociaal-fiscaal aspect is. Een voordeel als een bedrijfswagen moet klaar en duidelijk uiteengezet worden aan de genietter van het voordeel. Het moet terug een onderdeel van de normale verloning van de werknemer worden, waarop ook sociale bedragen moeten betaald worden. Nu is dit niet zo en voor een werknemer die zijn job verliest, is dit zeer slecht.

We zouden deze categorie van werknemers zelfs een dienst bewijzen als de zaken terug in het normale kader — in financiële termen — gevat werden, waar-

ficiaire parce que celui-ci ne devra pas acheter son propre véhicule et ce quel que soit le coût fiscal d'une voiture de société.

Un commissaire considère que le groupe de travail doit formuler un principe mais il faut qu'il soit réaliste. Si on décourage les voitures de société, il y aura toujours autant de voitures sur la route car le travailleur qui n'en reçoit plus en achètera une lui-même. C'est pourquoi le président propose de ne pas mettre en question la possession d'une voiture en tant que telle mais bien l'utilisation d'une voiture. La fiscalité peut ici servir de levier.

D'après un autre membre, la problématique de la mobilité veut que l'on essaie de réduire l'impact des véhicules sur l'environnement et les embarras de la circulation. Les véhicules de plus forte cylindrée posent ici des problèmes. Toutefois la possession de pareilles voitures est directement liée à l'idée que la plupart des gens ont du prestige et de la considération sociale. Chaque consommateur est en effet entièrement libre d'acquérir la voiture de son choix. Une voiture de société est en soi d'une partie de la rémunération pour les prestations fournies et pour les responsabilités assumées dans l'entreprise. La voiture de société est un avantage très important comparé à d'autres avantages potentiels, compte tenu surtout de l'évolution du coût d'une voiture.

Nous devons veiller à ce que les mesures que nous prenons, quelles qu'elles soient, ne constituent pas une sanction fiscale pour les cadres. Ces travailleurs verraient en effet diminuer leur pouvoir d'achat et poseraient immédiatement d'autres exigences.

Nous devons réduire l'utilisation de voitures de grosse cylindrée. Si cela correspond à un avantage qui peut être chiffré, nous devons veiller à ce que l'individu ne perde pas cet avantage.

Un sénateur entend ne pas sanctionner l'utilisation des voitures et souligne un problème de justice sociale. Chacun doit avoir accès au marché du travail. C'est surtout pour les jeunes que l'acquisition d'une automobile devient problématique alors qu'elle leur est nécessaire pour aller travailler. Néanmoins, nous ne pouvons pas non plus attribuer d'avantages pour une plus grosse cylindrée.

En outre, l'intervenant souligne un autre aspect plutôt d'ordre social et fiscal. Un avantage tel qu'une voiture de société doit être clairement expliqué au bénéficiaire de cet avantage. Il doit redevenir un élément de la rémunération normale du travailleur sur lequel il faut également payer des cotisations sociales. Actuellement, ce n'est pas le cas, et pour un travailleur qui perd son emploi, c'est là une très mauvaise chose.

Nous rendrions même service à cette catégorie de travailleurs si, en termes financiers, les choses rentraient à nouveau dans un cadre normal et s'ils

bij zij dan goed geïnformeerd zouden worden over de gevolgen van elk toegekend voordeel. Op die manier zou er tussen kaderpersoneel en onderneming een debat kunnen gevoerd worden over welk type van voordeel er zal worden toegekend.

Wat betreft de mobiliteitsproblematiek, moeten we zeker alle elementen die leiden tot meer milieuhinder en verkeersopstopping, ontmoedigen. Er moeten maxima wat betreft cilinderinhoud en voor persoonlijk gebruik voorzien worden en ook klare en duidelijke regels. Vergeten we niet dat de aanbevelingen van de werkgroep in een lange termijn visie moeten passen.

Een lid leidt uit deze tussenkomenst af dat de spreker pleit voor een ontmoedigingsstelsel waardoor bedrijfsvoertuigen als financiële compensatie in vraag worden gesteld op termijn.

De senator antwoordt dat hij op termijn wil komen tot de overtuiging om een gewoon voertuig voor een gewoon gebruik te zien. Alle andere overwegingen moeten we ontmoedigen, behalve indien het om individuele keuzes van een individu gaat.

Een lid waarschuwt voor de mogelijke gevolgen van een dergelijke maatregel. Kaderpersoneel is een sociale categorie van werknemers die al zwaar belast wordt in België. We mogen ze niet nog meer straffen. Misschien moeten we eerst de fiscaliteit op arbeid aanpakken. Kaderpersoneel is ook zeer mobiel. Gezien de omvang van ons land en de sollicitaties uit andere landen, lopen we het risico dat meer en meer bekwaam personeel naar elders vertrekt, nadat ze in België opgeleid zijn.

Tweede rubriek: Infrastructuur

— Tienjarig investeringsplan NMBS 2001-2010

Over dit punt is een grondige discussie eerder moeilijk omdat dit punt het regeringswerk kan doorkruisen. De beheerscontracten met de NMBS zijn aan herziening toe en er wordt meer transparantie aan de NMBS gevraagd.

Iedereen is het eens over de stelling dat het treinaanbod verbeterd moet worden, zowel voor wat betreft frequentie van de treinen als de faciliteiten. Iedereen is ook de mening toegedaan dat een treinticket te duur is, terwijl de NMBS zegt dat een treinticketje in België veel goedkoper is dan elders in Europa.

De discussie over de toegekende middelen aan de NMBS is het eeuwige probleem. De NMBS vraagt meer middelen om al hetgeen de regering voorstelt te kunnen realiseren, terwijl de regering meent dat de NMBS wel de nodige middelen krijgt, maar niet zegt wat ze ermee doet.

étaient bien informés des conséquences de chaque avantage qui leur est accordé. De cette manière, entre les cadres et l'entreprise pourrait avoir lieu un débat à propos du type d'avantage qui leur sera accordé.

En ce qui concerne la problématique de la mobilité, nous devons certainement décourager tous les éléments entraînant une augmentation des nuisances environnementales et des embarras de la circulation. Il faut prévoir des maxima ainsi que des règles claires et précises en ce qui concerne la cylindrée et l'usage personnel d'un véhicule. N'oublions pas que les recommandations du groupe de travail doivent s'inscrire dans une vision à long terme.

Un membre déduit de cette intervention que l'intervenant plaide en faveur d'un système de découplage mettant à terme en question les voitures de société comme compensation financière.

Le sénateur répond qu'il voudrait, à terme, arriver à convaincre les gens d'utiliser une simple voiture ordinaire à usage courant. Toutes les autres considérations doivent être découragées, sauf s'il s'agit de choix individuels d'un individu.

Un autre membre met en garde contre les conséquences possibles de pareilles mesures. Les cadres constituent une catégorie sociale de travailleurs qui, en Belgique, est déjà fortement imposée. Nous ne pouvons pas les sanctionner encore plus. Peut-être faudrait-il d'abord aborder la question de la fiscalité sur les revenus du travail. Les cadres sont aussi très mobiles. Compte tenu des dimensions de notre pays et des sollicitations provenant d'autres pays, nous courons le risque que de plus en plus de personnel compétent s'exile après avoir été formé en Belgique.

Deuxième rubrique: Infrastructure

— Plan d'investissement décennal SNCB 2001-2010

Mener une discussion approfondie sur ce point est plutôt difficile parce que cela risque de chevaucher ce qui se fait au niveau du gouvernement. Les contrats de gestion avec la SNCB sont en train d'être revus et l'on demande plus de transparence à la SNCB.

Chacun est d'avis que l'offre des chemins de fer doit être améliorée, tant en ce qui concerne la fréquence des trains que les facilités. Chacun est aussi convaincu qu'un billet de train est trop cher alors que la SNCB affirme qu'en Belgique il est bien meilleur marché qu'ailleurs en Europe.

La discussion à propos des moyens attribués à la SNCB est un problème éternel. La SNCB demande plus de moyens pour pouvoir réaliser tout ce que le gouvernement propose alors que le gouvernement estime que la SNCB obtient déjà les moyens nécessaires, mais ne dit pas ce qu'elle en fait.

Een fundamenteel gegeven betreft de toekomstige uitbating van de NMBS. Hoe kan de exploitatie van de spoorwegen worden verbeterd, rekening houdend met een aantal Europese richtlijnen, in het bijzonder de richtlijn over de privatisering van de exploitatie?

Privatisering in België zou inhouden dat de infrastructuur een bevoegdheid van de overheid, zijnde de NMBS, blijft, omdat de infrastructuur zeer belangrijk is. We mogen niet tot Engelse toestanden komen. De privatisering zou op het vlak van de exploitatie moeten doorgevoerd worden omdat daar een commercieel doelstelling mee gemoeid is.

Persoonlijk meent een lid dat het goederenvervoer als eerste in aanmerking kan komen voor privatisering. Het zou als een soort testcase kunnen gezien worden vóór de richtlijn wordt omgezet. Voor de privatisering van het goederenvervoer, stelt hij een systeem van publiek-private samenwerking voor als geleidelijke overgang naar de volledige privatisering.

Een ander lid onderstreept dat alles inderdaad nauw samenhangt met de toegekende middelen. De regering heeft wel bijkomende middelen in het vooruitzicht gezicht, maar er bestaan ook andere instrumenten om meer middelen aan te brengen dan via het klassiek budgettair systeem, zoals bijvoorbeeld het middel dat door de vorige minister van mobiliteit werd gecreëerd voor de HST, namelijk de HST Fin. Wat voor de HST werd gedaan, kan nu ook voor het binnenlands net gedaan worden.

De NMBS zal de regels over de privatisering en het gebruik van de infrastructuur moeten respecteren, doch er is een verschil tussen het goederen- en het personenvervoer. Het goederenvervoer zal zeer vlug niet meer kunnen/mogen rekenen op enige overheids-tussenkost; daar zal de vrije concurrentie spelen. Voor het personenvervoer blijft er nog manoeuvreer-ruimte.

Spreeker zegt niet allergisch te zijn voor iedere vorm van privatisering, maar hij is wel voorstander van gemengde vormen van samenwerking tussen openbare en privé sector. Indien de regels van bij het begin klaar en duidelijk zijn opgesteld, dan werken dergelijke formules zeer goed. Er moeten wel duidelijke verplichtingen met betrekking tot de universele dienstverlening worden opgenomen. Voor enkele filialen van de NMBS is er al samenwerking.

In ieder geval moeten Engelse toestanden vermeden worden. De wijze waarop daar de laatste jaren gewoonweg niet geïnvesteerd werd in infrastructuur, is het ergste wat kan overkomen.

Voor een ander lid zijn er in onze samenleving geen taboes meer over het onderscheid tussen de rol van de

Une donnée fondamentale concerne l'exploitation future de la SNCB. Comment l'exploitation des chemins de fer peut-elle être améliorée compte tenu d'un certain nombre de directives européennes, en particulier de la directive relative à la privatisation de l'exploitation ?

La privatisation en Belgique impliquerait que l'infrastructure relève de la compétence des pouvoirs publics c'est-à-dire de la SNCB parce que l'infrastructure est très importante. Nous ne pouvons en arriver à des situations à l'anglaise. La privatisation devrait se faire au niveau de l'exploitation parce qu'il y a là un objectif commercial.

Personnellement, un membre estime qu'une privatisation devrait en premier lieu concerner le transport de marchandises. Cela pourrait être considéré comme une espèce de test avant de transposer la directive. En ce qui concerne la privatisation du transport de marchandises, il propose un système de coopération secteur public-secteur privé comme transition progressive vers une privatisation complète.

Un autre membre souligne qu'en effet tout est étroitement lié aux moyens octroyés. Le gouvernement a bien prévu des moyens supplémentaires mais il existe aussi d'autres instruments pour accorder plus de moyens que par le biais du système budgétaire classique, par exemple le moyen créé par le précédent ministre de la mobilité pour le TGV, à savoir la Financière TGV Fin. Ce qui a été fait pour le TGV peut aussi l'être pour le réseau intérieur.

La SNCB devra respecter les règles sur la privatisation et l'utilisation de l'infrastructure, mais il y a une différence entre le transport de marchandises et le transport de personnes. Le transport de marchandises ne pourra très rapidement plus compter sur la moindre intervention des pouvoirs publics. Dans ce domaine jouera la libre concurrence. En ce qui concerne le transport de personnes, il reste une marge de manoeuvre.

L'intervenant déclare ne pas être allergique à toute forme de privatisation mais bien être partisan de formes mixtes de coopération entre le secteur public et le secteur privé. Si les règles sont précises dès le départ, pareille formule fonctionne très bien. Il faut que soient incluses des obligations précises en ce qui concerne les services universels. Il y a déjà une coopération au niveau de certaines filiales de la SNCB.

En tout cas, il faut éviter des situations telles que celles que nous connaissons en Grande-Bretagne. Les dernières années, on n'y a tout simplement pas effectué d'investissements dans l'infrastructure, ce qui est la chose la plus grave qui puisse arriver.

Pour un autre membre, il n'y a, dans notre société, plus de tabous à propos de la distinction entre le rôle

privé sector en deze van de overheid. Het is wel essentieel dat de bevoegde autoriteit de kwaliteit van de dienstverlening vastlegt en slechts contracten op haar voorwaarden sluit.

Met betrekking tot de problematiek van de mobiliteit, is het voor spreker belangrijk dat de Senaat een signaal geeft, namelijk dat er opnieuw moet geïnvesteerd worden in de spoorwegen. Het is voor de consument gemakkelijk om altijd en overal de auto te nemen en niet zo vanzelfsprekend zich de gewoonte van het openbaar vervoer aan te meten. Daarbij, éénmaal de auto de gewoonte is geworden, is het ook zeer moeilijk om terug te keren naar het openbaar vervoer. Er moeten argumenten zijn om de gebruiker te overtuigen, zoals stiptheid, comfort, en dergelijke. Het feit dat de dienstverlening van de NMBS wordt onderbroken, omwille van sociale conflicten of andere, moedigt de mensen niet aan om de trein te nemen.

Deze her-investering is dermate belangrijk gezien het veelvuldig gebruik van de eigen wagen een recent gegeven is. Zo hebben de gezagsdragers pas slechts recent een auto met chauffeur. Wij hebben een lange traditie van spoorwegvervoer. De senatoren hadden vroeger de macht om de trein te laten stoppen in het station van hun woonplaats en ze deden het ook, hetgeen bewijst dat zij de trein namen om naar de Senaat te komen.

Het gebruik van de eigen wagen is progressief gebeurd. Nu heeft de NMBS zo'n slechte reputatie dat geen enkele gebruiker de trein uit vrije wil neemt. Diegenen die de trein nemen, doen het omdat ze geen andere keus hebben.

Wat betreft de privatisering van de openbare diensten, pleit spreker voor een Europees spoorwegsysteem, zowel voor het goederen- als het personenvervoer. De universele dienstverlening inzake mobiliteit moet verzekerd blijven met de beste kwaliteit. Hoe ver staat het geïntegreerd beleid van de spoorwegen op Europees vlak?

Voor een senator moet het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer opnieuw een plezier worden. Nu is dat helemaal niet het geval. Spreker verwijst naar Hasselt, waar het gratis vervoer in feite slechts één aspect van het mobiliteitsplan is, maar waar het gebruik maken van gemeenschappelijk vervoer opnieuw een plezier geworden is.

Wat betreft het debat openbaar-privé, meent spreker dat er in België al te veel eisen gesteld worden aan alles wat de openbare sector onderneemt. Van een privé onderneming worden tekortkomingen gemakkelijker aanvaard. Zo zijn de aangeboden diensten van sommige privé banken ronduit slecht (bijvoorbeeld gebrekkige informatie), maar daar wordt niet veel over geklaagd. Idem voor de internetdiensten. Van zodra het om een openbare dienstverlening gaat,

du secteur privé et celui des pouvoirs publics. Il est cependant essentiel que l'autorité compétente fixe la qualité du service et ne conclue des contrats qu'à ses propres conditions.

En ce qui concerne la problématique de la mobilité, l'intervenant estime important que le Sénat lance un signal, à savoir qu'il faut à nouveau investir dans les chemins de fer. Le consommateur a plutôt l'habitude de préférer toujours sa voiture et il ne lui est pas tellement facile de changer d'habitude et de se mettre à utiliser les transports en commun. De plus, une fois que la voiture est devenue une habitude, il est aussi très difficile de retourner aux transports en commun. Il faut, pour convaincre l'utilisateur, des arguments tels que la ponctualité, le confort, etc. Le fait que les services de la SNCB soient interrompus en raison de conflits sociaux ou autres n'encourage pas les gens à prendre le train.

Ce ré-investissement est d'autant plus important que l'utilisation de plus en plus fréquente de véhicules personnels est une donnée récente. C'est ainsi que les dirigeants de sociétés ne bénéficient que depuis peu d'une voiture avec chauffeur. Nous avons une longue tradition du transport par chemin de fer. Les sénateurs avaient auparavant le pouvoir de faire arrêter le train à la gare de leur domicile et ils le faisaient, ce qui prouve qu'ils prenaient le train pour se rendre au Sénat.

L'utilisation de la voiture personnelle a augmenté progressivement. Aujourd'hui, la SNCB a acquis une réputation si mauvaise que plus aucun de ses usagers ne prend le train volontairement. Ceux qui prennent le train le font parce qu'ils n'ont pas d'autre choix.

En ce qui concerne la privatisation des services publics, l'intervenant plaide pour un réseau ferroviaire européen, tant en ce qui concerne le transport de marchandises que de personnes. Le service universel en matière de mobilité doit rester assuré tout en offrant la meilleure qualité. Où en est la politique intégrée des chemins de fer au niveau européen?

Pour un autre sénateur, l'utilisation des transports en commun doit à nouveau devenir un plaisir. Or aujourd'hui, ce n'est absolument pas le cas. L'intervenant signale le cas de Hasselt où les transports gratuits ne constituent en fait qu'un des aspects du plan de mobilité mais où l'utilisation des transports en commun est à nouveau devenue un plaisir.

En ce qui concerne le débat secteur public-secteur privé, l'intervenant considère qu'en Belgique l'on pose trop d'exigences à tout ce que le secteur public entreprend. On accepte plus facilement des défaillances de la part d'une entreprise privée. C'est ainsi que les services offerts par certaines banques privées sont parfois très mauvais (par exemple, une information déficiente) mais l'on ne s'en plaint pas. Il en va de même pour les services d'internet. Dès qu'il s'agit

wordt het publiek uiterst veeleisend. Zo worden de treinvertragingen steeds aangekondigd, maar nooit de vliegtuigvertragingen, terwijl de vertraging daar regelmatig 30 en meer minuten bedraagt.

Een lid antwoordt dat hij weliswaar geen aandeelhouder is van enige luchtvaartmaatschappij, maar wel van de NMBS omdat hij een belastingbetaler is.

Volgens een senator is het hoofdprobleem het probleem van het niet op elkaar aansluiten van de verschillende soorten van gemeenschappelijk vervoer. Het lijkt evident dat ze op elkaar aansluiten (bijvoorbeeld de bus die op de aankomst van de trein wacht), maar het is niet het geval. Waarom niet? Omdat de overheidsbedrijven uitgaan van hun eigen standpunt en niet van dat van de gebruiker. Het systeem werkt niet, de keten is onderbroken en de consument verkiest zijn eigen wagen boven het gemeenschappelijk vervoer. De Senaat moet de transportdiensten een krachtig signaal geven. Het op elkaar aansluiten van de verschillende soorten van gemeenschappelijk vervoer is fundamenteel voor de gebruiker.

Wat de privatisering betreft, stelt spreker voor om het goederenvervoer als eerste te privatiseren. Tot op vandaag is het goederenvervoer geen prioriteit van de NMBS want de dalende tendens van het goederenvervoer per spoor zet zich door, daar waar de werkgroep dit in stijgende lijn wil zien gaan om het wegvervoer te ontlasten. Voor het ogenblik houdt de NMBS er een zeer lucratieve activiteit op na, zijnde de pakjesdienst ABX. ABX is een bezige bij die veel acquisities in het buitenland doet met overheidsgeld, hetgeen waarschijnlijk aanleiding zal geven tot een veroordeling vanwege de Europese instanties.

Een ander lid stipt aan dat één van de hoofdredenen waarom het goederenvervoer geen prioriteit is voor de NMBS, de omvang van het Belgisch net is. Aangezien de gunstigste afstand voor de spoorweg, een afstand van meer dan 300 km is, moet de NMBS wel verplicht onderhandelen met haar partners. België is één van de landen waarvan de havens, zowel Antwerpen, Gent als Zeebrugge, het best op het spoorwegnet zijn aangesloten. Zelfs Rotterdam is niet zo goed aangesloten. Er zijn dus potentiële uitwegen voor het goederenvervoer. Het probleem is echter dat de operatoren rond de NMBS andere eisen hebben en eventueel gepusht worden door hun nationale overheden om ander vervoer te ontwikkelen.

Een goed voorbeeld is BD-cargo dat geassocieerd is met NS-cargo en de NMBS beconcurrereert door verbindingen met Rotterdam en Hamburg te ontwikkelen. Frankrijk, dat min of meer de natuurlijke partners van de NMBS is, ontwikkelt eerder het verkeer vanuit Le Havre dan het verkeer komende van de NMBS. De logica die daar achter zit heeft niet te

d'un service public, les usagers deviennent extrêmement exigeants. C'est ainsi que les retards des trains sont toujours annoncés, mais jamais ceux des avions alors qu'ils atteignent régulièrement 30 minutes et plus.

Un membre répond qu'il n'est actionnaire d'aucune société de transport aérien mais bien de la SNCB parce qu'il est contribuable.

Selon un sénateur, le problème majeur est le problème de la non-interconnexion et de la non-intermodalité entre les différents transports en commun. L'interconnexion (par exemple: le bus qui attend l'arrivée du train à la gare) paraît évidente, mais ne se fait pas. Pourquoi? Parce que les entreprises publiques se positionnent en fonction de leur point de vue et non pas en fonction de l'utilisateur. Comme le système ne fonctionne pas, la chaîne est rompue et le consommateur préfère utiliser sa voiture au lieu du transport en commun. Le Sénat doit donner un message très clair à l'ensemble des services de transport. L'intermodalité est fondamentale pour l'utilisateur.

En ce qui concerne la privatisation, l'intervenant propose de commencer par le transport de marchandises. À ce jour, ce type de transport n'a pas constitué une priorité pour la SNCB car la tendance à la baisse du transport de marchandises par chemin de fer se poursuit alors que le groupe de travail voudrait qu'elle soit à la hausse afin de soulager le transport par route. Actuellement, la SNCB conserve une activité très lucrative, à savoir, le service de distribution ABX. ABX est une entreprise très active qui réalise de nombreuses acquisitions à l'étranger au moyen de fonds publics, ce qui vraisemblablement donnera lieu à une condamnation par les instances européennes.

Un autre membre souligne qu'une des principales raisons pour lesquelles le transport de marchandises ne constitue pas une priorité pour la SNCB est l'exiguïté du réseau belge. Etant donné que la distance; la plus favorable pour les chemins de fer est de plus de 300 km, la SNCB devra nécessairement négocier avec ses partenaires. La Belgique est un des pays dont les ports, tant Anvers que Gand ou Zeebruges sont les mieux reliés au réseau ferroviaire. Même Rotterdam n'est pas aussi bien relié. Il y a donc des potentialités au niveau du transport de marchandises. Le problème est toutefois que les opérateurs autour de la SNCB ont d'autres exigences, et qu'ils sont éventuellement incités par leurs autorités nationales à développer d'autres moyens de transport.

Un bon exemple est celui de BD cargo qui, associé avec NS cargo, développe les liaisons de Rotterdam et de Hamburg, en concurrence avec celles de la SNCB. La France, le partenaire plus au moins naturel de la SNCB, développe plutôt le trafic en provenance du Havre que le trafic en provenance de la SNCB. La logique n'est pas du tout une logique de réseau

maken met een netwerk (aangezien dat op Europees niveau niet bestaat), zelfs niet met concurrentie, maar wel met het feit dat het om verschillende landen gaat.

België, dat één van de grootste havens van Europa heeft, wordt slecht bediend door de operators, ook door de zijne. Op Europees niveau vinden er momenteel nationale hergroeperingen van reuzen plaats. Voor zover er geen doorgangsrechten zijn voor die operators, spelen ze op grotere terreinen, maar altijd even monopolistisch.

Het probleem is de prioriteit die de NMBS kan geven aan het vervoer van goederen. Een fusie of een toenadering tot een andere operator is onvermijdelijk. Het probleem zal dan zijn dat die andere operator eigen nationale belangen heeft die niet noodzakelijk de onze zijn.

Een volgende spreker merkt op dat men moeilijk kan stellen dat de NMBS ervoor zorgt dat het goederenvervoer klokvast rijdt. Klokvast goederenvervoer zou al heel wat problemen oplossen. Als het goederenvervoer niet past in het algemeen schema van de NMBS, dan gaat de goederentrein aan de kant. Het tweede probleem is het tekort aan machinisten. De privé sector zal beter gebruik maken van de infrastructuur en de machinisten beter betalen. Dit gebeurt niet omdat de NMBS geen prioriteit maakt van het goederenvervoer.

De werkgroep kan ook aandringen op het opnieuw in gebruik stellen van de IJzeren Rijn die de haven van Antwerpen ontsluit naar het Ruhrgebied. Ook de haven van Zeebrugge kan aansluiten op de IJzeren Rijn. Vermits de Vlaamse regering heeft beslist dat de Vlaamse havens moeten samenwerken, zou dit een stimulans zijn om de havens op een ordentelijke manier te ontsluiten.

Een senator denkt niet dat de privé-sector het probleem van de treinbestuurders zal kunnen oplossen, aangezien er momenteel in de privé al een tekort aan vrachtwagenbestuurders is.

Voor deze senator moet de gebruikelijke wedijver tussen het vervoer van personen en dat van goederen worden weggewerkt. De regeling van het verkeer en de veiligheid moet in handen van de overheid blijven. Er moet in dat verband een duidelijk signaal worden gegeven. Daarnaast wijst spreker erop dat de NMBS geïnvesteerd heeft in een andere sector dan die van de spoorwegen. De NMBS kan duidelijk niet tegemoet komen aan de behoeften op het vlak van goederen.

Een lid merkt op dat naast het ontsluiten van de haven van Antwerpen, er nog 2 andere belangrijke lijnen zijn, deze naar de tunnel onder het Kanaal en deze naar Parijs en de Franse havens. Er zijn verschillende lijnen waarin zwaar geïnvesteerd moet worden.

Een tweede punt betreft het GEN. Ook hier moet de Senaat een krachtig signaal geven, want gezien de

(puisqu'il n'en existe pas au niveau européen), ni même une logique de concurrence, mais une logique qui demeure nationale.

La Belgique, au milieu de tout cela, avec un des plus grands ports d'Europe, est mal servie par son opérateur et par les autres opérateurs. Au niveau européen des regroupements nationaux de géants se mettent actuellement en place. Dans la mesure où il n'y a pas de droit de passage pour ces opérateurs, ils jouent sur des terrains plus grands, mais toujours aussi monopolistiques.

Le problème est la priorité que la SNCB peut accorder au transport de marchandises. Une fusion ou un rapprochement avec un autre opérateur est assez inévitable. Le problème sera que les intérêts de cet autre opérateur seront ses propres intérêts nationaux qui ne seront pas nécessairement les nôtres.

Un autre intervenant fait observer que l'on peut difficilement affirmer que la SNCB veille à assurer la ponctualité du transport de marchandises. Une telle ponctualité résoudrait déjà pas mal de problèmes. Si le transport de marchandises ne s'intègre pas dans le schéma général de la SNCB, c'est le train de marchandises qui devra céder la place. Le deuxième problème est la pénurie de machinistes. Le secteur privé utilisera mieux l'infrastructure et paiera mieux les machinistes. Et ceci parce que la SNCB n'accorde pas de priorité au transport de marchandises.

Le groupe de travail peut dès lors insister sur la remise en service du chemin de fer qui relie le port d'Anvers à la Ruhr. Le port de Zeebrugge peut, lui aussi, être relié au Rhin de fer. Étant donné que le gouvernement flamand a décidé que les ports flamands devraient coopérer, ceci pourrait constituer un stimulant pour désenclaver les ports de manière ordonnée.

Un sénateur ne pense pas que le secteur privé pourrait régler le problème des machinistes, vu le manque de chauffeurs de camions dans le privé.

L'intervenant estime qu'il faut mettre fin à la concurrence d'usage entre le transport de personnes et le transport de marchandises. La régulation du trafic et la sécurité doivent rester du domaine public. Il faut donner ce signal clair. En plus, le sénateur signale que la SNCB a investi dans un secteur qui n'est pas celui du chemin de fer. La SNCB ne peut manifestement pas répondre à cette demande au niveau des marchandises.

Un membre fait observer qu'outre le désenclavement du port d'Anvers, il y a encore deux autres lignes importantes: celle vers le tunnel sous la Manche et celle vers Paris et les ports français. Il y a diverses lignes qui nécessitent de lourds investissements.

Le deuxième point concerne le RER. Ici aussi le Sénat doit donner un signal puissant car, compte tenu

termijnen die voor de ingebruikneming van het GEN worden vooropgesteld, vreest spreker het ergste voor Brussel.

Een spreker is van mening dat er veel wordt aangekondigd maar dat men zich vragen begint te stellen over de ernst daarvan. De bedoeling van de regering is eerst de doelstellingen af te bakenen en vervolgens investeringen te doen, wat een zeer coherente benaderingswijze is.

Toch meent spreker te moeten waarschuwen voor mogelijke negatieve gevolgen van het GEN, namelijk de exodus van de meest gefortuneerden uit Brussel zodat de stad nog armer wordt. Brussel moet aantrekkelijker gemaakt worden door coherente begeleidende maatregelen te treffen, in samenspraak met de gewesten. Zo worden er in Waals-Brabant plannen gesmeed om honderden hectaren om te vormen tot woongebied en bedrijfszones, hetgeen aanleiding zal geven tot meer mobiliteit. We moeten een fundamentele discussie voeren met alle gemeenschapssenatoren om tot overeenstemming te komen.

Een senator stelt dat er meer capaciteit nodig is om naar Brussel te pendelen. Dit kan door de creatie van het GEN of iets anders is. Enkele verenigingen hebben zich al tegen de plannen voor een GEN uitgesproken, zoals bijvoorbeeld in de richting naar Charleroi. Het GEN zou daar door een zeer geïrbaniseerde zone lopen, met zware gevolgen voor het leefmilieu. Zo zou het viaduct in Ukkel moeten verdubbeld worden. Een alternatief is een uitweg voor de treinen naar Charleroi te zoeken, zodat die niet langer via Ukkel zouden rijden. De spoorlijn via Ukkel en Sint-Genesius-Rode kan dan voor het GEN gereserveerd worden en het viaduct moet niet verdubbeld worden. De treinen naar Charleroi kunnen dan bijvoorbeeld via Ottignies of elders rijden. De spoorlijnen naar het noorden van het land zijn bijna overal 4 spoorlijnen. Daar kan een GEN voorzien worden. Het debat betreft dus in eerste instantie het zuiden van het land.

Zonder goede ruimtelijke ordening zullen de gevolgen altijd rampzalig zijn, met of zonder GEN, want de bedrijven zullen hun uittocht uit Brussel voortzetten als de toegang tot de stad niet verbetert, en de mensen zullen volgen, zodat de stad leegloopt. Daarenboven zal de bewoning meer en meer verspreid worden, waardoor het moeilijker, zometeen onmogelijk, is om een goed aanbod aan openbaar vervoer te verzekeren. Het GEN is nodig om Brussel terug zuurstof te geven. Het is trouwens niet noodzakelijk om alleen Brussel als woonkern te houden; een woonkern als Nijvel of Waver is ook interessant om sommige Brusselse wijken, die nu te dicht bevolkt zijn, terug te laten ademen.

Een ander lid is van oordeel dat een algemene mentaliteitswijziging, zowel van de gebruiker als de aanbieder, zich opdringt. Het ware wellicht aangewe-

des délais prévus pour la mise en service du RER, l'intervenant craint le pire pour Bruxelles.

Un intervenant estime qu'il y a beaucoup d'annonces sur le sérieux desquelles on commence à s'interroger. L'idée du gouvernement est d'abord de définir les objectifs et de faire ensuite les investissements; ceci est une démarche très cohérente.

Toutefois, l'intervenant estime devoir mettre en garde contre d'éventuelles conséquences négatives du RER, à savoir l'exode des plus fortunés de Bruxelles de sorte que la ville s'en trouvera encore appauvrie. Bruxelles doit être rendue plus attrayante par des mesures d'accompagnement cohérentes, en concertation avec les régions. C'est ainsi que dans le Brabant wallon, l'on met au point des plans pour transformer des centaines d'hectares en zones résidentielles et en zones industrielles, ce qui engendrera plus de mobilité. Nous devons avoir une discussion fondamentale avec tous les sénateurs de communauté afin d'arriver à un accord.

Un sénateur affirme qu'il faut une plus grande capacité pour ceux qui font la navette vers Bruxelles. Ceci se peut en créant un RER ou autre chose. Quelques associations se sont déjà prononcées contre les projets de RER, par exemple en direction de Charleroi. Le RER y traverserait une zone très urbanisée avec de lourdes conséquences pour l'environnement. C'est ainsi que le viaduc à Uccle devrait être doublé. Une alternative serait de prévoir des trains pour Charleroi qui ne passeraient plus via Uccle de sorte que la ligne via Uccle et Rhode-Saint-Genèse pourrait être réservée au RER. Dans ce cas, le viaduc ne devrait pas être doublé. Les trains pour Charleroi pourraient par exemple passer par Ottignies ou une autre ville. Les lignes vers le nord du pays sont presque toutes à 4 voies. Là, on pourrait prévoir de RER: Le débat concerne donc en première instance le sud du pays.

Sans bon aménagement du territoire, les conséquences seront toujours catastrophiques, avec ou sans RER, car les entreprises continueront à quitter Bruxelles si l'accès de la ville n'est pas amélioré et les hommes suivront, de sorte que la ville se dépeuplera. En outre, l'habitat sera de plus en plus dispersé ce qui rendra une bonne offre de transports en commun plus difficile, voire impossible. Le RER est nécessaire pour apporter de l'oxygène à Bruxelles. Il n'est d'ailleurs pas nécessaire de maintenir uniquement Bruxelles comme noyau urbain. Un noyau urbain comme Nivelles ou Wavre est intéressant également car cela permettra à certains quartiers de Bruxelles actuellement trop peuplés de respirer à nouveau.

Un autre membre estime qu'un changement général de mentalité s'impose, tant au niveau de l'utilisateur que de celui qui offre le service. Il serait peut-être indiqué

zen om de klantvriendelijkheid in de wet op te nemen. Klantvriendelijkheid mag zich niet beperken tot het onthaal, maar moet ook de omgevingsfactoren, zoals inrichting van stations, de aantrekkelijkheid van de omgeving, het comfort zowel in de trein als in het onthaal, de snelheid en de stiptheid, omvatten.

Volgens een lid van de werkgroep is er nog nooit een echte transportpolitiek gevoerd in ons land. Hij stelt voor de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS, te horen, alsook de vertegenwoordigers van het personeel. De hoorzitting mag zich niet beperken tot de infrastructuur, maar moet ook de dagelijkse leiding behandelen. Zoals bijvoorbeeld: aankondigen waarom een trein vertraging heeft.

Een ander spreker wil ook informatie over de infrastructuurwerken voor het GEN. Hoe ver staan de voorbereidende studies voor de hoge snelheidslijnen Charleroi-Namen-Brussel? Er werden al enkele ideeën gelanceerd, zoals het creëren van 2 bijkomende sporen voor de lijn Brussel-Ottignies. De bestaande lijn beantwoordt nu aan geen enkel criterium en moet verbeterd worden. Hoe ver staan de plannen? Wat betreft investeringen in spoorweginfrastructuur wordt er nooit op korte termijn gewerkt; deze vragen tijd. Het zou dus interessant zijn om nu de verantwoordelijken te horen over de prioriteiten in het investeringsplan.

Ook een andere spreker zou de verantwoordelijken van de NMBS willen horen. Hij zou van hen willen vernemen hoe ver het staat met de aankondigde projecten. Aan de bevoegde commissie van het Waalse gewest heeft de spreker een debat gevraagd om te weten te komen wat de investeringsperspectieven zijn op Waals niveau. Hij heeft soms het gevoel dat men wat het personenvervoer betreft afstevent op een spoorwegsysteem met twee snelheden: rendabele en snelle lijnen, die echter niet meer aansluiten op de andere netwerken of lijnen. Bovendien is er duidelijk een probleem bij het vinden van boordpersoneel; de lonen noch de promotiemogelijkheden lijken nog aantrekkelijk.

De hoorzitting over de NMBS vond plaats op 25 januari 2001.

Tot besluit stelt een lid voor in de resolutie op te nemen dat de spoorweg een uitstekend alternatief is voor korte en gemiddelde afstanden; Parijs, Londen, Genève. Het beste voorbeeld is het traject Brussel-Parijs: Air France heeft onlangs haar vluchten op deze lijn geschrapt; Sabena niet.

— *Preventie van de fietsdiefstallen*

Er zijn heel wat parlementaire initiatieven hangende over het verplicht registreren van fietsen. Er zou een uniform registratiesysteem moeten voorzien worden.

de prévoir dans la loi la qualité de l'accueil du client. L'accueil du client ne peut pas se limiter au simple accueil mais doit aussi comprendre des facteurs environnementaux tels que l'équipement des gares, l'attrait exercé par l'environnement, le confort tant dans le train qu'à l'accueil, la rapidité et la ponctualité.

D'après un membre du groupe de travail, l'on a jamais mené dans notre pays une véritable politique de transport. Il propose d'entendre le président du conseil d'administration de la SNCB, ainsi que les représentants du personnel. L'audition ne pourra pas se limiter à l'infrastructure mais devra aussi porter sur la gestion journalière. Par exemple: annoncer pourquoi un train a du retard.

Un autre intervenant désire aussi des informations sur les travaux d'infrastructure pour le RER. Où en sont les études préparatoires pour les lignes TGV Charleroi-Namur-Bruxelles? Quelques idées ont déjà été lancées telles que la création de deux voies supplémentaires pour la ligne Bruxelles-Ottignies. La ligne actuelle ne répond plus à aucun critère et doit être améliorée. Où en sont les projets? En ce qui concerne les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, l'on ne travaille jamais à court terme; ceci requiert du temps. Il serait donc intéressant d'entendre les responsables à propos des priorités prévues dans le plan d'investissement.

Un autre intervenant souhaite également entendre les responsables de la SNCB afin de connaître l'état d'avancement des projets annoncés. À la commission compétente de la Région wallonne, l'intervenant a demandé un débat pour connaître les perspectives d'investissements au niveau wallon. Il a parfois le sentiment que l'on risque d'avoir un système de chemin de fer à deux vitesses pour le transport des personnes: des lignes rentables et rapides, mais qui ne sont plus connectées avec d'autres réseaux et les autres lignes. En plus, il y a manifestement un problème réel de recrutement de personnel navigant; ni les salaires, ni les possibilités de promotion, ne semblent plus attractifs.

L'audition au sujet de la SNCB a eu lieu le 25 janvier 2001.

En conclusion, un membre propose d'inscrire dans la résolution que les chemins de fer constituent une alternative par excellence pour les distances courtes et moyennes; Paris, Londres, Genève. Le meilleur exemple en est le trajet Bruxelles-Paris: Air-France vient de supprimer tous ses vols sur cette ligne, mais la Sabena ne le fait pas.

— *Prévention des vols de bicyclettes*

Beaucoup d'initiatives parlementaires sont à l'examen à propos de l'enregistrement obligatoire des bicyclettes. Il faudrait prévoir un système d'enregistrement uniforme.

— *Abonnementen op openbaar gemeenschappelijk vervoer*

Voor dit punt wordt verwezen naar de hoorzitting over de NMBS (zie: blz. 73 en volgende).

2.3.4. Goederenvervoer

Eerste rubriek: fiscaal

— *Fiscale stimuli gecombineerd vervoer*

Heel wat buitenlandse transporteurs maken veelvuldig gebruik van ons wegennet. Gelet op de ligging van ons land, is België een belangrijke schakel in de overslag en distributie van goederen. Transporteurs over de weg zouden aangezet moeten worden om gebruik te maken van gecombineerd vervoer door contracten met de spoorwegen en de binnenvaart af te sluiten. Toch waarschuwt een lid voor al te optimistische verwachtingen, aangezien de afstanden in België te klein zijn opdat gecombineerd transport rendabel zou zijn. Fiscale stimuli zouden de meerkost voor gecombineerd vervoer enigszins kunnen compenseren.

Een voorbeeld van een fiscale stimulans: een terugbetaling van de verkeersbelasting, op voorwaarde dat er contracten met de NMBS of met de binnenvaart afgesloten werden. Zo kunnen bijvoorbeeld containers die in de haven van Zeebrugge binnenkomen, door de transporteur op de trein tot in Hasselt worden gezet en dan op vrachtwagens geladen om tot de eindbestemming te worden gebracht.

Een senator is het ermeê eens dat het gecombineerd vervoer moet worden gestimuleerd. Naast de aanmoediging van het sluiten van contracten tussen de verschillende transportmiddelen, is er echter het probleem van de dragers. Het gecombineerd vervoer kan niet worden ontwikkeld als men niet over voldoende vrachtwagens, treinen en binnenschepen beschikt die aangepast zijn aan het snel overbrengen van containers van het ene transportmiddel naar het andere. De dragers mogen dus niet gespecialiseerd zijn. De vracht moet kunnen worden overgeladen en de drager opnieuw gebruikt voor andere vracht. Volgens de statistieken rijdt één derde van de vrachtwagens leeg omdat ze gespecialiseerd zijn. Dat zorgt voor verlies en een overbodige belasting van het milieu.

Het fiscale aspect moet verband houden met de despecialisatie van het transportmiddel en er moeten aangepaste platformen kunnen worden gebruikt. Er moet een debat over containerisatie worden gevoerd waarin het niet gaat over zeecontainers (de grootste containers), maar over containers die ook naar het binnenland kunnen worden gebracht. Momenteel wordt er op Europees niveau gewerkt aan een reeks oplossingen. Als er bij de containerisatie alleen met zeecontainers wordt gewerkt, zullen een aantal activiteiten uitgesloten zijn.

— *Abonnements aux transports en commun*

Pour ce point, il est renvoyé aux auditions relatives à la SNCB (voir: pp. 73 et suivantes).

2.3.4. Transport de marchandises.

Première rubrique: fiscalité

— *Incitants fiscaux pour le transport combiné*

Quantité de transporteurs étrangers utilisent abondamment notre réseau routier. Compte tenu de la situation de notre pays, la Belgique constitue un maillon important au niveau du transbordement et de la distribution de marchandises. Les transporteurs routiers devraient être incités à utiliser le transport combiné en concluant des contrats avec les chemins de fer et la navigation intérieure. Un membre tempère toutefois les espoirs trop optimistes étant donné qu'en Belgique les distances sont trop courtes pour que le transport combiné soit rentable. Des incitants fiscaux pourraient quelque peu compenser l'excédent de coût du transport combiné.

Un exemple d'incitant fiscal: le remboursement de la taxe de circulation à la condition que des contrats soient conclus avec la SNCB ou avec la navigation intérieure. Ainsi par exemple des conteneurs qui arrivent au port de Zeebruges seraient mis par le transporteur sur le train à destination de Hasselt et ensuite chargés sur des camions pour arriver à leur destination finale.

Un sénateur est d'accord avec la thèse consistant à stimuler le transport combiné. Toutefois, à côté de l'encouragement à la conclusion de contrats entre les différents modes de transport, il y a le problème des supports de transport. On ne sait pas développer le transport combiné si on n'a pas un parc suffisant en camions, en trains et en bateliers qui soient adaptés pour pouvoir procéder au transfert rapide d'un container d'un mode de transport à l'autre. Les supports de transport doivent donc être déspecialisés et la charge doit être transférable de manière à pouvoir réutiliser une autre charge sur le transport. D'après les statistiques, un tiers des camions roulent à vide parce qu'ils sont spécialisés, mais ceci signifie une perte économique et écologique évidente.

L'aspect fiscal doit être en relation avec la déspecialisation du mode de transport de manière à pouvoir utiliser des plates-formes adaptées. Il faut avoir un débat sur la containérisation où il ne s'agira pas simplement de containers marins (les plus grands), mais de divisions de containers marins, dont la dimension permet de pénétrer l'intérieur d'un pays. Au niveau européen, on travaille actuellement à apporter une série de solutions. Si la containérisation ne se fait que sur la base d'un container marin, une série d'activités ne pourront pas l'utiliser.

Er moeten fiscale maatregelen komen die aanzetten tot de aankoop van dragers die aan het containervervoer zijn aangepast en tot het aanpassen van bestaande dragers aan het containervervoer.

Een lid meent dat het probleem van de afmetingen van containers minstens een Europees, zelfs eerder een mondiaal gegeven is, omdat een container niet gebonden is aan het transport over land, maar ook in maritieme middelen moet kunnen worden gebruikt. Dit voorstel kan een aanbeveling zijn voor het komend Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie.

Een ander lid is van mening dat starters moeten worden geholpen door subsidies of fiscale maatregelen. Er zijn in elk geval heel wat voorwaarden verbonden aan het systeem en men dient op zijn hoede te zijn voor een heleboel valstrikken.

De eerste voorwaarde is dat het aantal behandelingsactiviteiten tot een minimum moet worden beperkt. Elke behandelingsactiviteit zorgt immers voor heel wat kosten. De harmonisering en standaardisering van de uitrusting vormt een probleem. De zeecontainers zijn te groot voor het Europees netwerk.

Een tweede voorwaarde zijn de assen. Een vrachtwagen gaat rechtstreeks van zijn vertrekpunt naar zijn bestemming, Zodra er goederen moeten worden behandeld, is er tijdverlies. Om alles toch rendabel te maken moet dat tijdverlies worden gecompenseerd door het verkeer op de hoofdassen sneller te laten verlopen, vooral dan het treinverkeer. Als het spoor niet over de nodige capaciteit beschikt en het treinverkeer geblokkeerd is door zijn eigen opstoppingen, verliest men ontzettend veel tijd en kan de operatie nooit rendabel worden gemaakt, hoe groot de fiscale stimulansen ook zijn. Er moet dus worden geïnvesteerd in infrastructuur en er moet een wetgeving op Europees niveau komen die die investeringen de juiste richting doet uitgaan. Elk spoorwegnet heeft inderdaad zijn eigen profiel. Het Duitse profiel is nu al het grootste en het zal in de toekomst nog groter worden. Kortom, de spreker pleit voor een Europese norm op het vlak van infrastructuur.

De ervaringen op het gebied van gecombineerd vervoer zijn tot nog toe niet erg overtuigend geweest. Gecombineerd vervoer tracht de flexibiliteit van de vrachtwagen te combineren met de voordelen die het spoor biedt op het vlak van volume. Er zijn goede redenen waarom gecombineerd vervoer tot nog toe niet heeft gewerkt: er is het probleem van de kostprijs, de doeltreffende afstand, het type van vervoer en het soort van goederen. Men mag het traditionele transportmiddel, het klassieke vervoer per spoor, dus niet uit het oog verliezen als men een economische oplossing evalueert.

EWS heeft in Groot-Brittannië een markt verloren door koste wat kost aan gecombineerd vervoer te

Il faut un encouragement fiscal à la transformation et à l'acquisition de support de transport qui soit adapté au transport de container.

Un membre estime que le problème des dimensions des conteneurs est une donnée à tout le moins européenne et même plutôt mondiale parce qu'un conteneur n'est pas lié au transport terrestre mais doit aussi pouvoir être utilisé pour le transport maritime. Cette proposition pourrait constituer une recommandation pour la prochaine présidence belge de l'Union européenne.

Un autre membre estime que, comme il faut faire démarrer le système, il faut aider le starter, soit par le biais des subsides soit par le biais d'incitants fiscaux. Toutefois, il y a une série de préalables au système et surtout de pièges à éviter.

Le premier préalable est de limiter les manutentions parce que chaque manutention a un coût considérable. Il y a un problème manifeste d'harmonisation et de standardisation du matériel. Les containers maritimes sont trop grands pour le réseau européen.

Le second préalable est le problème des axes. Un camion va directement du point de départ au point de destination. Dès qu'il y a manutention, il y a perte de temps. Pour que cela soit économiquement rentable, il faut le compenser par une accélération du trafic sur le tronç majeur, essentiellement sur le chemin de fer. Si le chemin de fer n'a pas la capacité nécessaire et est bloqué dans ses propres embouteillages, on perd de multiples fois du temps et l'opération ne sera jamais rentable quels que soient les incitants fiscaux. Il faut donc des investissements dans l'infrastructure et une législation au niveau européen pour que ces investissements aillent dans le bon sens. En effet, il y a des gabarits différents pour chaque réseau ferroviaire. Le gabarit en Allemagne est déjà le plus gros et les Allemands ont tendance à l'augmenter. Bref, l'intervenant plaide pour une norme «euro» en matière d'infrastructure.

Les expériences de transport combiné n'ont pas été très convaincantes jusqu'à ce jour. En fait, avec le transport combiné, on essaye de combiner la flexibilité du camion et l'efficacité du rail au niveau du volume. Il y a de bonnes raisons pour lesquelles le transport combiné n'ait pas marché jusqu'à présent: il y a le problème du coût, de la distance efficace, du type de transport et du type de marchandises. Il ne faut donc pas perdre de vue le moyen de transport traditionnel, le transport classique ferroviaire, quand on évalue une solution économique.

La société EWS en Grande-Bretagne a constaté avoir perdu un marché en essayant à tout prix de faire

doen. Zelfs met subsidies halen ze hun beste economische resultaat als privébedrijf met een volledige wagon voor klanten die ze hebben kunnen overtuigen om een spoorlijn aan te leggen tussen hun bedrijf en het hoofdnetwerk. Die economische kost is per slot van rekening rendabeler dan gecombineerd vervoer. Bepaalde ondernemingen in Europa (bijvoorbeeld Coca Cola) hebben die stap al gezet en hebben sporen aangelegd tot aan de poorten van hun vestigingen, wat rendabeler blijkt te zijn omdat er geen goederenbehandeling bij te pas komt.

Voor een lid kan het voorstel van treinsporen tot voor de deur van de onderneming toch niet als oplossing weerhouden worden, omdat er een probleem van ruimtelijke ordening zal rijzen. In Vlaanderen zijn de industrieterreinen voor minstens 20 jaar voorbehouden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waardoor het voorstel om treinsporen te leggen niet zal kunnen gerealiseerd worden. Het is inderdaad niet evident om een aantal, soms voor de hand liggende, oplossingen te realiseren. Zo stoot de wedergebruik van de IJzeren Rijn al op heel veel tegenstand, niet omwille van ruimtelijke ordening (de spoorlijn ligt er al), maar wel omwille van het leefmilieu. Nieuwe tracés voor spoorlijnen aanleggen zal zeer moeilijk zijn. Daarbij zijn in Vlaanderen heel wat spoorlijnen uitgebrouwen en werden er bijvoorbeeld fietspaden of wandelwegen van gemaakt.

De vorige spreker antwoordt dat het tracé soms heel kort kan zijn en in de meeste gevallen zal het zelfs aangelegd kunnen worden langs bestaande wegen. De uitgebrouwen spoorlijnen waren meestal sporen die niet langer aangepast waren. Trouwens, zelfs met al die uitgebrouwen spoorlijnen, is het spoorwegnet in België nog voldoende dicht zodat voor de ontsluiting van industrieterreinen er slechts korte tracés nodig zullen zijn.

Een senator dringt aan op containerisatie en op een standaardisering van de ladingen. Men heeft intermodale platformen nodig en er moet een standaardisering komen van de overslaginfrastructuur. Ook met betrekking tot het massagoed is de spreker er niet zeker van of men niet moet komen tot containerisatie, in die zin dat als het op een vrachtwagen terecht komt, men toch tot overslag dient over te gaan. In zoverre dat men voldoende stimulansen aan het gecombineerd vervoer wil geven, moet men dat misschien doen met ladingen die inderdaad niet veel waarde hebben.

Met betrekking tot het rij-op-rij-afvervoer is de spreker van mening dat als men zoals in Zwitserland vrachtwagens op een trein zet, men die vrachtwagens en het personeel ervan immobiliseert. Overslag van een container die vervolgens op een vrachtwagen wordt geladen is in economische termen veel interessanter.

du transport combiné. Même avec les subsides, ils obtiennent leur meilleur résultat économique, en tant que société privée, avec des wagons complets pour des clients qu'ils ont réussi à convaincre d'installer une liaison ferrovière entre leur entreprise et le réseau principal. Ce coût économique est, au bout du compte, plus rentable que le transport combiné. Certaines entreprises en Europe (par exemple: Coca Cola) ont déjà fait la démarche et ont mis des rails jusqu'au portes de leur entreprises, ce qui s'avère plus efficace parce qu'on évite cette manutention.

Un membre considère que la proposition d'installer des voies de chemins de fer jusqu'à la porte de l'entreprise ne peut pas être retenue comme solution parce que cela suscitera un problème au niveau de l'aménagement du territoire. En Flandre, les terrains industriels sont à tout le moins bloqués pour 20 ans par le *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*, ce qui empêche toute construction de lignes de chemin de fer. Il n'est en effet pas évident de réaliser un certain nombre de solutions parfois évidentes. C'est ainsi que la remise en activité du Rhin de Fer suscite beaucoup d'oppositions pas seulement pour des raisons d'aménagement du territoire (la ligne existe déjà) mais bien pour des raisons environnementales. Décider de nouveaux tracés pour de nouvelles lignes de chemin de fer sera très difficile. En outre, en Flandre, beaucoup de lignes de chemin de fer ont été démantelées et ont fait place, par exemple, à des pistes cyclables ou à des sentiers de promenade.

L'intervenant précédent répond que le tracé peut parfois être très court et qu'il pourra même dans certains cas être parallèle à des chemins existants. Les lignes démantelées étaient généralement des lignes qui n'étaient plus adaptées. Toutefois, même en tenant compte de toutes ces lignes démantelées, le réseau ferroviaire en Belgique a encore une densité suffisante de sorte que seuls de petits tronçons seront nécessaires pour désenclaver des terrains industriels.

Un sénateur insiste sur la containerisation et sur une standardisation des charges. On doit avoir des plates-formes intermodales et une standardisation des modes d'infrastructures de transbordement. Aussi par rapport à l'aspect des pondéreux, l'intervenant n'est pas certain qu'il ne faille pas arriver à la containerisation dans le sens où, de toute façon, s'ils sont chargés sur un camion, on doit quand même faire un transbordement. Dans la mesure où on veut donner suffisamment d'impulsion au système de transport combiné intermodal, c'est peut être en le faisant pour des charges qui ont effectivement peu de valeur.

En ce qui concerne le ferroutage, l'intervenant estime que le fait de mettre les camions sur le train, comme en Suisse, implique une immobilisation de tout un camion et du personnel. Un transbordement de container qui passe ensuite sur le camion est plus intéressant en termes économiques.

Wat de snelheid betreft, is de bedoeling op tijd aan te komen: het *just in time*-principe. Er is verandering nodig bij de logistici: ze moeten hun werk over een langere periode plannen.

Zodra er containerisatie is, kan de ondernemer de concurrentie laten spelen en het meest geschikte transportmiddel kiezen. Door een systeem van fiscale ondersteuning en standaardisering van containers op Europees en wereldvlak, dringt men niemand een bepaald type van transport op. Men kan vrij kiezen en is dus verantwoordelijk voor zijn keuze. Dat brengt de samenleving economische en ecologische voordelen op. Ook de investeringen komen ten goede van de samenleving. Een standaardisering van containers zou een standaardisering van de behandelingssystemen tot gevolg hebben, wat minder tijdverlies betekent.

De intermodale platformen worden in Vlaanderen al geïnstalleerd en in Brussel ontwikkeld. Er dient een politieke impuls te worden gegeven, want elke transportmiddel prijst zichzelf aan.

Een lid van de werkgroep komt terug op het voorbeeld van Zwitserland. De beslissing om vrachtwagens op de trein te zetten werd destijds bij referendum genomen. Als verantwoording werd naar het leefmilieu verwezen. Zwitserland is immers, net zoals België, een doorvoerland.

Misschien moet België op één of andere manier haar eigen mobiliteit vrijwaren door een aantal signalen te geven naar diegenen die ons wegennet voor doorvoer gebruiken. In het verleden hebben wij steeds geopteerd voor een vrij grote tolerantie, maar nu moeten we wellicht onze houding wijzigen, gelet op het aantal vrachtwagens van vreemde nationaliteit die onze wegen gebruiken. Een oplossing zou misschien een bijdrage vanuit Europa zijn.

Volgens een lid is het rij-op-rij-afvervoer in bepaalde situaties met een moeilijke doorgang waar het wegverkeer erg geconcentreerd is (bijvoorbeeld een tunnel) niet zo slecht.

Het systeem van de Eurotunnel is echter rampzalig en druist helemaal in tegen wat men zou moeten doen aangezien het spoor er de weg subsidieert. De tarieven die Eurotunnel aanrekent om vrachtwagens te vervoeren zijn veel te laag om te kunnen weerstaan aan de concurrentie met het schip. Het spoor wordt in feite gegijzeld. Enerzijds zijn er de astronomische tarieven die voor het vervoer van passagiers worden aangerekend en die verklaren waarom de Eurostartarieven niet worden verlaagd en waarom de Eurostar in tegenstelling tot de Thalys niet rendabel is. Anderzijds wordt het op gang brengen van het klassieke goederenvervoer per trein via de tunnel geblokkeerd

En ce qui concerne la vitesse, il ne s'agit pas d'aller vite, mais d'arriver à temps, c'est-à-dire le principe du *just in time*. Une certaine révolution chez les logisticiens est nécessaire, c'est-à-dire qu'ils doivent planifier leur travail à plus longue échéance.

Dès le moment où il y a containérisation, l'entrepreneur peut effectivement faire jouer la concurrence et choisir le mode de transport le mieux adapté. Par un système de soutien fiscal et de standardisation de container au niveau européen et mondial, on n'impose à personne le type de transport qu'il doit utiliser. On n'est plus captif et responsable de son choix de mode de transport. La société y gagne économiquement, écologiquement et aussi sur les investissements qui sont faits. Une standardisation des containers aura comme conséquence une standardisation des systèmes de manutentions et, dès lors, moins de perte de temps de charge.

Les plates-formes multimodales s'installent déjà en Flandre et se développent à Bruxelles. Il faut une impulsion d'ordre politique, parce que chaque mode de transport veut s'imposer.

Un membre du groupe de travail revient sur l'exemple de la Suisse. La décision de mettre des poids lourds sur le train y a, en son temps, été prise par référendum. À titre de justification, l'on a évoqué des raisons environnementales. La Suisse est en effet, tout comme la Belgique, un pays de transit.

Peut-être la Belgique devrait-elle de l'une ou l'autre manière sauvegarder sa propre mobilité en donnant un certain nombre de signaux à ceux qui utilisent notre réseau routier à des fins de transit. Dans le passé nous avons toujours opté pour une assez grande tolérance mais, à présent, il nous faudra probablement modifier notre attitude compte tenu du nombre de poids lourds de nationalité étrangère qui utilisent notre réseau routier. Une solution pourrait être une contribution de l'Europe.

Pour un membre, le ferroutage est un moindre mal dans des situations très précises d'un passage difficile où le trafic routier est concentré, par exemple: un tunnel.

Toutefois, le système d'Eurotunnel est catastrophique et va exactement à l'encontre de ce qu'il faut faire parce que le chemin de fer y subsidie la route. Les tarifs pratiqués par Eurotunnel pour transporter les camions, sont beaucoup trop bas pour pouvoir résister à la concurrence des bateaux. Le chemin de fer est en fait pris en otage. D'un côté, au niveau passagers avec un tarif passager pour l'Eurostar qui est astronomique, ce qui explique d'ailleurs pourquoi les tarifs Eurostar ne baissent pas et pourquoi, contrairement au Thalys, l'Eurostar n'est pas rentable. D'autre part, le démarrage du transit ferroviaire classique de marchandises au travers du tunnel est aussi bloqué

door het tarief dat voor elke goederentrein aan de spoorwegexploitanten wordt aangerekend.

De overeenkomsten die werden gesloten toen de tunnel nog niet klaar was, lijken fel op overeenkomsten waarin er sprake is van onrechtstreekse Staats-subsidies, aangezien het toen nog ging over nationale spoorwegmaatschappijen en privatiseringen nog niet aan de orde waren.

Een lid wenst een punt toe te voegen, namelijk de fiscale stimuli voor herlocatie van toeleveringsbedrijven, omdat dit een directe weerslag heeft op het goederenvervoer. Bijvoorbeeld: Ford-Genk heeft zijn grootste toeleveranciers in de nabijheid van de productie gebracht, de zogenaamde clustervorming. Dit moet fiscaal gestimuleerd worden.

Een andere piste waarover de werkgroep het nog niet over heeft gehad, is dat heel wat vrachtwagens leeg rijden, zowel voor nationaal als internationaal vervoer. Een lid pleit voor een soort centrale databank, die transporteurs kunnen consulteren om te weten waar en wanneer ergens een lege vrachtwagen beschikbaar is. Er bestaan wel netwerken voor de grote transporteurs, maar niet voor heel de sector. Gratis een centrale databank aanleggen is niet evident, zodat een dergelijk initiatief gesteund moet worden.

Een lid stelt voor dat in de resolutie hiervoor naar de e-commerce wordt verwezen.

— *Fiscale stimuli voor nachtransport*

Rekening houdende met het feit dat 85% van het nationaal transport over minder dan 150 km gebeurt en dat dit transport dan nog tijdens de uren van het woon-werkverkeer plaats vindt, meent een lid dat het nachtransport over de weg moet aangemoedigd worden. Dit betekent dat het laden en lossen tijdens bepaalde uren moet aangemoedigd worden, uiteraard alleen in industrie- en havencentra en niet in woongebieden. Het middel is een herziening van de werkgeversbijdrage (dus via de loonkost) door een formule die de werkgever en de werknemer ten goede komt, zodat deze laatste een hoger nettoloon ontvangt dan bij dagwerk.

Een ander aspect is de economische snelheid. De economische snelheid van het goederentransport daalt voortdurend, zodat de kostprijs van het transport stijgt. Dit gecombineerd met de *just-in-time* leveringen, zet heel wat druk op de chauffeurs met alle problemen van oververmoeidheid, verstrooidheid en dergelijke tot gevolg. De dagelijkse ongevallen waarin vrachtwagens betrokken zijn, zijn hieraan niet vreemd.

par les tarifs exorbitants demandés pour le passage de chaque train de marchandises aux exploitants ferroviaires.

Les conventions faites avant la réalisation du tunnel ressemblent fort à un subside indirect des États, parce qu'à l'époque, c'étaient des compagnies ferroviaires nationales et que l'on ne parlait pas de privatisation.

Un membre aimerait voir ajouter un point à savoir les incitants fiscaux à la relocation d'entreprises de sous-traitance parce que cela a une incidence directe sur le transport de marchandises. Par exemple: Ford-Genk a réuni ses principaux sous-traitants à proximité de son centre de production; c'est ce que l'on appelle le regroupement. Ceci doit être fiscalement encouragé.

Une autre piste que le groupe de travail n'a pas encore abordée est constituée par le fait que bon nombre de poids lourds roulent à vide tant en transport national qu'international. Un membre plaide pour une sorte de banque centrale de données que les transporteurs pourraient consulter pour savoir où et quand un camion vide est disponible. Il existe des réseaux pour les grands transporteurs mais non pour l'ensemble du secteur. Il n'est pas évident de constituer gratuitement une banque centrale de données, ce qui veut dire que pareille initiative doit bénéficier d'un appui.

Un membre propose à cet égard que, dans la résolution, il soit fait référence au e-commerce.

— *Incitants fiscaux pour le transport de nuit*

Compte tenu du fait que 85% du transport national s'effectue sur des distances inférieures à 150 km et que ce transport a lieu pendant les heures de trajet domicile/lieu de travail, un membre estime que le transport de nuit par route devrait être encouragé. Ceci signifie que le chargement et le déchargement pendant certaines heures devraient être encouragés mais de toute évidence uniquement dans des centres industriels et portuaires et non dans des zones d'habitat. Le moyen à cet égard est de revoir les cotisations patronales (donc par le biais du coût salarial) et de trouver une formule qui convienne aux travailleurs et à l'employeur de sorte que le premier reçoive une rémunération nette plus élevée que lorsqu'il travaille de jour.

Un autre aspect est la rapidité économique. La rapidité économique du transport de marchandises est en baisse constante de sorte que le coût du transport est en augmentation. Ceci combiné aux livraisons «just-in-time» met fortement les chauffeurs sous pression avec tous les problèmes de fatigue excessive, de distraction, etc. qui en résultent. Les accidents quotidiens auxquels des poids lourds sont mêlés n'y sont pas étrangers.

We hebben er alle belang bij om het nachttransport aan te moedigen.

Volgens een senator moet er ook nagedacht moet worden over het nachttransport per trein. Overdag is er een te grote concurrentie tussen het personen- en goederenvervoer per spoor. 's Nachts goederen vervoeren zou een oplossing zijn.

Daarom stelt een ander lid een incentive voor het goederenvervoer per spoor voor. Gelet op de privatisering van het goederenvervoer per spoor, zou de infrastructuur van de NMBS 's nachts goedkoper ter beschikking kunnen gesteld worden.

Volgens een lid lijkt nachtvervoer wel logisch want de wegen zijn dan vrij, doch hieraan zijn een aantal problemen gekoppeld. Zo wordt de bestaande distorsie tussen de externe kost en de fiscale kost vergroot wanneer een positieve fiscale stimulans voor het wegvervoer gegeven wordt op de enige voorwaarde dat dit transport 's nacht gebeurt. Het wegvervoer is al een vervoerswijze die weinig bijdraagt voor de externe kosten die zij veroorzaakt. Alle studies wijzen er immers op dat de externe kost van de vrachtwagen niet overstemt met de fiscale kost ervan. Als de fiscale kost dan nog wordt verminderd, dan vergroot de distorsie tussen externe kost en fiscale kost. Spreker pleit voor transparantie van de fiscale impact.

Een tweede opmerking betreft de algemene organisatie van de maatschappij. Er zullen nog meer mensen 's nachts werken, niet alleen de vrachtwagenchauffeurs, maar ook het personeel voor de logistieke diensten. De vraag is of we dit willen in termen van levenskwaliteit.

Ten slotte wijst spreker erop dat autobestuurders de vrachtwagen als een obstakel zien. In werkelijkheid is het gemakkelijker om de gebruikers van een auto te overtuigen een andere vervoerswijze te kiezen, dan te opteren voor een andere wijze van vrachtvervoer. Vrachtwagens rijden heel de dag; de spitsuren worden veroorzaakt door bestuurders van een auto. We zijn het vrachtvervoer aan 't verketteren, terwijl precies autogebruikers niet van vervoersmiddel willen veranderen.

Volgens een senator is de werkelijkheid dat op een autosnelweg met 2 rijvakken, de vrachtwagens gedurende de dag 1,5 rijvak bezetten, hetgeen een overbelasting betekent en een gevaar voor de veiligheid.

De externe kosten moeten effectief in rekening worden gebracht. Fiscale stimuli moeten in een objectieve verhouding staan tot de externe kost. Als er al stimuli gegeven worden, moeten zij uiteindelijk en voor alles in het voordeel van de werknemer zijn.

Een lid stelt een inhaalverbod voor op alle wegen voor alle vrachtwagens tijdens bepaalde uren (de spitsuren). Dit zal een ontradingseffect hebben. Een

Nous avons donc tout intérêt à encourager le transport de nuit.

D'après un sénateur, il faut aussi réfléchir aux transports de nuit par train. De jour, il y a une trop forte concurrence entre le transport des personnes et le transport des marchandises par train. Transporter des marchandises la nuit pourrait constituer une solution.

Un autre membre propose un incitant pour le transport de marchandises par chemin de fer. Étant donné la privatisation des transports de marchandises par chemin de fer, l'infrastructure de la SNCB pourrait, la nuit, être mise à disposition à meilleur compte.

D'après un membre, le transport de nuit semble logique car les routes sont alors libres mais un certain nombre de problèmes y sont liés. C'est ainsi que la distorsion entre le coût externe et le coût fiscal augmente lorsque l'on accorde un incitant positif au transport par route à la seule condition que ce transport ait lieu la nuit. Le transport par route est déjà un mode de transport qui contribue peu aux frais externes qu'il provoque. Toutes les études indiquent d'ailleurs que le coût externe des poids lourds ne correspond pas à leur coût fiscal. Si le coût fiscal est encore réduit, la distorsion entre coût externe et coût fiscal augmente. L'intervenant plaide pour la transparence de l'impact fiscal.

La deuxième remarque concerne l'organisation générale de notre société. Plus de personnes encore travailleront la nuit, non seulement les chauffeurs de poids lourds, mais aussi le personnel des services logistiques. La question est de savoir si c'est ce que nous voulons en termes de qualité de vie.

Enfin, l'intervenant souligne que les conducteurs de voitures considèrent les poids lourds comme un obstacle. En réalité, il est plus facile de convaincre les utilisateurs d'une voiture de choisir un autre mode de transport que d'opter pour un autre mode de transport de marchandises. Les poids lourds roulent toute la journée; les difficultés des heures de pointes sont provoquées par les automobiles. Nous sommes en train de diaboliser le transport de marchandises tandis que les conducteurs de voitures précisément ne veulent pas changer de moyen de transport.

D'après un sénateur, la réalité veut que sur une autoroute à 2 bandes, les poids lourds occupent pendant la journée 1,5 bande, ce qui représente une surcharge au niveau de la sécurité.

Les coûts externes doivent effectivement être portés en compte. Les incitants fiscaux doivent être objectivement proportionnels aux coûts externes. Si des incitants sont accordés, il faut qu'en fin de compte et avant tout, cela soit à l'avantage du travailleur.

Un membre propose une interdiction de dépassement sur toutes les routes et pour tous les poids lourds pendant certaines heures (heures de pointes). Ceci

dergelijk inhaalverbod hoort wel thuis in de rubriek « wetgevend ».

Volgens een ander lid moet eerst de bestaande wetgeving worden gerespecteerd, vooraleer een nieuwe regel wordt ingevoerd. Nu geldt reeds een inhaalverbod als de rijweg niet vrij is. Vrachtwagens storen er zich niet aan en halen op gelijk wel moment in, waarbij zij de wegen gedurende kilometers blokkeren. De minimale snelheid op de snelwegen moet gerespecteerd worden, alsmede de regel over het inhaalverbod.

De werkgroep besluit dat een inhaalverbod tijdens bepaalde uren gemakkelijker te controleren is dan een inhaalmanoeuvre wanneer de weg niet vrij is of de snelheid onaangepast is.

Tweede rubriek: infrastructuur

Er worden geen maatregelen voorgesteld in deze rubriek omdat dit een gewestmaterie is die zal besproken worden tijdens de vergadering met de gemeenschapssenatoren.

De spoorweginfrastructuur is wel een federale materie. Er is nu al een probleem van capaciteit voor bepaalde lijnen; in de toekomst kan dit probleem enkel grotere proporties aannemen. Daarom moeten we zorgen voor een voldoende capaciteit om aan de vraag te voldoen.

Naast de ontsluiting van de industriegebieden via het spoor, moeten ook bestaande lijnen worden aangepast, zoals de lijnen tussen de verschillende centra en meer bepaald de lijn Brussel-Luxemburg.

Een senator is van mening dat de werkgroep moet aandringen op het onderhoud van alle verkeerswegen ook al gaat het hier om een materie die deels onder de bevoegdheid van de gewesten valt. Besparingen op het vlak van het onderhoud van het netwerk zijn uit den boze.

Voor het gecombineerde transport moeten er vanuit de federale overheid en vanuit Europa impulsen worden gegeven zodat de juist infrastructuur daadwerkelijk wordt geïnstalleerd. Als het netwerk niet in staat is om gecombineerd vervoer te verzekeren, dient dat tot niets.

Met betrekking tot het goederenvervoer per spoor dient men een keuze te maken tussen aparte spoorlijnen aanleggen voor het goederenvervoer of het nachtelijk gebruik van de bestaande spoorlijnen. Aangezien de beschikbare ruimte erg beperkt is, is de vraag hoe men tussen de grote economische polen nieuwe spoorlijnen kan aanleggen. Wat ruimtelijke ordening betreft moet men ervoor zorgen dat voor economische activiteiten die veel gebruik maken van transportmiddelen in intermodale en niet in monomodale zones worden gevestigd.

aura un effet dissuasif. Pareille interdiction relève de la rubrique « législation ».

D'après un autre membre, avant d'instaurer de nouvelles règles, il faut d'abord respecter la législation existante. Or, elle prévoit déjà actuellement une interdiction de dépassement si la bande de circulation n'est pas libre. Les poids lourds ne s'en préoccupent pas et dépassent à n'importe quel moment bloquant ainsi une bande sur plusieurs kilomètres. La vitesse minimale sur les autoroutes doit être respectée ainsi que la règle prévoyant l'interdiction de dépasser.

Le groupe de travail conclut qu'une interdiction de dépasser pendant certaines heures est plus facile à contrôler qu'une manoeuvre de dépassement lorsque la voie n'est pas libre ou la vitesse inadaptée.

Deuxième rubrique: infrastructure

Aucune mesure n'est proposée dans cette rubrique parce qu'il s'agit d'une matière régionale qui sera examinée lors de la réunion avec les sénateurs de communauté.

L'infrastructure ferroviaire est une matière fédérale. Il y a déjà actuellement un problème de capacité sur certaines lignes; à l'avenir, ce problème ne fera que s'accroître. C'est pourquoi nous devons veiller à disposer d'une capacité suffisante si nous voulons répondre à la demande.

En plus du désenclavement de certaines zones industrielles par les chemins de fer, il faut aussi adapter certaines lignes telles que les lignes entre les différents centres et plus particulièrement la ligne Bruxelles-Luxembourg.

Un sénateur croit que même s'il s'agit d'une matière partiellement régionale, le groupe de travail doit insister sur un entretien et un maintien en fonction de toutes les voies de transport de marchandises. Il n'est pas question de faire des économies sur l'entretien du réseau.

Pour le transport combiné, du point de vue fédéral et du point de vue européen, on doit donner des impulsions de manière à ce que des infrastructures correctes soient effectivement installées. Si on n'a pas le réseau suffisant pour assurer le transport combiné, cela ne sert à rien.

En ce qui concerne le transport de marchandises par chemin de fer, il faut faire le choix entre faire d'autres voies pour le réseau marchandises et utiliser la même infrastructure pendant la nuit. Comme on n'a pas de possibilités extensives de territoire, la question est comment faire de nouvelles voies entre les grands pôles économiques. En termes d'aménagement du territoire, on doit encourager le fait que les activités économiques qui utilisent beaucoup de moyens de transport, soient dans des zones intermodales et non pas dans des zones mono-modales.

Een lid vraagt zich af waar de grens van de groei ligt in termen van capaciteit. Dat is een keuze die men momenteel niet maakt. Ofwel stelt men zich tevreden met de verschillende soorten wegverkeer (waarvoor er al infrastructuur voorhanden is), ofwel gaat men de zaken drastisch veranderen. Als dat laatste het geval is, hoeven er niet in alle gevallen nieuwe spoorlijnen worden aangelegd. Soms is het voldoende om de bestaande spoorlijn op een belangrijk punt van het traject te ontdebelen.

Het goederentransport per spoor gebeurt nu al in zeer belangrijke mate 's nachts. De meeste spoorwegmaatschappijen in Frankrijk, Duitsland en elders leggen het grootste deel van de lange afstanden 's nachts af, aangezien er een tekort aan capaciteit is. Er is op dit vlak geen behoefte aan stimulansen.

Grenzen zijn er in elk geval. De belangrijkste grens wordt gevormd door de afstand. Als er alleen 's nachts goederen kunnen worden vervoerd, moet de trein zijn reis overdag onderbreken. Aangezien de langste afstanden de meest interessante zijn, bestraft men op die manier alweer het vervoer per spoor.

Een ander lid wijst er op dat 's nachts het spoorwagennet wordt onderhouden.

Een senator meent dat een HST-vracht een volwaardig alternatief kan zijn voor het luchtvervoer van goederen op een gemiddelde afstand (tot 600 km).

Derde rubriek: wetgevend

— De medeverantwoordelijkheid van de lader

Dagelijks wordt op het nieuws melding gemaakt van een vrachtwagen die zijn lading heeft verloren, met alle gevolgen van economisch verlies van dien. In tegenstelling tot de lucht- en zeevaart, gelden voor het wegvervoer geen vaste ladingsregels. De lader werkt daarenboven meestal onafhankelijk van diegene die het transport verzekert, de chauffeur, die dan ook dikwijls niet weet hoe zijn vrachtwagen is geladen en hoe het gewicht is verdeeld. Bij de eerste echte bocht — en zeker in geval van onaangepaste snelheid —, verschuift de lading, met alle gekende gevolgen.

Daarom pleit een lid voor een wetgevend initiatief, namelijk een verplicht ladingformulier dat de identiteit van de lader vermeld, zodat in geval van ladingproblemen (niet alleen een verkeerd geladen vrachtwagen, maar ook overgewicht), de medeverantwoordelijkheid van de lader kan worden ingeroepen. Er moeten hoge boetes worden voorzien voor het overtreden van de ladingregels, zodat een maximaal ont-radingseffect wordt bereikt. In Duitsland bijvoor-

Un membre se demande où on limite la croissance en termes de capacité. C'est un choix que l'on ne fait pas pour l'instant. Ou bien on s'accommode des types de déplacement par route (qui ont déjà toute l'infrastructure construite) ou bien on veut vraiment changer les choses. Si cela est le cas, il ne faut pas toujours construire de nouvelles lignes, parfois il suffit de doubler une voie à un point de passage important.

Le transport ferroviaire de marchandises se fait déjà énormément de nuit. Toutes les grandes entreprises ferroviaires en France, en Allemagne, et ailleurs font l'essentiel des grandes distances la nuit, parce qu'il y a des limites de capacité. Il n'y a pas besoin d'incitatifs à ce niveau.

Il y a des limites de toute façon. La principale limite réside dans les distances. Si on ne fait le transport que la nuit, sur des distances importantes, il faut arrêter le train le jour pour le faire repartir le lendemain soir. Comme les distances les plus intéressantes actuellement, sont les plus longues, on pénalise à nouveau le transport ferroviaire.

Un autre membre fait remarquer que le réseau ferroviaire est entretenu la nuit.

Un sénateur estime qu'un TGV marchandises pourrait constituer une véritable alternative au transport aérien de marchandises sur les distances moyennes (jusqu'à 600 km).

Troisième rubrique: législation

— La co-responsabilité de la personne qui s'occupe du chargement

Les journaux parlés et télévisés nous annoncent quotidiennement qu'un poids lourd a perdu son chargement avec toutes les conséquences et pertes économiques que cela entraîne. Contrairement à la navigation aérienne et maritime, il n'y a pas de règles fixes en matière de chargement pour le transport par route. Celui qui ne s'occupe que du chargement travaille de manière indépendante par rapport à celui qui assure le transport, c'est-à-dire le chauffeur, qui, dès lors, ne sait souvent pas comment son camion est chargé ni comment le poids est réparti. Au premier virage et certainement en cas de vitesse inadaptée, le chargement glisse, avec toutes les conséquences que cela entraîne.

C'est pourquoi un membre plaide pour une initiative législative, à savoir un formulaire obligatoire de chargement mentionnant l'identité de celui qui a effectué le chargement, de sorte qu'en cas de problème de chargement (pas seulement un camion mal chargé mais aussi en cas de surcharge), la co-responsabilité de celui qui a effectué le chargement puisse être invoquée. Il faut prévoir des amendes élevées pour les infractions aux règles de chargement

beeld zijn boetes van 100 000 tot 300 000 frank van toepassing.

Op de vraag of het gevaar niet bestaat dat de distributieondernemingen het laden gaan overlaten aan de vervoerders, wordt geantwoord dat de vervoerder daar alleen maar mee gediend is, want nu draait hij toch al op voor de schade bij ladingverlies: zijn materiaal is beschadigd en hij moet de verzekering aanspreken. Als de stouwer aansprakelijk is, zal deze zich moeten verzekeren.

Een senator kan instemmen met het principe van medeverantwoordelijkheid. Ook de snelheid die wordt geëist om de afgesloten contracten te kunnen nakomen, leidt tot ongevallen en niet alleen op de weg. Spreker verwijst in het bijzonder naar de ongevallen op zee.

De medeverantwoordelijkheid van de lader invoeren kan aanleiding geven tot een gedragsverandering. Zo zal men wellicht ook gaan nadenken of de goederen die men wil vervoeren, wel langs de weg moeten vervoerd worden en niet eerder op een andere manier.

— *De invoering van de zwarte doos*

Het verschil tussen de tachograaf en de zwarte doos is dat een tachograaf een half mechanisch systeem is dat de rij- en rusttijden registreert. De tussenkomst van de mens is nodig voor de bediening van het apparaat: de chauffeur moet zijn naam, de kilometerstand en de datum invullen en het apparaat installeren. Daarna moet hij, voor vertrek, de knop van het apparaat instellen op werk- of rusttoestand. Pas op dat moment registreert de tachograaf de tijd en de snelheid, wel geen afstand. Bijna alle tachografen worden gemanipuleerd. In feite is de tachograaf een hulpmiddel dat niet efficiënt werkt. De zwarte doos is een verfijning van de tachograaf. Het gaat om een gesloten doos; de tussenkomst van de mens is niet meer nodig voor de bediening ervan. De band registreert automatisch de kilometerstand, het uur van vertrek, de snelheid en dergelijke. Met andere woorden door de zwarte doos heeft men een beter zicht op het gebruik van het voertuig. Het enige dat de chauffeur bij vertrek moet doen, is zijn naam invoeren.

Dit toestel is reeds verplicht in Turkije, maar nog niet in de andere Europese landen. Wellicht zijn er drukkingsgroepen aan het werk, zoals de industrie die tachografen produceert. Het zal enige tijd vergen om het in alle voertuigen te installeren.

De werkgroep kan aan de bevoegde minister vragen om het installeren van een zwarte doos op Europees vlak aan te kaarten. Ook de controle moet

de façon à atteindre un effet dissuasif maximal. En Allemagne, par exemple, les amendes peuvent atteindre de 100 000 à 300 000 francs.

À la question de savoir s'il n'y a pas un risque que les entreprises de distribution confient le chargement aux transporteurs, il est répondu que le transporteur ne s'en trouverait que mieux servi car, actuellement, c'est lui qui supporte le préjudice en cas de perte du chargement: son matériel est abîmé et il doit s'adresser à l'assurance. Si l'arrimeur est responsable, il devra aussi s'assurer.

Un sénateur peut marquer son accord sur ce principe de co-responsabilité. La vitesse exigée pour respecter les contrats est aussi souvent source d'accidents et pas uniquement sur la route. L'intervenant se réfère en particulier à cet égard aux accidents en mer.

La co-responsabilité de celui qui assure le chargement pourra constituer une incitation à un changement de comportement. L'on se mettra peut-être ainsi de la sorte à réfléchir à la question de savoir si les marchandises que l'on doit transporter doivent l'être par la route ou par un autre moyen de transport.

— *Instauration de la boîte noire*

La différence entre le tachygraphe et la boîte noire est qu'un tachygraphe est semi-automatique et enregistre les temps de route et de repos. L'intervention de l'homme est nécessaire pour utiliser l'appareil: le chauffeur doit compléter le disque en y inscrivant son nom, le kilométrage indiqué au compteur, la date et mettre l'appareil en route. Ensuite, avant le départ et à l'arrivée, il doit enfoncer le bouton pour mettre l'appareil en position de marche ou d'arrêt. Ce n'est qu'à partir de ce moment que le tachygraphe enregistre le temps et la vitesse, mais non les distances. Presque tous les tachygraphes sont manipulés. En fait, le tachygraphe est un moyen qui n'est pas efficace. La boîte noire est un perfectionnement du tachygraphe. Il s'agit d'une boîte fermée; l'intervention de l'homme n'est donc plus nécessaire pour son utilisation. La bande enregistre automatiquement le kilométrage, l'heure de départ, la vitesse, etc. En d'autres termes, la boîte noire permet d'avoir un meilleur aperçu de l'utilisation du véhicule. La seule chose que le chauffeur doit faire au moment du départ, c'est inscrire son nom.

Cet appareil est déjà obligatoire en Turquie mais pas encore dans les autres pays européens. Des groupes de pression sont certainement déjà à l'œuvre, par exemple l'industrie qui fabrique les tachygraphes, mais il faudra de toute façon un certain temps avant que tous les véhicules n'en soient équipés.

Le groupe de travail pourrait demander au ministre compétent de prévoir au niveau européen l'installation d'une boîte noire sur tous les camions. Le

dan verzekerd worden, maar dit is een probleem voor zowat alle items van het verkeer.

Een opmerking in de marge: in de nieuwe eenheidspolitie is zelfs geen verkeerseenheid voorzien. De werkgroep zou een signaal kunnen geven dat het aangewezen is om een echte verkeerseenheid in het leven te roepen. We hebben meer controles op de weg nodig.

Een senator kan akkoord gaan met de invoering van de zwarte doos, doch hij pleit voor een pedagogisch meer verantwoorde straf dan een boete, namelijk de tijdelijke immobilisatie van het voertuig.

Ook een ander lid van de werkgroep meent dat het immobiel maken van het voertuig de grootste straf is. Hij geeft het voorbeeld van de Oostbloklanden. Bij ernstige verkeersovertredingen (zelfs verkeerd parkeren, ook overdreven snelheid) wordt de nummerplaat van de wagen verwijderd en de wagen moet blijven staan. De chauffeur kan alleen zijn nummerplaat terugkrijgen als hij ze afhaalt op het bureau, na betaling van een zware boete, soms wordt zelfs het rijbewijs tijdelijk ingetrokken. Het gevolg is dat chauffeurs ervoor waken geen overtredingen meer te begaan.

Een wielklem zou een valabel alternatief zijn. Nu heeft elke politie-eenheid slechts één à twee wielklemmen, hetgeen onvoldoende is.

Een senator stelt een systeem voor met een elektronisch controlelampje op elk voertuig waaraan men kan zien of het aan voorschriften beantwoordt of niet. Zodra een overtreding het noodzakelijk maakt dat het voertuig tot stilstand wordt gebracht (bijvoorbeeld bij een snelheidsovertreding of wanneer een vrachtwagenbestuurder de rijtijd heeft overschreden), treedt het systeem in werking en stopt het voertuig. Iets soortgelijks kan worden uitgewerkt voor niet-verzekerde voertuigen.

Volgens een lid bestaat een herkenningssysteem in bedrijfsvoertuigen (vrachtwagens, autobussen en lichte vrachtwagens), namelijk een vignet dat aantoonst dat de rijtaks is betaald. Voor gewone personenvoertuigen bestaat een dergelijk vignet niet meer. Er bestaat zelfs een speciale eenheid die de vignetten van bedrijfsvoertuigen controleert. De ambtenaren van deze dienst ontvangen een premie voor elk voertuig dat in overtreding is. Als het vignet ook voor personenvoertuigen zou gelden, dan zouden de ambtenaren vol ijver op zoek gaan naar overtreders. Eenzelfde systeem kan dan ook gelden voor de autoverzekering. Het is een feit dat er nu heel veel wagens zonder verzekering en zonder autokeuring rijden.

contrôle devra alors être assuré mais ceci est un problème récurrent pour tout ce qui concerne la circulation.

Une remarque incidente: dans le cadre de la nouvelle police unique, l'on a même pas prévu la moindre unité pour la circulation. Le groupe de travail pourrait donner un signal au gouvernement selon lequel il serait indiqué de créer une véritable unité de la circulation. Nous avons besoin de beaucoup plus de contrôles sur les routes.

Un sénateur peut marquer son accord sur l'instauration de la boîte noire, mais il plaide pour une sanction plus pédagogique et plus justifiée qu'une amende, à savoir l'immobilisation temporaire du véhicule.

Un autre membre du groupe de travail considère lui aussi que l'immobilisation du véhicule constitue la sanction la plus lourde. Il donne l'exemple des pays de l'Est. En cas d'infraction grave au code de la route (véhicule mal garé aussi, vitesse excessive, ...), la plaque minéralogique du véhicule est enlevée et celui-ci doit rester sur place. Le chauffeur ne peut récupérer sa plaque que s'il se rend au bureau pour effectuer le paiement d'une très lourde amende. Parfois même on lui retire son permis de conduire. La conséquence en est que les chauffeurs veillent à ne plus commettre d'infractions.

Un sabot de Denver pourrait constituer une alternative valable mais, aujourd'hui, chaque unité de police ne dispose que d'un ou deux sabots de Denver, ce qui est insuffisant.

Un sénateur propose un système de voyant électronique sur tous les véhicules qui permettrait de voir si le véhicule est en règle ou pas. Dès qu'une contravention nécessite l'immobilisation du véhicule (soit pour excès de vitesse, soit dans le cas d'un camion pour avoir dépassé les heures de conduite), le système de voyant ferait en sorte que le véhicule reste immobilisé. Ceci peut également être d'application en cas de non-assurance d'un véhicule.

D'après un membre, il existe un système de contrôle pour les véhicules de société (camions, autobus, camionnettes), à savoir une vignette indiquant si la taxe de circulation est payée. Pour les simples automobiles, pareille vignette n'existe plus. Il y a même une unité spéciale qui contrôle les vignettes des véhicules de société. Les fonctionnaires de ce service reçoivent, une prime pour chaque véhicule en infraction. Si la vignette devait également s'appliquer aux voitures, les fonctionnaires feraient preuve de beaucoup de zèle pour rechercher les contrevenants. Un même système pourrait alors aussi s'appliquer à l'assurance automobile. Le fait est, qu'actuellement, bon nombre de voitures roulent sans assurance et sans être passées au contrôle technique.

Een ander lid verwijst naar het wetsvoorstel tot invoering van een artikel 19bis in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (van de heer Monfils, Stuk Senaat, nr. 2-427/1) waarin wordt voorgesteld om op basis van een geïnformatiseerd gegevensbestand na te gaan of de voertuigen al dan niet verzekerd zijn, door de gegevens van de Dienst voor de inschrijving van de voertuigen en die van de verzekeringsmaatschappijen te controleren. Het idee is om het voertuig dat niet verzekerd is, op te sporen en er dan beslag op te leggen. Volgens spreker is het immobiliseren van het voertuig door de nummerplaat weg te nemen, een beter idee dan de in beslagname.

De vorige spreker pleit voor een zichtbaar vignet op elk voertuig zodat onmiddellijk kan worden nagegaan of een voertuig verzekerd is, voldoet aan de autokeuring en de rijtaks ervoor werd betaald.

Het is immoreel dat een niet-verzekerd voertuig in het verkeer wordt gebracht. Nu is de pakkans dermate klein, zodat in feite alleen bij ongeval of ingeval van een razzia de niet-verzekering wordt vastgesteld. Daarom moet een zichtbaar vignet worden aangebracht. De beste controleur is immers de gemeenschap, die dan ook onmiddellijk moet kunnen zien of het voertuig verzekerd is door een uitwendige sticker.

Volgens een senator moet de werkgroep voorstellen formuleren die van belang zijn op middellange en lange termijn. Aangezien wagens steeds meer elektronische componenten bevatten (elektronische besturing, telefonische blokkering in het geval van diefstal, ...), mag men zijn toevlucht niet nemen tot traditionele middelen zoals een vignet. Laat ons een beroep doen op het wetenschappelijk onderzoek en ontwikkeling om een elektronisch vignet te ontwerpen dat ervoor zorgt dat de wagen geblokkeerd wordt als er iets niet in orde is (verzekering, rij- en rusttijden enz.). Er is een systeem nodig dat de technische evolutie op de voet volgt en dat ervoor zorgt dat de weggebruikers kunnen worden geïdentificeerd en geresponsabiliseerd. De politie beschikt over onvoldoende personeel om wagens te blokkeren.

Andere leden zijn van oordeel dat het niet alleen over de lange termijn gaat, maar ook op korte en middellange termijn. Dit zal ook in de resolutie zo duidelijk mogelijk naar voren worden gebracht.

Een lid stipt aan dat om de pakkans te verhogen, het belangrijk is om de onbemande camera's in hun volle consequentie in te voeren, zodat een deel van het personeel kan ingeschakeld worden voor andere opdrachten inzake controle van verzekering, snelheid, overtredingen van het verkeersreglement en dergelijke.

Un autre membre renvoie à la proposition de loi introduisant un article 19bis dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance responsabilité civile obligatoire pour les véhicules à moteur (de M. Monfils, doc. Sénat, n° 2-427/1) qui propose, sur base d'un fichier informatique, de vérifier si les véhicules sont ou non assurés grâce aux données de la DIV et à celles des compagnies d'assurances. L'idée est de rechercher le véhicule qui n'est pas assuré et de le saisir. D'après l'intervenant, l'immobilisation du véhicule en enlevant la plaque minéralogique est une meilleure idée que la saisie.

L'intervenant précédent plaide pour une vignette apposée de manière visible sur chaque véhicule de façon à ce que l'on puisse immédiatement vérifier s'il est assuré, s'il a passé le contrôle technique et s'il a payé la taxe de circulation.

Il est immoral qu'un véhicule non assuré soit mis en circulation. Aujourd'hui, le risque d'être pris est tellement faible qu'en fait, c'est uniquement en cas d'accident ou en cas de contrôle ponctuel que l'on peut constater qu'un véhicule n'est pas assuré. C'est pour cette raison qu'il faut appliquer une vignette clairement visible. Le meilleur contrôleur est en effet la collectivité qui doit immédiatement savoir si le véhicule est assuré grâce à une vignette bien visible de l'extérieur.

Selon un sénateur, le groupe de travail doit formuler des propositions de perspectives à moyen et à long terme. Comme les voitures sont de plus en plus à gestion électronique (pilotage électronique, blocage par téléphone du véhicule en cas de vol, etc.), il ne faut pas recourir à des moyens traditionnels comme une vignette. Essayons de pousser la recherche et le développement pour avoir une vignette électronique qui fasse que la voiture soit bloquée dès que quelque chose n'est pas en ordre, comme l'assurance, mais aussi comme le temps de repos et de conduite pour les camions, etc. Il faut un système qui suive l'évolution technique et qui permette d'identifier et de responsabiliser les usagers de la route. On n'a pas les forces de police suffisantes pour bloquer des voitures.

D'autres membres considèrent que cela ne porte pas uniquement sur le long terme mais aussi sur le court et le moyen terme. Ceci devra ressortir le plus clairement possible de la résolution.

Un membre souligne que pour augmenter les risques pour les contrevenants, il est important de faire jouer pleinement les caméras fixes de sorte qu'une partie du personnel puisse être affectée à d'autres missions de contrôle: assurance, vitesse, infractions au code de la route, etc. Si l'on veut

lijke. Gelet op het jaarlijks aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer, is meer controle de enige mogelijkheid.

De cijfers over de verkeersslachtoffers worden daarenboven in twijfel getrokken omdat in vele gevallen, om de parketten niet te veel werk te bezorgen, de verongelukte nog in een ziekenwagen wordt gelegd, zodat deze zagezegd in ziekenhuis is overleden. Het exacte dodencijfer op de weg ligt in feite dus hoger, maar de cijfers worden «aangepast» om geen gezichtsverlies te lijden in Europa.

Het aantal verkeersdoden wordt gebanaliseerd. Daar moet een einde aan komen.

Volgens een lid ziet de publieke opinie de ernst van de toestand niet in en minimaliseert de verkeersovertredingen. Zo is een parkeerovertreding wel een zware overtreding, want de toestand op de weg wordt er voor voetgangers en fietsers uiterst gevaarlijk. Het debat is dubbel: een maatschappelijk debat en een debat over de controle. Het grootste deel van de verkeersovertredingen wordt zelfs niet beboet.

— *Europese richtlijn 91/440: scheiding beheer en exploitatie van de spoorweginfrastructuur*

Zie «Tienjarig investeringsplan NMBS 2001-2010», blz. 42 en volgende.

— Liberalisering en deregulering van het spoorvervoer

Op verzoek van meerdere leden worden de deregulering en liberalisering geschrapt in de titel. Er wordt alleen verwezen naar richtlijnen over het spoorvervoer. Deze leden stellen dat er niet moet gedereguleerd worden maar wel meer gereguleerd, gezien de veiligheidsproblematiek voor het vervoer per spoor.

2.3.5. Ruimtelijke ordening

Eerste rubriek: fiscaal

— *Stimulering telematica-toepassingen voor thuisarbeid*

Ondernemingen die hun arbeidsproces fundamenteel reorganiseren door een beroep te doen op nieuwe communicatie- en informatietechnologieën, zijn in staat om het woon-werkverkeer virtueel te overbruggen en leveren bijgevolg een bijdrage in de bestrijding van het fileprobleem.

Een recent onderzoek geeft de economische impact weer van de invoering van gedeeltelijk thuiswerk: de situatie waarbij één op vijf van de 600 000 werknemers die dagelijks naar Brussel pendelen van thuis uit zouden werken, zou een maatschappelijke besparing

réduire le nombre annuel de tués sur la route, il faut augmenter les contrôles.

Les chiffres sur les victimes de la route sont en outre mis en doute parce que, dans de nombreux cas, pour ne pas surcharger les parquets, l'accidenté est emmené en ambulance de sorte qu'il est soi-disant décédé à l'hôpital. Le chiffre exact des tués sur place serait donc plus élevé, mais les chiffres sont aussi «adaptés» pour ne pas perdre la face au niveau européen.

On banalise le nombre de morts sur la route. Il faut sortir de cette banalisation.

D'après un membre, l'opinion publique ne perçoit pas la gravité de la situation et minimise les infractions au code de la route. C'est ainsi qu'une infraction aux règles de stationnement est une infraction grave car elle rend la circulation pour les piétons et les cyclistes extrêmement dangereuse. Le débat est double: un débat social et un débat sur le contrôle. La majeure partie des infractions au code de la route ne fait même pas l'objet d'une amende.

— *Directive européenne 91/440: scission de la gestion et de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire.*

Voir «Plan d'investissement décennal SNCB 2001-2010, pp. 42 et suivantes.

— *Libéralisation et dérégulation du transport ferroviaire*

À la demande de plusieurs membres, les mots libéralisation et dérégulation sont supprimés dans le titre. Il est uniquement renvoyé aux directives relatives au transport ferroviaire. Les intervenants affirment qu'il ne faut pas déréguler mais bien réguler, compte tenu de la problématique au niveau de la sécurité des transports par chemin de fer.

2.3.5. Aménagement du territoire

Première rubrique: fiscalité

— *Encouragement des applications télématiques pour le télé-travail*

Les entreprises qui réorganisent fondamentalement leur processus de travail en recourant aux nouvelles technologies de la communication et de l'information sont à même de surmonter virtuellement les déplacements domicile-travail et contribuent par conséquent à la lutte contre le problème des files de circulation.

Une enquête récente révèle l'impact économique de l'instauration d'un travail à domicile partiel. Si 1 travailleur sur 5 des 600 000 personnes qui se rendent quotidiennement à Bruxelles travaillait à domicile, cela représenterait une économie sociale de

opleveren van bijna 20 miljard frank, dit is de waarde van de arbeidstijd die pendelende werknemers verliezen in de files. Dit bedrag houdt dan nog geen rekening met de enorme besparing van andere maatschappelijke kosten, zoals energievervalsing, milieuvervuiling, wegslijtage, verkeersongevallen, een gestresseerde samenleving, enz. Brussel wordt als voorbeeld geciteerd omdat dit het verkeersknooppunt is waar alles vast zit tijdens de piekuren.

Ook bedrijven of overheidsdiensten zijn zich steeds vaker bewust van de talrijke voordelen van telewerk voor hun personeelsbeleid: minder gestresseerde en dus meer gemotiveerde en productievere werknemers, binding van het personeel aan de organisatie binnen een toenemende krapte op de arbeidsmarkt, betere combinatie van arbeid en gezin, ... Deze baten worden dan dikwijls afgewogen tegenover de initiële kostprijs van investeringen in computers en telecommunicatie.

Op fiscaal vlak zou men ervoor kunnen opteren om de kostprijs van telewerk te verlichten, bijvoorbeeld door toepassing van een versneld afschrijvingsritme voor investeringen in telewerk (computers en communicatietechnologie). Men zou zich ook kunnen buigen over het bestaande stelsel van vergoedingen voor het woon-werkverkeer. Immers, bij het huidige systeem worden werknemers die zich verplaatsen, hetzij per wagen, hetzij nu ook met het openbaar vervoer, per fiets of te voet, hiervoor fiscaal aangemoedigd. Thuiswerkers leveren daarentegen een grotere bijdrage tot het mobiliteitsvraagstuk door geen woon-werkverkeer te genereren, maar ontvangen hiervoor niets. Een mentaliteitswijziging dringt zich op.

Op wetgevend vlak dient ook de thuiswerker een beschermd arbeidsrechtelijk statuut te krijgen. Tot op heden is de arbeidswetgeving nog niet of nauwelijks op het thuiswerk afgestemd.

Daarnaast moet ook de overheid het goede voorbeeld geven op dit vlak. Voor verschillende overheidsdiensten zouden CAO's kunnen afgesloten worden waarin thuiswerk geregeld wordt.

Een lid stelt voorstander te zijn van het stimuleren van telematica-toepassingen voor thuisarbeid, maar heeft een opmerking over de besparing van 20 miljard frank die het thuiswerk zou opleveren. Deze besparing wordt berekend in functie van de arbeidstijd, terwijl de tijd die werknemers nodig hebben om naar hun werk te gaan toch buiten de arbeidsuren vallen. De berekening geeft de indruk dat de verplaatsingstijd voor het woon-werkverkeer gebruikt zou kunnen worden om te werken, zodat in feite de maatregel een verlenging van de arbeidstijd voorstelt. Dit kan niet.

Spreekster heeft de indruk dat thuisarbeid misschien een begin van oplossing. Andere studies tonen aan dat

presque 20 milliards de francs, c'est-à-dire la valeur du temps de travail que les navetteurs perdent dans les files. Ce montant ne tient pas compte de l'énorme économie que cela représenterait au niveau des autres frais sociaux tels que le gaspillage d'énergie, la pollution de l'environnement, l'usure des routes, les accidents de la circulation, le stress, etc. Bruxelles est citée comme exemple parce que c'est le noeud du trafic où tout est bloqué aux heures de pointe.

Les entreprises ou services publics ont aussi de plus en plus confiance dans les nombreux avantages du télé-travail: leur personnel peut ainsi mieux combiner travail et famille, est moins stressé, plus motivé, plus productif et par conséquent plus attaché à l'organisation alors que le marché du travail se resserre constamment. Ces avantages sont souvent mis en parallèle avec le coût initial des investissements en ordinateurs et moyens de télécommunications.

Sur le plan fiscal, on pourrait opter pour un allègement du coût du télé-travail par exemple en appliquant un rythme d'amortissement plus rapide pour les investissements en télé-travail (ordinateurs et technologies de télécommunications). On pourrait aussi se pencher sur les systèmes actuels d'indemnités pour les déplacements domicile-lieu de travail. En effet, dans le système actuel, les travailleurs qui se déplacent en voiture, par les transports en commun, en vélo ou à pied sont fiscalement encouragés. Les travailleurs à domicile par contre, qui contribuent beaucoup plus aux problèmes de la mobilité en ne générant aucun déplacement domicile-lieu de travail, ne bénéficient d'aucun avantage. Un changement de mentalité s'impose.

Sur le plan législatif, le travailleur devrait aussi obtenir un statut qui le protège. Jusqu'à ce jour, la législation sur le travail ne connaît pas ou à peine le travail à domicile.

En outre, les pouvoirs publics doivent aussi donner le bon exemple dans ce domaine. Divers services publics pourraient conclure des CCT réglant le travail à domicile.

Un membre déclare être partisan de l'encouragement des applications télématiques pour le télé-travail mais tient à faire une remarque à propos de l'économie de 20 milliards de francs que le télé-travail permettrait de réaliser. Cette économie est calculée en fonction du temps de travail alors que le temps nécessaire aux travailleurs pour se rendre à leur travail n'entre pas dans les heures de travail. Le calcul donne l'impression que le temps de déplacement domicile-lieu de travail pourrait être utilisé pour travailler de sorte qu'en fait la mesure propose une prolongation de la durée du travail, ce qui n'est pas acceptable.

D'autres études démontrent que l'impact du télé-travail sur la mobilité serait plutôt restreint parce que

de impact van thuisarbeid op mobiliteit eerder gering zou zijn, omdat er andere verplaatsingen in de plaats komen van het woon-werkverkeer. Die andere verplaatsingen zijn dan eerder wisselvallig en dan ook moeilijker te beheersen. Thuisarbeid is geen oplossing voor het mobiliteitsprobleem maar moet eerder gezien worden als bevorderend voor de levenskwaliteit.

Een senator meent dat in heel wat artikels wordt getwijfeld aan de stelling dat thuisarbeid een oplossing is voor het mobiliteitsvraagstuk. Volgens een studie van de universiteit van Namen is het woon-werkverkeer eerder een ketting van verplaatsingen (thuis-school-boodschappen-werk). De meeste verplaatsingen hebben trouwens niets meer met het woon-werkverkeer te maken. Thuisarbeid zal de piekmomenten van het verkeer misschien verminderen, maar niet het mobiliteitsprobleem als geheel.

Een ander probleem is het voortschrijdende individualisering van de maatschappij.

Een lid van de werkgroep onderstreept dat hij slechts voor deeltijdse thuisarbeid pleit, zodat het sociaal contact tussen werknemers op het werk niet verloren gaat. Deeltijds betekent wel één of twee volle dagen per week, geen halve dagen want dan blijft het aantal verplaatsingen gelijk. Ook het VBO stelt een systeem van deeltijds thuiswerk voor omdat het contact tussen werknemers en tussen werknemer en werkgever moet blijven bestaan. Uiteraard kan thuisarbeid alleen voor administratieve taken, veel werknemers zullen uitgesloten blijven.

Derde rubriek: wetgevend

— *Invoering tijdsdifferentiatie in woon-werkverkeer*

Er worden geen opmerkingen gemaakt.

2.4. Vergadering met de gemeenschapssenatoren

Per brief van 12 december 2000 werden de fractievoorzitters verzocht om één of meerdere gemeenschapssenatoren af te vaardigen om deel te nemen aan het debat.

De bedoeling was een aantal knelpunten te bespreken die in het belang zijn van de gewesten en de gemeenschappen en die in de resolutie zouden worden opgenomen, met de vraag aan de federale regering en de andere overheden om er uitvoering aan te geven. Met andere woorden ervoor te zorgen dat de werkgroep de bevoegdheden van de federale overheid niet te buiten gaat.

Een voorbeeld van een federale materie die een gewestmaterie blokkeert, is de binnenvaart. De rege-

d'autres déplacements remplaceraient le trafic domicile-lieu de travail. Les autres déplacements sont plutôt occasionnels et donc plus difficiles à gérer. Le télé-travail ne constitue pas une solution au problème de la mobilité mais pourrait plutôt être considéré comme permettant de promouvoir la qualité de vie.

Un sénateur considère que dans quantité d'articles l'on met en doute la thèse selon laquelle le télé-travail constitue une solution au problème de la mobilité. D'après une étude de l'université de Namur, les déplacements domicile-lieu de travail sont plutôt une chaîne de déplacements (domicile, école, magasin, travail). La plupart des déplacements n'ont d'ailleurs plus rien à voir avec les simples déplacements domicile-lieu de travail. Le télé-travail réduira peut-être les moments de pointes du trafic mais non l'ensemble du problème de la mobilité.

Un autre problème est l'individualisation croissante que l'on constate dans la société.

Un membre du groupe de travail souligne qu'il n'est partisan que d'un télé-travail à temps partiel de sorte que le contact social entre les travailleurs qui se rendent sur les lieux du travail ne se perde pas. À temps partiel signifie un ou deux jours entiers par semaine mais pas de demi jours car, à ce moment là, le nombre de déplacements reste identique. La FEB propose aussi un système de télé-travail partiel parce que les contacts entre travailleurs et employeurs doivent être maintenus. Il est évident que le télé-travail n'est possible que pour des tâches administratives. Dès lors, bon nombre de travailleurs en resteront exclus.

Troisième rubrique: législation

— *Échelonnement dans le temps du trafic domicile-lieu de travail*

Ce point n'a fait l'objet d'aucune observation.

2.4. Réunion avec les sénateurs de communauté

Par lettre du 12 décembre 2000, les présidents des groupes politiques ont été invités à déléguer un ou plusieurs sénateurs de communauté pour participer au débat.

L'objectif de cette réunion était d'examiner un certain nombre de points délicats qui intéressent les régions et les communautés et qui seraient repris dans la résolution avec une demande adressée au gouvernement fédéral et aux autres autorités d'y donner exécution, en d'autres termes, de veiller à ce que le groupe de travail n'aille pas au-delà des domaines de compétences du fédéral.

Un exemple de matière fédérale qui bloque une matière régionale est la navigation intérieure. La

ling van de binnenvaart behoort volledig tot de bevoegdheid van de gewesten, maar het arbeidritme van de sluiswachters wordt federaal geregeld, zodat de binnenvaart tijdens de weekends geblokkeerd is omdat de sluisen dan niet worden bediend.

Er zijn ook voorbeelden van een gewestmaterie die een federale materie blokkeert, bijvoorbeeld de integratie van de prijzen in gecombineerd vervoer, federaal (de NMBS) en regionaal (De Lijn en TEC).

De voorzitter geeft een overzicht van de punten die federaal zullen voorgesteld worden, maar die ook gevolgen hebben op gewest- en gemeenschapsvlak:

— de algemene verkeersreglementering: de elektronische wegsignalisatie: adviessnelheden tijdens bepaalde uren in functie van de verkeersdrukke. Dit is een federale beslissing, maar de uitvoering ervan, alsmede de kosten, zijn een gewestelijk aangelegenheid.

— de verkeersfiscaliteit: recentelijk werd het Lambermontakkoord gesloten over de variabilisering van de verkeersbelasting dat niet langer een federale maar wel een gewestelijke bevoegdheid is. Nochtans zal de verkeersfiscaliteit worden opgenomen in de resolutie om over een aantal hefboomen te kunnen beschikken om doelstellingen in verband met de verkeersveiligheid te kunnen realiseren.

— de hervorming van het rijbewijs en de rijsscholen met het oog op een betere rijopleiding. Ook werd de vraag naar de minimumleeftijd voor vrachtwagenbestuurders gesteld.

— de technische keuring van voertuigen en eventueel een verplichte keuring van moto's;

— naar aanleiding van de bespreking van het punt «invoering van de zwarte doos» werd de vraag gesteld of ook de autoverzekeringen niet moeten worden herbekeken (een vignet dat aangeeft dat de taks is betaald).

Het mobiliteitsdebat is een octopus met veel meer dan 8 armen; het is zodanig veelomvattend dat de keuze tussen alle mogelijkheden zeer moeilijk zal zijn.

Personenvervoer

Samenwerking tussen de NMBS en de gewestelijke vervoersmaatschappijen

Eén van de grote problemen voor het gemeenschappelijk personenvervoer is dat het op verschillende niveaus wordt geregeld, enerzijds de NMBS voor het spoorvervoer en anderzijds De Lijn, TEC en een aantal kleinere operatoren, op gewestniveau. De verschillende vormen van openbaar vervoer (trein, tram, bus,

réglementation de la navigation intérieure relève dans son intégralité des compétences des régions, mais le régime de travail des éclusiers est régi par le fédéral de sorte que la navigation est bloquée pendant les week-ends parce que les écluses ne sont pas desservies à ces moments-là.

Il y a aussi des exemples d'une matière régionale qui bloque une matière fédérale, par exemple l'intégration des prix dans le cadre du transport combiné, fédéral (la SNCB) et régional (de Lijn et le TEC).

Le président donne un aperçu des points qui seront proposés au fédéral mais qui ont également des conséquences au niveau régional et communautaire:

— la réglementation routière générale: la signalisation routière électronique: les conseils en matière de vitesse à certaines heures donnés en fonction de la densité du trafic. C'est là une décision fédérale, mais son exécution ainsi que les frais sont une matière régionale.

— la fiscalité routière: les accords du Lambermont récemment conclus prévoient aussi la variabilisation de la taxe de circulation qui ne sera plus une compétence du fédéral mais bien régionale. Néanmoins, la fiscalité routière est reprise dans la résolution afin de pouvoir disposer d'un certain nombre de leviers pour réaliser certains objectifs dans le domaine de la sécurité routière.

— la réforme du permis de conduire et des auto-écoles en vue d'un meilleur apprentissage de la conduite. La question de l'âge minimum pour les conducteurs de poids lourds a aussi été posée.

— le contrôle technique des véhicules et éventuellement un contrôle technique obligatoire pour les motos;

— à la suite de la discussion du point «instauration de la boîte noire», la question a été posée de savoir si l'assurance automobile obligatoire ne devrait pas être revue (en prévoyant une vignette indiquant que la prime est payée).

Le débat sur la mobilité est un octopus à plus de huit bras; il est tellement volumineux que le choix entre toutes les possibilités sera très difficile à faire.

Transport de personnes

Coopération entre la SNCB et les sociétés régionales de transport

Un des grands problèmes du transport en commun de personnes est qu'il est réglementé à divers niveaux, d'une part la SNCB pour le transport ferroviaire, et, d'autre part, au niveau régional, De Lijn, le TEC et un certain nombre d'opérateurs de moindre importance. Les différentes formes de transport en commun (train,

metro) moeten op elkaar moeten worden afgestemd. Hoe zal de werkgroep dit voorstellen in de resolutie?

Afstemmen op elkaar betreft niet alleen de prijsbepaling, maar ook speciale abonnementen en het toelaten om infrastructuurwerken te doen op het grondgebied van de NMBS. De verschillende systemen zijn niet geïntegreerd. Uiteindelijk gaat het over de klant die niet gediend is door de wirwar aan mogelijkheden die nu worden aangeboden.

De bedoeling is om het openbaar vervoer in België op de meest optimale manier te organiseren.

Voor een lid is het uitgangspunt voor het personenvervoer een beter, vlotter, doch niet noodzakelijk goedkoper, openbaar vervoer waarbij het federaal openbaar vervoer wordt afgestemd op het gewestelijk openbaar vervoer.

Dit wil zeggen dat er tussen de federale maatschappij (de NMBS) en de gewestelijke maatschappijen een ruim protocol moet worden afgesloten waarin, op een zeer gedetailleerde wijze, prijsafspraken en afspraken over infrastructuur aan bod komen, evenals afspraken over aansluitingen tussen de verschillende vormen en de frequentie. Het kan immers niet dat een bus van De Lijn officieel 3 minuten vroeger dan het officiële aankomstuur van de trein aan het station vertrekt. Zo moet ook, wanneer in één bepaald station een trein om het uur toekomt, er om het uur een aansluiting voorzien zijn op de meeste gewestelijke lijnen. Het probleem voor de gewestelijke vervoermaatschappijen is dat zij vaak alleen over grote voertuigen beschikken, maar dit kan opgelost worden door bijvoorbeeld kleinere bussen te voorzien of taxi-bedrijven in te schakelen.

Een ander lid stelt voor dit in de resolutie op te nemen. Hij maakt de vergelijking met de IATA-groepering in de luchtvaart, waardoor iedere aangesloten luchtvaartmaatschappij ticketten voor andere luchtvaartmaatschappij kan verkopen. Voor het openbaar vervoer in België is dat niet mogelijk: ticketten van De Lijn of de TEC kunnen alleen bij De Lijn of de TEC worden aangekocht; idem voor tickets van de NMBS of de MIVB.

Daarom pleit spreker voor een initiatief om een verkoopinstrument op te stellen zodat het aanbod voor gemeenschappelijk vervoer vlotter verloopt en de instap wordt aangemoedigd. Moet in de resolutie worden opgenomen dat er een structuur moet worden voorzien om dit operationeel te maken of een werkgroep van de verschillende actoren die het protocol schrijft? Of wenst de werkgroep verder te gaan?

Een ander lid stipt aan dat, in tegenstelling tot het Vlaams parlement, er in het Waals parlement nog niet veel gebeurd is omtrent enig mobiliteitsdebat. Het

tram, bus, métro) doivent être articulées les unes sur les autres. Comment le groupe de travail va-t-il présenter cet objectif dans la résolution?

L'harmonisation ne porte pas uniquement sur la fixation des prix mais aussi sur les abonnements spéciaux, sur l'autorisation d'effectuer des travaux d'infrastructure sur le territoire de la SNCB. Les divers systèmes ne sont pas intégrés. Finalement, c'est du client qu'il s'agit, qui n'est pas servi par cette palette de possibilités actuellement offertes.

L'objectif est d'organiser de manière optimale les transports en commun en Belgique.

Un membre considère que le point de départ en matière de transport de personnes est un transport en commun de meilleure qualité, plus fluide, mais pas nécessairement meilleur marché, dans le cadre duquel les transports en commun fédéraux seraient harmonisés avec les transports en commun régionaux.

Ceci veut dire qu'entre la société fédérale (la SNCB) et les sociétés régionales, il faudra conclure un large protocole prévoyant de manière détaillée des accords au niveau des prix et de l'infrastructure, de même que des accords à propos des correspondances et de la fréquence entre les divers modes de transports en commun. On ne peut en effet pas admettre qu'un bus de De Lijn parte officiellement 3 minutes avant l'heure officielle d'arrivée du train en gare. Il faut aussi que si un train arrive toutes les heures à une gare déterminée, il y ait toutes les heures une correspondance avec la plupart des lignes régionales. Le problème des sociétés régionales de transport est qu'elles ne disposent souvent que de grands véhicules, mais ce point pourrait être résolu par exemple en prévoyant des bus plus petits ou des entreprises de taxis.

Un autre membre propose d'inscrire ce point dans la résolution. Il établit une comparaison avec l'IATA pour la navigation aérienne où chaque société de navigation aérienne affiliée peut vendre des tickets d'une autre compagnie aérienne. En ce qui concerne les transports en commun, pareil système n'est pas possible en Belgique: les tickets de De Lijn et du TEC ne peuvent être achetés qu'auprès de De Lijn ou du TEC; idem pour les tickets de la STIB et de la SNCB.

C'est pourquoi l'intervenant plaide en faveur d'une initiative en vue de créer un instrument de vente de sorte que l'offre des transports en commun soit plus fluide et leur utilisation encouragée. Faut-il inscrire dans la résolution qu'il est nécessaire de prévoir soit une structure pour rendre ce point opérationnel, soit un groupe de travail composé des différents acteurs en vue de rédiger le protocole? Ou bien le groupe de travail souhaite-t-il aller plus loin?

Un autre membre souligne que, contrairement à ce qui se passe au Parlement flamand, il n'y a pas encore eu grand chose au Parlement wallon au niveau d'un

Waalts parlement zou ook een debat over mobiliteit moeten organiseren en niet afwachten tot de regering de inhoud van het nieuwe beheerscontract komt uiteenzetten.

Spreker meent dat wanneer de federale en de gewestelijke overheden willen samenwerken, er daadwerkelijk iets gerealiseerd wordt. Een voorbeeld hiervan zijn de *Trein, Tram, Busdagen* die zeer succesvol verlopen. Ook hiervoor moeten de werkzaamheden van volledig onafhankelijke ondernemingen worden gecoördineerd, hetgeen ook lukt.

Aangezien momenteel de beheerscontracten worden herzien, eventueel zelfs diepgaand gewijzigd, is het nu het moment bij uitstek om in te grijpen. Vanuit de verschillende bevoegde regeringen kan gevraagd worden om in de beheerscontracten op te nemen dat de vervoersmaatschappijen deze coördinatie moeten voorzien. Voor wat betreft het op elkaar afstemmen van de uurregeling, lopen er in bepaalde stations experimenten zodat de autobus niet vertrekt voordat de corresponderende trein niet meer dan een bepaald aantal minuten vertraging heeft. Dergelijke experimenten moeten uitgebreid worden. Spreker pleit nog voor andere maatregelen, zoals een beter onthaal van de klanten in de stations en op de treinen.

Men moet zich in de plaats van de gebruiker stellen en niet in die van de maatschappijen. De gebruiker neemt het gemeenschappelijk vervoer om zich naar een bepaalde plaats te begeven. Het huidige systeem is echter te complex. Met het oog op een integratie op het gebied van uurregeling en tarieven, moet men uitgaan van het GEN. Men moet nadenken in termen van intermodaliteit en onderlinge aansluiting zodat de gebruiker zich met het gemeenschappelijk vervoer naar om het even welke plaats kan begeven. Naast de integratie op het gebied van uurregeling en tarieven is er nog de coördinatie van de informatieverstrekking waarvoor moet worden gezorgd. Dat moet zo gebeuren dat de gebruiker waar hij zich ook met het transportmiddel bevindt, te weten kan komen hoe hij op zijn plaats van bestemming zal komen zonder dat hij daarvoor op verschillende diensten een beroep dient te doen.

Wat intermodaliteit betreft dient men ook te zorgen voor een goede toegankelijkheid van het gemeenschappelijk vervoer en voor een beveiligde parkeerruimte, niet alleen voor motorvoertuigen maar ook voor fietsen.

Een senator geeft toe dat het noodzakelijk is om een debat te organiseren in het Waalst Parlement. Het document «*Structuur van het maatschappelijk debat*» en de dienstnota tonen duidelijk aan dat er verschillende aspecten van het debat onder de bevoegdheden van de gewesten vallen.

Wat het Waalst Gewest betreft, is een belangrijk gedeelte van het toekomstcontract voor Wallonië gewijd aan mobiliteit. De bevoegde minister van Ver-

débat sur la mobilité. Le Parlement wallon devrait aussi organiser un débat sur la mobilité et ne pas attendre que le gouvernement vienne exposer le contenu du nouveau contrat de gestion.

Un autre intervenant estime que si les autorités fédérales et régionales désirent coopérer, il faut effectivement faire quelque chose. Les journées *train-tram-bus* qui rencontrent un énorme succès, sont un exemple. Pour celles-ci aussi, il faut coordonner les activités d'entreprises totalement indépendantes et cela réussit.

Étant donné qu'actuellement, les contrats de gestion sont revus, éventuellement modifiés en profondeur, n'est-ce pas le moment par excellence pour intervenir? Les divers gouvernements compétents peuvent demander à inscrire dans les contrats de gestion l'obligation pour les sociétés de transport de prévoir cette coordination. En ce qui concerne l'harmonisation des horaires, des expériences sont en cours dans certaines gares de façon que le bus ne parte pas tant que le train correspondant n'enregistre pas un retard supérieur à un certain nombre de minutes. Pareilles expériences doivent être élargies. L'intervenant plaide aussi pour d'autres mesures telles qu'un meilleur accueil du client à la gare et dans le train.

Il faut effectivement se mettre à la place de l'utilisateur, plutôt qu'à la place des sociétés. L'utilisateur prend le transport en commun pour arriver à un certain endroit. Or, le système actuel est trop complexe. Une bonne mise en route devrait se réaliser autour du RER afin d'avoir une intégration horaire et tarifaire. Il faut réfléchir en termes d'intermodalité et d'interconnexion de manière à ce que l'utilisateur puisse arriver par le transport en commun là où il le veut. À côté de la coordination tarifaire et horaire, il faut prévoir aussi une coordination des informations, de manière à ce que l'utilisateur, à quelque endroit qu'il se trouve, puisse, avec les différents modes de transports, savoir comment il va arriver où il veut sans devoir passer par plusieurs services.

En termes d'intermodalité, il faut aussi prévoir une accessibilité aisée au transport en commun et un parking sécurisé, non seulement pour les véhicules automoteurs, mais aussi pour les vélos.

Un sénateur admet qu'il est nécessaire d'organiser, au parlement wallon, un débat. Le document «*Structure du débat de société*» et la note de service montrent bien que plusieurs aspects du débat relèvent des compétences régionales.

Sur le plan de la Région wallonne, le contrat d'avenir pour la Wallonie prévoit une partie importante concernant la mobilité. Le ministre du transport

voer heeft al enkel initiatieven genomen, waaronder de week van de mobiliteit.

Een lid van de werkgroep is van oordeel dat in de resolutie de opdracht aan de regering moet gegeven worden om een protocol af te sluiten tussen de verschillende actoren van het personenvervoer waarin wordt voorzien dat de uurregelingen van de verschillende vervoersmodi worden gecoördineerd, er een tariefuitwisseling is en dat vervoersbiljetten door alle actoren en ook door derden, kunnen worden verkocht, dat — daar waar het nodig is — er voorrang moet worden gegeven aan de mogelijkheid om voertuigen, inbegrepen fietsen, op een veilige manier dicht bij het station te plaatsen en tenslotte een coördinatie van de informatie (alle informatie is bij elk loket toegankelijk).

Een ander lid stipt aan dat in het Vlaams parlement reeds tweemaal een motie is goedgekeurd met betrekking tot de vraag om een betere participatie van de gewesten in de beheersorganen van de NMBS te organiseren. Dit zou ook moeten opgenomen worden in de resolutie, vooral nu de federale regering werkt aan de hervorming van de NMBS.

Voorts meent spreker dat de gewesten de mogelijkheid zouden moeten hebben om aanvullende spoorinvesteringen te doen en aanvullend spoorverkeer te organiseren. Dit spoorverkeer zou dan betrekking hebben op zeer gewestelijke noden, waaraan de NMBS moeilijk aandacht kan aan besteden. Nu behoort het tramverkeer tot de bevoegdheden van het gewest; vanaf het moment dat de sporen ietwat verbreden, wordt het een federale bevoegdheid. Het onderscheid tussen tram en trein is ergens artificieel. Minstens zou een soort « *light-rail* » door de gewesten kunnen gerealiseerd worden.

Op het voorstel om in de resolutie op te nemen dat in de raad van bestuur van de NMBS een afvaardiging van de gewesten wordt voorzien, reageren een aantal leden negatief.

De werkgroep moet binnen zijn institutioneel kader blijven en de organisatie van het transport zoals die toentertijd is overeengekomen eerbiedigen: de NMBS valt onder de bevoegdheid van de federale overheid, de ander types van transport zijn geregionaliseerd. Het is niet de bedoeling dat de werkgroep een wijziging van de bevoegdheden of de regionalisering van de NMBS voorstelt.

De sprekers kanten zich tegen een vertegenwoordiging van de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS.

Een lid wijst op de bedoeling van de werkgroep: het bestaande instrument te optimaliseren door onder meer de gemeenschappen en de gewesten inspraak te geven. Beslissingen over bepaalde tracés hebben gevolgen op gewestelijk vlak. Als de gewesten van bij het begin inspraak hebben, is dit een aanzienlijke

compétant a pris certaines initiatives, comme la semaine de mobilité.

Un membre du groupe de travail estime que dans la résolution, il faut donner mission au gouvernement de conclure entre les différents acteurs du secteur du transport des personnes un protocole prévoyant que les horaires des différents modes de transport soient coordonnés, qu'il y ait un échange au niveau tarifaire, que les titres de transport puissent être vendus par tous les acteurs de même que par des tiers là où ça s'avère nécessaire, que priorité soit donnée à la possibilité de garer des véhicules y compris des vélos en toute sécurité à proximité des gares et enfin, que soit assurée une coordination de l'information (toutes les informations peuvent être obtenues aux guichets).

Un autre membre souligne que le Parlement flamand a déjà approuvé deux fois une résolution demandant une meilleure participation des régions dans les organes de gestion de la SNCB. Ceci devrait également figurer dans la résolution, d'autant plus que le gouvernement fédéral est en train d'étudier une réforme de la SNCB.

De plus, l'intervenant estime que les régions devraient avoir la possibilité de procéder à des investissements complémentaires dans les chemins de fer et d'organiser un trafic ferroviaire complémentaire. Ce trafic ferroviaire pourrait porter sur des besoins très régionaux auxquels la SNCB peut difficilement prêter attention. Aujourd'hui, les trams ressortissent aux compétences des régions; à partir du moment où les voies sont un peu plus larges, cela devient une compétence fédérale. La différence entre tram et train est plutôt artificielle. Il faudrait, à tout le moins, que les régions puissent réaliser une sorte de « *light-rail* ».

À la proposition d'inscrire dans la résolution qu'une délégation des régions devrait faire partie du conseil d'administration de la SNCB, un certain nombre de membres réagissent négativement.

Le groupe de travail doit rester dans le cadre institutionnel qui est le sien et doit respecter l'organisation des transports telle qu'elle a été négociée à l'époque: la SNCB relève de la compétence fédérale, les autres types de transports sont régionalisés. L'objectif du groupe de travail n'est pas de proposer une modification des compétences, ni une régionalisation de la SNCB.

Les intervenants s'opposent à une représentation des régions dans le conseil d'administration de la SNCB.

Un membre rappelle les objectifs du groupe de travail: optimiser l'instrument existant en y associant notamment les communautés et les régions. Les décisions relatives à certains tracés ont des conséquences au niveau régional. Si les régions y sont associées dès le départ, cela constitue une sérieuse écono-

tijdsbesparing omdat dan achteraf niet al het werk opnieuw moet worden overgedaan. Daarom, om achteraf betwistingen te vermijden, is een vertegenwoordiging van de gewesten aangewezen.

Ook een andere spreker meent dat, zonder het bestaand institutioneel kader te wijzigen, het toch mogelijk is om een vertegenwoordiger van de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS op te nemen. Er wordt aldus niets gewijzigd aan de huidige bevoegdheidsverdeling. Spreker stipt aan dat de opname van de vertegenwoordigers van de gewesten in de raad van de bestuur van de NMBS een uitdrukkelijke vraag van het Vlaamse Parlement is. Een resolutie in die zin werd unaniem goedgekeurd.

Als gemeenschapssenator kan spreker niet anders dan dit punt aan de orde brengen met de vraag om het voorstel op te nemen in de resolutie.

Volgens een senator bevinden we ons in een interessante periode van samenwerkingsontwikkeling, zowel met betrekking tot het GEN als binnen de Interministeriële Conferentie voor infrastructuur en transport. Er komt stilaan een samenwerkingsmechanisme op gang; dergelijke samenwerkingsmechanismen moeten in elk geval worden aangemoedigd.

Bedrijfsvervoerplannen

Deze materie is weliswaar een federale aangelegenheid, doch heeft belangrijke gevolgen op gewestelijk vlak. In de Kamer is een wetsvoorstel hangende om bedrijfsvervoerplannen verplicht te stellen van zodra een onderneming 50 en meer werknemers telt. Hoe staan de gewesten tegenover het verplicht karakter van deze plannen en tegenover de uitvoering ervan?

Persoonlijk meent een lid dat bedrijfsvervoerplannen een gewestelijke materie hoort te zijn en begrijpt hij niet waarom het federaal wordt benaderd.

Een ander lid voegt eraan toe dat op het einde van de vorige legislatuur de Kamer een wetsvoorstel houdende de verplichting bedrijfsvervoerplannen in te voeren, had goedgekeurd. Door de ontbinding van het parlement, is dit voorstel niet meer goedgekeurd door de Senaat en werd het vervallen verklaard. De huidige regering heeft het voorstel niet van verval ontheven.

In ieder geval is het voorstel naar de geest een gewestelijke materie. De mobiliteitsproblemen verschillen sterk in Vlaanderen, Brussel en Wallonië, zowel wat betreft verkeersdichtheid, als files die een veel ernstiger probleem vormen in Vlaanderen en Brussel dan in Wallonië. Bijgevolg zal er gemakkelijker in Brussel en Vlaanderen een consensus gevonden worden met betrekking tot bedrijfsvervoerplannen.

mie de temps puisque, par la suite, il ne faudra pas à nouveau recommencer tout le travail. C'est pourquoi, pour éviter des contestations ultérieures, il s'indique d'avoir une représentation des régions.

Un autre intervenant estime lui aussi que, sans modifier le cadre institutionnel existant, il est cependant possible d'envoyer un représentant des régions au conseil d'administration de la SNCB. L'on ne modifie rien la répartition actuelle des compétences. L'intervenant souligne qu'une représentation des régions au conseil d'administration de la SNCB est une demande formelle du Parlement flamand. Une résolution dans ce sens y a d'ailleurs été adoptée à l'unanimité.

En tant que sénateur de communauté, l'intervenant ne peut rien faire d'autre que mettre ce point en exergue en demandant de l'inscrire dans la proposition de résolution.

Selon un sénateur, on assiste à une évolution intéressante de la coopération, tant concernant le RER qu'au sein de la Conférence interministérielle d'infrastructure et de transport. Un certain mécanisme de coopération est en train de s'installer; il faut en tout cas encourager tous les mécanismes de coopération.

Plans de transport élaborés par les entreprises

Cette matière relève, il est vrai, des compétences fédérales mais a d'importantes conséquences au niveau régional. Une proposition de loi est à l'examen à la Chambre: elle vise à rendre obligatoires les plans de transport d'entreprise dès qu'une entreprise compte plus de 50 travailleurs. Quelle est l'attitude des régions à l'égard du caractère obligatoire de ces plans et à l'égard de leur exécution?

Personnellement, un membre considère que les plans de transport d'entreprise devraient être une matière régionale et ne comprend pas pourquoi c'est au fédéral que l'on s'adresse.

Un autre membre ajoute qu'à la fin de la législature précédente la Chambre a adopté une proposition de loi portant obligation d'instaurer des plans de transport d'entreprise. C'est à la suite de la dissolution du Parlement que cette proposition n'a plus été adoptée par le Sénat et a été déclarée caduque. Le gouvernement actuel ne l'a pas relevée de caducité.

En tout cas, dans son esprit, cette proposition est une matière régionale. Les problèmes de mobilité diffèrent fortement en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie tant en ce qui concerne la densité du trafic que les files qui constituent un problème beaucoup plus sérieux en Flandre et à Bruxelles qu'en Wallonie. Par exemple, il est plus facile de trouver un consensus à Bruxelles et en Flandre à propos des plans de transport d'entreprise.

Een senator vraagt zich af welk belang de kwestie momenteel nog heeft nu het wetsvoorstel met betrekking tot de bedrijfsvervoerplannen bijna rond is. Dat wetsvoorstel werd onderzocht in overleg met de gewesten.

Volgens een ander lid is de optie van regionalisering een oplossing mocht blijken dat één van de gewesten ernstige problemen heeft met de bedrijfsvervoerplannen, zodat iedereen zelf kan beslissen om deze al of niet op te leggen.

Missing links

Volgens een senator zijn het enkel de lobby's van vrachtwagenchauffeurs die spreken van missing links.

Problemen met aansluitingen zijn er in zekere mate met betrekking tot het wegvervoer, maar vooral met betrekking tot het spoor en de waterwegen. De term missing links is van toepassing op alle types van transport van personen en goederen.

Een lid merkt op dat de federale overheid niet bevoegd is voor de aanleg van de missing links, behalve wat betreft de investeringen in het spoor.

Overheidsmonopolies

Wat betreft de overheidsmonopolies op het vlak van busvervoer verwijst een senator naar het antwoord van de bevoegde minister met betrekking tot de Europese richtlijn die in die materie van toepassing is. De gewesten dienen zich te buigen over het probleem van de toekomst van de overheidsmaatschappijen als de markten worden opengesteld. Heeft die richtlijn ook geen betrekking op de NMBS en de metro?

Een lid stipt aan dat er inderdaad een Europese richtlijn bestaat die voorziet dat de overheidsmonopolies moeten worden afgebouwd. De Lijn heeft al een bepaald percentage van haar diensten in aanbesteding bij privé-uitvoerders. De richtlijn zal wel geen gevolgen hebben op federaal vlak.

Goederenvervoer

Waterwegen

Een lid wijst op een bestaand probleem in de binnenvaart, namelijk de bediening van de sluizen tijdens de weekends.

Enkele grote projecten staan op stapel om auto's te vervoeren via de kanalen en de vaarten van de zeehavens naar het hinterland, inclusief het Ruhrgebied, hetgeen een grote ontlasting van het wegennet zou betekenen. Deze vorm van vervoer zou echter ook tijdens het weekend moeten kunnen, zodat de auto's bij het begin van de werkweek ter bestemming zouden zijn.

Un sénateur se demande quel est l'intérêt actuel de la question vu que la proposition de loi sur les plans de transport d'entreprises est en train de se finaliser. Cette proposition de loi a été examinée en concertation avec les régions.

D'après un autre membre l'option de la régionalisation pourrait constituer une solution s'il devait s'avérer qu'une des régions a de sérieux problèmes au niveau des plans de transport d'entreprise de sorte que chacun puisse décider de les imposer ou non.

Missing links

Selon un sénateur, seuls les lobbies routiers parlent des missing links.

Il y a quelques problèmes de manque de liaisons ou de perte de liaisons au niveau routier, mais il y en a certainement au niveau ferroviaire et au niveau de la voie d'eau. Il doit être clair que la notion de *missing links* s'étend à l'ensemble des modes de transport de personnes et de marchandises.

Un membre fait observer que le fédéral n'est pas compétent pour la construction de missing links sauf en ce qui concerne les investissements dans les chemins de fer.

Monopoles publics

En ce qui concerne les monopoles publics de transport par autobus, un sénateur se réfère à une réponse de la ministre compétente concernant la directive européenne qui est en voie d'application en la matière. Les régions devront se pencher sur le problème de l'avenir des sociétés publiques dans le cas de l'ouverture des marchés. La SNCB et le métro ne seront-ils pas concernés par cette directive?

Un membre fait observer qu'il existe en effet une directive européenne prévoyant que les monopoles publics doivent être démantelés. De Lijn a déjà donné un certain pourcentage de ses services en sous-traitance au secteur privé. La directive n'aura pas d'incidence au niveau fédéral.

Transports de marchandises

Voies navigables

Un membre évoque un problème existant au niveau de la navigation intérieure, à savoir le fonctionnement des écluses pendant les week-ends.

Quelques grands projets sont en chantier, pour transporter des voitures sur les canaux, des ports vers le hinterland, dont la Ruhrgebied; ceci permettrait de décharger le réseau routier. Ce moyen de transport devrait cependant également fonctionner le week-end, pour que les voitures soient disponibles au début de la semaine.

Gelet op het feit dat het statuut van de sluiswachters een federale aangelegenheid is, is de vraag of de werkgroep akkoord gaat om in de resolutie te voorzien dat de sluisen ook in het weekend moeten worden bediend.

Een senator is van mening dat als men de waterwegen echt wil herwaarderen als milieuvriendelijk alternatief, men ook een productielogica moet hanteren en dus moet zorgen voor regelmaat in de toegankelijkheid van het watertransport. Om tot een zo flexibel mogelijk transportmiddel te komen, moet men misschien nadenken over bepaalde sociale aspecten. Om tot een geloofwaardig alternatief te realiseren, is een oplossing nodig die tijdens het weekend voor die flexibiliteit zorgt.

Een ander lid wijst op een bestaand probleem van controle op het reglement voor het varen op binnenwateren.

De gewestelijke ambtenaren van de waterwegen beschikken niet over politiebevoegdheid met betrekking tot het waterweggebruik. Aangezien het beheer van de waterwegen aan de gewesten is overgedragen, is het personeel overgeheveld naar de gewesten, maar niet de politiebevoegdheid. Daaruit volgt een juridisch vacuüm waarvan de gebruikers van de waterwegen steeds beter op de hoogte zijn. Men weet dat wanneer een proces-verbaal wordt opgesteld, hieraan geen gevolg wordt gegeven. De gewestelijke ambtenaren van de waterwegen moeten kunnen optreden met reglementerende bevoegdheid. Er zijn weliswaar enkele ambtenaren federaal gebleven, en zij hebben dus nog politiebevoegdheid behouden, maar zij zijn in Brussel en komen nooit op het terrein (verslag van de heren Caluwé, Coene, Desmedt en Hotyat, namens de commissie voor de Institutionele aangelegenheden, 30 maart 1999, Stuk Senaat, nr. 1-1333/1, blz. 394 en volgende).

Luchthavens

De infrastructuur en de exploitatie van luchthavens zijn een gewestelijke aangelegenheid, terwijl de federale overheid beslist over de landingsrechten, namelijk wie toegang heeft tot de luchthavens. De federale overheid blijft een sturend orgaan in deze gewestelijke materies, aangezien de federale overheid kan beslissen wie in Luik of Oostende mag landen. Als motivering voor deze toestand werd verwezen naar redenen van veiligheid, namelijk het feit dat sommige luchtvaartmaatschappijen blijkbaar niet alle veiligheidsnormen respecteren.

Een lid meent dat het toch geen probleem kan zijn om ook de landingsrechten over te hevelen naar de gewesten, indien daarbij voorzien wordt dat voor het toekennen ervan dezelfde criteria als de bestaande gehanteerd worden.

De gewesten staan in voor alle kosten verbonden aan een luchthaven, zodat zij ook moeten kunnen

Étant donné que le statut des éclusiers est une matière fédérale, la question se pose si le groupe de travail est d'accord de prévoir dans la résolution, l'obligation de fonctionnement des écluses pendant les week-ends.

Un sénateur estime que si on veut réellement revaloriser la voie d'eau en termes d'utilisation alternative et plus respectueuse de l'environnement, il faut aussi rentrer dans une logique de production et, donc, permettre une régularité dans l'accessibilité du transport. Pour arriver à un moyen de transport le plus fluide possible, il faudra peut-être réfléchir à certains aspects sociaux. Pour réaliser une offre alternative crédible, il faut une solution qui permettra cette fluidité le week-end.

Un autre membre souligne un problème de contrôle du règlement relatif à la navigation fluviale.

Les fonctionnaires régionaux des voies navigables n'ont pas de compétences policières en ce qui concerne les voies navigables, étant donné que la gestion des voies navigables a été transférée aux régions mais non la compétence en matière de police. C'est pourquoi il en résulte un vide juridique dont les utilisateurs des voies navigables sont toujours bien informés. Ils savent que lorsqu'un procès verbal est dressé, il n'y est donné aucune suite. Les fonctionnaires régionaux des voies navigables doivent pouvoir intervenir avec une compétence réglementaire. Il est vrai qu'il y a bien quelques fonctionnaires fédéraux qui ont encore une compétence de police, mais à Bruxelles. Mais ces fonctionnaires ne viennent jamais sur le terrain (rapport de MM. Caluwé, Coene, Desmedt et Hotyat fait au nom de la commission des Affaires institutionnelles, 30 mars 1999, doc. Sénat, n° 1-1333/1, p. 394 et suivantes).

Aéroports

L'infrastructure et l'exploitation des aéroports font partie des compétences régionales tandis que le pouvoir fédéral décide des droits d'atterrissage, c'est-à-dire qui peut avoir accès aux aéroports. L'autorité fédérale reste un organe directeur dans ces matières régionales étant donné qu'elle peut décider qui peut atterrir à Liège ou à Ostende. Pour justifier cette situation, l'on invoque des raisons de sécurité en raison du fait que certaines compagnies aériennes ne respectent manifestement pas toutes les normes en matière de sécurité.

Un membre estime que le transfert des droits d'atterrissage aux régions ne devrait pas constituer un problème si l'on prévoit par exemple que pour les octroyer il faut utiliser les mêmes critères que ceux existant actuellement.

Les régions assument tous les coûts inhérents à un aéroport de sorte qu'elles doivent également pouvoir

beslissen welke luchtvaartmaatschappij toegang heeft tot de luchthaven.

In het verleden heeft de nationale luchtvaartmaatschappij Sabena hier eerder een dubbelzinnige houding in aangenomen en van haar bevoorrechte positie gebruik, zelfs misbruik, gemaakt omdat zij als eerste geïnformeerd werd welke maatschappij landingsrechten aanvroeg. Veel van die maatschappijen kregen dan landingsrechten te Zaventem toegerekend en niet in Luik of Oostende.

De vraag is of er een wetgevend initiatief moet genomen worden om de materie met betrekking tot het verlenen van vergunningen, een gewestmaterie te maken?

Er wordt geen antwoord gegeven op deze vraag.

De NMBS

Een senator wenst dat het tienjarig investeringsplan van de NMBS 2001-2010 niet alleen in de afdeling personenvervoer wordt besproken maar ook in de afdeling goederenvervoer omdat het plan niet alleen investeringen in het personenvervoer voorziet.

Een typische *missing link* is de verbinding tussen de haven van Antwerpen en de spoorlijn Vlissingen-Bergen op zoom (ongeveer 7 km).

Volgens een lid zouden over dit probleem reeds akkoorden gesloten zijn.

Leefmilieu

Deze problematiek is praktisch een volledige bevoegdheid van de gewesten. Op welk vlak zou de federale overheid hier haar bevoegdheid te buiten kunnen gaan?

Volgens een lid is er slechts één probleem, namelijk dat van de fluisterasfalt. Bij sneeuw of regenweer is dergelijk asfalt aartsgevaarlijk, zelfs na het strooien van zout omdat fluisterasfalt asfalt met brede groeven is waar het ijs tussen de groeven blijft zitten en het zout niet in die groeven penetreert, met alle gevolgen van slijpgevaar van dien.

Moet er een federaal verbod op dergelijke soort asfalt komen of moet de werkgroep eerst een studie hierover voorstellen?

Wat het milieu betreft, heeft een senator een opmerking over het risico op overstroming. Men constateert een duidelijke toename van dat risico ingevolge de aanleg van grote betonnen oppervlakken, meer bepaald van wegen en industriezones. De bodem is op die plaatsen ondoordringbaar, wat ertoe leidt dat het regenwater rechtstreeks naar de waterwegen wordt afgeleid zodat er overstromingen ontstaan. Dat probleem is een probleem van de gewesten, maar men

décider quelle compagnie aérienne a accès à l'aéroport.

Dans le passé, notre compagnie aérienne nationale Sabena a adopté à cet égard une attitude plutôt ambiguë et s'est servie de sa position privilégiée allant jusqu'à en abuser, ce qui lui permettait d'être la première à savoir quelles compagnies demandaient des droits d'atterrissage. Bon nombre de ces compagnies obtenaient des droits d'atterrissage à Bruxelles-National et non à Liège ou Ostende.

La question qui se pose est de savoir s'il faut une initiative législative pour régionaliser l'octroi des licences?

Aucune réponse n'est donnée à cette question.

La SNCB

Un sénateur souhaite que le plan d'investissement décennal de la SNCB 2001-2010 ne soit pas seulement discuté dans la rubrique transport de personnes, mais aussi dans la rubrique transport de marchandises parce que le plan ne prévoit pas uniquement des investissements pour le transport des personnes.

Un *missing link* typique est la liaison entre le port d'Anvers et la ligne Vlissingen-Bergen op Zoom (environ 7 km).

D'après un membre, des accords auraient déjà été conclus à propos de ce problème.

Environnement

Cette problématique relève quasi entièrement de la compétence des régions. Où le fédéral pourrait-il ici excéder ses compétences?

D'après un membre, il n'y a qu'un seul problème, à savoir celui de l'asphalte connu sous le nom d'«enrobé drainant». En cas de neige ou de pluie, pareil asphalte est extrêmement dangereux même après épandage parce que l'enrobé drainant est un asphalte à larges rainures où la glace subsiste entre les rainures et où le sel ne pénètre pas, avec toutes les conséquences qui s'ensuivent au niveau du sol qui est de la sorte rendu extrêmement glissant.

Faut-il une interdiction fédérale pour l'utilisation de ce genre d'asphalte ou le groupe de travail doit-il d'abord proposer une étude à ce propos?

En ce qui concerne l'environnement, un sénateur a une observation à formuler sur les risques d'inondation. On constate une augmentation significative de ces risques, liée à la construction d'espaces bétonnés, soit des espaces routiers, soit des zones d'activité. On crée des problèmes d'imperméabilité du sol et de renvoi direct vers les voies d'eau, ce qui entraîne les inondations. Ce problème est un problème régional, mais il faut un signal d'alerte: lorsque de nouvelles

moet aan de alarmbel hangen: bij de aanleg van nieuwe wegen of voorzieningen moet er ook een analyse worden gemaakt van de waterafvoer.

Een lid van de werkgroep merkt op dat dit een louter gewestelijke bevoegdheid is, behalve dat in het geval van overstromingen en schade, de federale overheid tussenbeide komt.

De senator antwoordt dat het taak is van de Senaat om de gewesten te wijzen op hun verantwoordelijkheden, aangezien zij belast is met de solidariteit.

Een andere opmerking betreft de vervuiling van de bevaarbare waterwegen, wat enorme kosten met zich meebrengt. Men moet preventief te werk gaan.

Verkeersveiligheid

De voorgestelde hefboomen behoren tot louter gewestelijke aangelegenheden.

Het enige probleem is de elektronische wegsignalisatie: dit is een federale aangelegenheid, doch de uitvoering ligt op het gewestelijk vlak, met alle financiële gevolgen van dien.

Een senator meent dat de gewesten ook variabele snelheden moeten kunnen opleggen.

Ruimtelijke ordening

Wat de ruimtelijke ordening betreft, verwijst een lid naar de aanleg van het GEN. Drie gewesten moeten hier worden betrokken en drie verschillende administraties zullen de toelating moeten geven voor de tracés. Voor een groot deel zijn de nodige initiatieven reeds genomen, maar er bestaan nog heel wat problemen. Wat zal de werkgroep weerhouden in de resolutie?

Een ander lid is van mening dat men lessen kan trekken uit het slechte voorbeeld van de HST. Wil men samen de doelstelling halen, dan moet blokkering worden voorkomen.

De verschillende betrokken partijen, dus onder meer de departementen van ruimtelijke ordening van de drie betrokken gewesten, moeten rond de tafel gaan zitten om van gedachten te wisselen over de te halen doelstelling, die de sub-regionale belangen overstijgt. Als elk gewest zich tot zijn eigen territorium beperkt, zal er immens veel tijd verloren gaan.

In de resolutie moet er worden gevraagd dat al wat de verschillende betrokken departementen ondernemen van in het begin wordt gecoördineerd.

Volgens een ander lid is de NMBS de spelende actor en hangt in dit dossier af van de gewesten. De federale overheid komt momenteel niet tussen. In Vlaanderen is er een goed georganiseerd ruimtelijk beleid dat alle terreinen in Vlaanderen correct heeft ingekleurd. Indien een spoorlijn door een waardevol agrarisch gebied moet lopen, zal de procedure heel wat jaren aanslepen.

constructions routières ou des équipements importants sont envisagés, il faut également une analyse d'évacuation des eaux.

Un membre du groupe de travail fait observer que ceci est une compétence purement régionale, sauf dans les cas d'inondations et de dégâts où l'autorité fédérale doit intervenir.

Le sénateur rétorque qu'ayant la charge de la solidarité, il est du devoir du Sénat de signaler que les régions doivent prendre leurs responsabilités.

Une autre observation concerne la pollution des voies d'eau navigables, ce qui entraîne des coûts énormes. Il faut arriver à une prévention.

Sécurité routière

Le levier proposé fait partie des compétences purement régionales.

Le seul problème est la signalisation routière électronique qui est une matière fédérale mais dont l'exécution est régionale, avec toutes les conséquences financières que cela implique.

Un sénateur estime que les régions doivent aussi pouvoir imposer des vitesses variables.

Aménagement du territoire

En ce qui concerne l'aménagement du territoire, un membre se réfère à la construction du RER. Trois régions sont ici concernées et trois administrations différentes devront donner leur autorisation sur les tracés. Les initiatives nécessaires ont été déjà prises pour une grande partie de ceux-ci, mais il subsiste beaucoup de problèmes. Quels points le groupe de travail inscrira-t-il dans la résolution?

Un autre membre estime que l'on peut tirer des leçons du mauvais exemple du TGV. Pour atteindre ensemble l'objectif, il faut pouvoir dépasser ce genre de blockage.

Les différentes parties concernées, comme les départements en matière d'aménagement de territoire des 3 régions concernées, doivent être mises autour de la table pour discuter ensemble en fonction de l'objectif qui est à atteindre et qui dépasse les intérêts purement sous-régionalistes. Si chaque région ne voit que son territoire, on perdra un temps fou.

Il faut demander dans la résolution qu'il y ait, dès le départ, une coordination des démarches entre les différents départements concernés.

D'après un autre membre, la SNCB est un acteur actif et dépend des régions pour ce dossier. L'autorité fédérale n'intervient pas pour l'instant. En Flandre, il y a une politique d'aménagement du territoire bien organisée qui a correctement qualifié tous les terrains. Si une ligne ferroviaire doit traverser une zone agricole de valeur, la procédure durera de nombreuses années.

Daarom meent een ander lid dat, indien de gewestregeringen een vertegenwoordiger in de raad van bestuur van de NMBS zouden hebben, deze vertegenwoordiger geen beslissingen van de raad zou goedkeuren waartegen zijn regering op het vlak van ruimtelijk ordening, gekant is. Op die manier zou automatisch een mede-verantwoordelijkheid worden gecreëerd en weet men van tevoren dat de gewestregering de nodige beslissingen heeft genomen.

Volgens een senator is dat een uitstekend onderwerp voor overleg tussen de bevoegde ministers. Het GEN is ook een uitstekend onderwerp voor een debat onder de gemeenschapssenatoren. Dat debat zou voor een echte intergewestelijke solidariteit zorgen. Enerzijds vreest het Brussels Gewest — niet ten onrechte — voor een grotere uittocht van inwoners naar de rand als het GEN niet gepaard gaat met begeleidende maatregelen. Anderzijds blijven de gewesten nieuwe industrie- en woonzones ontwikkelen.

Als de oplossing van het probleem van de verstopping van de stad en van het transitverkeer naar de rand een grotere uittocht uit de stad met zich meebrengt, heeft men grote investeringen gedaan om het probleem alleen maar complexer te maken.

Er moet een coherent politiek signaal worden gegeven met betrekking tot de ruimtelijke ordening en de vestiging van bedrijven.

Wat de ruimtelijke ordening betreft, moet men een halt toeroepen aan de uitdeinende woonwijze en woningen opnieuw in kernen samenbrengen. Dat zorgt voor problemen voor de gemeentebelastingen aangezien de fondsen van de gemeenten bij gebrek aan algemene fondsen gekoppeld zijn aan onroerend goed, en dus aan de vestiging van nieuwe inwoners en bedrijven. De gemeenten zijn in feite verplicht om te concurreren met hun burens en nieuwe inwoners aan te trekken. Men zou op zoek moeten gaan naar een systeem met meer solidariteit dat niet afhankelijk is van een toename van het aantal woningen en industriezones.

Er dient zo snel mogelijk een interministeriële conferentie met de ministers die bevoegd zijn voor ruimtelijke ordening worden samengeroepen om over dat onderwerp te praten.

Een ander lid is het daarmee eens. Het is heel belangrijk dat er overleg tussen de gewesten is in verband met ruimtelijke ordening. De verschillende gewesten hebben gewestplannen voor ontwikkeling en bodembestemming, en sector- en structuurplannen die niet verder dan de grens van het betrokken gewest gaan aangezien ze verband houden met het territorium. De infrastructuur ontsnapt aan die strikte regionalisering aangezien ze de grenzen tussen de gewesten

C'est pourquoi un autre membre estime que si les gouvernements régionaux disposaient d'un représentant au conseil d'administration de la SNCB, ce représentant n'approuverait aucune décision du conseil à laquelle son gouvernement serait opposé au niveau de l'aménagement du territoire. De cette manière, une co-responsabilité serait automatiquement créée et l'on saurait à l'avance que le gouvernement régional a pris les décisions nécessaires.

Selon un sénateur, ceci est un excellent sujet de concertation entre les ministres compétents. Le RER est aussi un excellent sujet de débat entre sénateurs de communautés afin qu'il ait une véritable solidarité interrégionale. D'un côté, la Région de Bruxelles a de fortes craintes — à juste titre — d'une augmentation de l'exode d'habitants vers la périphérie si le RER se fait sans aucune autre mesure d'accompagnement. D'un autre côté, les régions continuent à développer des zones d'activité pour les entreprises et de nouvelles zones d'habitat.

Si le problème d'engorgement de la ville et de transit vers la périphérie est résolu en entraînant un accroissement de l'exode, on aura fait des investissements extrêmement importants, pour résoudre le problème encore plus complexe.

Il faut un signe politique cohérent en termes d'aménagement du territoire et d'implantation d'entreprises.

En termes d'aménagement du territoire, il faut arrêter l'éclatement de l'habitat et reconcentrer l'habitat dans des noyaux. Cela pose des problèmes au niveau de la fiscalité communale puisque, par manque de fonds généraux, les fonds des communes sont liés à l'immobilier, donc à l'installation de nouveaux habitants et d'entreprises. Les communes sont en fait forcées à la concurrence entre voisins de manière à pouvoir avoir des rentrées. Il faut retrouver un système plus solidaire qui ne dépend pas de l'accroissement de l'immobilier et des zones d'activités économiques.

Il faut, le plus rapidement possible, réunir une conférence interministérielle sur ces sujets entre les ministres compétents en l'aménagement du territoire.

Un autre membre appuie cette thèse. Il est très important d'avoir une concertation interrégionale en ce qui concerne l'aménagement du territoire. Les différentes régions ont des plans régionaux, dits de développement, d'affectation du sol, de secteur ou de structure, qui s'arrêtent aux frontières des régions puisqu'ils sont liés au sol. Les infrastructures échappent à cette stricte régionalisation puisqu'elles traversent les régions. Il est important d'avoir une vision

overschrijdt. Op een moment dat men bezig is met het opstellen van een Europees schema voor ruimtelijke ordening is het belangrijk dat men een globale visie heeft.

Het beleid op het vlak van ruimtelijke ordening, waarbij drie ministers betrokken zijn, moet beslist worden gecoördineerd.

Rekening houdend met het risico van de uittocht uit Brussel naar de rand pleit de spreker voor een westelijk netwerk van stoptreinen en wijst hij op de noodzaak om het vervoer per spoor binnen het centrale gebied van het land doeltreffender te laten verlopen. De spreker woont in Brussel meer bepaald vlakbij een station zodat hij op 9 minuten in Brussel-Centraal zou kunnen zijn (met een wagen duurt dat 45 minuten). Het probleem is echter dat er slechts één trein per uur is.

Men zou de verkeersstromen in Brussel kunnen doen afnemen als men zou beschikken over een beter spoorwegvervoer. Er zou wat moeten worden gedaan aan het tekort aan regelmaat, aan het te kleine aantal treinen per uur en aan het weinig uitnodigende karakter van de stations.

2.5. Hoorzitting over de NMBS

2.5.1. Uiteenzettingen

1.1. Uiteenzetting van de heer M. Damar, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS

EVOLUTIE VAN DE VERVOERSSECTOR

1. De Europese vervoermarkt

1.1. Globale evolutie van de transportsector

Dagelijks verzekeren de industrieën en de transportdiensten, binnen de Europese Unie, verplaatsingen voor 150 miljoen personen, vervoeren zij 50 miljoen ton goederen, verzenden zij 15 miljoen brieven en pakjes, en bovendien moeten zij voldoen aan de reis- en handelsbehoeften buiten de grenzen van de Europese Unie.

Deze cijfers tonen duidelijk de belangrijkheid van de transportsector aan, die sinds de jaren 70 constant uitbreiding heeft genomen:

— 4 724 miljard reizigers-km in 1996 in heel de Europese Unie, tegen 2 142 miljard reizigers-km in 1970, zijnde een stijging met 121 %

globale à l'heure où l'on est en train de mettre en place un schéma européen d'aménagement du territoire.

La politique d'aménagement du territoire doit absolument être coordonnée entre les 3 ministres compétents.

Vu le risque de l'exode de Bruxelles vers la périphérie, l'intervenant plaide pour un réseau omnibus régional et la nécessité d'avoir une plus grande efficacité du transport par chemin de fer à l'intérieur même de la région centrale du pays. L'intervenant habite à Bruxelles, à côté d'une gare, ce qui lui permet d'être à Bruxelles-central en 9 minutes; (en voiture, il faut 45 minutes), mais l'inconvénient est qu'il n'y a qu'un train par heure.

On pourrait permettre de réduire les flux de circulation interne si on disposait d'un chemin de fer qui soit mieux aménagé, tant pour la régularité que le nombre de trains à l'heure, que pour l'aspect accueillant des gares.

2.5. Audition relative à la SNCB

2.5.1. Exposés

1.1. Exposé de M. Damar, président du conseil d'administration de la SNCB

ÉVOLUTION DU SECTEUR DU TRANSPORT

1. Le marché européen du transport

1.1. Évolution globale du secteur du transport

Quotidiennement, les industries et les services de transport se chargent, au sein de l'Union européenne des déplacements de 150 millions de personnes, transportent 50 millions de tonnes de marchandises, expédient 15 millions de lettres et petits paquets et doivent en outre répondre aux besoins en matière de déplacements et de commerce en dehors des frontières de l'Union européenne.

Ces chiffres montrent clairement l'importance du secteur du transport qui a constamment progressé depuis les années 70:

— 4 724 milliards de voyageurs/km en 1996 dans l'ensemble de l'Union européenne, contre 2 142 milliards de voyageurs/km en 1970, ce qui représente une augmentation de 121 %.

— 1 575 miljard ton-km tegen 889 miljard ton-km voor het goederenverkeer zijnde een stijging met ongeveer 80 % tijdens dezelfde periode.

— 1 575 milliards de tonnes/km contre 889 milliards de tonnes/km pour le transport de marchandises, soit une augmentation d'environ 80 % au cours de la même période.

«Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>)»

«Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>)»

De factoren die deze evolutie bepalen zijn talrijk en hebben te maken met verandering in de structuur, in de inplanting en in de productiemethodes van de industriële sector, evenals met de nood aan mobiliteit in de dienstensector en de algemene toename van het aantal autobezitters, de vrije tijd en het beschikbare inkomen.

Les facteurs déterminants de cette évolution sont nombreux et tiennent aux changements dans la structure, dans l'implantation et dans les méthodes de production du secteur industriel de même qu'aux besoins en mobilité dans le secteur des services ainsi qu'à l'accroissement général du nombre de détenteurs de voitures et l'augmentation des loisirs et du revenu disponible.

Iedereen is zich ervan bewust dat deze opwaartse tendens niet zal afnemen in de toekomst, integendeel. Volgens de experts wijst alles erop dat het weg- en spoorverkeer evenals de lucht- en binnenscheepvaart op continue wijze zullen toenemen.

Tout le monde a conscience du fait que cette tendance à la hausse ne fléchira pas à l'avenir, bien au contraire. D'après les experts, tout indique que le trafic routier et ferroviaire de même que la navigation aérienne et la navigation fluviale augmenteront de manière continue.

Velen voorspellen dat het vrachtverkeer met 50 % zal toenemen in de komende 10 tot 15 jaar, wat een hoger gemiddeld groeicijfer is dan in de voorbije 30 jaar, waar het 25 % per decennium bedroeg. Wat het reizigersverkeer betreft, verwacht men een aanhoudende groei vergelijkbaar met die van de laatste jaren.

Nombreux sont ceux à prédire que le trafic marchandises s'accroîtra de 50 % au cours des 10 à 15 prochaines années, ce qui représente une croissance moyenne supérieure à celle des 30 dernières années qui s'élevait à 25 % par décennie. En ce qui concerne le trafic voyageurs, l'on s'attend à une croissance persistante, comparable à celle enregistrée ces dernières années.

Tevens is iedereen het erover eens dat in samenlevingsopzicht, rekening houdend met het geheel van de verbruikte middelen en de veroorzaakte hinder, de huidige ontwikkelingen op dit vlak niet optimaal zijn. Hoewel men de belangrijke rol van de transportsector in de economische en sociale ontwikkeling erkent, moet men vaststellen dat de toename van de negatieve

Parallèlement, chacun s'accorde à dire que dans une optique de qualité de vie, compte tenu de l'ensemble des moyens utilisés et des nuisances que cela provoque, les évolutions actuelles dans ce domaine ne sont pas optimales. Bien que l'on reconnaisse le rôle important du secteur du transport dans le développement économique et social, il faut cons-

effecten, te wijten aan het transport, sterke zorgen baart. De vervuiling, de tol van de ongevallen, de verloedering van de landschappen en de inbreuk op de kwaliteit van het leven zijn enkele van de grootste bekommernissen in het kader van een mobiliteitsbeleid van de overheid.

Vele studies onderzochten de externe effecten van de verschillende vervoermiddelen. Alle analyses tonen een sterke performantie van het spoorverkeer op dit vlak aan. De onderstaande cijfers, geldig voor alle landen van de Europese Gemeenschappen, tonen dat aan.

tater que l'augmentation des effets négatifs liés aux transports provoque de sérieux soucis. La pollution, le tribut à payer que représentent les accidents, la dégradation des paysages et les agressions contre la qualité de la vie sont quelques-unes des principales préoccupations dans le cadre d'une politique de mobilité des pouvoirs publics.

De nombreuses études ont étudié les effets externes des divers moyens de transport. Toutes les analyses indiquent une forte performance du trafic ferroviaire sur ce plan. Les chiffres ci-dessous, valables pour tous les pays de la Communauté européenne, l'indiquent également.

«Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>)»

«Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>)»

1.2. *Transportinfrastructuur*

Verschillende elementen kunnen uiteraard de keuze van het vervoermiddel beïnvloeden, maar de kwaliteit en de omvang van de gedane investeringen spelen hierbij een belangrijke rol.

In dat opzicht kan men enkel vaststellen dat tijdens de voorbije decennia het wegverkeer bijzonder veel aandacht heeft gekregen van de verantwoordelijke overheden.

Zo kende men in Europa, voor de 15 lidstaten van de Europese Gemeenschap, de volgende evoluties :

— de investeringen in de transportinfrastructuur vertoonden een toename met 45% tussen 1985 en

1.2. *Infrastructure des transports*

Plusieurs éléments peuvent évidemment influencer le choix du moyen de transport mais la qualité et l'importance des investissements consentis jouent ici un rôle important.

À cet égard l'on ne peut que constater qu'au cours des décennies écoulées, le trafic routier a bénéficié de beaucoup d'attention de la part des autorités responsables.

C'est ainsi qu'en Europe, l'on a enregistré pour les 15 États membres de la Communauté européenne les évolutions suivantes :

— les investissements dans l'infrastructure ont connu une augmentation de 45% entre 1985 et 1994,

1994, terwijl in diezelfde periode de uitgaven voor de spoorsector verminderden met 4 %;

alors qu'au cours de cette même période, les dépenses pour le secteur ferroviaire ont diminué de 4 %;

«Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>)»

«Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>)»

— het autowegennet kende meer dan een verdrievoudiging tussen 1970 en 1996;

— le réseau autoroutier a plus que triplé entre 1970 et 1996;

— het spoornet vertegenwoordigt slechts 4,4 % van de totale lengte van het transportnet in Europa. Het wegennet vertegenwoordigt 94,8 % en de binnenwateren 0,8 %.

— le réseau ferroviaire ne représente que 4,4 % de la longueur totale du réseau de transports en Europe. Le réseau routier représente 94,8 % et les voies navigables, 0,8 %.

«Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>)»

«Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>)»

— Meer dan 165 miljoen auto's bereiden de wegen van de 15 lidstaten van de Europese Unie in 1996 tegen 60 miljoen in 1970, wat een toename betekent van 172 % in een kwarteeuw.

— Plus de 165 millions de voitures ont parcouru les routes des 15 États membres en 1996 contre 60 millions en 1970, ce qui représente une progression de 172 % en vingt-cinq ans.

Wat meer in het bijzonder België betreft, zijn de volgende cijfers eveneens betekenisvol:

— Het autowegennet is het dichtste ter wereld: 55 km/1 000 km² tegen een gemiddelde van 14,5 km/1 000 km² voor de landen van de Europese Unie.

— Het wegennet is toegenomen met 54% tussen 1970 en 1996 tegenover een gemiddeld groeicijfer van 23% voor het geheel van de EU-landen. Dit Belgisch groeicijfer komt in Europa op de tweede plaats na Portugal (+ 67%).

De hierboven geschetste evolutie van de transportsector toont aan dat er voor de spoorwegsector nog steeds zeer grote opportuniteiten zijn om op een milieuvriendelijke manier bij te dragen tot de reizigersmobiliteit en het goederenvervoer. Met betrekking tot het goederenvervoer in het bijzonder is het van belang rekening te houden met de vrijmaking van de markt van het spoorvervoer.

De toenemende vraag naar mobiliteit, de vrijmaking van de markt van het spoorvervoer en de stijgende markt voor vrachtvervoer per spoor rechtvaardigen dat de NMBS in haar infrastructuur en rollend materieel belangrijke investeringen blijft doen.

2. Het spoorwegvervoer in België en de ontwikkelingsvooruitzichten ervan

2.1. Het binnenlands reizigersvervoer

2.1.1. Marktaandeel

Er werd hierover al veel gezegd en we zullen daarop niet terugkomen, tenzij om eraan te herinneren dat de

En ce qui concerne plus particulièrement la Belgique, les chiffres suivants sont également très significatifs:

— Le réseau autoroutier est le plus dense au monde: 55 km/1 000 km² contre une moyenne de 14,5 km/1 000 km² pour les autres pays de l'Union européenne.

— Le réseau routier a progressé de 54% entre 1970 et 1996 par rapport à une croissance moyenne de 23% pour l'ensemble des États membres de l'Union européenne. Ce chiffre place la Belgique en Europe juste après le Portugal qui vient en tête avec + 67%.

L'évolution esquissée ci-dessus du secteur du transport indique qu'il y a encore toujours pour le secteur ferroviaire d'importantes opportunités de contribuer en harmonie avec l'environnement, à la mobilité des voyageurs et au transport de marchandises. En ce qui concerne le transport de marchandises en particulier, il est important de tenir compte de la libéralisation du marché du transport ferroviaire.

Les besoins croissants en mobilité, la libéralisation du marché du transport ferroviaire et l'augmentation du marché du transport par chemin de fer justifient que la SNCB continue à effectuer d'importants investissements en infrastructure et en matériel roulant.

2. LetransportferroviaireenBelgiqueetsesperspectives d'évolution

2.1. Le transport voyageurs intérieur

2.1.1. Parts de marché

On en a déjà beaucoup parlé, et nous n'y reviendrons pas, sinon pour rappeler que l'évolution des

evolutie van de marktaandeelen van het reizigersvervoer per trein in België de gemiddelde evolutie van het geheel van de landen van de Europese Gemeenschap volgt.

De marktaandeelen hangen echter sterk af van de afstanden, de bestemmingen en de verplaatsingsmotieven. Zo bedragen zij voor het woon-werkverkeer in België ongeveer:

- 8 % onafhankelijk van de afstand;
- 12 % voor afstanden van meer dan 10 km;
- 50 % voor afstanden van meer dan 60 km.

Naar Brussel bedragen zij voor het woon-werkverkeer:

- 28 % onafhankelijk van de afstand;
- 20 % voor afstanden van minder dan 30 km;
- 41 % voor afstanden van meer dan 30 km.

Ook al is de afbrokkeling van de marktaandeelen manifest, Brussel blijft voor de NMBS de belangrijkste potentiële markt: vandaag neemt Brussel als bestemming of vertrekpunt 50 % van alle treinverplaatsingen voor zijn rekening.

2.1.2. Het verkeer

De tabel hieronder illustreert de evolutie van het binnenlands reizigersverkeer:

	Gemiddelde — Moyenne 1980-1984	Gemiddelde — Moyenne 1985-1989	Gemiddelde — Moyenne 1990-1994	Gemiddelde — Moyenne 1995-1999
Reizigers/km (miljoen). — Voyageurs/km (millions)	5 813	5 498	5 725	5 832
		- 5,4 %	4,1 %	1,8 %
	1995	1996	1997	1998
Reizigers/km (miljoen). — Voyageurs/km (millions) .	5 785	5 679	5 834	5 830
	1 %	- 2 %	3 %	stq
				1999
				6 033
				4 %

Na belangrijke schommelingen tussen 1980 en 1990, stelt men een relatieve stabilisering van het verkeer vast tijdens de laatste 10 jaar en een gevoelige stijging in 1999, stijging die zich overigens bevestigt en versterkt heeft in 2000 (ongeveer + 4 % ten opzichte van 1999), wat na de bij de invoering van het nieuw IC/IR-plan 1998 ondervonden moeilijkheden, een bemoedigend resultaat is, dat te maken heeft met de aan het vervoeraanbod aangebrachte verbeteringen.

2.1.3. De ontwikkelingsvooruitzichten

De door de NMBS ontwikkelde strategie heeft als doel maximaal gebruik te maken van haar eigen-

parts de marché du transport voyageurs par train en Belgique suit l'évolution moyenne de l'ensemble des pays de la Communauté européenne.

Les parts de marché dépendent toutefois, dans une large mesure, des distances, des destinations et des motifs de déplacement. C'est ainsi qu'elle représente pour les déplacements domicile-lieu de travail en Belgique environ:

- 8 % indépendamment de la distance;
- 12 % pour les distances supérieures à 10 km;
- 50 % pour des distances supérieures à 60 km.

Vers Bruxelles, elle représente pour les déplacements domicile-lieu de travail:

- 28 % indépendamment de la distance;
- 20 % pour les distances inférieures à 30 km;
- 41 % pour les distances supérieures à 30 km.

Si le fléchissement des parts de marché est manifeste, Bruxelles reste pour la SNCB le principal marché potentiel: aujourd'hui, Bruxelles comme lieu de destination ou comme point de départ prend pour son compte 50 % de tous les mouvements de train.

2.1.2. Le trafic

Le tableau ci-après illustre l'évolution du trafic voyageurs intérieur

Après avoir connu d'importantes variations entre 1980 et 1990, on constate une stabilisation relative du trafic au cours des 10 dernières années et une augmentation sensible en 1999; augmentation qui se confirme par ailleurs et qui s'est renforcée en 2000 (environ + 4 % par rapport à 1999) ce qui, après les difficultés rencontrées lors de l'introduction du nouveau plan IC/IR est un résultat encourageant qui est dû également aux améliorations apportées à l'offre de transport.

2.1.3. Les perspectives de développement

La stratégie développée par la SNCB a pour but d'utiliser au maximum ses caractéristiques de trans-

schappen als massavervoerder en van haar voordelen voor de gemeenschap in termen van ruimtebezetting, veiligheid en respect voor het milieu. De NMBS moet haar transportaanbod dus oriënteren naar de marktsegmenten waar deze voordelen het sterkst tot uiting kunnen komen, namelijk:

- de verbindingen op middellange en lange afstand tussen de grote steden (van 30 tot 500 km);
- het voorstadsvervoer van de grote agglomeraties (van 10 tot 30 km);
- het pendelverkeer;
- de bediening van de grote toeristische centra.

Een toename van de bijdrage van de NMBS in het oplossen van de mobiliteitsproblemen zal in grote mate bepaald worden door de mogelijkheid om het binnenlands reizigersvervoeraanbod in deze marktsegmenten te verbeteren op zowel kwalitatief als kwantitatief vlak.

Op het kwalitatieve vlak moet het aanbod aantrekkelijker worden gemaakt om het huidige cliënteel te binden en nieuwe klantengroepen aan te trekken. Alle investeringen met betrekking tot:

- de vernieuwing van het rollend materieel;
- de verhoging van de performantie in termen van regelmaat;
- de verbetering van de kwaliteit van het infrastructuurnet (kwaliteit van het spoor, signalisatie, verkeersregeling, verkorting van de rittijd, enz.);
- de kwaliteit van de dienstverlening in brede zin (onthaal in de stations, informatie, verkoopsysteem, enz.);
- de logistieke sectoren (onderhoud en betrouwbaarheid van het materieel, informatisering, enz.);

passen in dit perspectief.

Op het kwantitatieve vlak moeten de inspanningen van de NMBS gericht zijn op een versterkte bediening van de grote agglomeraties en hun hinterland.

Het plan IC/IR 1998, dat tot doel had het binnenlands reizigersverkeer nieuw leven in te blazen, heeft positieve resultaten opgeleverd. Het bevestigt dat het groeipotentieel van het spoorwegaandeel bestaat en dat deze groei zich in de toekomst zal kunnen blijven concretiseren voorzover daarvoor de middelen beschikbaar gesteld worden.

Er moet inderdaad vastgesteld worden dat, rekening houdend met de bij het begin van de toepassing van dit plan ondervonden problemen en met de aanpassingen die er geregeld aan dienden aangebracht, de limieten vrijwel bereikt, ja zelfs overschreden zijn, op het vlak van het gebruik van zowel het netwerk als het materieel.

port de masse et ses avantages pour la collectivité en termes d'occupation de l'espace, de sécurité et de respect de l'environnement. La SNCB doit donc orienter son offre de transport vers les segments de marché où ces avantages peuvent s'exprimer au mieux à savoir:

- les liaisons pour des distances moyennes et longues entre les grandes villes (de 30 à 500 km);
- les transports suburbains des grandes agglomérations (de 10 à 30 km);
- les déplacements des navetteurs;
- les grands centres touristiques.

Un accroissement de la contribution de la SNCB à la solution des problèmes de mobilité sera en grande partie déterminé par la possibilité d'améliorer l'offre de transport voyageurs intérieur dans ce segment du marché tant sur le plan qualitatif que sur le plan quantitatif.

Sur le plan qualitatif, l'offre doit être rendue plus attrayante pour s'attacher la clientèle existante et attirer de nouveaux groupes de clients. Tous les investissements portant sur:

- le renouvellement du matériel roulant;
- l'augmentation des performances en termes de régularité;
- l'amélioration de la qualité de l'infrastructure (qualité des voies, signalisation, organisation du trafic, réduction du temps de trajet, etc.);
- la qualité du service au sens large (accueil dans les gares, information, systèmes de vente, etc.);
- le secteur logistique (entretien et fiabilité du matériel, informatisation, etc.);

s'intègrent dans cette perspective.

Sur le plan quantitatif, les efforts de la SNCB doivent être axés sur une attitude qui lui permette de mieux desservir les grandes agglomérations et leur «hinterland».

Le plan IC/IR 1998, qui avait pour objet d'insuffler une nouvelle vie au transport voyageurs intérieur a donné des résultats positifs. Cela confirme qu'il existe bien un potentiel de croissance aux chemins de fer et que cette croissance pourra se concrétiser à l'avenir dans la mesure où les moyens nécessaires seront mis à leur disposition.

Il faut en effet constater que, compte tenu des problèmes rencontrés lors de la mise en route de ce plan et des adaptations qu'il a fallu régulièrement y apporter, les limites sont pratiquement atteintes, parfois même dépassées au niveau tant de l'utilisation du réseau que du matériel.

Wanneer de thans aan de gang zijnde investeringen voor de uitbreiding van de capaciteit van de infrastructuur, waaronder onder meer die met betrekking tot de hogesnelheidslijnen richting Duitsland en Nederland, lijn 36 tussen Brussel en Leuven en de Noord-Zuidverbinding in Antwerpen, ten nutte zullen gemaakt worden in 2005/2006, zal dit reeds een aantal opportuniteiten bieden in termen van verbetering van het aanbod op kwantitatief en kwalitatief vlak, voorzover er voldoende mate rollend materieel in dienst kan gesteld worden.

Op dat ogenblik zullen de capaciteiten van de andere lijnen naar Brussel, de ontvangstcapaciteit in Brussel zelf (onder meer Noord-Zuidverbinding) en de bedieningscapaciteit voor andere zones waar verkeer wordt gegenereerd, waaronder onder meer de luchthaven van Brussel-Nationaal, echter niet verhoogd zijn.

Het is nochtans daar dat zich een aanzienlijk verkeerspotentieel bevindt.

Brussel

De moeilijkheden bij de invoering van het nieuwe IC/IR-plan, waarvan de toename van de frequentie en het aantal verbindingen naar Brussel één van de voornaamste kenmerken was, hebben aangetoond dat, in de huidige omstandigheden, een verdere verhoging van het aantal treinen die Brussel bedienen tijdens de spitsuren onmogelijk is. Maar,

— de verplaatsingsvraag van en naar Brussel zal toenemen (1);

— voor de NMBS vertegenwoordigt Brussel de belangrijkste markt (50% van de verplaatsingen);

— het marktaandeel van de trein op de korte afstanden is er relatief laag rekening houdend met wat er zou moeten gebeuren op mobiliteitsvlak (momenteel 20% voor afstanden van minder dan 30 km in het woon-werkverkeer).

De infrastructuurcapaciteit dient te worden verhoogd zodat de voorwaarden, die nodig zijn om dit klantenpotentieel naar het spoor te halen, worden gecreëerd. In dit opzicht is de uitvoering van de nodige investeringen op het vlak van een GEN onontbeerlijk.

Het totaal dagelijks aantal treinpendelaars naar Brussel bedraagt momenteel ongeveer 100 000 (waarbij elke pendelaar in principe een heen- en terugrit aflegt). Volgens de oorspronkelijke ramingen van Sofretu, na volledige voltooiing van het GEN, en

(1) Het IRIS-onderzoek omtrent de mobiliteit te Brussel heeft aangetoond dat, als er geen structurele maatregelen worden genomen, het aantal auto's die tussen 7 en 9 uur 's morgens Brussel binnenrijden, met 33% zou toenemen tussen 1991 en 2005, met nog meer verkeersopstoppingen als gevolg.

Lorsque les investissements actuellement en cours pour l'extension de la capacité des infrastructures parmi lesquelles notamment ceux relatifs aux lignes TGV direction Allemagne et Pays-Bas, la ligne 36 entre Bruxelles et Louvain et de la jonction Nord-Midi à Anvers, commenceront à sortir leurs effets en 2005/2006, cela offrira déjà un certain nombre d'opportunités en termes d'amélioration de l'offre sur les plans quantitatif et qualitatif pour autant que l'on puisse mettre suffisamment de matériel roulant en service.

À ce moment-là, les capacités des autres lignes vers Bruxelles, la capacité d'accueil à Bruxelles même (notamment la jonction Nord-Midi) et la capacité de desservir d'autres zones qui génèrent du trafic parmi lesquelles notamment l'aéroport de Bruxelles-National n'auront toutefois pas été augmentées.

Et c'est pourtant là que se trouve un potentiel de transport considérable.

Bruxelles

Les difficultés lors de la mise en œuvre du nouveau plan IC/IR, dont l'augmentation de la fréquence du nombre de liaisons vers Bruxelles était une des principales caractéristiques, ont démontré que dans les conditions actuelles, continuer à augmenter le nombre de trains qui desservent Bruxelles aux heures de pointe est impossible. Mais,

— la demande de déplacements de et vers Bruxelles augmentera (1);

— pour la SNCB, Bruxelles constitue le principal marché (50% des déplacements);

— la part de marché du train sur les courtes distances est relativement faible compte tenu de ce qu'il faudrait au niveau de la mobilité (actuellement 20% pour des distances inférieures à 30 km pour les déplacements domicile-lieu de travail).

La capacité de l'infrastructure doit être augmentée de sorte que les conditions nécessaires pour attirer ce potentiel de clients vers les chemins de fer soient créées. À cet égard, il est indispensable de réaliser les investissements nécessaires pour le RER.

Le nombre total quotidien de navetteurs vers Bruxelles s'élève actuellement à quelque 100 000 (chaque navetteur accomplissant en principe le voyage aller et le voyage retour). D'après des estimations initiales de Sofretu, après l'achèvement complet

(1) L'enquête IRIS relative à la mobilité à Bruxelles a montré que si aucune mesure structurelle n'est prise, le nombre de voitures qui, le matin, pénètrent à Bruxelles entre 7 et 9 heures augmentera de 33% entre 1991 et 2005, ce qui engendrera encore plus de bouchons.

rekening houdend met de pendelaars die van buiten de GEN-zone (straal van ongeveer 30 km rond Brussel) komen, zou dit aantal de 200 000 per dag kunnen overschrijden met begeleidende maatregelen om het gebruik van de auto te ontmoedigen.

Er dient genoteerd dat vandaag betrouwbare ramingen nog moeilijk te realiseren zijn: eerst moet men een duidelijk zicht hebben op wat het GEN-net in 2010 zal zijn, op de capaciteitsinvesteringen die daadwerkelijk zullen uitgevoerd worden (om een versterking van de bediening van Brussel op afstanden van meer dan 30 km mogelijk te maken) en vooral op de begeleidende maatregelen van de overheid (sterk te ontwikkelen parkings aan de GEN-stations, de mensen ontmoedigen om met de auto naar Brussel te komen, enz.).

Luchthaven Brussel-Nationaal

Naast de ontwikkeling van de verbindingen van en naar Brussel, zal de verwezenlijking van het GEN ook een intensere bediening moeten toelaten van de luchthaven, die een verkeerspool in volle uitbreiding is.

In 1997 maakten in totaal 16 miljoen reizigers, waarvan 12 miljoen bij aankomst en vertrek (dus zonder transit), gebruik van de luchthaven. Dit komt in de spitsperiode overeen met een totaal van 45 000 reizigers die dagelijks aankomen en vertrekken. In 2010 schat men dit aantal tussen 19 en 23 miljoen, met andere woorden een toename met 58 à 90% (zonder transit).

Rekening houdend met een ambitieuze doelstelling op het vlak van de toename van de marktaandeelen van het gemeenschappelijk vervoer (van 15% vandaag tot 25% à 40% in 2010), noodzakelijk om zware toegankelijkheidsproblemen op de luchthaven te vermijden, kan men het aantal reizigers bij de NMBS vermenigvuldigen met een factor tussen 3 en 6 naargelang de weerhouden scenario's.

2.1.4. Besluit

Rekening houdend met:

- de huidige resultaten (in termen van reizigers-km) van het IC/IR-plan;
- de vooruitzichten op ontwikkeling van de infrastructuren, die met betrekking tot de voltooiing van de grote werken die thans aan de gang zijn, en die in verband met de in het onderhavige nieuw tienjarrenplan 2001-2010 voorgestelde projecten;
- en de geplande investeringen inzake reizigers-materieel;

schijnt een globale stijging met 30% van de reizigers-km horizon 2010 (toename ingevolge het GEN van Brussel buiten beschouwing gelaten) haalbaar.

du RER, et compte tenu des navetteurs venant des zones extérieures à celles desservies par le RER (rayon de 30 km autour de Bruxelles), ce nombre pourrait dépasser les 200 000/jour avec des mesures d'accompagnement afin de décourager l'utilisation de la voiture.

Il faut noter qu'aujourd'hui, il est encore difficile d'établir des estimations fiables: il faut d'abord avoir une vue précise de ce que sera le réseau RER en 2010, des investissements au niveau des capacités seront effectivement réalisés (pour permettre un renforcement des lignes desservant Bruxelles sur des distances de plus de 30 km) et surtout des mesures d'accompagnement prévues par les pouvoirs publics (développement important des parkings aux stations RER, découragement des usagers à venir à Bruxelles en voiture, etc.).

Aéroport de Bruxelles-National

Outre le développement des liaisons de et vers Bruxelles, la réalisation du RER devra aussi permettre de desservir de façon plus intense l'aéroport qui est un pool de trafic en pleine expansion.

En 1997, 16 millions de voyageurs dont 12 millions à l'arrivée et au départ (donc sans transit) ont utilisé l'aéroport. Ce qui revient, aux périodes de pointe, à un total de 45 000 voyageurs qui arrivent et partent quotidiennement. En 2010, on estime que ce nombre se situera entre 19 et 23 millions, soit une augmentation de 58 à 90% (sans transit).

Compte tenu des objectifs ambitieux sur le plan de l'augmentation des parts de marché du transport en commun (de 15% actuellement à 25 à 40% en 2010), nécessaires pour éviter de sérieux problèmes d'accessibilité à l'aéroport, on peut multiplier le nombre de voyageurs de la SNCB par un facteur entre 3 et 6 selon les scénarios retenus.

2.1.4. Conclusion

Compte tenu:

- des résultats actuels (en termes de voyageurs/km) du plan IC/IR;
- des perspectives au niveau du développement des infrastructures qui portent actuellement sur l'achèvement des grands travaux en cours et qui sont liées également aux projets proposés dans le nouveau plan décennal 2001-2010;
- des investissements projetés en matière de matériel voyageurs;

il semble qu'une augmentation globale de 30% des voyageurs/km horizon 2010 (sans tenir compte de l'augmentation résultant du RER de Bruxelles) soit réalisable.

Parallel met dit basisaanbod moet het Brusselse GEN-project eveneens in beduidende mate bijdragen tot de toename van het aantal per trein vervoerde reizigers, in een mate die zal afhangen van de weerhouden opties in termen van vervoeraanbod en van capaciteitsuitbreidingsinvesteringen.

2.2. Het internationaal reizigersvervoer

De tabel hieronder toont de evolutie van het internationaal reizigersvervoer van de laatste jaren. Er dient gewezen op de groei met bijna 40 %, dankzij de evolutie van het HST-vervoer tijdens de laatste 5 jaar.

Reizigers per km (in miljoen) — Voyageurs par km (en millions)	1990	1991	1992	1993	1994	gem. 90-94 — moy. 90-94	1995	1996	1997	1998	1999
Klassiek. — <i>Classique</i>	948	1 034	1 042	945	838	961	909	800	624	527	560
Eurostar					5	1	63	100	117	136	140
Thalys								209	406	604	640
Totaal. — <i>Total</i>	948	1 034	1 042	945	843	962	972	1 109	1 147	1 267	1 321

2.2.1. Eurostar

De Eurostardienst startte in november 1994 en kende in 1995 en 1996 een graduele toename. In november 1996 werd die toename vertraagd ten gevolge van de brand in de Kanaaltunnel. De ingebruikname van de HSL in december 1997 bracht de reistijd tussen Brussel en Londen terug tot 2,40 uur en tegelijkertijd werd het aanbod verhoogd tot 10 heen- en terugritten.

Het verkeer tussen Brussel en Londen bedroeg:

— 1,2 miljoen reizigers in 1997, zijnde + 20 % ten opzichte van 1996;

— 1,5 miljoen reizigers in 1998, zijnde + 23 % ten opzichte van 1997;

— 1,5 miljoen reizigers in 1999, zijnde een statu-quo in vergelijking met 1998;

— 1,65 miljoen reizigers in 2000, zijnde + 10 % ten opzichte van 1999 (ramingen).

Het marktaandeel van de trein op de verbinding Brussel-Londen bedraagt vandaag 52 %.

2.2.2. Thalys

In juni 1996 werden de klassieke internationale treinen en de «TGV réseau» tussen Brussel en Parijs vervangen door Thalystreinen. Daarbij werd de reistijd tussen deze twee steden teruggebracht van 2.28 uur tot 2.03 uur. In december 1997 werd, door de

Parallèlement à cette offre de base, il faut que le projet RER bruxellois contribue également de manière significative à l'augmentation du nombre de voyageurs transportés par train dans une mesure qui dépendra des options retenues en termes d'offre de transport et d'investissements au niveau de l'extension des capacités.

2.2. Transport international de personnes

Le tableau ci-après montre l'évolution du transport international de personnes ces dernières années. Il convient de souligner la croissance de quelque 40 % grâce à l'évolution du transport TGV au cours des 5 dernières années.

2.2.1. Eurostar

Le service Eurostar a été lancé en novembre 1994 et a connu en 1995 et 1996 une augmentation graduelle. En novembre 1996, ce développement s'est ralenti à la suite de l'incendie dans le tunnel sous la Manche. La mise en service de la ligne à grande vitesse en décembre 1997 a ramené le temps de voyage entre Bruxelles et Londres à 2 h 40 et, simultanément, l'offre a été portée à 10 allers-retours quotidiens.

Le trafic entre Bruxelles et Londres s'est élevé:

— en 1997 à 1,2 million de voyageurs, soit + 20 % par rapport à 1996;

— en 1998 à 1,5 million de voyageurs, soit + 23 % par rapport à 1997;

— en 1999 à 1,5 million de voyageurs, soit un statu-quo par rapport à 1998;

— en 2000 à 1,65 million de voyageurs, soit + 10 % par rapport à 1999 (estimations).

La part de marché du train sur la liaison Bruxelles-Londres atteint aujourd'hui 52 %.

2.2.2. Thalys

En juin 1996, les trains internationaux classiques et le réseau TGV entre Bruxelles et Paris ont été remplacés par le Thalys. Ceci a permis de réduire la durée du voyage entre ces deux villes de 2 h 28 à 2 h 03. En décembre 1997, après l'ouverture de la ligne à grande

opening van de HSL tussen Brussel en de Franse grens, de reistijd teruggebracht tot 1.25 uur. Vanaf dat moment verhoogde het succes van de Thalystreinen. Onderstaande cijfers tonen dit aan:

— 1997: 3 miljoen reizigers, zijnde + 20% ten opzichte van 1996;

— 1998: 4,7 miljoen reizigers, zijnde + 57% ten opzichte van 1997;

— 1999: 5 miljoen reizigers, zijnde + 6% ten opzichte van 1998;

— 2000: 5,5 miljoen reizigers, zijnde + 10% ten opzichte van 1999 (ramingen).

Het marktaandeel van de trein op het traject Brussel-Parijs bedraagt vandaag nagenoeg 60% tegenover 25% nauwelijks 3 jaar geleden.

2.2.3. De ontwikkelingsvooruitzichten

De huidige resultaten van Thalys en Eurostar bewijzen dat op de lange afstanden (vanaf 150 à 200 km), de HST, enerzijds, een enorme troef is voor de spoorwegen en, anderzijds, een strategische basis is voor de herontplooiing van het spoorwegaanbod met betrekking tot het reizigersvervoer. Zij bewijzen eveneens dat de tendensen op het vlak van marktaandelen niet onomkeerbaar zijn op voorwaarde dat er aanzienlijke financiële middelen ingezet worden voor investeringen met betrekking tot een gevoelige verbetering van het aanbod aan de klanten.

De vooruitzichten voor het HST-verkeer horizon 2010 maken gewag van 16 miljoen reizigers voor alle HST-diensten samen (Thalys, Eurostar, TGV jonction) op het Belgisch net. Dit betekent een groei met bijna 130% ten opzichte van 1999. Van deze 16 miljoen reizigers, zullen 10 miljoen reizigers Brussel als vertrek- of aankomstpunt hebben.

Het aanbod zou evolueren van de huidige 33 treinen per dag en per richting, naar 60 tot 65 treinen per dag en per richting in 2010.

2.3. Het goederenvervoer

2.3.1. Marktaandelen

Tijdens het voorbije decennium is het marktaandeel van de spoorwegen in heel Europa geslonken. De groei van de vervoermarkt is bijna volledig naar het wegvervoer gegaan, dat lange tijd bijzonder bevoordeeld werd door het beleid. Terzelfder tijd hebben structurele veranderingen in de industriële sector het marktaandeel van de spoorwegen verkleind.

Met een marktaandeel van ongeveer 15% in 1997 (tegenover 27,5% in 1970, terwijl er op Europees niveau een daling was van 32,8% naar 14,4%), heeft

vitesse entre Bruxelles et la frontière française, la durée du voyage a encore été ramenée à 1 h 25. À partir de ce moment, le succès des Thalys n'a fait que progressé. Les chiffres ci-après nous le prouvent:

— 1997: 3 millions de voyageurs soit + 20% par rapport à 1996;

— 1998: 4,7 millions de voyageurs, soit + 57% par rapport à 1997;

— 1999: 5 millions de voyageurs, soit + 6% par rapport à 1998;

— 2000: 5,5 millions de voyageurs, soit + 10% par rapport à 1999 (estimations).

La part de marché du train sur la ligne Bruxelles-Paris atteint aujourd'hui un peu plus de 60% par rapport à 25% il y a 3 ans à peine.

2.2.3. Les perspectives d'évolution

Les résultats actuels de Thalys et Eurostar prouvent que sur de longues distances (de 150 à 200 km), le TGV est, d'une part, un énorme atout pour les chemins de fer et, d'autre part, une base stratégique pour le redéploiement de l'offre au niveau du transport de personnes. Cela prouve également que la tendance au niveau des parts de marché n'est pas irréversible, à la condition d'y injecter d'importants moyens financiers pour pouvoir procéder aux investissements nécessaires dans le but d'améliorer sensiblement l'offre à la clientèle.

Les perspectives du trafic TGV horizon 2010 font état de 16 millions de voyageurs pour tous les services TGV confondus (Thalys, Eurostar, jonction TGV) sur le réseau belge. Ceci représente une croissance de 130% par rapport à 1999. Sur ces 16 millions de voyageurs, 10 millions auront Bruxelles comme point de départ ou d'arrivée.

L'offre devrait évoluer de 33 trains par jour et par direction à 60 ou 65 trains par jour et par direction en 2010.

2.3. Le transport de marchandises

2.3.1. Parts de marché

Au cours de la décennie écoulée, la part de marché des chemins de fer dans l'ensemble de l'Europe a fortement fléchi. La croissance du marché du transport a presque entièrement profité au transport par route qui a longtemps été particulièrement favorisé par la politique menée dans ce domaine. Parallèlement, des changements structurels dans le secteur industriel ont contribué à la diminution de la part de marché des chemins de fer.

Bénéficiant d'une part de marché de quelque 15% en 1997 (contre 27,5% en 1970 alors qu'au niveau européen, la baisse a été de 32,8% à 14,4%), les

het spoor in België relatief goed standgehouden. Zijn belangrijke aanwezigheid in de Belgische havens, in combinatie met een diversifiëring naar de lichte industrie en het intermodaal vervoer, is daar zeker niet vreemd aan.

Onderstaande tabel geeft de evolutie van het marktaandeel in België weer:

chemins de fer en belges se sont relativement bien maintenus. Leur importante présence dans les ports belges, combinée à une diversification vers l'industrie légère et le transport intermodal n'y sont certainement pas étrangers.

Le tableau ci-après rend l'évolution de la part de marché en Belgique :

	(x miljard ton/km) (x milliard tonnes/km)									
	Weg Route		Spoor Rail		Waterwegen Voies navigables		Pijplijnen Pipe-lines		Totaal Total	
	t-km	%	t-km	%	t-km	%	t-km	%	t-km	
1970	13,5	47,7	7,8	27,5	6,7	23,8	0,3	1,1	28,3	
1980	16,5	51,3	8,0	24,9	5,9	18,2	1,8	5,6	32,2	
1990	25,0	62,8	8,4	21,0	5,5	13,7	1,0	2,5	39,8	
1997	36,0	70,5	7,5	14,6	6,1	11,9	1,5	2,9	51,1	
1970-1997	+ 166,7 %		- 4,4 %		- 9,4 %		+ 400 %		80,2 %	

Modal split 1970-1997 in België (bron: EU, DG VII, Eurostat).

2.3.2. Het verkeer en de ontwikkelingsvooruitzichten

In 1999 vervoerde de NMBS 59,1 miljoen ton. Uitgedrukt in ton-km bedroeg de totale prestatie 7,4 miljard ton-km.

Voor het jaar 2000 wijzen de resultatenramingen op een stijging met ongeveer + 5 % ten opzichte van het jaar 1999.

De hierna volgende tabel geeft samengevat de evolutie van het goederenverkeer per soort producten tijdens de afgelopen jaren:

Evolutie 1990-1999 van de tonnage (per goederencategorie) en de ton-kilometers (totaal)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
0. Landbouwproducten en levende dieren. — <i>Produits de l'agriculture et animaux vivants</i>	2 136	2 073	2 260	1 727	1 408	1 226	1 354	1 230	934	1 325
1. Voedsel en veevoeders. — <i>Produits alimentaires et fourrage</i>	2 285	1 918	2 195	1 950	2 093	1 704	1 729	1 874	2 632	2 136
2. Vaste minerale brandstoffen. — <i>Combustibles</i>	12 108	10 271	9 854	8 612	8 711	8 107	7 308	5 538	5 433	4 339
3. Petroleumproducten. — <i>Produits pétroliers</i>	2 945	2 896	2 603	1 881	2 478	2 190	2 507	2 687	2 487	2 286
4. Ertsen en schroot voor de metaalnijverheid. — <i>Minerais et riblon</i>	12 901	12 761	11 593	10 299	10 987	9 770	7 502	6 064	7 124	5 951
5. Metaalproducten. — <i>Produits métalliques</i>	17 308	18 076	17 213	16 249	18 437	17 708	17 020	19 969	19 960	20 224

Modal split 1970-1997 en Belgique (source: UE, DG VII, Eurostat).

2.3.2. Le trafic et les perspectives au niveau de son évolution

En 1999, la SNCB a transporté 59,1 millions de tonnes de marchandises. Exprimée en tonnes/km, cette prestation s'est élevée au total à 7,4 milliards de tonnes-km.

Pour l'année 2000, les estimations des résultats indiquent une progression d'environ 5 % par rapport à 1999.

Le tableau ci-après donne en résumé l'évolution du trafic marchandises par sorte de produits au cours des années écoulées :

Évolution 1990-1999 du tonnage (par catégorie de marchandises) et des tonnes-km (total)

6. Ruwe of bewerkte mineralen en bouwmaterialen. — <i>Minéraux bruts et traités et matériaux de construction</i>	3 478	3 200	3 656	3 053	2 984	3 101	2 933	2 793	2 774	2 761
7. Meststoffen. — <i>Engrais</i>	1 448	1 150	1 244	974	864	804	837	677	743	482
8. Scheikundige producten. — <i>Produits chimiques</i>	3 036	3 086	3 108	3 084	3 373	3 326	3 345	3 378	3 314	3 458
9. Machines, voertuigen, eindproducten en speciale transacties. — <i>Machines, véhicules, produits finis et transactions spéciales</i>	9 481	9 272	10 052	10 014	11 786	11 799	12 560	14 640	15 297	16 187
Totaal ton (× miljoen) — Total tonnes (× millions)	67 126	64 701	63 779	57 843	63 121	59 736	57 095	58 849	60 696	59 149
Totaal ton-km (× miljard) — Total tonnes-km (× milliards)	8 356	8 185	8 342	7 581	8 081	7 288	7 245	7 465	7 601	7 392

De traditionele zware industrie, zelfs al blijft zij een uitverkoren terrein voor de commerciële activiteiten van de spoorwegen, heeft niet meer de grote volumes van weleer.

Tegen 2010 worden er echter veelbelovende resultaten verwacht op toekomstmarkten zoals die van de scheikundige producten, de spits-voedingsmiddelenindustrie, de machines en de auto's. De sector houtpapier kent ook vele ontwikkelingen en bij het gecombineerd vervoer van containers wordt er een zeer sterke expansie verwacht tegen 2010 (+ 8,6 miljoen ton, dit is + 68%).

Op het vlak van de potentiële internationale markten zijn de havens de voornaamste bron van vraag naar transport. In 1998 bedroeg het spoorverkeer van en naar de havens in totaal 35,9 miljoen ton, of 59% van de gezamenlijke tonnage van de NMBS. Antwerpen alleen al zorgde voor 43% van het totaal transport van de NMBS.

Het is evident dat de havens in de toekomst de meest productieve bronnen blijven voor het goedertransport per spoor, en men verwacht dat de kern van het netwerk zich nog in sterke mate naar de haven van Antwerpen zal verplaatsen. Men verwacht er een groei van 63,2% in tonnage tegen 2010.

Vooruitzichten 2010.
Antwerpse havenzone
(× miljoen ton)

	1998	2010	%
Vertrek Antwerpen. — <i>Départ Anvers</i>	18,6	21,1	+ 40%
Aankomst Antwerpen. — <i>Arrivée Anvers</i>	7,0	14,3	+ 104%
Antwerpen-Antwerpen. — <i>Anvers-Anvers</i>	0,5	2,2	+ 335%
Totaal Antwerpen — Total Anvers	26,1	42,6	+ 63%

Rekening houdend met deze vooruitzichten dient, in termen van infrastructuur en materieel, een capaciteit te worden voorzien voor een globaal verkeer

L'industrie lourde traditionnelle, même si elle demeure un terrain de prédilection pour les activités commerciales des chemins de fer n'a plus les volumes importants d'antan.

À l'horizon 2010, l'on attend cependant des résultats prometteurs sur des marchés d'avenir tels que ceux des produits chimiques, de l'industrie alimentaire de pointe, des machines et des automobiles. Le secteur bois-papier connaît aussi de nombreux développements et l'on attend au niveau du transport combiné de conteneurs une très forte expansion pour 2010 (+ 8,6 millions de tonnes soit + 66%).

Sur le plan des marchés internationaux potentiels, les ports constituent les principales sources de la demande de transport. En 1998, le trafic ferroviaire de et vers les ports représentait au total 35,9 millions de tonnes, soit 59% du tonnage total de la SNCB. Anvers seul a pris pour son compte 43% du transport total de la SNCB.

Il est évident qu'à l'avenir les ports resteront les sources les plus productives pour le transport de marchandises par chemin de fer et l'on s'attend à ce que le noyau du réseau se déplace encore fortement vers le port d'Anvers. On s'attend à une croissance de 63,2% du tonnage d'ici 2010.

Perspectives 2010.
Zone portuaire anversoise
(× millions de tonnes)

Compte tenu de ces perspectives, il faut, au niveau de l'infrastructure et du matériel, prévoir des capacités pour un trafic global d'environ 90 millions de

van ongeveer 90 miljoen ton horizon 2010, wat een verhoging met zowat 50 % vertegenwoordigt.

Om aan de verwachte transportvraag te kunnen voldoen moeten er grote werken uitgevoerd worden.

De regering heeft op 17 oktober 2000 een aantal beslissingen getroffen omtrent de NMBS. Zo vraagt de regering om het vervoeraanbod gevoelig te verhogen en het vervoerplan af te werken met het oog op de voltooiing van een net op 2 niveaus. De regering heeft daarbij een aantal projecten als prioritair weerhouden in het kader van de realisatie van het tienjarenplan, te weten :

- de aankoop van het nodige rollend materieel om een verhoging van het aantal kilometers mogelijk te maken;

- de vernieuwing van stations en haltes;

- de realisatie van enkele belangrijke werken op het netwerk om een aantal flessenhalzen weg te werken: de lijn 124 Brussel-Nijvel of Brussel-Ottignies op 4 sporen brengen, de lijn Brussel-Denderleeuw op 4 sporen brengen, de verbinding tussen de lijn 35 en 36 naar Leuven, de diabolo van de luchthaven (zowel in het kader van de toegankelijkheid van de luchthaven als het GEN rond Brussel), de tunnels Schuman-Josaphat, de tweede multimodale terminal in Brussel (de definitieve keuze van de inplanting van deze terminal is nog niet genomen), de versterking van de infrastructuur in Brussel, de tweede toegang tot de haven van Antwerpen, de realisatie van de IJzeren Rijn, de modernisering van het viaduct van Moresnet, de modernisering van het spoor in havengebied, de modernisering van grote assen en stations, de modernisering van de lijn 130 A Charleroi-Erkeling, de uitbreiding van de as Zeebrugge-Gent en de voltooiing van de Athus-Maas.

In het kader van de discussie over het uitwerken van het Tienjarenplan, heeft de NMBS moeten rekening houden met de beslissingen van de regering.

Volgens de heer Damar is er één belangrijk element namelijk het verschil tussen het Belgische spoorwegennet en de andere spoorwegennetten, meer bepaald het Nederlandse. Het Belgische net is één van de enige — om niet te zeggen het enige — Europese spoorwegennet waar er een evenwicht is tussen de tarieven voor het binnenlandse personenvervoer en die voor het goederenvervoer. De vermoedelijke inkomsten voor het jaar 2000 bedragen zowel voor het personenvervoer (zonder de tussenkomst van de Staat) als het goederenvervoer (zonder ABX) 13,7 miljard frank. Bij het ramen van de behoeften op het vlak van infrastructuur, moet men daarmee rekening houden.

Een laatste opmerking betreft het bedrag van 644 miljard voor investeringen die de NMBS in het tienja-

tonnes à l'horizon 2010, ce qui représente une augmentation de quelque 50 %.

Pour pouvoir répondre à la demande attendue en matière de transport, il faudra effectuer des grands travaux.

Le gouvernement a pris, le 17 octobre 2000, un certain nombre de décisions relatives à la SNCB. C'est ainsi qu'il demande d'augmenter sensiblement l'offre en matière de transport et d'achever le plan transport en vue de terminer un réseau à 2 niveaux. Le gouvernement a retenu à cet égard comme prioritaire un certain nombre de projets dans le cadre de la réalisation du plan décennal à savoir :

- l'acquisition du matériel roulant nécessaire pour permettre une augmentation du nombre de kilomètres parcourus.

- la rénovation des gares et des haltes;

- la réalisation de quelques travaux importants sur le réseau afin de supprimer un certain nombre de goulets d'étranglement: la ligne 124 Bruxelles-Nivelles ou Bruxelles-Ottignies devrait être portée à 4 bandes, la ligne Bruxelles-Denderleeuw à 4 bandes, la liaison entre les lignes 35 et 36 vers Louvain, le diabolo de l'aéroport (tant dans le cadre de l'accessibilité de l'aéroport que du RER autour de Bruxelles), le tunnel Schuman et Josaphat, le deuxième terminal multimodal à Bruxelles (le choix définitif de l'implantation de ce terminal n'a pas encore eu lieu), le renforcement de l'infrastructure à Bruxelles, le deuxième accès au port d'Anvers, la réalisation du Rhin de fer, la modernisation du viaduc de Moresnet, la modernisation des lignes de chemin de fer dans les zones portuaires, la modernisation des grands axes et des gares importantes, la modernisation de la ligne 130 A Charleroi-Erkeling, l'extension de l'axe Zeebrugge-Gand et l'achèvement de la ligne Athus-Meuse.

Dans le cadre de la discussion portant sur la réalisation du plan décennal, la SNCB doit tenir compte des décisions du gouvernement.

Selon M. Damar, un élément est important, à savoir la spécificité du réseau belge par rapport à d'autres réseaux, notamment au réseau hollandais. Le réseau belge est un des seuls, sinon le seul, réseau européen à avoir un équilibre dans les produits tarifaires entre le trafic voyageurs intérieur et le trafic marchandises. Les recettes probables de l'an 2000, tant pour le trafic voyageur intérieur (à l'exclusion de l'intervention de l'État) que pour le trafic marchandises (hors ABX), sont de l'ordre chacune de 13,7 milliards de francs. Pour apprécier des besoins en infrastructure, il faut tenir compte de cette spécificité importante de la SNCB.

Une dernière observation concerne le chiffre de 644 milliards pour les investissements que la SNCB

renplan voorziet. Dat bedrag is niet overdreven, maar beantwoordt aan de doelstellingen. Het plan vormt een belangrijke bijdrage tot het debat over mobiliteit omdat het de vakkundigheid van de NMBS op dat terrein valoriseert. De heer Damar vergelijkt dat bedrag met het geraamde bedrag, van de externe kosten voor mobiliteit, namelijk 10% van het BBP per jaar, wat voor 1995 overeenkomt met 810 miljard, een gigantisch bedrag voor één jaar.

Uiteenzetting door de heer A. Martens, bestuurder-adjunct-directeur-generaal van de NMBS

De heer Martens is verantwoordelijk voor de bedrijfseenheid «netwerk» die de infrastructuurbehoeften bepaalt: de uitbreiding van infrastructuur, de toegang tot het net voor eventuele derde-gebruikers en de regeling van het verkeer. Daarnaast is de heer Martens ook verantwoordelijk voor het reizigersbinnenverkeer.

Voor het reizigersverkeer zijn de trefwoorden de modernisering van het aanbod en de versnelling en het voorstadsverkeer.

De laatste jaren kent het reizigersvervoer een gunstig verloop. Voor de jaren '98 en '99 bedraagt de totale toename 3,5% (de toename bij de biljetten is groter dan bij de treinkaarten). Deze evolutie bestendigt zich aangezien de stijging voor 2000, in reizigerskilometers, 5,2% bedraagt. Dit betekent dat op 2 jaar tijd, de NMBS een stijging van 8,7% heeft moeten verwerken op gebied van reizigersverkeer.

Voor het binnenverkeer komt dit concreet erop neer dat vandaag de treinen overvol zitten. De NMBS zal maatregelen moeten nemen om de groei te bestendigen, vooral daar de minister voorziet dat deze groei naar 2010 toe 50% moet bedragen.

Voor de verhoging van het aanbod is een oplossing niet evident. De eerste prioriteit is het bestellen van nieuw materieel. Immers, tijdens de piekuren kunnen de meeste treinen niet meer verlengd worden, omdat 12 rijtuigen de maximale lengte is om toegelaten te worden aan de perrons (anders moeten alle perrons worden verlengd, hetgeen een quasi-onmogelijk werk is, omdat dan ook alle wissels moeten verlegd worden en alle stations omgebouwd). Er kunnen ook niet meer treinen ingelegd worden omdat de meeste lijnen reeds aan hun maximum capaciteit zitten. Meer plaatsen aanbieden kan alleen maar door het inschakelen van dubbeldek materieel. De maximale capaciteit van de M4-treinen bedraagt 1 176 plaatsen, voor de zeer moderne AM96-treinen is dit 848 plaatsen (iedereen zit op een individuele geklimatiseerde zetel). Concreet is dit meer comfort, maar 328 zitplaatsen minder. Daarom is de enige oplossing een dubbeldektrein op voorwaarde dat deze een voldoende hoge graad van comfort biedt en door de Belgische klant

prévoit dans la programmation décennale. Ce chiffre n'est pas exagéré mais est de nature à répondre aux objectifs imposés. La programmation est une contribution importante au débat sur la mobilité parce qu'elle valorise l'expertise de la SNCB sur ce terrain. M. Damar compare le chiffre de 644 milliards pour la programmation décennale avec le chiffre estimé des coûts externes de la mobilité, à savoir 10% du PIB par an, ce qui donne le chiffre de 810 milliards pour 1995, qui est gigantesque pour une année.

Exposé de M. A. Martens, administrateur, directeur-général adjoint de la SNCB

M. Martens est responsable de l'unité «réseau routier» qui fixe les besoins en matière d'infrastructure: l'extension de l'infrastructure, l'accès au réseau à d'éventuels tiers utilisateurs et le contrôle du trafic. En outre, M. Martens est également responsable du trafic voyageurs intérieur.

En ce qui concerne le trafic voyageurs, les points majeurs sont la modernisation de l'offre et de la vitesse ainsi que le trafic suburbain.

Ces dernières années, le transport de personnes a connu une évolution favorable. En 1998 et 1999, l'augmentation totale s'est élevée à 3,5% (l'augmentation des billets est supérieure à celle des cartes). Cette évolution continue étant donné qu'en 2000 la hausse des km/voyageurs a atteint 5,2%. Ceci signifie qu'en deux ans, la SNCB a dû «digérer» une progression de 8,7% du trafic voyageurs.

En ce qui concerne le trafic intérieur, ceci signifie concrètement qu'aujourd'hui, les trains sont surpeuplés. La SNCB devra prendre des mesures pour maintenir la croissance surtout que la ministre prévoit que cette croissance devrait atteindre 50% en 2010.

Pour l'augmentation de l'offre il n'y a pas de solution évidente. La première priorité est de commander du nouveau matériel. En effet, aux heures de pointe, la plupart des trains ne peuvent plus être allongés parce que 12 voitures constituent la longueur maximale pour les quais (sinon tous les quais devraient être allongés, ce qui représente un travail quasi impossible à réaliser parce qu'il faudrait déplacer tous les aiguillages et transformer toutes les gares). Il n'est pas non plus possible de mettre plus de trains en service parce que la plupart des lignes sont déjà à leur capacité maximale. Offrir plus de places n'est dès lors possible qu'en utilisant du matériel à double étage. La capacité maximale des trains M4 est de 1 176 places, celle des trains AM96, très modernes, est de 848 places (chacun a un siège individuel climatisé). Concrètement, cela signifie plus de confort, mais 328 places assises de moins. C'est pourquoi la seule solution est un train à double étage à la condition qu'il offre un degré de confort suffisant et soit apprécié par la clientèle belge.

geapprecieerd wordt. De NMBS heeft onlangs een belangrijke bestelling van nieuwe dubbeldektreinen geplaatst, met bijzondere aandacht voor het comfort en met een capaciteit van 1 570 zitplaatsen, dus een winst van 722 plaatsen.

De tweede prioriteit is het aantal treinen opdrijven. Daartoe moeten een aantal infrastructuurwerken uitgevoerd worden op de hoofdas Brussel-Luik, de as Brussel-Namen, de zeer grote werken in Antwerpen. Deze werken zijn tegelijkertijd ook nodig om het voorstadsverkeer mogelijk te maken. Werken aan bestaande lijnen veroorzaken grote hinder voor de reizigers en problemen op gebied van veiligheid voor de treinen die erdoor rijden. Het beste bewijs is de lijn Brussel-Leuven die op 4 sporen wordt gebracht. Deze werken zijn een technisch hoogstandje, doch problematisch voor de reiziger en voor de veiligheid.

Na voltooiing van deze werken zal er ruimte zijn op de lijn Brussel-Leuven en kan ook het aanbod in Antwerpen worden verhoogd omdat Antwerpen een doorgaand station wordt, hetgeen het voorstadsverkeer mogelijk zal maken.

Het aantal treinen vermeerderen betekent ook een noodzakelijke verhoging van de capaciteit in Brussel zodat al die treinen in Brussel kunnen worden ontvangen. Het probleem in Brussel is de noord-zuid verbinding. Omwille van tal van technische redenen, bedraagt de maximale capaciteit van deze verbinding 90 treinen per uur. Nu lopen er 84 treinen per uur door. De NMBS heeft al verschillende keren kunnen constateren dat van zodra het cijfer van 90 treinen per uur dichterbij komt, de gevaarsdrempel wordt bereikt, ook al beweren sommigen dat er elders meer treinen door een dergelijke verbinding gaan. Bij de aanvang van het nieuwe IC/IR-plan werd de capaciteit opgedreven tot 89, maar de NMBS was verplicht om binnen de maand het aantal terug te brengen.

Om de capaciteit in Brussel te verhogen, zowel om treinen te ontvangen als om ze Brussel door te sluisen, heeft de NMBS enkele plannen: de Schumann-tunnel en de omleiding vanuit Brussel-Zuid naar Schaarbeek.

Voor het goederenverkeer is het trefwoord de havens.

De hele politiek op gebied van goederenvervoer is gebonden en bepaald door de ontwikkeling van de havens. Bijna de helft van de ton-kilometers wordt gegenereerd in de haven van Antwerpen. Samen met de havens van Zeebrugge en Gent, loopt dit cijfer op tot 70%; vandaar dat de investeringspolitiek inzake goederenvervoer hoofdzakelijk bepaald wordt door de ontwikkeling van de havens.

La SNCB a récemment passé une importante commande de nouveaux trains à double étage tout en portant une attention particulière au confort, et dont la capacité serait de 1 570 places assises représentant donc un gain de 722 places.

La deuxième priorité est d'accroître le nombre de trains. À cet effet, il faut réaliser un certain nombre de travaux d'infrastructure sur l'axe principal Bruxelles-Liège, l'axe Bruxelles-Namur, les très grands travaux à Anvers. Ces travaux sont également nécessaires pour permettre le trafic suburbain. Les travaux aux lignes existantes présentent des inconvénients pour les voyageurs et suscitent des problèmes au niveau de la sécurité pour les trains qui les traversent. La meilleure preuve en est la ligne Bruxelles-Louvain qui est mise à quatre voies. Ces travaux sont techniquement de haut niveau mais sont problématiques pour le voyageur et pour la sécurité.

Une fois ces travaux achevés, il y aura plus de possibilités sur la ligne Bruxelles-Louvain et l'offre à Anvers pourra également être augmentée parce que la gare d'Anvers deviendra une gare de transit, ce qui permettra un trafic suburbain.

Augmenter le nombre de trains signifie aussi nécessairement augmenter la capacité à Bruxelles de façon à ce que tous ces trains puissent y être accueillis. Le problème à Bruxelles est la jonction Nord-Midi. En raison d'un certain nombre de problèmes techniques, la capacité maximale de cette liaison est de 90 trains à l'heure. Actuellement, la fréquence est de 84 à l'heure. La SNCB a déjà constaté à diverses occasions que, dès que le chiffre de 90 trains/l'heure approche, l'on atteint le seuil de danger, même si certains prétendent qu'ailleurs un plus grand nombre de trains passent par ce genre de jonction. Lors du lancement du nouveau plan IC/IR, la capacité a été portée à 89 trains/heure, mais la SNCB a été dans l'obligation de la réduire à nouveau au cours du premier mois de sa mise en application.

Pour augmenter la capacité à Bruxelles, tant en ce qui concerne l'accueil des trains que leur passage par Bruxelles, la SNCB a quelques plans: le tunnel Schuman et la déviation de Bruxelles-Midi vers Schaarbeek.

En ce qui concerne le trafic marchandises, le point essentiel est constitué par les ports.

La politique en matière de transport de marchandises forme un tout et est déterminée par le développement des ports. Presque la moitié des tonnes-kilomètres sont générées par le port d'Anvers. Avec les ports de Zeebrugge et de Gand, ce chiffre atteint 70%; c'est pourquoi la politique en matière d'investissements au niveau du transport de marchandises est essentiellement déterminée par le développement des ports.

Voor de ontwikkeling van het goederenverkeer bestaan er reeds relatief concrete plannen. In het kader van de liberalisering van het goederenverkeer heeft de NMBS aan de Europese autoriteiten de volgende flessenhalzen meegedeeld:

- de tweede toegang naar Antwerpen (de huidige toegang is verzadigd);
- de IJzeren Rijn;
- de verhoging van de capaciteit tussen Gent en Zeebrugge, zowel voor reizigers als voor goederen;
- de as Athus-Maas (moet dringend in dienst worden gesteld om de capaciteit van afvoer van de havens naar Italië, Frankrijk en Luxemburg te verhogen).

Tenslotte, wat betreft het voorstadsverkeer, signaleert de heer Martens dat een voorstadsnet alleen kan gerealiseerd worden als de NMBS overal over twee sporen voor snelle treinen en twee sporen voor trage treinen beschikt. Daarom moet er geïnvesteerd worden in de uitbreiding van de infrastructuur.

Het is een feit dat precies diegenen die niet voor de bijkomende infrastructuur moeten betalen, het voorstadsnet steeds verder willen uitbreiden (vertegenwoordigers van gewesten die niet *a priori* investeren in iets wat met federale uitbouw te maken heeft). Zo heeft bijvoorbeeld de provincie Vlaams-Brabant de uitbreiding van het voorstadsnet gevraagd om ook kruisverbindingen in Vlaanderen te realiseren. Op die manier wordt het voorstadsnet veel te duur.

De NMBS zou een beperkt voorstadsverkeer toelaten, want dit zou een eerste concrete aanzet zijn en er zouden lessen kunnen getrokken worden uit de reactie van het cliënteel.

Uiteenzetting door de heer L. Pardon, bestuurder-directeur

De heer Pardon is sinds 1 januari 1998 als bestuurder-directeur verantwoordelijk voor het internationaal reizigersvervoer (momenteel is dit hoofdzakelijk het hoge snelheidsvervoer) en voor treinen (het ter beschikking stellen van treinen aan andere exploitatie-eenheden: voor de reizigerstreinen, rijtuigen en een locomotief met treinbestuurder; voor de goederentreinen, een locomotief met treinbestuurder). Daarnaast is de heer Pardon ook bevoegd voor IT.

Om de groei van het internationaal hoge snelheidsverkeer te realiseren (een stijging van het aantal reizigers van 7 tot 16 miljoen in 2010), moeten een aantal voorwaarden worden vervuld.

De eerste voorwaarde is de beschikbaarheid van de nodige infrastructuur. België volgt de vooropgezette

En ce qui concerne l'évolution du trafic marchandises il existe déjà des plans relativement concrets. Dans le cadre de la libéralisation du trafic marchandises, la SNCB a communiqué les goulets d'étranglement suivants aux autorités européennes:

- le deuxième accès vers Anvers (l'accès actuel est saturé);
- le Rhin de Fer;
- augmentation de la capacité entre Gand et Zeebruges, tant au niveau voyageurs que marchandises;
- l'axe Athus-Meuse (doit être mis en service de toute urgence afin d'augmenter la capacité d'écoulement des marchandises arrivant dans nos ports vers l'Italie, la France et le Luxembourg).

Enfin, en ce qui concerne le trafic suburbain, M. Martens signale qu'un réseau suburbain ne peut être réalisé que si la SNCB dispose partout de 2 voies pour les trains rapides et de 2 voies pour les trains plus lents. C'est pourquoi il faut investir dans une extension de l'infrastructure.

Il est un fait que ce sont précisément ceux qui ne doivent pas payer pour cette infrastructure supplémentaire qui désirent étendre leur réseau suburbain (les représentants des régions qui n'investissent pas *a priori* dans des domaines qui relèvent des compétences fédérales). C'est ainsi par exemple que la province du Brabant flamand a demandé une extension du réseau suburbain pour réaliser également des travaux en Flandre. De cette manière, le réseau suburbain devient trop coûteux.

La SNCB pourrait être favorable à un trafic suburbain limité car ceci constituerait un premier pas concret et permettrait de tirer les leçons de la réaction de la clientèle.

Exposé de M. L. Pardon, administrateur-directeur

M. Pardon est administrateur-directeur et, depuis le 1^{er} janvier 1998, responsable du transport international de voyageurs (actuellement réalisé au moyen de trains à grande vitesse) et des trains (la mise à disposition de trains à d'autres unités d'exploitation: pour les trains voyageurs, les wagons et une locomotive avec conducteur; pour les trains de marchandises, une locomotive avec conducteur). De plus, M. Pardon est également compétent pour IT.

Dans le but de réaliser une augmentation du trafic international au moyen de trains à grande vitesse (une augmentation du nombre de voyageurs de 7 à 16 millions en 2010), il faut remplir un certain nombre de conditions.

La première condition est de disposer de l'infrastructure nécessaire. La Belgique suit assez bien le

kalender vrij goed, doch er rijzen twijfels over de hoge snelheidsinfrastructuur in Duitsland en Nederland waar zich vertraging kan voordoen bij de uitwerking van het net.

Een schatting van de NMBS voor het verkeer tussen België en Nederland in 2010 geeft een cijfer van 6,2 miljoen, wat een verdrievoudiging is van het huidige cijfer.

De tweede voorwaarde is de mogelijkheid om contracten en conventies af te sluiten met partners in de ons omringende landen. Het is niet uitgesloten dat de NMBS binnenkort geconfronteerd zal worden met partners die niet de traditionele spoorwegmaatschappijen zijn, waarbij de NMBS, als spoorwegmaatschappij van een klein land, gelegen tussen grote netten, over het hoofd zal gesprongen worden.

De derde voorwaarde is de rendabiliteit van dergelijk verkeer. Het Thalys-verkeer is, na 4 jaar exploitatie, rendabel; het Eurostar-verkeer nog niet, omwille van een aantal problemen, doch binnenkort zal de *break-even* worden bereikt.

De laatste voorwaarde is het beschikken over voldoende materieel. In de Europese puzzel kunnen een aantal andere spelers ervoor zorgen dat zij wel over voldoende materieel beschikken, zodat de NMBS van hen afhankelijk wordt om het verkeer te doen.

Voor wat betreft het luik «*train*», stellen er zich twee problemen, de treinbestuurders en het verouderd materieel.

De NMBS werd geconfronteerd met enerzijds de verkorting van de arbeidstijd en anderzijds met het vertrek van veel werknemers die opteerden voor het stelsel van vervroegd pensioen. De heer Pardon erkent dat treinbestuurder een moeilijke job is, en heeft dus begrip voor de wens om vroeger met pensioen te kunnen gaan. Momenteel is de vertraging in de aanwerving bijna ingehaald; het tekort bedraagt nu nog ongeveer 150 personen. De NMBS hoopt eerstdaags over een voldoende aantal treinbestuurders te beschikken.

Wat het materieel betreft, citeert de heer Pardon enkele cijfers:

25% van de elektrische dieseltreinen dateert van het jaar 1970 of vroeger, terwijl de levensduur 30 jaar bedraagt;

35% van de elektrische locomotieven is ouder dan 35 jaar, wat de normale levensduur is;

100% van de diesellocomotieven is ouder dan 25 jaar, maar de NMBS heeft beslist om ze niet meer te gebruiken, zeker niet voor het trekken van passagierstreinen;

calendrier prévu, mais il y a des doutes à propos du réseau TGV en Allemagne et aux Pays-Bas où des retards risquent de se produire au niveau de la construction du réseau.

Une estimation de la SNCB pour le trafic entre la Belgique et les Pays-Bas en 2010 donne un chiffre de 6,2 millions, ce qui représente quatre fois plus que le chiffre actuel.

La deuxième condition est la possibilité de conclure des contrats et des conventions avec des partenaires dans les pays environnants. Il n'est pas exclu que la SNCB se trouve prochainement confrontée à des partenaires qui ne sont pas les sociétés de chemin de fer et où la SNCB en tant que société de chemin de fer d'un petit pays, situé entre de grands réseaux, sera considérée comme quantité négligeable.

La troisième condition est la rentabilité de pareil trafic. Le trafic Thalys, après 4 ans d'exploitation, est rentable; le trafic Eurostar pas encore, en raison d'un certain nombre de problèmes, mais le *break-even* sera prochainement atteint.

La dernière condition est de disposer de suffisamment de matériel. Dans le puzzle européen, un certain nombre d'autres acteurs peuvent veiller à ce qu'elle dispose d'un matériel suffisant de sorte que la SNCB deviendra dépendante d'eux pour assurer le trafic.

En ce qui concerne le volet «*train*» se posent deux problèmes: les conducteurs et le matériel dépassé.

La SNCB est confrontée d'une part à la réduction de la durée du temps de travail et d'autre part au départ de nombreux travailleurs qui optent pour le régime de la pension anticipée. M. Pardon reconnaît que conduire un train est un travail difficile et comprend donc les souhaits des intéressés de pouvoir prendre anticipativement leur pension. Actuellement, il y a un retard dans le recrutement, mais il est quasiment rattrapé; le déficit n'est plus aujourd'hui que d'environ 150 personnes. La SNCB espère prochainement disposer du nombre suffisant de conducteurs de train.

En ce qui concerne le matériel, M. Pardon cite quelques chiffres:

25% des automotrices électriques datent de l'année 1970 ou sont encore plus anciennes, pour une durée de vie de 30 ans;

35% des locomotives électriques ont plus de 35 ans, qui est la durée de vie normale;

100% des locomotives diesel ont plus de 25 ans, mais la SNCB a décidé de ne plus les utiliser, surtout pour tirer les trains voyageurs;

87% van de diesellocomotieven voor rangeerwerkzaamheden is ouder dan 25 jaar.

Er is een aanzienlijke investering in materieel nodig, wil men voorkomen dat er zich herhaaldelijk treinpannes voordoen.

Wat de IT betreft, gezien de supersnelle evolutie op dat vlak, staat ook hier de NMBS voor aanzienlijke investeringen om de regelmaat van het vervoer te verzekeren, alsmede de juistheid van de stocks in de ateliers en in de administratie. Onder impuls van de financiële dienst worden er inspanningen gedaan om juist en sneller de resultaten van de verschillende activiteiten te bevestigen. Ook hier speelt de informatica een grote rol.

Uiteenzetting door de heer V. Bourlard, bestuurder-directeur

De heer Bourlard is de bestuurder die verantwoordelijk is voor het patrimonium (de stations en de terreinen van de NMBS), het *facility management* (een reeks van activiteiten zoals het bedrijfsrestaurant, de diverse werkzaamheden, de reiniging) en de juridische diensten. De heer Bourlard is bovendien voorzitter van de *Task force* «Mobiliteit in en rond Brussel».

Het station is de ontmoetingsplaats van de NMBS en haar klanten. Momenteel zijn de stations in een betrekkelijk slechte staat. Heel wat stations dateren nog uit de negentiende eeuw en zijn ontzettend verouderd. Het is onmogelijk om de 400 stations en stopplaatsen waarover het spoornet beschikt allemaal tegelijk een opknappbeurt te geven. De NMBS heeft een plan opgesteld voor renovatie en modernisering en voor de bouw van nieuwe stations. De NMBS is begonnen met het rooveren en saneren van kleine stations waarvoor er geen ingrijpende architecturale wijzigingen nodig zijn (bijvoorbeeld Sint-Katelijne-Waver en Rixensart). De NMBS heeft een groot plan klaar voor de renovatie en restauratie van de stations Brussel-Zuid en Brussel-Noord (het meest afschuwelijke station van Brussel).

De NMBS doet bovendien veel aan het gewone onderhoud aangezien netheid ook een factor van veiligheid is.

Wat het dossier «Mobiliteit in en rond Brussel» betreft, verwijst de heer Bourlard naar het plan voor de ontwikkeling van de toegankelijkheid van Brussel met daarin de veralgemening van de penetratie met vier sporen, namelijk de vier sporen op de lijn Brussel-Leuven (momenteel nog in aanbouw), de vier sporen op de lijn Brussel-Halle (al afgewerkt) en de geplande vier sporen op de lijn Brussel-Denderleeuw.

87% des locomotives diesel de manœuvres ont plus de 25 ans.

Il faut un investissement considérable en matériel pour éviter des pannes de trains répétées.

En ce qui concerne IP et, étant donné l'évolution très rapide dans ce domaine, la SNCB se doit d'effectuer ici également des investissements considérables pour assurer la régularité du transport ainsi que l'adéquation des stocks dans les ateliers et l'adéquation de l'administration. Sous l'impulsion du service financier, des efforts sont consentis pour confirmer plus rapidement et de manière plus exacte les résultats des diverses activités. L'informatique joue aussi ici un grand rôle.

Exposé de M. V. Bourlard, administrateur-directeur

M. Bourlard est l'administrateur responsable du patrimoine (l'ensemble des gares et terrains de la SNCB), du *facility management* (une série d'activités comme le restaurant d'entreprise, les travaux divers, le nettoyage) et des services juridiques. M. Bourlard préside également la *Task Force* «Mobilité dans et autour de Bruxelles».

La gare est le point de rencontre de la SNCB et de sa clientèle-voyageurs. Actuellement, l'état des gares est à un niveau relativement bas. Bon nombre de gares ont été construites au siècle dernier et elles ont terriblement vieilli. Comme il y a plus de 400 gares et points d'arrêts sur le réseau, il est clair que l'on ne peut pas tout faire en même temps. La SNCB a établi un vaste programme de réhabilitation et de modernisation, voire de construction de nouvelles gares. La SNCB a entamé un travail de rénovation et de réhabilitation pour les petites gares pour lesquelles il ne faut pas faire de modifications architecturales fondamentales; par exemple: les gares de Sint-Katelijne-Waver et de Rixensart. La SNCB a un programme de rénovation et de restauration important pour les gares de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord (qui est la gare la plus dégoûtante de tout Bruxelles).

La SNCB travaille également beaucoup à l'entretien courant car la propreté est aussi un facteur de sécurité.

À propos du dossier «mobilité dans et autour de Bruxelles», M. Bourlard se réfère au programme de développement de l'accessibilité à Bruxelles avec la généralisation de la pénétration par quatre voies, à savoir les quatre voies sur la ligne Bruxelles-Louvain (en construction actuellement), les quatre voies sur la ligne Bruxelles-Halle (qui existe déjà), le projet pour les quatre voies sur la ligne Bruxelles-Denderleeuw.

Er wordt een nieuwe lijn voorzien tussen Leuven, de luchthaven van Zaventem en Mechelen. Voor de verbinding tussen de luchthaven en Mechelen zijn er verschillende oplossingen mogelijk; één ervan is de zogenaamde «diabolo». Voor de NMBS is de beste oplossing de aanleg van een nieuwe lijn tussen de 2 rijstroken van de autosnelweg E19 naar Antwerpen. Er moeten nog onderhandelingen gevoerd worden met het Vlaams Gewest voor een definitieve oplossing. Als de verbinding er komt, dan zullen er 6 sporen zijn op de lijn tussen Brussel en Mechelen (de bestaande en 2 nieuwe).

Er wordt ook een vierde spoor naar Nijvel en Ottignies voorzien. Een mogelijke variëteit is een nieuwe lijn voor de richting Namen en Charleroi. Waarom een nieuwe lijn? De ervaring uit de werken op de spoorlijnen Brussel-Leuven en Brussel-Halle heeft de NMBS geleerd dat werken van een dergelijke omvang aan bestaande lijnen een dagelijkse overlast gedurende jaren betekenen voor de reizigers. Een tweede reden om te opteren voor een nieuwe lijn is de zorg om marktaandeel terug te winnen.

Uiteenzetting door de heer M. Bovy, bestuurder, vertegenwoordiger van het personeel, algemeen voorzitter van de CVCC (NMBS)

Indien de techniek het laat afweten, moet het personeel ervoor zorgen dat de vertraging wordt ingelopen.

Alle studies wijzen op een nakend verkeersinfarct indien er niet dringend maatregelen worden genomen. Er is de verveelvoudiging op het vlak van reizigersvervoer, maar ook op het vlak van goederenvervoer. Daarnaast stelt de minister een groei van 50% van het vervoer per spoor voor. De files zullen blijven aangroeien met een factor 3, zelfs 4 voor bepaalde trajecten.

Daarom is een andere aanpak van het probleem nodig. In het verleden stond de concurrentie tussen verschillende vervoerswijzen voorop, terwijl er eerder sprake zou moeten zijn van complementariteit, zowel voor reizigers- als voor goederenvervoer. Dergelijke complementariteit kan niet alleen van de markt verwacht worden, overheidsop treden zal in bepaalde mate noodzakelijk zijn opdat, gezien de enorme problematiek, er voor het maatschappelijk voordelig transport wordt gekozen. Voordelig betekent dat niet alleen de rechtstreekse kosten in aanmerking worden genomen, maar ook de onrechtstreekse, zoals vervuiling, leefbaarheid en dergelijke.

Er moet nagedacht worden op het politieke terrein en niet alleen op één beslissingsniveau. Vervoer en mobiliteit zit wat verdeeld tussen het federale en het gewestelijke niveau, maar beide zullen moeten samenwerken om een aantal basisregels van comple-

Une nouvelle ligne est prévue entre Louvain, l'aéroport de Bruxelles-National et Malines. En ce qui concerne la liaison entre l'aéroport et Malines, plusieurs solutions sont possibles; une de celle-ci est ce qu'on appelle le «diabolo». Pour la SNCB, la meilleure solution serait la construction d'une nouvelle ligne entre les deux voies de l'autoroute E19 vers Anvers. Il faut encore négocier avec la Région flamande pour trouver une solution définitive. Si cette liaison est réalisée, il y aura 6 voies sur la ligne Bruxelles-Malines (les 4 actuelles et 2 nouvelles).

Une quatrième voie est également prévue vers Nivelles et Ottignies. Une variante possible est une nouvelle ligne dans la direction Namur et Charleroi. Pourquoi une nouvelle ligne? L'expérience acquise lors des travaux sur les lignes Bruxelles-Louvain et Bruxelles-Hal a appris à la SNCB que des travaux de pareille importance sur des lignes existantes constituent pendant des années une surcharge quotidienne pour les voyageurs. Une deuxième raison pour opter pour une nouvelle ligne est le souci de récupérer une part de marché.

Exposé de M.M. Bovy, administrateur, représentant du personnel, président général du CVCC (SNCB)

Si la technique flanche, c'est au personnel qu'il incombe de rattraper le retard.

Toutes les études indiquent un prochain infarctus au niveau du trafic si l'on ne prend pas d'urgence des mesures. Il y a la multiplication au niveau du transport de personnes mais aussi du transport de marchandises. En outre, la ministre propose une croissance de 50% du transport par chemin de fer. Les files continueront, elles, à augmenter d'un facteur 3 et même 4 sur certains trajets.

C'est pourquoi il faut aborder le problème différemment. Dans le passé, la concurrence entre les différents modes de transport était mise en avant alors qu'il aurait dû plutôt être question de complémentarité tant en ce qui concerne le transport de voyageurs que le transport de marchandises. Pareille complémentarité ne peut pas être attendue du seul marché et l'intervention des pouvoirs publics s'avérera dans une certaine mesure nécessaire étant donné l'énorme problématique et afin d'opter pour le transport le plus avantageux au niveau social. Avantageux ne signifie pas que seuls les coûts directs soient pris en considération, mais aussi les coûts indirects tels que la pollution, la viabilité, etc.

Il faut réfléchir au niveau politique et pas seulement à un seul niveau de décision. Le transport et la mobilité sont partagés entre le fédéral et le régional, mais les deux devront coopérer pour bétonner un certain nombre de règles de base de la complémentarité. Il

mentariteit te betonnen. Er zullen stimuli moeten worden ingebouwd om de complementariteit te bereiken.

Het personeel bij de NMBS kent sinds 1982 de ene herstructurering na de andere en een personeelsdaling van 68 000 naar 40 000 personeelsleden. Misschien was 68 000 te veel, doch dit aantal was het gevolg van enkele politieke beslissingen uit de jaren 70 waardoor de NMBS een deel van het groeiende werkloosheidsprobleem op zich moest nemen. Ook zijn er, buiten het vervoer van reizigers en goederen, andere taken opgelegd aan de NMBS. Een voorbeeld is het ondersteunen van het industrieel beleid.

Het wisselende personeelsbeleid heeft tot rampzalige leeftijds piramide bij de NMBS geleid. Ook de politieke uitspraken van de laatste maanden hebben verwarring gezaaid bij het personeel. Zowat elke politieke strekking van ons land meent te weten hoe het dagelijks beleid van de NMBS er zou moeten uitzien, hoe de NMBS intern moet gestructureerd worden, welke beslissingen er moeten genomen worden, enz.

Ook al is nu het quotum voor het aantal treinbestuurders bijna bereikt, toch zijn deze nog niet allemaal operationeel en moeten er nog een groot aantal achterstallige compensatiedagen opgenomen worden. Andere personeelscategorieën kennen nog altijd personeelsproblemen die nog worden aangescherpt door de krapte op de arbeidsmarkt, zeker in bepaalde regio's. Zo is het in Antwerpen bijzonder moeilijk personeel aan te werven want de arbeidsvoorwaarden geboden door de NMBS wegen niet op tegen deze geboden in de haven.

Het laatste probleem betreft de veiligheid dat in elk mobiliteitsdossier moet bekeken worden en voor alle vervoerswijzen. Veiligheid moet de eerste prioriteit zijn bij de investeringen naar de toekomst toe, niet alleen voor de reizigers en de goederen, maar ook voor het personeel. In dit verband wijst de heer Bovy op het groeiend probleem van agressiviteit. Heeft dit te maken met een algemeen maatschappelijk probleem of met het feit dat het materieel ouderdomsverschijnselen vertoont, dan wel kinderziektes vertoont? De agressiviteit moet aangepakt worden. Wellicht is ook hier overheidsoptreden noodzakelijk.

Uiteenzetting door de heer J. Damilot, bestuurder, vertegenwoordiger van het personeel, voorzitter van de ACOD (NMBS)

De heer Damilot is sinds 1983 lid van de raad van bestuur en heeft in die hoedanigheid al 6 verschillende ministers van Vervoer als gesprekspartner gehad.

faudra incorporer des stimulants pour atteindre la complémentarité.

Le personnel de la SNCB connaît depuis 1982 une restructuration après l'autre et est passé de 68 000 à 40 000 personnes. Peut-être 68 000 était-ce trop mais ce nombre était la conséquence de quelques décisions politiques des années 70 à la suite desquelles la SNCB a dû prendre sur elle une partie du problème croissant du chômage. En dehors du transport de personnes et du transport de marchandises, d'autres tâches sont aussi imposées à la SNCB, par exemple soutenir la politique industrielle.

La politique peu stable au niveau du personnel a pour conséquence une pyramide d'âge catastrophique à la SNCB. Les discours politiques des derniers mois ont aussi semé le trouble chez le personnel. Chaque tendance politique de notre pays estime savoir comment la politique quotidienne de la SNCB devrait être, comment la SNCB devrait être structurée sur le plan interne, quelle décision il faut prendre, etc.

Même si le quota du nombre de conducteurs est presque atteint aujourd'hui, ils ne sont pas encore tous opérationnels et ceux qui sont en fonction ont encore un très grand nombre de jours de compensation à prendre. D'autres catégories de personnel connaissent toujours des problèmes de recrutement qui sont encore accentués par la raréfaction sur le marché du travail, certainement dans certaines régions. C'est ainsi qu'à Anvers, il est particulièrement difficile d'engager du personnel car les conditions de travail offertes par la SNCB ne pèsent pas eu égard à celles offertes dans les ports.

Le dernier problème concerne la sécurité qui ne doit pas être négligée dans chaque dossier de mobilité et pour tous les modes de transport. La sécurité doit être la première priorité dans les investissements futurs, non seulement pour les voyageurs et les marchandises, mais aussi pour le personnel. À cet égard, M. Bovy souligne le problème croissant de l'agressivité. S'agit-il ici d'un problème social général ou du fait que le matériel présente des signes de vieillissement ou des maladies de jeunesse? L'agressivité est un problème auquel il faut s'attaquer. Peut-être une intervention des pouvoirs publics est-elle ici également nécessaire?

Exposé de M. J. Damilot, administrateur, représentant du personnel, président de la CGSP (SNCB)

M. Damilot est, depuis 1983, membre du conseil d'administration et a, en cette qualité, déjà eu 6 différents ministres des Communications comme interlocuteurs.

In de afgelopen 20 jaar heeft de heer Damilot de NMBS nooit voor zo veel heftige debatten zien zorgen en nooit zo veel aandacht in de media zien krijgen als nu. De spoorwegen liggen duidelijk erg gevoelig bij de bevolking, de politieke verantwoordelijken en de eigen arbeiders.

De conclusies van de werkgroep worden half maart 2001 bekendgemaakt. De NMBS zal dus nog enige tijd volop in de belangstelling staan.

In de media komt het vaak over alsof de spoorwegen de geliefkoosde plek zijn voor stakingen. Welnu wat het algemeen vakbondsfront betreft (dat 85 % van het personeel vertegenwoordigt) is er sinds 1996 geen enkele dag gestaakt, met uitzondering van de Europese staking in oktober 1998. De macht van de vakbondsorganisaties binnen de NMBS vormt dus ook een factor van sociale vrede.

De heer Damilot verheugt zich erover dat er voor het eerst in 50 jaar een echt debat plaatsvindt over het mobiliteitsbeleid. Hij verheugt zich er ook over dat de regering het spoor heeft aangewezen als het instrument van haar actie. Eindelijk lijkt men in te zien welke voordelen het spoor te bieden heeft.

De regeringsnota van 17 oktober 2000 is de leidraad voor het beleid van de komende jaren. Die nota bevat 3 elementen die op een evenwichtige manier zouden moeten terug te vinden zijn in de volgende vergelijking: met de gegeven middelen, inclusief de middelen van de HST-financiering en de middelen van de eigen fondsen (men onderzoekt of het bedrag van 498-499 miljard verzekerd is voor de komende jaren) moet de NMBS het vervoer met 50 % doen stijgen en in de loop van de komende tien jaar een aantal werkzaamheden uitvoeren. De lijst van werkzaamheden die is opgenomen in de beleidsnota van 17 oktober 2000 is zeer nauwkeurig en betrekkelijk lang.

De vraag is of men met die middelen in staat is te doen wat men verondersteld wordt te doen (de werkzaamheden uitvoeren die het vervoer tegen 2010 met 50 % zullen doen toenemen). Er zullen ongetwijfeld verschillende antwoorden komen op die vraag. Dat zal het debat van de komende weken vormen.

Er zijn echter ook vragen die geen debat vereisen omdat de antwoorden erop duidelijk zijn. Zo is er de vraag of de NMBS op een relevante manier bijkomende marktaandeelen kan verwerven als alles blijft zoals het nu is. Het antwoord is nee. De NMBS is bedrijvig in 4 sectoren: binnenlands reizigersvervoer, internationaal reizigersvervoer, ABX en vrachtvervoer per spoor.

De ontwikkeling binnen die vier sectoren toont aan dat de NMBS bijkomende marktaandeelen kan verwerven in de sectoren ABX en Thalys, maar niet in de sector van het binnenlands reizigersvervoer en in de

En 20 ans, M. Damilot n'a jamais vu la SNCB susciter autant de débats passionnés et avoir autant d'importance dans les médias. Manifestement, le chemin de fer provoque beaucoup d'émotion parmi la population et les responsables politiques, mais aussi parmi les travailleurs.

Les conclusions du groupe de travail seront connues vers la mi-mars 2001; la SNCB restera à la une de l'actualité pendant quelque temps encore.

Les médias semblent souvent indiquer que les chemins de fer sont un terrain privilégié pour les grèves. Or, en ce qui concerne le front commun syndical (qui représente 85 % de l'ensemble du personnel), hors la grève européenne d'octobre 1998, il n'y a plus eu un seul jour de grève depuis 1996. La force des organisations syndicales au sein de la SNCB peut donc aussi constituer un facteur de paix sociale.

M. Damilot se réjouit sincèrement que, depuis 50 ans, un vrai débat sur la politique de mobilité ait lieu pour la première fois. Il se réjouit encore plus que le gouvernement a désigné le rail comme devant être l'instrument de son action. Enfin, on semble reconnaître les vertus que peut présenter le rail.

La note du gouvernement du 17 octobre 2000 est le fil conducteur de la politique pour les prochaines années. Cette note contient 3 éléments qui devraient se retrouver de façon harmonieuse dans l'équation suivante: avec les moyens donnés, en ce compris les moyens de la Financière TGV et les moyens sur fonds propres (on considère que la somme de 498-499 milliards serait garantie pour les prochaines années), la SNCB doit à la fois atteindre un objectif d'augmentation de trafic de 50 % et, en plus, réaliser un certain nombre de travaux physiques au cours des 10 prochaines années. La liste des travaux, qui figure dans la note politique du 17 octobre 2000, est très précise et relativement longue.

La question est: avec ces moyens, peut-on le faire (réaliser les travaux qui à leur tour permettraient une augmentation du trafic de 50 % à l'horizon 2010)? Sans doute, les réponses seront différentes. Ce sera le débat des prochaines semaines.

S'il peut y avoir débat sur cette question, il y a par contre des questions qui ne nécessitent pas débat et pour lesquelles les réponses sont évidentes, notamment la question de savoir si la SNCB peut, toute chose étant égale, gagner des parts de marché de façon significative. La réponse est non. La SNCB est présente dans 4 secteurs d'activité: voyageurs-national, voyageurs-international, ABX et un secteur fret par chemin de fer.

L'évolution de ces quatre secteurs démontre que la SNCB gagne des parts de marché dans les secteurs ABX et Thalys, mais ne gagne rien dans les secteurs voyageurs-national et le secteur fret. Lorsque la

vrachtsector. Als de NMBS haar toevlucht neemt tot het wegvervoer, in dit geval de sector ABX, kan ze bijkomende marktaandeelen verwerven. Hetzelfde geldt voor de Thalys omdat het over een nieuwe infrastructuur gaat. In de twee andere sectoren, die nog altijd gebruik maken van een netwerk dat uit het einde van de negentiende eeuw stamt, verwerft de NMBS geen bijkomende marktaandeelen. Dat netwerk is in feite een keurslijf dat de NMBS belet om op een relevante manier bijkomende marktaandeelen te verwerven.

Als derhalve de NMBS geacht wordt het vervoer te doen toenemen en van de andere vormen van transport marktaandeelen over te nemen, dient iedereen te aanvaarden dat de capaciteit van het spoorvervoer moeten worden vergroot.

Alvorens over te gaan tot de vergroting van de capaciteit, moet echter het bestaande worden onderhouden en mag de rest van het netwerk niet worden verwaarloosd. Sommige uitgaven zijn absoluut noodzakelijk, als men het netwerk in goede staat wil houden, de internationale verplichtingen wil nakomen en de basisfuncties wil uitvoeren.

Wat betreft de toename van het vervoer met 50 %, wijst de heer Damilot erop dat de NMBS in 1998 het IC/IR-plan heeft opgesteld, dat het aanbod met 8 % verhoogde. Iedereen is getuige geweest van de problemen die dat plan heeft veroorzaakt. Wat de publieke opinie niet weet is dat in werkelijkheid, bovenop alle problemen waarmee de reizigers werden geconfronteerd, de goederentreinen door gebrek aan materieel en personeel in Antwerpen geblokkeerd waren.

In de maanden september en oktober van 2000, tijdens de acties van de wegtransporteurs, heeft de NMBS vastgesteld dat er ongeveer 14 000 personen meer waren die de trein namen om naar Brussel te gaan, wat niet veel is. Iedereen heeft toen kunnen constateren dat tijdens de spitsuren reizigers moesten recht staan. Wat zou er gebeuren als we vanaf morgen 50 % meer reizigers zouden vervoeren ?

Het is ongetwijfeld zo dat er meer capaciteit moet komen. De NMBS is momenteel immers niet in staat het product aan te bieden dat wordt aangekondigd. Een grote mediacampagne op het getouw zetten zonder over het product te beschikken, veroorzaakt alleen maar ontevredenheid.

Als overheidsbedrijf heeft de NMBS al te vaak te maken gehad met de budgettaire problemen van de Staat. De Staat heeft de NMBS vaak een personeelsbeleid opgelegd dat men zou kunnen kenschetsen als *stop and go*. Een dergelijk beleid leidt in een bedrijf waar de techniek dermate belangrijk is op termijn tot grote moeilijkheden.

Uiteenzetting door de heer J.-C. Fontinoy, bestuurder

De heer Fontinoy is sinds 17 december 1999 bestuurder van de NMBS. Hij was raadsman van de

SNCB recourt à la route, en l'occurrence le secteur ABX, elle peut gagner des parts de marchés. Idem, pour le Thalys parce qu'il s'agit d'une infrastructure nouvelle. Par contre, dans les deux autres secteurs d'activité, qui utilisent toujours un réseau datant de la fin du dix-neuvième siècle, la SNCB ne gagne rien. Ce réseau représente en effet un corset qui empêche la SNCB de gagner significativement des parts de marché.

Par conséquent, si la SNCB doit augmenter son trafic et, surtout, gagner des parts de marché par rapport aux autres modes de transport, tout le monde doit accepter l'idée qu'il faut impérativement augmenter les capacités du transport par rail.

Avant d'augmenter les capacités par de nouvelles constructions, il faut toutefois maintenir ce qui existe et ne pas négliger le reste du réseau. Certaines dépenses sont absolument inévitables pour maintenir le réseau en état, pour respecter les engagements internationaux et pour faire le métier de base.

En ce qui concerne l'augmentation du trafic de 50 %, M. Damilot souligne qu'en 1998, la SNCB a fait un nouveau plan IC/IR qui augmentait l'offre de 8 %. Tout le monde a pu voir tous les problèmes que ce plan a suscités. L'opinion publique ne sait pas qu'en réalité, en plus de tous les problèmes que rencontraient les voyageurs, les trains de marchandises étaient laissés en rade à Anvers, faute de matériel et faute de personnel.

Au mois de septembre-octobre 2000, lors de l'action des transporteurs routiers, la SNCB a constaté qu'environ 14 000 personnes supplémentaires — ce qui n'est pas beaucoup — ont pris le train pour se rendre à Bruxelles. Tout le monde a pu constater qu'aux heures de pointe, tout le monde était debout dans le train. Que passerait-il si demain on devait voyager avec 50 % des voyageurs en plus ?

Indiscutablement, il est impératif de créer des capacités nouvelles pour éviter d'avoir l'air ridicule en annonçant un produit que la SNCB est incapable de mettre dans les rayons. Autrement, on fait une grande campagne médiatique, sans le produit, et on mécontente tout le monde.

En ce qui concerne le personnel, la SNCB est une entreprise publique, trop souvent liée à des problèmes budgétaires de l'État. L'État a souvent imposé à la SNCB des politiques de personnel que l'on peut qualifier de *stop and go*. Cette politique dans une entreprise où la technique est tellement importante, conduit toujours à terme à de grosses difficultés.

Exposé de M. J.-C. Fontinoy, administrateur

M. Fontinoy est administrateur à la SNCB depuis le 17 décembre 1999. Il a été conseiller de M. Reynders

heer Reynders toen die voorzitter was van de NMBS (tot juli 1991).

De afname van het marktaandeel van het spoor is een spijtige zaak. De inzet is de verbetering van de mobiliteit in België.

Het IC/IR-plan van 1998 liet een toename van het vervoersaanbod toe met 8%. Slechts 2,5 à 3% werd gerealiseerd. Het vervoersaanbod dient bijgevolg te worden aangepast.

De heer Fontinoy verbaast zich erover dat er voor het goederenvervoer sprake is van een samenwerkingsverband tussen de NMBS en de Belgische havens: vorig jaar ontbraken er per dag ongeveer 30 à 40 locomotieven om het materieel uit de Antwerpse haven te trekken. Er is duidelijk een probleem op het vlak van materieel en bestuurders.

De NMBS heeft haar voornaamste taken als overheidsbedrijf uitgebreid met andere. De NMBS heeft ondernemingen in het leven geroepen en met ABX een internationale pakjesdienst op poten gezet, die momenteel zowel qua investeringen als qua verwerking van materieel ongeveer 20 miljard vertegenwoordigt voor een internationale maatschappij waarvan de omzet over de hele wereld 120 miljard bedraagt. Momenteel draagt de NMBS zorg voor 140 à 150 dochterondernemingen (144 op 13 december 1999).

De heer Fontinoy is er niet van overtuigd dat ABX de weg dichter bij het spoor heeft gebracht. ABX is eerder een concurrent van het spoor.

Al die verwervingen en participaties — die zonder een door de raad van bestuur goedgekeurde audit zijn tot stand gekomen — verdienen momenteel een opheldering van de structuren en de verantwoordelijkheden binnen de bestuursorganen van de maatschappij.

Het geheel van activiteiten moet worden geconcentreerd op de mobiliteit en het nationaal territorium.

Een tweede opmerking heeft betrekking op de aandeelhouder die een grote inspanning zal moeten leveren voor het bedrijf. Het plan 1996-2005 voorziet in 35 000 ambtenaren en een schuldenlast van 213 miljard (2005). Momenteel beschikt de NMBS over 42 000 ambtenaren en men schat dat de schuldenlast tegen het eind van 2001 147 miljard zal bedragen. Tegen het eind van 2005 zou die opgelopen zijn tot 300 miljard. Volgens sommige zijn die cijfers al achterhaald. Er is dus een groot probleem.

Wat de investeringen betreft, stelt de regering een bijkomend bedrag van 120 miljard (55 plus 65 miljard) voor om de mobiliteit te vergroten: 30% meer voor het interne net en 20% meer voor het GEN, in totaal 50% meer.

lorsque celui-ci était président de la SNCB, jusqu'en juillet 1991.

La diminution de la part de marché du rail est dommage. L'enjeu est l'amélioration de la mobilité en Belgique.

Le plan IC/IR de 1998 permettait une augmentation de l'offre de transport de 8%; elle a été rencontrée de 2,5 à 3%. Il faut donc adapter l'offre de transport.

M. Fontinoy est surpris d'entendre dire qu'il faut des synergies entre la SNCB et les ports belges pour le trafic marchandises: l'année dernière, il manquait en moyenne 30 à 40 locomotives par jour pour tirer le matériel au départ du port d'Anvers. Il y a là un problème manifeste de matériel et de conducteurs.

La SNCB est sortie de ses missions essentielles de service public. La SNCB a développé des sociétés, des messageries internationales au travers de ABX qui, actuellement, représente, tant en investissement qu'en acquisition de matériel, environ 20 milliards pour une société internationale dont le chiffre d'affaires est de 120 milliards dans le monde entier. Actuellement, la SNCB s'occupe de 140 à 150 filiales (144 au 31 décembre 1999).

M. Fontinoy n'est pas convaincu que la politique d'ABX a bien été de ramener la route vers le rail, probablement est-elle même concurrentielle au rail.

Toutes ces acquisitions et participations — qui ont été faites sans audit approfondi et approuvées par le conseil d'administration — justifient actuellement une clarification des structures et des responsabilités à l'intérieur des organes de gestion de la société.

L'ensemble des activités doit être centré sur la mobilité et sur le territoire national.

Une deuxième observation concerne l'actionnaire qui devra faire un effort considérable pour l'entreprise. Le plan 1996-2005 prévoit 35 000 agents et 213 milliards d'endettement à terme (2005). Actuellement, la SNCB est à 42 000 agents et 147 milliards d'endettement pour la fin 2001. Pour fin 2005, le chiffre de 300 milliards est cité. Certains disent même que ces chiffres sont déjà dépassés. Le problème de la dette est très important.

Quant aux investissements, le gouvernement propose 120 milliards de plus (55 et 65 milliards) pour augmenter la mobilité: 30% en réseau interne et 20% pour le RER, 50% au total.

Die 120 miljard dienen om de regeringsbeslissingen van 11 februari en 17 oktober 2000 te financieren. De NMBS bestudeert momenteel die cijfers. Er zijn twee scenario's mogelijk: een overgangsscenario van 80 miljard meer en een scenario van 145 miljard.

De vergelijking is eenvoudig: als de NMBS het vervoer met 50% moet doen toenemen en haar spoornet moet moderniseren, kan ze de schuldenlast niet dragen en dient ze een bedrijfsrekening te hebben die in evenwicht is. Het is dus onontbeerlijk dat de staat de schuldenlast van de NMBS geheel of gedeeltelijk overneemt. Het is aan de aandeelhouder om te beslissen hoe dat moet gebeuren. Het valt nog af te wachten of de NMBS zich uit eigen fondsen een bijkomende investering van 80 of 145 miljard kan veroorloven.

Daar staat tegenover dat de heer Fontinoy van mening is dat de NMBS haar beheersorganen moet herstructureren en het beheer van het interne netwerk en het netwerk voor goederenvervoer opnieuw in handen nemen, in plaats van te investeren in Thailand of Bangladesh of maatschappijen voor fiscale engineering op te richten in Maleisië. Het is op dat vlak dat de NMBS via ABX wat ontspoord is en de zaken opnieuw in handen moet nemen.

Wat de vakbonden van de NMBS betreft, is het in elk geval zo dat de erkende organisaties, die in de raad van bestuur en in het beheersorgaan zetelen, getuigen van verantwoordelijkheidszin en veel opbouwende voorstellen doen. De heer Fontinoy hoopt dat de NMBS op hen kan rekenen bij het doorvoeren van de herstructureringen. Als de Staat een deel van de schuld overneemt, zal hij aan de NMBS een beheersplan vragen. De uitdaging kan misschien samen met de vakbondsorganisaties worden aangegaan, aangezien het een probleem van mobiliteit betreft, meer bepaald een probleem van interne mobiliteit, van een verhoogde mobiliteit binnen de Staat en van verschuiving van weg naar spoor.

2.5.2. Gedachtewisseling

Een eerste opmerking betreft enkele berichten in de media (januari 2001) die de conclusie weergeven van de doorlichting die de raad van bestuur van de NMBS zelf heeft besteld: «De raad van beheer van de NMBS functioneert niet goed. De RTBf heeft de doorlichting kunnen inkijken. De audit heeft vragen bij het feit dat de directeurs van de NMBS in de raad van beheer zetelen, zodat ze tegelijk rechter en partij zijn. De politieke kleur van de bestuursleden doet ook vermoeden dat ze niet in de eerste plaats de belangen van de NMBS dienen.»

Als een lid de uiteenzetting van de heer Fontinoy niet had gehoord, zou hij gedacht hebben dat er binnen de raad van bestuur van de NMBS geen debat

Ces 120 milliards doivent permettre de rencontrer les décisions gouvernementales des 11 février et 17 octobre 2000. La SNCB est en train d'étudier les chiffres. Deux scénarios sont possibles: le scénario intermédiaire de 80 milliards en plus et le scénario de 145 milliards.

L'équation est simple: pour permettre à la SNCB d'accroître sa mobilité de 50% et de moderniser son réseau, elle ne peut pas supporter la charge de la dette et doit avoir un compte d'exploitation équilibré. Il est donc indispensable que l'État reprenne tout ou partie de la charge de la dette de la SNCB. Il reste à voir si la SNCB seule peut se permettre un investissement complémentaire sur fonds propres de 80 milliards ou de 145 milliards.

Par contre, M. Fontinoy estime que la SNCB doit restructurer ses organes de gestion et reprendre en main la gestion du réseau intérieur et celle du réseau marchandises, plutôt que d'investir en Thaïlande au Bangladesh ou d'ouvrir de sociétés d'ingénierie fiscale en Malaisie. C'est dans ce domaine que la SNCB a déraillé quelque peu au travers d'ABX et qu'il faut reprendre les choses en main.

En ce qui concerne les syndicats de la SNCB, en tout cas les organisations reconnues qui siègent au conseil d'administration et dans l'organe de gestion, ils font preuve de responsabilité et de beaucoup de constructivité. M. Fontinoy espère que la SNCB peut compter sur eux lors des restructurations. En effet, si l'État reprend une partie de la dette, il demandera un plan de gestion à la SNCB. Le défi peut être relevé avec les organisations syndicales, parce que c'est un problème de mobilité. De mobilité interne et d'augmentation de la mobilité à l'intérieur de l'État et surtout de résolution de l'équation de la route vers le rail.

2.5.2. Échange de vues

Une première remarque porte sur quelques articles des médias (janvier 2001) qui ont publié la conclusion de la radiographie que le conseil d'administration de la SNCB lui-même avait demandée: «Le conseil d'administration de la SNCB ne fonctionne pas bien. La RTBF a pu avoir accès à cette radiographie. L'audit se pose des questions à propos du fait que les directeurs de la SNCB siègent au conseil d'administration, de sorte qu'ils sont à la fois juge et partie. La couleur politique des membres du conseil d'administration laisse aussi présumer qu'ils ne servent pas en premier lieu les intérêts de la SNCB.»

S'il n'avait pas entendu la dernière intervention de M. Fontinoy, un membre aurait pu croire qu'il n'y a pas eu de débat à l'intérieur du conseil d'administra-

was gevoerd. Nochtans is dat debat positief aangezien het de vertegenwoordigers van de belastingbetaler en dus van de aandeelhouder de gelegenheid geeft de verschillende opinies te horen zodat ze zich een juist beeld kunnen vormen en politieke voorstellen kunnen doen aan de regering. De spreker heeft in de pers gelezen («*L'Écho*» van 25 januari 2001) dat de raad van bestuur op basis van een document van 200 blz. werkt dat «het beste werk is ... omwille van de duidelijkheid en omdat het voor de eerste keer de beschrijving van de middelen van het spoor combineert met die van de doelstellingen van een mobiliteitsbeleid».

De spreker stelt drie vragen waarvan er twee betrekking hebben op het investeringsplan.

De eerste vraag betreft het principe van de continuïteit van de investeringsplannen. Het tienjarrenplan 2001-2010 wordt al voorbereid, ofschoon er nog het plan 1996-2005 is. Die overlapping impliceert dat men bij het opstellen van het plan voor de periode 2001-2010 rekening moet houden met wat werd voorzien in het plan 1996-2005. Een voorbeeld: het investeringsplan 1996-2005 voorziet in bijkomende sporen naar het zuiden van het land, voornamelijk naar Nijvel en Ottignies. De investeringsbeslissing moest op het einde van het jaar 2000 concreet vorm krijgen in urbanistische beslissingen, maar dat is niet gebeurd. De reden daarvoor zou moeten gezocht worden in het feit dat de NMBS een alternatieve oplossing bestudeerde, met name een snelle spoorlijn Brussel-Charleroi via Namen. Het nieuwe project heeft de geplande investering enkele jaren uitgesteld, wat zorgwekkend is voor de mobiliteit tussen Brussel en het zuiden van het land.

Een tweede vraag over het tienjarrenplan betreft de voorziene middelen. Het huidige project stelt een te financieren netto saldo voor van 145 miljard, wat 14,5 miljard per jaar betekent. Enerzijds hoopt de raad van bestuur van de NMBS dat de federale regering met dat geld over de brug zal komen. Anderzijds heeft de NMBS in het buitenland participaties verworven om bijvoorbeeld de ABX-groep op te richten. Die verwerving is gebeurd met de eigen fondsen van de NMBS. Bovendien heeft de NMBS in Brussel ongeveer 4 miljard uit haar eigen fondsen in onroerend goed geïnvesteerd. Als de NMBS enerzijds middelen heeft om activiteiten te financieren die niets te maken hebben met spoorvervoer, maar anderzijds aan de regering 14,5 miljard per jaar vraagt voor haar spoorwegactiviteiten, heeft de wet die de NMBS beheersautonomie verleent dan geen verkeerd effect?

De derde vraag heeft betrekking op de stations. Als regelmatig gebruiker van de stations Brussel-Centraal en Ukkel-Kalevoet heeft de spreker kunnen vaststellen dat de wagons die naar Ukkel rijden zeer oud zijn, terwijl de wagons van de andere lijnen modernere en comfortabeler zijn. Wat is het criterium voor de verdeling van het spoorwegmaterieel? De spreker heeft

tion de la SNCB. Pourtant, ce débat est positif, puisque les représentants du contribuable, et donc de l'actionnaire, ont besoin d'entendre des opinions différentes afin de pouvoir se faire une idée juste et faire des propositions politiques au gouvernement. L'intervenant a lu dans la presse (*L'Écho* du 25 janvier 2001) que le conseil d'administration travaille sur la base d'un document de 200 pages qui «est le meilleur travail ... par sa clarté et parce qu'il combine pour la première fois la description des moyens ferroviaires et celle des objectifs d'une politique de mobilité».

L'intervenant pose ensuite trois questions, dont deux relatives au plan d'investissement.

La première question concerne le principe de la continuité des plans d'investissement. Le plan décennal 2001-2010 se prépare, alors qu'existe toujours le plan 1996-2005. Ce chevauchement implique qu'il faut tenir compte de ce qui a été prévu dans le plan 1996-2005 pour la période qui suit. Un exemple: le programme d'investissements 1996-2005 prévoyait des voies supplémentaires vers le sud du pays, essentiellement vers Nivelles et Ottignies. La décision d'investissement devait se concrétiser par des décisions urbanistiques à la fin de l'année 2000, mais ne l'a pas été. La raison en serait que la SNCB étudiait une solution alternative, notamment une voie rapide Bruxelles-Charleroi par Namur. Le nouveau projet a reporté d'un certain nombre d'années l'investissement prévu, ce qui est préoccupant pour la mobilité entre Bruxelles et le sud du pays.

Une deuxième question sur le plan décennal concerne les moyens prévus. Le projet actuel présente un solde net à financer de l'ordre de 145 milliards, ce qui donne 14,5 milliards par an. D'un côté, le conseil d'administration de la SNCB espère que le gouvernement fédéral pourra apporter ces moyens. De l'autre, la SNCB a acquis des participations à l'étranger pour constituer, par exemple, le groupe ABX. Cette acquisition s'est faite sur les fonds propres de la SNCB. En plus, la SNCB a fait un investissement immobilier à Bruxelles pour environ 4 milliards, aussi sur fonds propres. Si la SNCB a des ressources pour des activités non-ferroviaires et si elle demande 14,5 milliards par an au gouvernement pour ces activités ferroviaires, n'y a-t-il pas un effet pervers de la loi qui octroie l'autonomie de gestion à la SNCB?

La troisième question concerne les gares. Comme utilisateur régulier de la gare de Bruxelles-central et d'Uccle-Calevoet, l'intervenant a pu constater que les wagons vers Uccle sont des wagons très anciens, tandis que les wagons sur les autres lignes sont plus modernes et plus confortables. Quel est le critère de répartition du matériel ferroviaire? L'intervenant a

de indruk dat het ene deel van het land beter wordt behandeld dan het andere.

De spreker wijst ten slotte op het belang van de renovatie van de stations. De vertegenwoordigers van de NMBS hebben verklaard dat haast al onze stations uit de 19e eeuw stammen. Welnu, in de Verenigde Staten dateren de stations ook van de 19e eeuw, maar toch zijn ze zeer mooi en uitnodigend voor de klanten.

De heer Damar wil om te beginnen zijn standpunt over de persartikels kenbaar maken. Ten eerste: uit een verslag van 45 blz. over *corporate governance* drie zinnen halen en die aan de lezer voorschotelen is misleidend. Ten tweede: het is niet zo dat de regering de NMBS een audit heeft opgelegd om de werking van de raad van bestuur te onderzoeken. De NMBS heeft zelf beslist om een audit te laten uitvoeren. Hoeveel raden van bestuur in België hebben de moed om hun werking te laten onderzoeken? De NMBS heeft die moed gehad en nu wordt haar dat verweten. De heer Damar verklaart ten slotte dat hij bereid is om met de leden van de werkgroep grondig van gedachten te wisselen over de audit.

Wat het tienjarenplan voor investeringen betreft, zegt de heer Damar dat de NMBS het dossier op 26 januari 2001 zal afronden. De bevoegde minister zal als eerste het uiteindelijke document kunnen inkijken. De heer Damar stemt ermee in om zodra dat document op basis van de deliberatie van 26 januari 2001 is aangepast — tenminste als op die datum de definitieve beslissingen worden genomen — het aan de leden van de werkgroep te bezorgen.

De heer Damar onderstreept dat de NMBS wel degelijk streeft naar de continuïteit van de investeringsplannen. De uitbreiding van de capaciteit van de lijnen 124 en 161 is niet opgenomen in het investeringsplan voor de periode 1996-2005, maar is een nieuw initiatief dat voortvloeit uit de beslissing van de Interministeriële Conferentie over communicatie en infrastructuur van maart 1999. In de loop van 2000 heeft de NMBS nagedacht over verschillende alternatieve scenario's, onder meer over het scenario van de nieuwe lijn, dat deel uitmaakt van de discussie rond het tienjarenplan voor de periode 2001-2010.

De NMBS heeft een uitvoerige analyse gemaakt en is tot de conclusie gekomen dat het scenario van een nieuwe lijn niet kan worden toegepast met betrekking tot lijn 124, maar dat men de optie moet bewaren voor de lijnen tussen Nijvel en Linkebeek. De realisatie ervan zou dan afhangen van het budget dat de regering voorziet.

Ook met het oog op de noodzakelijk uitbreiding van de capaciteit in Wallonië en het nakomen van de verplichtingen die de Belgische regering heeft ten aanzien van de Luxemburgse regering, heeft de NMBS aan het scenario van een nieuwe lijn gedacht.

Met betrekking tot andere dossiers, waaronder dat van de voltooiing van de Athus-Maasverbinding,

l'impression qu'une partie du pays est plus favorisée que l'autre.

Enfin, l'intervenant souligne l'importance de la rénovation des gares. Les représentants de la SNCB ont déclaré que presque toutes les gares sont du siècle dernier. Or, aux États-Unis, les gares datent également du siècle dernier, mais sont très belles et très accueillantes vis-à-vis de la clientèle.

M. Damar veut d'abord donner son point de vue quant aux articles de presse. Premièrement, c'est abusif d'extraire 3 phrases d'un rapport de 45 pages sur la *corporate governance*. Deuxièmement, ce n'est pas le gouvernement qui a imposé à la SNCB un audit sur le fonctionnement du conseil d'administration, mais bien la SNCB elle-même qui a pris la décision. Combien de conseils d'administration en Belgique ont eu le courage d'auditer leur fonctionnement? La SNCB a eu le courage de faire cette démarche et maintenant, on lui reproche cette dynamique. Enfin, M. Damar déclare être prêt à discuter l'audit en profondeur avec les membres du groupe de travail.

En ce qui concerne le plan décennal d'investissement, M. Damar explique que la SNCB finalisera le dossier le 26 janvier 2001. Le ministre compétent aura la primeur du document final. Une fois que ce document aura été ajusté, suite à la délibération du 26 janvier 2001 — et si à cette date, les décisions définitives sont prises —, M. Damar veut bien le transmettre aux membres du groupe de travail.

M. Damar souligne que la SNCB recherche évidemment la continuité des plans d'investissement. L'extension de la capacité des lignes 124 et 161 n'était pas reprise dans le plan d'investissement 1996-2005, mais est une initiative nouvelle qui résulte de la décision de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure de mars 1999. Au cours de l'année 2000, la SNCB a réfléchi à certains scénarios alternatifs, dont le scénario de la ligne nouvelle qui fait partie de la discussion du plan décennal 2001-2010.

La SNCB a mené une analyse détaillée et est arrivé à la conclusion qu'un scénario de ligne nouvelle ne pouvait pas être mis en œuvre sur la ligne 124, mais qu'il fallait conserver l'option de départ pour les voies entre Nivelles et Linkebeek. Elle pourra se réaliser en fonction de l'enveloppe prévue par le gouvernement.

La SNCB a également développé un scénario de ligne nouvelle pour répondre à la nécessité d'extension de capacité en Wallonie et aux engagements pris par le gouvernement belge avec le gouvernement luxembourgeois.

Pour d'autres dossiers, comme celui de la finalisation de l'Athus-Meuse, la SNCB a manifestement un

heeft de NMBS in 2001 duidelijk een probleem van kredieten. Het investeringsbudget voor 2001 is al zeer krap, wat trouwens tekenend is voor het hele debat dat net heeft plaats gevonden.

Met betrekking tot het te financieren nettosaldo, legt de heer Damar uit dat de historische schuldenlast van de NMBS voor een deel te wijten is aan het feit dat er schulden werden gemaakt om investeringen te doen in zaken die niet onder haar verantwoordelijkheid vielen, meer bepaald in infrastructuur. Dat weerspiegelt zich in het document over het investeringsplan. Om een bijkomende schuldenlast te voorkomen heeft de NMBS zich beperkt tot investeringen met eigen fondsen. Die investeringen zijn beperkt en enkel gericht op de commerciële activiteiten, aangezien het investeren in infrastructuur de taak is van de Staat.

Met betrekking tot het ABX-debat, dat echt niet in een paar minuten kan worden afgehandeld, verwijst de heer Damar naar de verklaring van de premier waarin deze verklaart dat het hem verheugt dat voor het eerst in 2000 het aantal gekochte buitenlandse ondernemingen groter is dan het aantal Belgische ondernemingen dat door buitenlandse ondernemingen is aangekocht. Die verklaring is een bekrachtiging van het beleid dat de NMBS met betrekking tot ABX voert, namelijk ervoor zorgen dat de NMBS ook een internationale dimensie heeft.

Als men de transportmarkt in haar geheel bekijkt, wordt het duidelijk dat de complementariteit tussen het spoor en de weg logisch is. Voor de NMBS is de mogelijkheid om met eigen kapitaal een beleid van uitbreiding te voeren (op het vlak van ABX) en zich als algemene transportoperator te consolideren een fantastisch instrument om zich te positioneren op de Europese transportmarkt, waar men geconfronteerd wordt met giganten als de SNCF en de Deutsche Bahn. Het staat buiten kijf dat de enorme toegevoegde waarde die de NMBS met ABX heeft gecreëerd vroeg of laat de voornaamste aandeelhouder, namelijk de staat, van pas zal komen. De NMBS is een maatschappij in een klein land. Ze voert een expansiebeleid om tot een niveau te komen dat ze met vrachtvervoer per spoor nooit zou kunnen bereiken. Die dynamiek en die complementariteit spelen een belangrijke rol.

Een ander lid vraagt zich af of het ontplooiën van activiteiten op een bepaalde markt, met gemeenschapsgeld, wel verantwoord is. Daarbij stipt spreker aan dat de Europese Commissie reeds bezwaren heeft geuit tegen een dergelijke financieringen, zoals in het voorbeeld van de Deutsche Post.

De heer Damar antwoordt dat de investeringen van de NMBS in ABX niet met gemeenschapsgeld werden gefinancierd, maar wel met eigen fondsen. Trouwens, de raad van bestuur van de NMBS en het college van

probleme de crédit pour 2001. Le budget d'investissement 2001 est déjà fort étroit, ce qui est d'ailleurs un signe par rapport à tout le débat qui vient d'avoir lieu.

En ce qui concerne le solde net à financer, M. Damar explique qu'une cause de l'endettement historique de la SNCB, est qu'elle s'est endettée pour réaliser des investissements qui n'étaient pas de sa responsabilité, essentiellement des investissements en infrastructure. Cela se reflète dans le document sur le plan d'investissement. Pour éviter un endettement supplémentaire, la SNCB a réservé l'investissement sur fonds propres qui est limité et qui va prioritairement servir aux activités commerciales, l'infrastructure étant une mission essentielle de l'État.

Concernant le débat ABX, que l'on ne peut vraiment pas discuter en quelques minutes, M. Damar se réfère à la déclaration du premier ministre qui a dit qu'il se réjouissait que pour la première fois en 2000, le nombre de sociétés étrangères rachetées est supérieur aux nombres de sociétés belges rachetées par des sociétés étrangères. Cette déclaration est une confirmation de la politique que la SNCB mène dans le contexte ABX, c'est-à-dire assurer une dimension internationale à la SNCB.

En considérant le marché du transport dans son ensemble, la complémentarité entre le rail et la route est logique. Pour la SNCB, le fait de pouvoir, sur ses fonds propres, mener une politique d'extension (au niveau de ABX) et se consolider comme opérateur de transport en général, est un outil fantastique sur son positionnement dans le marché du transport européen où elle est confrontée à des géants comme la SNCF ou la Deutsche Bahn. La valeur ajoutée énorme que la SNCB a créée avec ABX, servira incontestablement, tôt ou tard, l'actionnaire principal qui est l'État. La SNCB est une société dans un petit pays. Elle mène une politique d'expansion pour atteindre un niveau qu'elle ne peut jamais atteindre en frêt ferroviaire avec le rail. Ces éléments de dynamique et de complémentarité jouent de manière importante.

Un autre membre se demande si le déploiement d'activités sur un marché donné, financées par des fonds publics, est bien justifié. À cet égard, il souligne que la Commission européenne a déjà émis des objections à l'encontre de pareils financements à l'instar, par exemple, de ceux qui ont eu lieu à la Deutsche Post.

M. Damar répond que les investissements effectués par la SNCB dans ABX ne sont pas financés par des fonds publics mais bien par des fonds propres. D'ailleurs, le conseil d'administration de la SNCB et

commissarissen, inclusief de regering in het kader van de goedkeuring van de jaarrekening 1999, hebben reeds het bewijs geleverd van het feit dat het geld van de overheid voor activiteiten van openbare dienstverlening bestemd werd. Bijgevolg stemt de bewering dat de investeringen in ABX met overheidsgeld zijn gefinancierd, niet overeen met de werkelijkheid.

Wat de stations betreft, zegt de heer Bourlard dat de NMBS een uitgebreid programma heeft voor het reinigen en renoveren van de stations Brussel-Noord, Brussel-Centraal en Brussel-Zuid. De werkzaamheden zullen lang duren, vooral omdat ze in technisch opzicht in moeilijke omstandigheden moeten worden uitgevoerd. De NMBS moet immers alle dagen het treinverkeer verzekeren en ervoor zorgen dat de spoorlijnen niet onderbroken worden, wat tot gevolg heeft dat sommige werkzaamheden vertraging zullen oplopen. Om veiligheidsredenen kunnen bepaalde werkzaamheden niet worden uitgevoerd zonder de stroom van de spoorlijnen af te sluiten. In druk bezochte zones, zoals de Noord-Zuidverbinding, zal het niet gemakkelijk zijn om die werkzaamheden uit te voeren.

De heer Pardon voegt daaraan toe dat de verdeling van het materieel gebeurt op basis van verschillende criteria: de verkeersdichtheid, het aantal passagiers en enkele technische criteria. De verdeling gebeurt op een zeer evenwichtige manier, aangezien ze van zeer dichtbij wordt gevolgd door de gewone bestuurders van de gewesten die aanwezig zijn in de raad van bestuur.

Op een totaal van 1640 wagons zijn er 457 van het type M2, dat dateert van het jaar 1959. Die moeten natuurlijk érgens worden ingezet.

Los van de discussie over het beheer van de NMBS en de structuren, heeft een lid van de werkgroep een vraag over de middelen die nodig zijn om te komen tot een oplossing van het mobiliteitsprobleem.

Spreeker stelt voorstander te zijn van de koppeling van een beheerscontract aan een tienjarig investeringsprogramma, waarbij tegelijkertijd de verantwoordelijkheden van de overheid en deze van de NMBS worden vastgelegd.

Voor de oplossing van het mobiliteitsprobleem zou 499 miljard onvoldoende zijn; de NMBS stelt 644 miljard voor (145 miljard meer). De vraag is wat de NMBS met 644 miljard kan bereiken? Het verlanglijstje van de regering uitvoeren? Is de verwezenlijking van dit lijstje wel voldoende als antwoord op het mobiliteitsprobleem, gelet op de noden en het aanzienlijk aantal ernstige problemen?

In het Vlaams Parlement wordt terecht gesteld dat investeringen in voorstadsnetten van cruciaal belang zijn. Er is een zekere consensus over de prioriteit voor

le collège des commissaires, y compris ceux du gouvernement ont, dans le cadre de l'approbation des comptes annuels de 1999, déjà fourni la preuve que les fonds publics ont été destinés à des activités de service public. Par conséquent, l'affirmation selon laquelle les investissements dans ABX sont financés par des fonds publics ne correspond pas à la réalité.

En ce qui concerne les gares, M. Bourlard explique que la SNCB a un vaste programme de nettoyage et de rénovation des gares de Bruxelles-Nord, Central et Midi. Le travail est long, en particulier parce qu'il doit se faire dans des conditions difficiles sur le plan technique. En effet, la SNCB doit assurer la circulation des trains tous les jours et ne pas avoir d'interruptions de voies, ce qui a pour effet que certains travaux sont retardés. Pour des raisons de sécurité, certains travaux ne peuvent pas être exécutés sans coupure de voies. Pour des zones fort fréquentées, comme la jonction Nord-Midi, on comprend bien les difficultés à mener ces travaux de rénovation.

M. Pardon ajoute que la répartition du matériel se fait sur plusieurs critères: la densité de la ligne, le nombre de voyageurs et les critères techniques de la ligne. La répartition se fait d'une façon très équilibrée parce qu'elle est suivie de très près par les administrateurs ordinaires de toutes les régions présentes au conseil d'administration.

Évidemment, sur un total de 1640 voitures, 457 voitures sont des voitures M2 qui datent de l'année 1959. Il est un fait qu'il faut les mettre quelque part.

Indépendamment de la discussion relative à la gestion de la SNCB et de ses structures, un membre du groupe de travail pose une question à propos des moyens nécessaires pour résoudre le problème de la mobilité.

Il se déclare partisan de la liaison du contrat de gestion à un programme décennal d'investissements qui fixerait simultanément les responsabilités des pouvoirs publics et de la SNCB.

En ce qui concerne la solution du problème de la mobilité, 499 milliards ne suffisent pas; la SNCB propose 644 milliards (c'est-à-dire 145 milliards de plus). La question se pose dès lors: que peut réaliser la SNCB avec 644 milliards? Exécuter la liste des souhaits du gouvernement? La réalisation de cette liste est-elle suffisante pour répondre aux problèmes de mobilité étant donné les nécessités et le nombre très important de problèmes sérieux?

Au Parlement flamand, on a souligné, à juste titre, que des investissements dans des réseaux suburbains sont d'une importance cruciale. Il y a un certain

het GEN in Brussel. Hiervoor is nu 65 miljard voorzien. De NMBS schuift daarbij andere opties naar voren, zoals de HST-terminal in Schaarbeek en de tunnel Schuman-Josaphat, die ook heel wat geld zullen opsorpen. De NMBS heeft het vooral over het GEN in Brussel, maar over andere voorstadsnetten wordt nauwelijks gepraat, terwijl er toch duidelijke verlanglijstjes voorliggen voor een voorstadsnet in Antwerpen, Luik, Gent, enz. van de Bond voor trein-, tram- en busgebruikers.

Om mensen uit de auto naar het openbaar vervoer toe te krijgen, zullen investeringen nodig zijn.

Hetzelfde geldt voor het goederenvervoer. Hiervoor is het verlanglijstje relatief beperkt. Vanuit economische middens, maar ook vanuit ecologische middens, wordt nu al verklaard dat er investeringen nodig zijn en dat hetgeen voorligt te beperkt is om onze economie, maar ook het milieu te vrijwaren.

Spreeker citeert als voorbeeld de haven van Antwerpen. De NMBS heeft zelf toegegeven dat de haven de grootste klant is met een aandeel van meer dan 50% van het goederenvervoer. Toch worden een aantal belangrijke investeringen niet voorzien, zoals een tweede spoortunnel onder de Schelde.

Wat de tweede spoorontsluiting rond de haven van Antwerpen betreft, is de cruciale vraag — die ook de NMBS niet onverschillig kan laten — of er voldoende geld is om deze ontsluiting op een mens- en milieuvriendelijke manier te doen, met andere woorden de vraag naar de meerkosten voor de leefbaarheid.

Zo heeft de Vlaamse regering beslist dat er 65 miljard meer zou moeten geïnvesteerd worden voor de inbedding in sleuven en tunnels. Soortgelijke problemen stellen zich wellicht ook op andere plaatsen, namelijk dat er meerkosten zullen zijn omwille van het milieu en de leefbaarheid, omwille van het maatschappelijk draagvlak van de investeringen. Dit is blijkbaar op dit ogenblik nergens voorzien.

De som van 644 miljard zal misschien voldoende zijn om het lijstje van de regering af te werken, maar waarschijnlijk zal er meer nodig zijn om een fundamentele oplossing voor de mobiliteitsproblemen te vinden. Hoe kan dit geld gevonden worden? Enerzijds door een privaat-publieke samenwerking, maar anderzijds ook door een samenwerking met de gewesten. Zo wordt nu in het Antwerpse een hele structuur opgezet en meer dan 50 miljard geïnvesteerd in alles behalve spoorwegen. De spoorwegen moeten veel

consensus à propos de la priorité du RER à Bruxelles. Un montant de 65 milliards est prévu pour le réaliser. La SNCB y ajoute d'autres options telles que le terminal TGV à Schaerbeek et le tunnel Schuman-Josaphat, qui nécessiteront aussi beaucoup de moyens financiers. La SNCB se préoccupe du RER à Bruxelles alors qu'il y a aussi d'autres réseaux suburbains dont on parle peu. Il y a aussi une liste précise de souhaits pour des réseaux suburbains à Anvers, Liège, Gand, ... qui émanent du Groupement des usagers train-tram-bus.

Il faudra des investissements pour attirer plus de personnes vers les transports en commun et les inciter à abandonner leur voiture.

Il en va de même pour le transport de marchandises. À cet égard, la liste des souhaits est relativement limitée. Les milieux économiques ainsi que les milieux écologiques ont déjà déclaré que des investissements sont nécessaires et que ce qui est proposé est trop limité pour sauvegarder notre économie et l'environnement.

L'intervenant cite comme exemple le port d'Anvers. La SNCB a admis que le port est son principal client avec une part de plus de 50% du transport de marchandises. Toutefois, un certain nombre d'investissements à court terme ne sont pas prévus, par exemple un deuxième tunnel ferroviaire sous l'Escaut.

En ce qui concerne le désenclavement ferroviaire du port d'Anvers, la question cruciale qui ne peut pas laisser la SNCB indifférente est celle de savoir s'il y aura suffisamment de moyens pour réaliser ce désenclavement de manière humaine et en harmonie avec l'environnement. En d'autres termes, la question est de savoir quel est le supplément de coût pour la viabilité?

C'est ainsi que le gouvernement flamand a décidé qu'il faudrait investir 65 milliards de plus pour l'encastrement des voies dans des tranchées et des tunnels. Pareils problèmes se posent probablement aussi à d'autres endroits, à savoir qu'il y aura un supplément des coûts engendrés par des considérations environnementales et de viabilité ainsi que de portée sociale des investissements. Ceci apparemment n'est actuellement pas prévu.

La somme de 644 milliards sera peut-être suffisante pour réaliser la petite liste du gouvernement, mais il faudra probablement beaucoup plus pour trouver une solution fondamentale aux problèmes de la mobilité. Comment trouver les fonds nécessaires? D'une part, par une coopération secteur privé-secteur public mais aussi, d'autre part, par une coopération avec les régions. C'est ainsi qu'actuellement, on est en train de mettre en œuvre dans la région anversoise toute une structure qui représente un investissement

meer betrokken worden omdat anders de gevolgen dramatisch zullen zijn.

De heer Damar verduidelijkt vooreerst dat wat de fondsen betreft, de overheid een inbreng van 376 miljard doet en de rest geput wordt uit de HST-Fin en eigen fondsen.

De NMBS heeft uiteraard rekening gehouden met de lijst, zoals opgesteld door de regering op 17 oktober 2000.

Het bedrag van 644 miljard frank staat in verhouding tot de projecten die de NMBS voorstelt, zoals de uitbreiding van de toegankelijkheid van de havens, onder meer de haven van Antwerpen. De NMBS heeft daarbij rekening gehouden met de dure oplossing, zijnde de Liefkenshoek-tunnel en de dure oplossing voor lijn 11 omdat de NMBS meent dat, in het kader van de uitvoering van internationale akkoorden en in het kader van de problematiek van de toegankelijkheid van Antwerpen, deze investeringen nodig zijn.

Er is wellicht verwarring tussen het plan van de minister en de oplossing van de raad van bestuur van de NMBS.

Wat betreft de realisatie van het GEN, zal het voorstel van de NMBS de capaciteitsuitbreiding toelaten: de realisatie van het project HST, de realisatie van infrastructuur rond de luchthaven van Zaventem, de aankoop van nieuw materieel om tegemoet te komen aan de problemen geschetst door de heer Pardon, de problematiek van de toegankelijkheid van de havens en de modernisering en de uitbreiding van de grote assen, goederen en binnenlands reizigers.

De NMBS heeft een onderbouwd voorstel, project per project, over de sociale en economische rentabiliteit van elk project die allen bijdragen tot een verbetering van de mobiliteit van reizigers en goederen.

Een lid verheugt zich over het debat ten gronde over het transportbeleid.

De spreker is van mening dat de NMBS jarenlang niet de nodige budgettaire middelen heeft gekregen van de opeenvolgende regeringen om haar in staat te stellen te concurreren met het wegennet.

Wil men het doel bereiken dat de huidige regering heeft gesteld, dan moet er uitzonderlijk veel aandacht worden besteed aan de behoeften op het vlak van infrastructuur en materieel.

De spreker stelt een vraag over het gebruik van fondsen door de NMBS. Ofschoon de NMBS slechts over beperkte middelen beschikt, zou er toch niet altijd op optimale wijze mee omgesprongen zijn. Is dat waar?

de plus de 50 milliards dans tous les domaines sauf dans les chemins de fer. Les chemins de fer doivent être beaucoup plus associés à ce qui se fait sans quoi les conséquences risquent d'être dramatiques.

M. Damar précise tout d'abord qu'en ce qui concerne les moyens financiers, les pouvoirs publics apportent 376 milliards et que le reste est puisé dans la Financière TGV et les fonds propres.

La SNCB a évidemment tenu compte de la liste établie par le gouvernement le 17 octobre 2000.

Le montant de 644 milliards de francs est en rapport avec les projets que la SNCB propose, tels que l'extension de l'accessibilité des ports, notamment du port d'Anvers. La SNCB a tenu compte à cet égard d'une solution coûteuse, à savoir le tunnel du Liefkenshoek et la solution coûteuse de la ligne 11 parce que la SNCB considère que ces investissements sont nécessaires dans le cadre de l'exécution d'accords internationaux et dans le cadre de l'accessibilité d'Anvers.

Il y a peut-être une confusion entre le plan de la ministre et la solution du conseil d'administration de la SNCB.

En ce qui concerne la réalisation du RER, la proposition de la SNCB permettra une extension de capacité: la réalisation du projet TGV, la réalisation de l'infrastructure aux alentours de l'aéroport de Bruxelles-National, l'acquisition de nouveaux matériels pour répondre aux problèmes esquissés par M. Pardon, le problème de l'accessibilité des ports et la modernisation et l'extension des grands axes ainsi que le problème des marchandises et des voyages en régime intérieur.

La SNCB a des propositions déjà bien étayées, projet par projet, sur la rentabilité sociale et économique de chaque projet, qui contribueront tous à améliorer la mobilité des voyageurs et des marchandises.

Un membre se réjouit du débat de fond sur la politique du transport.

L'intervenant estime que, pendant des années, les gouvernements successifs n'ont pas apporté les moyens budgétaires nécessaires à la SNCB pour qu'elle soit en position de concurrence par rapport au réseau routier.

Pour atteindre l'objectif fixé par le gouvernement actuel, les besoins en infrastructure et en matériel sont extrêmement importants.

L'intervenant pose une question sur l'utilisation des fonds par la SNCB. Bien qu'ayant des moyens limités, la SNCB n'aurait pas toujours utilisé au mieux les moyens mis à sa disposition. Qu'en est-il?

Met betrekking tot de investeringen dient er continuïteit te zijn. Men moet voltooien wat men in gang heeft gezet. De spreker dringt aan op het naleven van de vastgestelde termijn voor de Athus-Maas-verbinding, niet alleen omwille van de aangegeven verbintenissen, maar ook omwille van het nut ervan. Men heeft zo vaak herhaald dat die lijn zo spoedig mogelijk klaar moest zijn zodat lijn 162 kon worden vrijgemaakt. Hoe ver staat het ermee? Bovendien maakt de spreker zich zorgen omdat er wordt beweerd dat de Athus-Maas-verbinding niet helemaal zal zijn zoals was voorzien en dat het mogelijk is dat de lijn Dinant-Givet opnieuw in gebruik zal moeten worden genomen. Kan de NMBS de spreker op dat punt gerust stellen?

Een andere vraag heeft betrekking op de modernisering van lijn 162 en de verschillende formules die werden voorgesteld. De spreker heeft geen bezwaar tegen alternatieve projecten, maar verkiest wel continuïteit in de beslissingen.

Hij vraagt zich af wat er zal gebeuren met de lijn naar Luxemburg en Straatsburg. Het gaat om een lijn met een Europese roeping. De bevoegde minister heeft geen antwoord gegeven op de vraag of ze al contact heeft opgenomen met Europa in verband met een Europese cofinanciering en een Luxemburgse participatie.

Hoe ver staat het met het vernieuwingsprogramma?

De spreker is ten slotte van mening dat de leden van de raad van bestuur weinig gesproken hebben over de klanten van de NMBS. Er is het comfort in de trein en het naleven van de uurregelingen, maar er zijn ook de financiële voorwaarden. We hebben allemaal al iets opgevangen over wijzigingen inzake passen (onder meer de multipass). Dergelijke vervoersbewijzen kunnen pas na negen uur worden gebruikt. Met betrekking tot lijnen als de lijn Aarlen-Brussel gaat dat tegen de stroom van de activiteit in.

Volgens de heer Damar is het antwoord op de vraag over het gebruik van het overheidsgeld duidelijk en bewezen. Men dient zich geen zorgen te maken over de manier waarop het overheidsgeld wordt gebruikt.

Binnen de maatschappij worden er bepaalde stappen ondernomen.

Op basis van de behoeften van de verschillende districten werd er een investeringsplan opgesteld. Het is inderdaad belangrijk dat de mensen op het terrein uiting kunnen geven aan hun behoeften in verband met de dynamiek van de veiligheid van het spoorwegennet.

Wat de investeringen in het kader van het tienjarigenplan voor de periode 2001-2010 betreft, wil de NMBS voor elke project nagaan of het iets bijdraagt aan de verbetering van de mobiliteit.

En ce qui concerne les investissements, il faut une continuité. Il faut finaliser ce que l'on a entamé. L'intervenant insiste sur l'échéance fixée pour l'Athus-Meuse, non seulement par respect des engagements pris, mais aussi en raison de son utilité. On a tellement répété qu'il fallait que cette ligne soit opérationnelle le plus rapidement possible pour dégager la ligne 162. Qu'en est-il? En plus, l'intervenant s'inquiète puisque certains prétendent que l'Athus-Meuse ne sera pas tout à fait l'Athus-Meuse que l'on avait prévue et qu'une réouverture de la ligne Dinant-Givet serait possible. La SNCB peut-elle rassurer l'intervenant sur ce point?

Une autre question porte sur la modernisation de la ligne 162 et les différentes formules proposées. L'intervenant n'a pas d'objections contre des projets alternatifs, mais il préfère toutefois une continuité dans les décisions.

Il se demande ce qu'il adviendra de la ligne vers Luxembourg et Strassbourg. C'est une ligne à vocation européenne. La ministre compétente n'a pas répondu à la question de savoir si au moins elle a déjà pris contact au niveau européen pour obtenir un cofinancement européen avec une participation grand ducale.

Quel est l'état d'avancement du programme de renouvellement?

Enfin, l'intervenant estime que les membres du conseil d'administration ont peu parlé de la clientèle de la SNCB. Il y a le confort dans le train et le respect des horaires, mais aussi les conditions financières. On a tous entendu parler des changements en matière de pass (multi-pass ou autre). Pour l'utilisation de ce type de titre de transport sur longue distance, il y a l'obligation de monter dans le train à 9 heures. Pour des lignes comme Arlon vers Bruxelles, cela va à contre-courant de l'activité.

Selon M. Damar, la réponse sur l'utilisation au mieux des fonds publics, est évidente et a été prouvée. Il n'y a pas de craintes à avoir sur la manière dont les fonds publics sont utilisés.

Certaines démarches sont menées à l'intérieur de la société.

Un plan d'investissement est établi à partir des besoins des différents districts. Il est effectivement important que les gens sur le terrain puissent exprimer leur besoins, en rapport avec la dynamique de sécurité sur le réseau.

Pour les investissements entamés dans le cadre décennal d'investissement 2001-2010, la SNCB veut examiner, projet par projet, la contribution de chacun d'eux à une amélioration de la mobilité.

Er is bovendien de controle op de kosten nadat de projecten verwezenlijkt zijn. De aannemers weten dat de NMBS een moeilijke maatschappij is omdat ze alle ingebrachte extra kosten maximaal terugschroeft. Bij de aanleg van de HST waren er grote geschillen tussen de NMBS en bepaalde ondernemingen omdat ze niet akkoord was met de aangerekende extra kosten.

Alle beheerslogica's worden daarbij op tafel gelegd, zowel wat de HST als wat het binnenlands verkeer betreft.

De heer Damar wijst erop dat de audit van de HST-Fin, die door de bevoegde minister was aangevraagd, duidelijk heeft aangetoond dat de NMBS op optimale wijze controle uitoefent op de kosten.

Het debat over de Athus-Maas-verbinding zal op 26 januari 2001 in het kader van het investeringsbudget 2001 plaatsvinden. Het directiecomité is van mening dat in het gedane voorstel de bedragen te krap zijn en wil niet dat de investeringen in infrastructuur met eigen middelen uit de hand lopen en de schuldenlast groter wordt. Over een aantal investeringen moet nog worden beslist. Het was niet mogelijk om opnieuw een arbitrage uit te voeren in het investeringsbudget voor de realisatie van de Athus-Maas-verbinding met het oog op het naleven van de uitvoeringstermijn. Het directiecomité heeft een voorstel gedaan voor de vergadering van 26 januari 2001. De heer Damar wacht de beslissing van de raad van bestuur af. Als de NMBS die arbitrage kan uitvoeren, zal ze dat doen, aangezien een meerderheid van de raad van bestuur van mening is dat het om een belangrijke investering gaat en dat de uitvoering ervan niet mag worden gehinderd door de realisatie van andere investeringen.

Het directiecomité heeft zich al duidelijk uitgesproken tegen het opnieuw in gebruik nemen van de passagierslijn Dinant-Givet, omdat dat het welslagen van de Athus-Maas-verbinding in gevaar kan brengen.

De heer Damar zegt uitdrukkelijk dat de raad van bestuur een rapport aan de minister zal bezorgen over het eventueel opnieuw in gebruik nemen van zes lijnen (Neerpelt-Weert, Virton-Athus-Aarlen, Hasselt-Maasmechelen, Libramont-Bastogne, Puurs-Dendermonde-Aalst en Ottignies-Nijvel). In de komende weken zal dat rapport het voorwerp uitmaken van onderhandelingen in het kader van het derde beheerscontract.

De heer Bourlard voegt daaraan toe dat het tienjarrenplan dat door de NMBS zal worden voorgesteld, de investeringen bevat die nodig zijn voor nieuwe lijnen naar Mechelen en Namen-Charleroi. Er is een nieuwe lijn naar Namen gepland die naast de E411-snelweg zal lopen en die zowel een nationale als een intergewestelijke functie zal hebben aangezien ze voor de verbinding naar een nieuw station zal zorgen. De NMBS is vast van plan om bepaalde marktaande-

En plus, il y a les contrôles sur les coûts, lorsque les projets sont réalisés. Les entrepreneurs savent que la SNCB est une société difficile parce qu'elle serre au maximum tous les surcoûts introduits. Pour la construction du TGV, la SNCB a eu des litiges importants avec certaines entreprises parce qu'elle n'est pas d'accord sur le niveau des surcoûts demandés.

À ce niveau, toutes les logiques de gestion sont mises sur la table, tant pour le TGV que pour le trafic intérieur.

M. Damar signale que l'audit, demandé par le ministre compétent, sur la Financière TGV a bien mis en évidence que le contrôle de la SNCB sur les coûts est un contrôle optimal.

Le débat sur l'Athus-Meuse aura lieu le 26 janvier 2001 dans le cadre du budget d'investissement 2001. Le comité de direction estime que, dans la proposition faite, les sommes sont trop serrées et elle ne souhaite pas de dérapement pour des investissements en infrastructure sur fonds propres qui auraient entraîné un accroissement supplémentaire de la dette. Un certain nombre d'investissements sont restés en suspens. Il n'était pas possible de refaire un arbitrage dans le budget d'investissement pour la réalisation de l'Athus-Meuse, afin de permettre le respect de l'échéance. Le comité de direction a fait une proposition pour la réunion du 26 janvier 2001. M. Damar attend la décision du conseil d'administration. Si la SNCB peut faire cet arbitrage, elle le fera parce qu'une majorité du conseil considère que cet investissement est important et que sa mise en oeuvre ne doit pas être handicapée par la réalisation d'autres investissements.

Le comité de direction s'est déjà prononcé clairement contre la réouverture de la ligne voyageurs Dinant-Givet, considérant qu'il ne pouvait mettre en péril le succès de l'Athus-Meuse.

M. Damar précise formellement que le conseil d'administration fera un rapport au ministre sur la réouverture possible de 6 lignes (Neerpelt-Weert, Virton-Athus-Arion, Hasselt-Maasmechelen, Libramont-Bastogne, Puurs-Dendermonde-Aalst et Ottignies-Nivelles). Ce rapport fera dans les semaines qui viennent l'objet de négociations dans le cadre du troisième contrat de gestion.

M. Bourlard ajoute que dans le plan décennal d'investissement que la SNCB va présenter, se trouvent les investissements nécessaires pour les lignes nouvelles, tant vers Malines que vers Namur-Charleroi. Vers Namur, une nouvelle ligne, collée à l'autoroute E411, est prévue, qui a, à la fois, une vocation nationale et interrégionale puisqu'elle desservirait une nouvelle gare. La SNCB a la volonté de reconquérir des parts de marché (il y a 60 000 véhicules qui

len te heroveren (dagelijks rijden er 60 000 wagens) en milieuvriendelijk te zijn.

De heer Martens legt uit dat de NMBS het voorstel van een nieuwe lijn tussen Brussel en Ottignies heeft aanvaard, omdat een nieuwe lijn ervoor zorgt dat er werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd zonder de reizigers te hinderen, die al heel wat te lijden hadden van andere moderniseringswerkzaamheden. Een nieuwe lijn zou er bovendien voor zorgen dat er gemakkelijk een volledige GEN-dienst in het leven zou kunnen worden geroepen voor de verbindingen tussen Ottignies, Louvain-la-Neuve en een nieuw Waals-Brabants station. Een nieuwe lijn laat ook toe om Ottignies de functie van IC/IR-station te laten behouden en in een eerste fase toch directe treinen vanuit Namen toe te laten.

Met betrekking tot het opnieuw in gebruik nemen van de lijn Dinant-Givet zal de NMBS een negatief advies geven en dat zowel voor goederen (om strategische redenen) als voor passagiers. Zodra de lijn opnieuw in gebruik is — zo luidt de redenering — is ze vrij toegankelijk, vooral dan voor de concurrenten. De NMBS heeft van de Belgische, Franse en Luxemburgse regering de toestemming gekregen om de curve Athus-Mont-Saint-Martin aan te leggen en een toegangsweg tot Frankrijk te openen, precies om op de Athus-Maas-verbinding in overeenstemming met de betrokken operatoren treinen te laten rijden. De drie bevoegde ministers hebben een *memorandum of understanding* ondertekend.

Wat betreft de tarieven, stipt spreker aan dat een wijziging ervan altijd aanleiding geeft tot kritiek en problemen. De meeste kritieken zijn ondertussen ondervangen en het akkoord is voor bijna 90 % rond. De prijs voor de campus-kaart wordt beperkt tot een prijs die lichtjes boven de prijs van de Go-pass ligt, maar deze Campus-kaart kent wel niet dezelfde limieten als de Go-pass (bijvoorbeeld de uren). De kaarten voor de 65-plussers hebben de NMBS reeds heel wat problemen op de lijnen naar de kust veroorzaakt, met soms zeer dramatische situaties tot gevolg. Er zijn oplossingen mogelijk, maar die zouden de NMBS tientallen miljoenen kosten.

Een ander lid van de werkgroep heeft ongeveer dezelfde vragen als een voorgaande spreker.

Over het functioneren van de raad van bestuur, meent spreker dat de verantwoordelijken van de NMBS die op deze zitting aanwezig zijn, getuigen van een grote dossierkennis, degelijke bestuurderskwaliteiten en een engagement ten aanzien van de maatschappij. Indien de aandeelhouder niet langer kapitaal verstrekt, dan is voor hen onmogelijk om hun missie tot een goed einde te brengen.

De ontwikkeling van bijkomende commerciële activiteiten getuigt van creativiteit in een moeilijke

passant quotidiennement) et la volonté de respecter l'environnement.

M. Martens explique que la raison pour laquelle la SNCB a accepté l'idée d'une ligne nouvelle de Bruxelles à Ottignies, est qu'une nouvelle ligne permet de faire des travaux sans déranger trop les voyageurs qui ont déjà souffert à cause d'autres travaux de modernisation. En plus, une nouvelle ligne permettrait de mettre en service facilement un service RER complet qui pourrait desservir Ottignies, Louvain-la-Neuve et une nouvelle gare Brabant-wallon. La nouvelle ligne permet de plus de maintenir une fonction de gare IC/IR à Ottignies tout en maintenant des trains directs venant de Namur dans une première phase.

Sur la réouverture de la ligne Dinant-Givet, la SNCB donnera un avis négatif, aussi bien pour les marchandises (pour cause de stratégie) que pour les passagers, parce qu'une fois qu'une ligne est ouverte, il y a libre accès, surtout pour les concurrents. La SNCB a obtenu un accord au niveau des gouvernements belge, français et luxembourgeois pour construire la courbe Athus-Mont-Saint-Martin et ouvrir un accès vers la France, justement pour pouvoir mettre sur cet Athus-Meuse des trains en accord avec les opérateurs concernés. Un *memorandum of understanding* a été signé par les 3 ministres compétents.

En ce qui concerne les tarifs, l'intervenant précise que leur modification est toujours source de critiques et de problèmes. La plupart des critiques ont été rencontrées dans l'intervalle et l'accord est pratiquement parachevé à concurrence de 90 %. Le prix de la carte Campus est limité à un prix légèrement supérieur à celui du Go-Pass, mais cette carte Campus n'a pas les mêmes limites que le Go-Pass (par exemple les heures). Les cartes pour les personnes âgées de plus de 65 ans ont déjà provoqué pas mal de problèmes à la SNCB sur les lignes vers la côte, avec parfois pour conséquence des situations très dramatiques. Des solutions sont possibles, mais elles coûteraient des dizaines de millions à la SNCB.

Un autre membre du groupe de travail voudrait poser à peu près la même question que l'intervenant précédent.

En ce qui concerne le fonctionnement du conseil d'administration, il estime que les responsables de la SNCB qui sont présents témoignent d'une grande connaissance des dossiers, de très bonnes qualités d'administrateur et d'un engagement à l'égard de la société. Si l'actionnaire n'apporte plus de capitaux, il paraît impossible qu'ils puissent mener leur mission à bonne fin.

Le développement d'activités commerciales supplémentaires témoigne d'une créativité certaine dans

periode om middelen voor de maatschappij te zoeken.

Eén vraag is onbeantwoord gebleven, namelijk deze over de vertegenwoordiging van de gewesten in de raad van de bestuur van de NMBS. Wat is de mening van de aanwezigen over het betrekken van de gewesten op de een of andere manier bij de werking van de NMBS?

De heer Damar verklaart dat de raad van bestuur en de regering elk hun verantwoordelijkheid hebben. Zo behoort de werking van de raad van bestuur tot de bevoegdheid van die raad, maar de samenstelling van de raad van bestuur en de relatie tussen de raad van bestuur en het directiecomité is een politiek probleem en behoort tot de bevoegdheid van de regering.

Een senator zou graag weten wat het resultaat is van de vorige plannen omdat hij wil zien wat de mogelijkheden en resultaten op het vlak van investeringen zijn.

De spreker wenst ook meer duidelijkheid over bepaalde operaties, zoals bijvoorbeeld ABX, die wat in tegenspraak zijn met de taak van de NMBS. In dat kader stelt zich in het licht van de globale doelstellingen op het vlak van mobiliteit ook het probleem van de ontbrekende middelen enerzijds en de aanzienlijke ontwikkeling van de ABX-sector anderzijds.

Wat niet aan bod is gekomen, is de situatie van de gebruiker. De gebruiker wenst de gemeenschappelijke vervoermiddelen te gebruiken. Er moet dus een integratie komen van alle aangeboden gemeenschappelijke vervoermiddelen, bijvoorbeeld door middel van en globaal abonnement. Hoe wil de NMBS die integratie tot stand te brengen en hoe gaat ze ervoor zorgen dat de doorstroming tussen de verschillende soorten van gemeenschappelijk vervoer werkelijk plaatsvindt?

Een ander aspect is de toegankelijkheid van stations voor wagens en de intermodaliteit voor andere transportwijzen, bijvoorbeeld de fiets.

De spreker is van mening dat ook andere oude projecten zich op het vlak van investeringen ergens in de laatste geleerden bevinden, met name de versterking van lijn 130 van Erquelinnes, de doortocht door Namen en de inrichting van Charleroi. Hij wil daarover meer duidelijkheid.

In de logica van het GEN investeert de NMBS in lijnen zoals de lijn Nijvel-Ottignies. Een belangrijk aspect — dat eenparig wordt verdedigd in het Waalse Parlement — is de ontlastingsroute in het zuiden van Brussel zodat het verkeer dat niet in Brussel moet zijn er ook buiten blijft. Wat denkt de NMBS daarvan?

De spreker vraagt zich af hoe de NMBS de verbindingen ziet tussen de nieuwe lijnen die evenwijdig

une période difficile pour trouver des moyens financiers pour la société.

Une question est restée sans réponse, à savoir celle de la représentation des régions au conseil d'administration de la SNCB. Quelle est l'opinion des membres présents sur l'association des régions, d'une manière ou d'une autre, au fonctionnement de la SNCB?

M. Damar déclare que le conseil d'administration et le gouvernement ont chacun leurs responsabilités. C'est ainsi que le fonctionnement du conseil d'administration relève de sa propre compétence mais sa composition et ses relations avec le comité de direction est un problème politique qui relève de la compétence du gouvernement.

Un sénateur souhaite connaître le bilan des plans précédents pour voir les possibilités et les résultats en termes d'investissements.

L'intervenant souhaite également une clarification de certaines opérations, comme ABX, qui sont un peu en contradiction avec la mission de la SNCB. Dans ce cadre, le problème des moyens manquants, face au développement important du secteur ABX, se pose en fonction des objectifs globaux de mobilité.

La situation de l'utilisateur n'a pas été abordée. L'utilisateur veut utiliser les transports en commun. Il faut donc une intégration de l'ensemble de l'offre de transport en commun, comme un abonnement global. En vue de cette intégration intermodale entre transports en commun, quelle politique la SNCB vatt-elle mener de manière à ce qu'effectivement une transfluidité entre transports en commun s'installe?

Un autre aspect est l'accessibilité des gares par voiture et l'intermodalité d'autres moyens de transport, comme le vélo.

L'intervenant estime que d'autres anciens projets, hors l'Athus-Meuse, sont dans les queues des investissements, notamment le renforcement de la ligne 130 d'Erquelinnes, la traversée de Namur, l'aménagement de Charleroi. Il souhaite une clarification à ce sujet.

Dans la logique du RER, la SNCB investit dans des lignes dont celle de Nivelles-Ottignies. Un aspect important — qui est défendu unanimement au Parlement wallon — est de réfléchir non seulement à l'axe aller-retour vers Bruxelles, mais aussi à une rocade sud de manière à ne pas faire entrer dans Bruxelles du trafic qui doit rester en dehors de Bruxelles. Qu'en pense la SNCB?

L'intervenant se demande comment la SNCB voit les raccords entre les nouvelles lignes parallèles à

lopen met de autosnelweg Brussel-Ottignies-Namen en de bestaande diensten. Loopt men niet het risico een spoorwegnet met twee snelheden te krijgen en bijgevolg het bestaande spoorwegnet te laten leeglopen?

Het is niet gemakkelijk om treinbestuurders te vinden. Dat geldt overigens ook voor vrachtwagenchauffeurs. Aangezien het hier om een mobiliteitsprobleem gaat, moet er worden geïnvesteerd. Moet er niets worden gedaan aan de carrièremogelijkheden, die minder interessant zijn dan vroeger? Is dat geen beleidsprobleem?

Het goederenvervoer moet gemakkelijk kunnen beantwoorden aan de vraag. De ondernemers klagen over heel wat moeilijkheden bij het goederenvervoer. Men moet de intermodaliteit van het goederenvervoer vergemakkelijken en bijgevolg uitrustingen voorzien die een gemakkelijke transfer tussen de verschillende wijzen van transport, bijvoorbeeld met containers, bevorderen.

De spreker wijst erop dat men in plaats van naar de concurrentie tussen de verschillende wijzen van transport naar de complementariteit ervan moet kijken. Hij verwijst naar het voorbeeld van de zogenaamde «natte» lijnen, spoorweglijnen die evenwijdig met waterwegen lopen. Er worden andere tarieven gehanteerd voor die lijnen. Men moet niet alleen het spoor herwaarderen, maar ook de waterwegen en bijgevolg zorgen voor complementariteit in plaats van concurrentie.

De spreker vraagt ten slotte uitleg over het beleid inzake schadeloosstelling van reizigers in het geval van vertragingen.

Wat de vorige plannen betreft, haalt de heer Damar twee verhelderende voorbeelden aan. Het eerste voorbeeld is de uitbreiding van de capaciteit. In de periode 1996-2001 heeft de NMBS 14 miljard geïnvesteerd in de uitbreiding van de capaciteit. Voor de periode 2001-2010 wordt er 150 miljard voorzien, omdat de NMBS van mening is dat de uitbreiding van de capaciteit cruciaal is om de doelstellingen te halen. Het tweede voorbeeld is het onthaal in de stations, de parkeerruimten en de koppeling van de verschillende wijzen van transport. In de loop van de laatste vijf jaar werd er 7 miljard geïnvesteerd. In overeenstemming met grondig onderzoek is de NMBS in haar nieuw plan van mening dat een investering van 23,7 miljard onontbeerlijk is.

Volgens de heer Damar is het niet zo dat de werkzaamheden in Namen en Charleroi zich op het vlak van investeringen in de achterste geleerden bevinden, aangezien ze nog lang niet ten einde zijn. Er moet nog heel wat worden gewerkt aan de verbetering van de verkeersruimte in Namen, de modernisering van de 130A en de revisie van de bruggen tussen Charleroi en

l'autoroute Bruxelles-Ottignies-Namur et les services existants. Ne risque-t-on pas d'avoir un réseau à deux vitesses et, donc, de vider un peu le réseau existant?

En ce qui concerne le personnel, il est un fait que le recrutement de conducteurs pose problème, comme il y a aussi des problèmes pour recruter des transporteurs routiers. Comme il s'agit d'un problème de mobilité, il faut investir. Ne faut-il pas résoudre un problème de désintérêt dû à ce que les possibilités de carrière sont actuellement moins intéressantes qu'avant? N'y-a-t-il pas un problème de politique à régler?

Le transport de marchandises doit répondre assez facilement à la demande. Les entrepreneurs se plaignent pas mal des difficultés dans le fonctionnement du transport de marchandises. Il faut faciliter l'intermodalité du transport des marchandises et donc prévoir des équipements qui favorisent un transfert assez aisé entre les différents modes de transport, comme par exemple les containers.

L'intervenant signale qu'il faut voir la complémentarité au lieu de la concurrence entre les modes. Il cite l'exemple des lignes dites «mouillées», c'est-à-dire des lignes de chemin de fer qui sont parallèles à des voies fluviales. Pour ces lignes il existe des tarifs différents. Il ne faut pas uniquement revaloriser le chemin de fer, mais aussi la voie d'eau et donc, installer la complémentarité et pas la concurrence.

Enfin, l'intervenant demande des explications sur la politique d'indemnisation des usagers en cas de retard des services.

En ce qui concerne les plans précédents, M. Damar cite deux exemples illustratifs. Le premier exemple est l'extension de capacité. Pour la période 1996-2001, la SNCB a investi 14 milliards en extension de capacité. Pour la période 2001-2010, 150 milliards sont prévus parce que la SNCB estime que les extensions de capacité sont cruciales pour répondre aux objectifs. Le deuxième exemple est l'accueil dans les gares, les parkings et l'interconnexion entre les divers modes de transports. Au cours des 5 dernières années, 7 milliards ont été investis. Dans son nouveau plan et en rapport avec des études approfondies, la SNCB estime que 23,7 milliards sont indispensables.

En plus, M. Damar explique que les travaux à Namur et à Charleroi-sud ne sont pas dans les queues des investissements parce que ces travaux ne sont pas en fin de parcours. Il y a encore beaucoup à faire pour améliorer les lieux de circulation à Namur, pour moderniser la 130A et pour la révision des ponts entre Charleroi et Erquennes. En tout état de cause, il y a

Erquelines. Er is in elk geval continuïteit in de investeringen aangezien ze belangrijk zijn en moeten worden voortgezet. Men dient dus te spreken van een voortzetting van het opgestarte programma, in plaats van het te hebben over een stiefmoederlijke behandeling op het vlak van investeringen.

De lijn Ottignies-Nijvel zal net als zes andere eventueel opnieuw in gebruik te nemen lijnen waarover men een grondige studie heeft gevraagd, eerst worden besproken in de raad van bestuur en vervolgens, in het kader van de onderhandelingen, met de bevoegde minister en de regering in de context van het derde beheerscontract.

Wat de schadeloosstelling van de reizigers betreft, zijn alle elementen voorhanden om in diezelfde context onderhandelingen op gang te brengen: een grondige studie met een omstandig verslag werd samen met het advies van twee ombudsmannen en de adviescommissie van de gebruikers aan de minister voorgelegd.

Wat ontbreekt in het GEN-dossier is permanent overleg. Op alle niveaus zijn er discussies geweest, maar nooit vond er structureel overleg plaats tussen de vier vervoersmaatschappijen. De raad van bestuur van de NMBS heeft als eerste de beweging in gang gezet. Momenteel is er een akkoord in de vier raden van bestuur. De NMBS vraagt niets anders dan dat als eerste stap in het structureel overleg tussen de vervoersmaatschappijen de verschillende economische belangen zo spoedig mogelijk worden samengebracht.

De heer Bovy antwoordt op de vragen over het personeel. Wat betreft de vergelijking met de vrachtwagenchauffeur, ziet hij slechts één overeenkomst, namelijk het feit dat voor beide categorieën een tekort bestaat. De maatregelen om het tekort aan vrachtwagenchauffeurs op te vangen, zijn echter van een heel andere aard dan deze voor treinbestuurders. Tot voor kort werden treinbestuurders gerecrueteerd onder de kandidaten met een technische opleiding A2. Vandaag is dit een veelgevraagde categorie in alle economische sectoren. Voor de aanwerving komen nu ook andere opleidingen in aanmerking, zoals een humaniora diploma. Om het gebrek aan technische kennis bij deze kandidaten op te vangen, is een bijkomende voor-opleiding voorzien. De heer Bovy wenst dat de toegang tot het beroep ook voor kandidaten met een A3 opleiding mogelijk zou zijn.

Het probleem blijft dat treinbestuurder een beroep met een bijzondere kwalificatie is en dat de opleiding voor treinbestuurder een betrekkelijk zware opleiding is. Nu neemt de opleiding ongeveer één jaar in beslag (vroeger was dit 18 maanden) en vraagt uiteraard een bijzondere inspanning voor de kandidaten.

Het probleem is niet alleen een probleem van salaris, maar ook van algemene arbeidsvoorwaarden,

une continuité dans les investissements parce qu'ils sont importants et il faut les prolonger. Il faut donc parler de poursuite de programme entamé et non de queue d'investissement.

La ligne Ottignies-Nivelles, comme six autres lignes pour lesquelles on a demandé de faire une étude approfondie sur une réouverture éventuelle, sera discuté d'abord au sein du conseil d'administration, puis, dans le cadre des négociations, avec la ministre compétente et le gouvernement dans le contexte du troisième contrat de gestion.

Pour l'indemnisation des voyageurs, tous les éléments sont sur la table pour entamer une négociation dans le même contexte du troisième contrat de gestion: une étude très approfondie avec rapport circonstancié a été soumise à la ministre, accompagnée d'un avis des deux médiateurs et du comité consultatif des usagers.

Ce qui a manqué dans le dossier du RER est une concertation permanente. On a eu des discussions à tous les niveaux, mais pas une concertation structurelle entre les quatre sociétés de transport. La SNCB a été le premier conseil d'administration à lancer le mouvement. Actuellement, il y a un accord dans les quatre conseils d'administration. La SNCB ne demande pas mieux que ce groupement d'intérêts économiques se constitue le plus rapidement possible comme étant la première étape d'une concertation structurée entre les différentes sociétés de transport.

M. Bovy répond aux questions relatives au personnel. En ce qui concerne la comparaison avec les chauffeurs de poids lourds, il ne voit qu'un point commun, à savoir le fait qu'il y a un déficit pour chacune des deux catégories. Les mesures pour résorber le manque de chauffeurs de poids lourds sont toutefois de toute autre nature que celles pour les conducteurs de trains. Jusqu'il y a peu, les conducteurs de train étaient recrutés parmi des candidats de formation A2. Aujourd'hui, c'est une catégorie fort demandée dans tous les secteurs économiques. Pour le recrutement, d'autres formations tel qu'un diplôme d'humanités entrent actuellement en ligne de compte. Pour compenser l'absence de connaissances techniques de ces candidats, une formation préalable complémentaire est prévue. M. Bovy souhaite que l'accès à la profession soit également possible aux candidats ayant une formation A3.

Mais il reste le problème que la conduite d'un train requiert des qualifications particulières et que la formation à cette fonction est particulièrement lourde. Actuellement, cette formation prend environ un an (auparavant 18 mois) et demande évidemment des efforts particuliers de la part des candidats.

Le problème n'est pas seulement un problème de rémunération mais aussi de conditions de travail en

zoals de plaats van de tewerkstelling. Er wordt nu voornamelijk personeel voor Brussel en Antwerpen gerecruteerd, hetgeen sommige kandidaten afschrikt omdat ze dikwijls 's morgens reeds om 2 uur aanwezig moeten zijn.

De vakbond stelt zich heel wat vragen over de vergoedingen voor vertragingen, namelijk is dit wel de juiste manier om oplossingen te vinden. Er moet ten allen prijze vermeden worden dat veiligheid niet meer zou primeren op stiptheid. Veiligheid moet altijd primeren op alles.

De heer Damilot voegt aan het antwoord van de heer Bovy toe dat tussen 1982 en 1992 de NMBS niemand heeft kunnen aanwerven omwille van de bezuinigingen die haar werden opgelegd. Vanaf 1996 kon er opnieuw worden aangeworven, maar aangezien er op dat moment een hoogconjunctuur was, kozen de jongeren voor andere uitwegen op de arbeidsmarkt dan de NMBS. Dat is de oorzaak van de huidige moeilijkheden.

De heer Bourlard komt terug op de verbinding tussen de nieuwe en de bestaande lijnen. Voor de lijn die langs de autosnelweg naar Namen en Luxemburg loopt en de lijn die langs de autosnelweg naar Charleroi loopt, zijn er drie verbindingen voorzien: een eerste in Sart-Bernard (de verbinding met lijn 162), een tweede in Louvain-la-Neuve en een derde op de kruising van lijn 42, lijn 140 en de nieuwe lijn (voor de klanten van Charleroi). Dat laat aansluitingen toe en het gebruik van de oude infrastructuur van de stations.

Wat de intermodaliteit van het vervoer en het probleem van de parkeerruimte betreft, wijst de spreker erop dat wanneer een station grondig wordt vernieuwd, er steeds met de gemeentelijke overheid en de verantwoordelijken voor het stadsvervoer wordt onderhandeld over de toegankelijkheid van het station en de intermodaliteit van de verschillende wijzen van vervoer ter plaatse.

De heer Martens komt terug op het vervoer van postzakken. Dat vervoer is het gevolg van een handelsovereenkomst tussen de NMBS en De Post, die de NMBS zeker en vast wil behouden.

Het goederenvervoer is een zuiver commerciële activiteit. De NMBS is bereid om alles in het werk te stellen voor de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer. Ze heeft overigens al heel wat daarin geïnvesteerd. Zo heeft ze een participatie in ondernemingen voor gecombineerd vervoer. Nu is het zo dat het gecombineerd vervoer een markt is die moeilijk rendabel te maken is omwille van al de handelingen die moeten worden uitgevoerd om de kisten op de trein te zetten. Bovendien gaat het om internationaal vervoer waarvoor een kwaliteit vereist is die moeilijk te realiseren valt. Het gecombineerd vervoer is een

général, comme le lieu de l'affectation. On recrute actuellement surtout du personnel pour Bruxelles et Anvers, ce qui décourage certains candidats parce qu'ils doivent souvent déjà être sur place dès 2 heures du matin.

Le syndicat se pose quantité de questions à propos de l'indemnité pour le retard, et se demande si c'est bien la bonne manière de trouver des solutions. Il faut à tout prix éviter que la sécurité ne prime plus sur la ponctualité. La sécurité doit toujours primer sur tout.

M. Damilot ajoute à la réponse de M. Bovy qu'entre 1982 et 1992, la SNCB n'a pas pu engager un seul homme au nom de l'austérité qui lui était imposée. À partir de 1996, elle a enfin pu recruter, mais comme la conjoncture était bonne, les jeunes sur le marché d'emploi choisissaient d'autres voies que la SNCB, ce qui est la raison de ses actuelles difficultés.

M. Bourlard revient sur le problème du raccord entre les nouvelles lignes et les lignes existantes. Pour la ligne qui longe l'autoroute vers Namur-Luxembourg et la ligne qui longe l'autoroute dorsale Wallonne vers Charleroi, trois raccords sont prévus, le premier à Sart-Bernard (le raccord avec la ligne 162), le deuxième à Louvain-la-Neuve et le troisième au croisement de la ligne 42, la ligne 140 et la nouvelle ligne (pour la clientèle de Charleroi). Cela permet des connexions et l'utilisation des anciennes infrastructures de gares.

En ce qui concerne l'intermodalité des transports et le problème du parking, l'intervenant souligne que quand une gare est rénovée en profondeur, il y a toujours des négociations avec les autorités communales et les responsables du transport urbain pour définir l'accessibilité à la gare et l'intermodalité qui doit exister entre les différentes modes de transport sur le site.

M. Martens revient sur la question du transport de sacs postaux. Ce transport est la suite d'un accord commercial entre la SNCB et La Poste et que la SNCB veut absolument maintenir.

Le trafic marchandises est une activité commerciale pure. La SNCB est prête à tout faire pour développer le transport combiné. D'ailleurs, elle a déjà réalisé des investissements importants dans le transport combiné, comme une participation importante dans des sociétés de transport combiné. Or, le transport combiné est un marché difficile à rentabiliser à cause des opérations à effectuer pour mettre les caisses sur le train. En plus, c'est un trafic international qui exige une bonne qualité difficile à réaliser. Le transport combiné est un marché extrêmement compétitif et la SNCB veut faire un effort sérieux, mais, selon l'inter-

markt met uitzonderlijk veel concurrentie. De NMBS wil een serieuze inspanning doen, maar volgens de spreker moeten er op Europees niveau initiatieven worden genomen om het gecombineerd vervoer te stimuleren.

De heer Fontinoy verklaart dat hij niet kan akkoord gaan met de politiek die de NMBS heeft gevoerd in het geval van ABX. Zij is hier veel te ver in gegaan.

Wat betreft de structuren van de maatschappij, stipt spreker aan dat de NMBS momenteel 150 filialen telt. De directeurs hebben verschillende mandaten in deze filialen. Ofwel wordt het aantal mandaten in de filialen beperkt, ofwel vraagt men aan de dagelijkse leiding van de maatschappij om zich meer met de echte problemen inzake mobiliteit bezig te houden.

De heer Damilot verklaart dat hij zich ergens tussen de twee stellingen bevindt die in het debat over ABX worden verdedigd. Hij begrijpt diegenen die zeggen dat de NMBS misschien vergeefs of lichtvaardig geld heeft uitgegeven in de ABX-operatie. Hij begrijpt echter ook diegenen die zeggen dat ABX misschien een strategie is voor de toekomst.

Niemand kan echter ontkennen dat er Europese richtlijnen bestaan aangaande de liberalisering van het goederenvervoer en de termijnen daarvoor. Het is duidelijk dat als de Europese richtlijnen in de 15 landen van de Europese Unie op dezelfde wijze zouden worden toegepast, ze niet overal dezelfde gevolgen zouden hebben. De liberalisering van het goederenvervoer zou in Finland, Griekenland, Portugal of Zweden andere gevolgen hebben dan in België, dat een land is dat zich in het hart van Europa bevindt en aan twee uiterst belangrijke landen grenst. De buitenlandse verwervingsoperaties van ABX hebben misschien iets aan de krachtsverhoudingen veranderd.

Een lid van de werkgroep heeft een vraag over de splitsing van de NMBS in 3 *business-units* en verwijst naar het voorstel van de regering dat volledig in overeenstemming met de Europese regelgeving is en de opportuniteit biedt om definitief de verdachtmakingen over de onrechtmatige financiële transfers van het binnenlands reizigersvervoer naar het goederenvervoer, te ontcrachten. De voorzitter wenst de mening te kennen van de leden van de raad van bestuur over dit voorstel om de NMBS te splitsen in 3 *business-units*, met een eigen paritair samengesteld directiecomité voor elke unit, maar één enkele raad van bestuur. In dit kader vraagt de voorzitter eveneens of de raad van bestuur van NMBS enige beleidsinitiatieven voorstelt om het slabakkende goederentransport te stimuleren. Zou de inbreng van privé-kapitaal geen geschikt middel zijn om meer dynamiek te creëren of zou de NMBS eerder overwegen om het goederentransport over te dragen om met de opbrengst ervan een deel van het personenvervoer te financieren? Het

venant, une solution pour stimuler le transport combiné doit être trouvée au niveau européen.

M. Fontinoy déclare qu'il ne peut marquer son accord sur la politique que la SNCB a menée dans le cadre d'ABX. Elle a été ici beaucoup trop loin.

En ce qui concerne les structures de la société, l'intervenant souligne que la SNCB compte actuellement 150 filiales. Les directeurs ont divers mandats dans ces filiales. Soit on limite le nombre de mandats dans les filiales, soit on demande à la direction journalière de la société de s'occuper plus des véritables problèmes en matière de mobilité.

M. Damilot déclare qu'il se trouve entre les deux thèses défendues dans le débat sur ABX. Il comprend la thèse de ceux qui prétendent que la SNCB a peut-être dépensé de l'argent inutilement, où à la légère, dans l'opération ABX, mais il comprend aussi la thèse des autres que prétendent qu'ABX peut être une stratégie pour l'avenir.

Toutefois, personne ne peut contester l'existence des directives européennes sur la libéralisation du transport de marchandises et les échéances qui sont fixées. Si les directives européennes s'appliquent de la même façon dans les 15 pays de l'Union européenne, il est clair qu'elles n'auront pas les mêmes effets dans ces 15 pays. En effet, la libéralisation en Finlande, en Grèce, au Portugal ou en Suède n'aura pas les mêmes effets que la libéralisation en Belgique, qui est un pays au cœur de l'Europe et situé entre deux pays voisins extrêmement importants. Les opérations ABX d'acquisition à l'étranger ont peut-être pu créer un rapport de force.

Un membre du groupe de travail pose une question à propos de la scission de la SNCB en 3 *business-units* et se réfère à la proposition du gouvernement qui est entièrement en concordance avec la réglementation européenne et offre l'opportunité de mettre fin définitivement aux agissements délictueux en matière de transferts financiers irréguliers du transport intérieur de voyageurs vers le transport de marchandises. Le président aimerait connaître l'opinion des membres du conseil d'administration sur cette proposition de scinder la SNCB en 3 *business-units*, avec un comité de direction à composition paritaire pour chaque unit, mais un seul conseil d'administration. Dans ce cas, le président demande également si le conseil d'administration de la SNCB propose une quelconque initiative pour stimuler le transport de marchandises qui est à la traîne. L'apport de capitaux privés ne constituerait-il pas un moyen adéquat pour donner plus de dynamique ou bien la SNCB envisagerait-elle plutôt de transférer le transport de marchandises pour

is uiteraard vanzelfsprekend dat de NMBS volledig verantwoordelijk blijft voor het beheer van de infrastructuur.

De tweede vraag heeft betrekking op de samenstelling van de beheersorganen van de NMBS. Tot op vandaag rijzen er heel wat twijfels en vragen over de ongebreidelde filialisering van de NMBS. Heel wat leden van de raad van bestuur bekleden al dan niet bezoldigde mandaten in deze filialen. Geeft dit geen aanleiding tot een zekere vorm van belangenvermenging? Zal de complexiteit van de besluitvormingsprocedures de noodzakelijke hervormingen niet ondermijnen?

De regering besteedt uiteraard heel wat aandacht aan dit punt. Wat is de mening van de bestuurders omtrent de regeringsintentie om de functie van bestuurder en directeur principieel te scheiden en aldus een gezonde situatie te bereiken waarin de controlerende instantie niet langer zichzelf controleert. Menen de bestuurders dat de kwaliteit, de snelheid en de objectiviteit van de besluitvorming gebaat zal zijn met de beslissing om de leden van het directiecomité niet langer te laten zetelen in de raad van bestuur?

In dit verband wijst het lid op het voorstel om de samenstelling van de raad van bestuur te optimaliseren door minstens twee onafhankelijke bestuurders via een recruiteringsbureau aan te werven, die daarenboven geen deel uitmaken van het directiecomité of van het bestuur van de verbonden ondernemingen. Daarnaast wordt er ook voorgesteld om kwaliteitseisen in te voeren waaraan ieder individueel lid van de raad van bestuur zou moeten voldoen en wordt er voorgesteld om het aantal bestuursmandaten te beperken. Ten slotte wijst de voorzitter op de vraag om één vertegenwoordiger van ieder gewest in de raad van bestuur opnemen. Zijn deze structurele hervormingen voor de noodzakelijke verbetering van de kwaliteit al besproken door de raad van bestuur?

De heer Damar legt uit dat de problematiek van de juridische eenheid van de maatschappij reeds eerder werd besproken, namelijk tijdens de discussies over de herstructureringen in het verlengde van de doelstelling 2005. In 1998 werd de oprichting van verschillende *business-units* in de maatschappij gerealiseerd om de autonomie en de verantwoordelijkheden binnen de maatschappij te laten toenemen. De NMBS bleef wel één juridische entiteit. Ook al blijft spreker persoonlijk voorstander van deze eenheid, toch erkent hij dat de NMBS wellicht te ver is gegaan in de oprichting van *business-units* en dat een concentratie van *units* zich opdringt. Daartoe is wel geen wetswijziging nodig want de raad van bestuur kan overgaan tot hergroepering van activiteitscentra binnen de logica van de bestaande wet van 1991.

financer, grâce au produit de ce transfert, une partie du transport de personnes? Il va évidemment de soi que la SNCB reste totalement responsable de la gestion de l'infrastructure.

La deuxième question porte sur la composition des organes de gestion de la SNCB. Jusqu'à ce jour, la filialisation effrénée de la SNCB suscite pas mal de doutes et de questions. Bon nombre de membres du conseil d'administration ont, dans ces filiales, des mandats, rémunérés ou non. Cela ne donne-t-il pas lieu à une certaine forme de confusion d'intérêts? La complexité des procédures de décision ne mine-t-elle pas les réformes nécessaires?

Le gouvernement consacre évidemment beaucoup d'attention à ce point. Quelle est l'opinion des administrateurs à propos des intentions gouvernementales de scinder en principe la fonction d'administrateur et de directeur et d'aboutir de la sorte à une situation plus saine où les instances de contrôle ne continueront plus à se contrôler elles-mêmes. Les administrateurs n'estiment-ils pas que la qualité, la rapidité et l'objectivité de la décision sera bien servie par la décision de ne plus faire siéger de membres de la direction au conseil d'administration?

À cet égard, l'intervenant rappelle la proposition d'optimiser la composition du conseil d'administration en recrutant, par le biais de bureaux de recrutement, au moins deux administrateurs indépendants qui, en outre, ne feraient pas partie de comité de direction ou de la direction d'entreprises liées. En outre, il est également proposé d'instaurer des exigences de qualité auxquelles chaque membre individuel du conseil d'administration devrait satisfaire et il est aussi proposé de limiter le nombre des mandats d'administrateurs. Enfin, le président évoque la question de prévoir un représentant de chaque région au conseil d'administration. Ces réformes structurelles en vue de l'amélioration nécessaire de la qualité ont-elles déjà été discutées au conseil d'administration?

M. Damar explique que la problématique de l'unité juridique de la société a déjà été discutée, notamment au cours des discussions à propos des restructurations dans le prolongement de l'objectif 2005. En 1998, la création de diverses *business-units* au sein de la société a été réalisée afin d'accroître l'autonomie et les responsabilités au sein de la société. La SNCB reste une seule entité juridique. Même s'il reste partisan de cette unité, le dernier intervenant reconnaît que la SNCB a peut-être été trop loin dans la création de *business-units* et qu'une concentration des *units* s'impose. Pour ce faire, il ne faut pas modifier la loi car le conseil d'administration peut procéder au regroupement de centres d'activité dans le cadre de la logique de la loi de 1991 existante.

De heer Damar wenst zich niet te mengen in het politiek debat over de samenstelling van de raad van bestuur en de relatie tussen de raad van bestuur en het directiecomité. Toch stelt hij alleen vast dat in de banksector het ook gebruikelijk is dat leden van het directiecomité zetelen in de raad van bestuur, zonder dat daarover opmerkingen worden geuit.

Wat de privatisering op het vlak van vrachtvervoer per spoor betreft, verwijst de heer Damar naar de Europese experimenten, die allemaal mislukt zijn. Hij geeft tal van voorbeelden. De enige operatoren die geïnteresseerd zijn in een privatiseringsoperatie zijn de financiële spelers. Zij zijn echter niet geïnteresseerd in een overname van het vrachtvervoer per spoor, maar wel in het beheer van de wagonsector, omdat die het meest rendabel is. De spreker verwijst naar het experiment van de HST-financiering: van de 8 miljard die voorbehouden was voor financiële investeerders, is er maar 5 miljard daadwerkelijk door financiële investeerders geïnvesteerd en dan nog mits een gegarandeerde en fiscaal aftrekbare vergoeding.

De andere spelers die in een privatisering zouden geïnteresseerd zijn, zijn de SNCF en de Deutsche Bahn. Al sinds jaren bestaat de strategie van de NMBS erin onafhankelijk te blijven en het nodige te doen om niet afhankelijk te worden van de SNCF of de Deutsche Bahn. De NMBS is flink op weg om in haar opzet te slagen als de infrastructuur van de havens het toelaat om de betrekkingen tussen de havens en de NMBS te intensifiëren.

De heer Damar wenst in elk geval niet in een privatiseringsscenario te stappen waarin alleen de financiële investeerders geïnteresseerd zijn of waarin de poort wijd open wordt gezet voor de SNCF of de Deutsche Bahn.

Uit dit antwoord leidt een lid af dat de heer Damar niet wenst te antwoorden op de vraag omtrent de samenstelling van de beheersorganen.

Louter ter informatie stipt de heer Pardon aan onbezoldigd bestuurder van Eurostar Group Ltd, een vennootschap naar Engels recht, te zijn. Gezien Groot-Brittannië de bakermat van de *corporate governance* is, wordt dit in Eurostar Group Ltd strikt toegepast. Zo werden bestuurders-directeurs geweerd want directeurs konden geen deel uitmaken van de raad van bestuur. Nu stellen we een volledige omme-zwaai was en moeten de *executives* ook zetelen in de raad van bestuur omdat men oordeelt dat zij anders hun wettelijke verantwoordelijkheid ontlopen.

De heer Bovy verklaart dat de vakbond geen voorstander was van de herstructurering die de NMBS een tweetal jaren geleden heeft doorgevoerd, maar wel van een structuur, gericht op een soort van productmanagement, zodat verantwoordelijkheden beter konden worden afgelijnd. Op dit punt kan de vak-

M. Damar souhaite ne pas se mêler au débat politique à propos de la composition du conseil d'administration et de la relation entre le conseil d'administration et le comité de direction. Toutefois, il constate seulement que dans le secteur bancaire, il est aussi habituel que des membres du comité de direction siègent au conseil d'administration mais qu'à ce propos, l'on entend jamais de remarques.

En ce qui concerne la privatisation dans le domaine du fret ferroviaire, M. Damar se réfère à l'ensemble des expériences européennes qui sont toutes des échecs. Il cite plusieurs exemples. En effet, les seuls opérateurs qui sont intéressés dans une opération de privatisation sont des acteurs financiers. Toutefois, ils ne sont pas intéressés dans la reprise du fret ferroviaire, mais dans la gestion du secteur wagons parce qu'il est le plus rentable. L'intervenant se réfère à l'expérience de la Financière TGV: des 8 milliards réservés pour les investisseurs financiers; seulement 5 milliards ont été souscrits par des investisseurs financiers, à la condition d'une rémunération garantie et fiscalement déductible.

Les autres acteurs qui pourraient être intéressés dans la privatisation, sont la SNCF et la Deutsche Bahn. Depuis des années, la stratégie de la SNCB a été de rester indépendante et de créer les conditions nécessaires pour l'être par rapport à la SNCF et la Deutsche Bahn. La SNCB est en train de réussir le pari si les conditions infrastructurelles sont réunies au niveau des ports pour créer une intensification des rapports entre les ports et la SNCB.

En tout cas, M. Damar ne souhaite pas entrer dans un scénario de privatisation où seuls les investisseurs financiers sont intéressés ou pour tenir la porte grande ouverte pour la SNCF ou la Deutsche Bahn.

Un membre déduit de cette réponse que M. Damar ne souhaite pas répondre à la question relative à la composition des organes de gestion.

À simple titre d'information, M. Pardon signale qu'il est administrateur non rémunéré d'Eurostar Group Ltd, une société de droit anglais. Étant donné que la Grande-Bretagne est le berceau des *corporate governance*, ceci est strictement appliqué au sein de l'Eurostar Group Ltd. C'est ainsi que des administrateurs-directeurs ont été écartés car les directeurs ne pouvaient pas faire partie du conseil d'administration. À présent, nous constatons un revirement complet et les *executives* doivent également siéger au conseil d'administration parce que, sinon, on estime qu'ils échappent à leurs responsabilités légales.

M. Bovy déclare que le syndicat n'était pas partisan de la restructuration que la SNCB a effectuée il y a près de deux ans mais bien d'une structure axée sur une sorte de product management de sorte que les responsabilités puissent être mieux délimitées. À ce propos, le syndicat peut marquer son accord sur les

bond instemmen met de voorstellen van de regering, maar niet met het voorstel om de NMBS op te splitsen in verschillende juridische entiteiten, want dit doet afbreuk aan de eenheid van de onderneming, van staatsrecht en van arbeidsvoorwaarden.

Wat de aanwezigheid van de NMBS in een groot aantal filialen betreft, is het heel goed mogelijk om, in samenwerking met de privé, een aantal commerciële projecten op te zetten. Er is echter geen wetgevend werk nodig om daar schoon schip in te maken.

Wat dan de samenstelling van de raad van bestuur betreft, verwijst spreker naar de wet van 1991. Eén van de belangrijkste opdrachten van het directiecomité is het afsluiten en doen respecteren van het beheerscontract en de verantwoordelijkheid ervoor dragen. Het directiecomité onderhandelt met de overheid over het beheerscontract en is verantwoordelijk voor de uitvoering ervan. De raad van bestuur keurt het beheerscontract goed, maar de wet van 1991 voorziet dat de verantwoordelijkheid voor de uitvoering bij het directiecomité ligt.

Spreker is het oneens met de stelling dat de raad van bestuur moet samengesteld worden naar het beeld van de regerende meerderheid omdat hij de gevolgen van een niet-continu strategisch beleid vreest. In het verleden is dit al te dikwijls gebeurd.

Voor een bedrijf als de NMBS dat binnen enkele jaren een omzet van 200 miljard realiseert, kan de raad van bestuur niet om de vier jaar worden gewijzigd, telkens wanneer de regerende meerderheid wijzigt, gezien de strategische opties die een dergelijke bedrijf moet nemen. Spreker is wel gevoelig voor de stelling dat de raad van bestuur moet samengesteld worden naar het beeld van de levende democratische krachten.

De heer Martens onderstreept dat de leden van het directiecomité helemaal geen vragende partij zijn om bijkomende mandaten in de filialen van de NMBS op te nemen. Trouwens, de emolumenten van die mandaten worden aan de NMBS betaald, niet aan de leden.

Daarnaast merkt spreker op dat het toch evident is dat de NMBS een lid van de directie afvaardigt in een bedrijf waarin de NMBS een belangrijke participatie heeft genomen. Het bedrijf vraagt trouwens meestal dat de kapitaalbrenger een afgevaardigde stuurt.

Ten slotte merkt de heer Martens op dat in de raad van bestuur 12 gewone bestuurders zetelen en 6 leden van het directiecomité. Alle beslissingen van de raad van bestuur worden steeds genomen wanneer er een meerderheid is van de gewone bestuurders.

De heer Fontinay verklaart erg gehecht te zijn aan de eenheid van de onderneming.

propositions du gouvernement mais non sur la proposition de la SNCB de scinder ses activités en diverses entités juridiques car ceci porterait préjudice à l'unicité de l'entreprise, du statut et des conditions de travail.

En ce qui concerne la présence de la SNCB dans un grand nombre de filiales, il est extrêmement facile de mettre au point un certain nombre de projets commerciaux en collaboration avec le privé. Il ne faut pas légiférer à cet effet.

En ce qui concerne la composition du conseil d'administration, l'intervenant renvoie à la loi de 1991. Une des principales missions du comité de direction est de conclure et de faire respecter le contrat de gestion et d'en porter la responsabilité. Le comité de direction négocie avec les pouvoirs publics à propos du contrat de gestion et est responsable de son exécution. Le conseil d'administration approuve le contrat de gestion, mais la loi de 1991 prévoit que la responsabilité de l'exécution incombe au comité de direction.

L'intervenant ne partage pas la thèse selon laquelle le conseil d'administration doit être composé à l'image de la majorité en place parce qu'il craint les conséquences d'une politique stratégique non continue. C'est ce qui s'est trop souvent produit dans le passé.

Pour une entreprise comme la SNCB qui, dans quelques années, réalisera un chiffre d'affaires de 200 milliards, le conseil d'administration ne peut pas être changé tous les quatre ans, chaque fois que la majorité gouvernementale change, étant donné les options stratégiques que pareille entreprise doit prendre. L'intervenant est sensible à la thèse selon laquelle le conseil d'administration doit être composé à l'image des forces démocratiques vives.

M. Martens souligne que les membres du comité de direction ne sont absolument pas partie demanderesse pour des mandats supplémentaires dans les filiales de la SNCB. D'ailleurs, les émoluments de ces mandats sont payés à la SNCB et non aux membres.

En outre, l'intervenant fait observer qu'il est malgré tout évident que la SNCB délègue un membre du comité de direction dans une entreprise où elle a pris une participation importante. L'entreprise demande d'ailleurs généralement que le bailleur de fonds envoie un délégué.

Enfin, M. Martens rappelle que 12 administrateurs ordinaires siègent au sein du conseil d'administration ainsi que 6 membres du comité de direction. Toutes les décisions du conseil d'administration sont toujours prises à la majorité des administrateurs ordinaires.

M. Fontinoy déclare être très attaché à l'unicité de l'entreprise.

Wat de vertegenwoordiging van de gewesten betreft, verkiest hij het systeem dat in Frankrijk bestaat: als de gewesten met de spoorwegen een overeenkomst willen sluiten over het opnieuw in gebruik nemen van een lijn of over een bijkomende dienst, gebeurt dat door middel van een conventie en niet via een vertegenwoordiging van de gewesten in de raad van bestuur. De gewesten participeren immers niet in de financiering van de NMBS.

Wat de raad van bestuur betreft, verklaart de spreker dat hij zeer gehecht is aan het behoud van een beperkt comité dat strategisch comité of beheerscomité wordt genoemd en dat het federale karakter van België weerspiegelt. De bevoegdheid ervan moet ongetwijfeld worden versterkt met een adviserende aanwezigheid van de vakbonden.

De spreker zou in elk geval niet in de schoenen van de heer Schouppe willen staan. Alle beheersorganen bestaan voor de helft uit personen die bij de PS of de CVP aanleunen. De heer Schouppe is niet langer de vertegenwoordiger van de Staat, de grootste aandeelhouder.

De spreker is van mening dat de raad van bestuur had moeten worden gewijzigd zodat er een regenboogmeerderheid kwam. Alle discussie over de NMBS had op die manier kunnen worden voorkomen.

2.6. Bespreking van de sneuveltekst

2.6.1. Voorstel van resolutietekst

De Senaat,

A. Gelet op de stijging van de mobiliteitsvraag;

B. Aangezien deze groeiende mobiliteitsbehoefte zich praktisch uitsluitend op de weg richt, waardoor ons wegennet, meer specifiek rondom de grote steden, overbelast wordt;

C. Gelet op de negatieve gevolgen van deze overbelasting op economisch, ecologisch, sociaal en menselijk vlak, waardoor de levenskwaliteit van iedereen wordt bedreigd;

D. Overwegende dat de verplaatsingsbehoeften en vooral de gemotoriseerde verplaatsingsbehoeften moeten beheerst worden, door de overstap naar de meest veilige en de milieuvriendelijkste vervoersmiddelen te bevorderen en te pleiten voor een rationeler ge- en verbruik van alle vervoersmiddelen en hun complementariteit;

E. Overwegende dat mobiliteit en de bereikbaarheid van alle sociale, economische en culturele

En ce qui concerne la représentation des régions, il préfère le système qui existe en France, à savoir, quand les régions ont besoin de conclure un accord avec la SNCB sur une réouverture de ligne ou un service complémentaire, on le fait au travers d'une convention plutôt que d'avoir un administrateur-représentant des régions dans le conseil d'administration. En effet, les régions ne participent pas au financement de la SNCB.

Quant au conseil d'administration, l'intervenant déclare être très attaché au maintien du comité restreint, nommé comité stratégique ou comité de gestion, qui est une image fédérale de la Belgique. C'est là que le pouvoir devrait être renforcé avec, sans doute, une présence consultative des syndicats.

L'intervenant ne voudrait en tout cas pas être à la place de M. Schouppe. Il y a partout au sein des organes de gestion une moitié de représentants du PS ou du CVP. Évidemment M. Schouppe n'est plus le représentant de l'État, actionnaire majoritaire, qu'il était auparavant.

L'intervenant estime que l'on devrait modifier tout simplement le conseil d'administration pour avoir une majorité arc-en-ciel. À ce moment-là, tous les débats sur la SNCB auraient pu être évités.

2.6. Discussion du texte martyr

2.6.1. Proposition de résolution

Le Sénat,

A. Considérant l'accroissement de la demande de mobilité;

B. Considérant que cet accroissement se concentre presque exclusivement sur la route, provoquant une congestion de notre réseau routier, plus particulièrement autour des grandes villes;

C. Considérant que cette congestion a des répercussions négatives sur les plans économique, écologique, social et humain et qu'elle menace la qualité de vie de chacun;

D. Considérant qu'il faut maîtriser le besoin de se déplacer, et particulièrement de se déplacer dans un véhicule à moteur, en encourageant l'utilisation des moyens de transport les plus sûrs et les plus écologiques ainsi que l'utilisation plus rationnelle de tous les moyens de transport et leur complémentarité;

E. Considérant que la mobilité et l'accès aux centres de la vie sociale, économique et culturelle sont

knooppunten een basisrecht is, maar ook een leefbare omgeving en verkeersveiligheid basisrechten zijn, zodat een globale aanpak van het mobiliteitsvraagstuk zich opdringt;

F. Gelet op de Europese richtlijnen betreffende het verkeer en de Europese richtlijnen inzake milieu en afvalverwerking;

G. Gelet op de engagementen van België met betrekking tot de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen (Protocol van Kyoto);

H. Bezorgd om de verkeerscongestie, de uitstoot van vervuilende gassen en de hinder te verminderen;

I. Gelet op de noodzaak om de auto-belasting te hervormen in een milieuvriendelijk perspectief;

J. Gelet op de verkeersonveiligheid in België waardoor het ongevalrisico in ons land, in vergelijking met de andere landen van de Europese Unie, zeer groot is;

K. Gelet op het onaanvaardbaar hoog aantal verkeersslachtoffers in België en het daaruit voortvloeiend leed dat vooral in hoofde van ouders van jonge verkeersslachtoffers dramatisch en traumatisch is;

L. Overwegende dat vooral de veiligheid van zwakke weggebruikers ernstig bedreigd is, waardoor België noodzakelijkerwijs het zeer hoge aantal verkeersslachtoffers moet terugdringen en daarom een krachtige reactie tegen het schandaal van het dagelijks slagveld op onze wegen en straten nodig is;

M. Overwegende dat alle fiscale maatregelen moeten genomen worden binnen het kader van de budgettaire beperkingen en rekening houdende met de weerslag die zij kunnen hebben op de gestelde prioriteiten inzake mobiliteit;

Vraagt de regering en alle betrokken instanties om:

Inzake personenvervoer:

Promotie van het openbaar vervoer:

1. Een coherente aanpassing van de BTW-tarieven voor de verschillende transportmodi in evenredigheid tot hun sociale kost, door te voeren;

2. Te streven naar één ticket voor alle gemeenschappelijke transportmodi en naar een duidelijke en eenvoudige tariefstructuur en uurregeling van het openbaar vervoer. Hiertoe moeten de nodige initiatieven genomen worden, zowel op de Interministeriële Conferentie voor verkeer en infrastructuur alsook in de beheersovereenkomsten met de openbare vervoersmaatschappijen;

des droits fondamentaux, comme le sont également la qualité de vie et la possibilité de se déplacer en toute sécurité, de sorte qu'une approche globale de la question de la mobilité s'impose;

F. Considérant les directives européennes relatives au transport, à l'environnement et au traitement des déchets;

G. Considérant les engagements de la Belgique en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (Protocole de Kyoto);

H. Soucieux de réduire la congestion du trafic, les émissions polluantes et les nuisances;

I. Considérant qu'il faut modifier la fiscalité automobile dans une perspective écologique;

J. Considérant les problèmes de sécurité routière en Belgique et le risque d'accident nettement plus élevé dans notre pays que dans les autres pays de l'Union européenne;

K. Considérant le nombre inacceptable de victimes de la route en Belgique et l'ampleur des dommages causés par l'insécurité routière, plus spécifiquement la douleur dramatique et traumatisante des parents de jeunes victimes de la route;

L. Considérant que c'est surtout la sécurité des usagers vulnérables qui est menacée et que, par conséquent, la Belgique doit réduire le nombre très élevé des victimes de la route et réagir énergiquement au scandale que constitue l'hécatombe quotidienne sur nos routes et dans nos rues;

M. Considérant qu'il faut prendre toutes les mesures fiscales dans le cadre des limites budgétaires et en tenant compte de leur impact éventuel sur les priorités fixées en matière de mobilité;

Invite le gouvernement et l'ensemble des instances concernées à:

En matière de transport des personnes:

Promotion du transport en commun:

1. Moduler d'une façon cohérente les taux de TVA pour les différents modes de transport, en fonction de leur coût social;

2. Créer un billet unique pour tous les modes de transport en commun et établir des tarifs et des horaires clairs et simples. À cette fin, les initiatives nécessaires doivent être prises, tant sur le plan de la Conférence interministérielle du transport et de l'infrastructure que sur le plan des contrats de gestion avec les sociétés de transports publics;

3. Abonnementen op het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer fiscaal aftrekbaar maken in hoofde van wie de kost draagt. Indien dit de werknemer is dan kan deze zich niet meer beroepen op het 6 frank/km-forfait. In hoofde van de werknemer mag de terugbetaling van dit abonnement fiscaal niet aanzien worden als een voordeel in natura;

4. Gratis schoolabonnementen op het openbaar vervoer voor het school-woonverkeer te voorzien;

5. Gratis abonnementen op het openbaar vervoer te voorzien gedurende maximum één jaar voor jongeren die een eerste arbeidscontract hebben;

Bedrijfsvervoerplannen :

6. Fiscale stimuli toe te kennen aan werkgevers die vrijwillig een mobiliteitsbeheersplan voor hun onderneming uitwerken en uitvoeren. Bijzondere aandacht is nodig voor de opmaak van bedrijfsvervoerplannen in «congestiezones». Als blijkt dat op vrijwillige basis in deze congestiegevoelige zones geen vermindering van het autosolisme bereikt wordt, zijn verplichte bedrijfsvervoerplannen het enige resterend alternatief;

7. Een verhoogde investeringsaftrek (boven op de traditionele afschrijving) toe te kennen aan de werkgevers die nieuw rollend materieel aanwenden voor collectief vervoer van het eigen personeel;

Rationeler gebruik van de wagen :

8. Zich te oriënteren naar een belastingspolitiek die eerder het gebruik dan het bezit van voertuigen belast;

9. Het woon-werkverkeer met de wagen fiscaal te ontmoedigen daar waar realistische alternatieven zijn, zoals een openbaar vervoer en/of bedrijfsvervoerplannen, door bijvoorbeeld de verplichte kilometervergoeding voor het woon-werkverkeer te belasten;

10. Het gebruik van individuele bedrijfswagens voor het woon-werkverkeer te ontmoedigen door voor de berekening van het voordeel in natura dat deze wagens vertegenwoordigen een duidelijk en uniform systeem in te voeren dat rekening houdt met de cilinderinhoud van de wagen en met een forfaitaire minimumdrempel voor eigen gebruik van 12 000 km per jaar;

Kostendelend gebruik van de individuele wagen :

11. Car-sharing, car-pooling en autoverhuur te bevorderen door de toekenning van fiscale voordelen, zowel voor de inzittenden alsook aan de chauffeur,

3. Permettre la déduction fiscale des abonnements aux transports en commun pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail pour celui qui prend en charge les frais de l'abonnement. Si c'est l'employé, il ne peut faire usage du forfait des 6 francs/km. Le remboursement de l'abonnement ne peut pas être considéré comme un avantage en nature pour l'employé;

4. Prévoir la gratuité des abonnements scolaires aux transports en commun pour le trajet entre le domicile et l'école;

5. Prévoir la gratuité des abonnements aux transports en commun pour une durée maximale d'un an pour les jeunes qui ont un premier contrat de travail;

Plans de transport élaborés par les entreprises :

6. Octroyer des stimulants fiscaux pour les employeurs qui élaborent et appliquent volontairement un plan de gestion de la mobilité. Une attention particulière doit être accordée à l'élaboration par les entreprises de plans de transport dans les «zones de congestion». S'il s'avère que l'on ne parvient pas à réduire le nombre de voitures avec une seule personne à bord dans ces zones de congestion, il faudra avoir recours à des plans de transport obligatoires pour les entreprises;

7. Permettre une meilleure déduction des investissements (en plus de l'amortissement traditionnel) pour les employeurs qui utiliseraient un nouveau matériel roulant afin d'assurer le transport collectif de leur personnel;

Utilisation plus rationnelle de la voiture :

8. S'orienter vers une politique de taxation des véhicules basée sur l'utilisation plutôt que sur la possession d'une voiture;

9. Décourager fiscalement les déplacements en voiture entre le domicile et le lieu de travail lorsque des solutions de rechange réalistes existent, telles que des transports en commun et/ou des plans de transport d'entreprise, et cela par exemple, par la taxation de l'indemnité obligatoire pour les déplacements domicile-lieu de travail;

10. Décourager l'utilisation individuelle des voitures de société pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, par l'adoption d'un système de calcul clair et uniforme appliqué à l'avantage en nature que représentent ces voitures, qui tiendrait compte de la cylindrée de la voiture et d'un plancher forfaitaire de 12 000 km privés par an;

Utilisation partagée de la voiture individuelle :

11. Encourager la «voiture partagée», le covoiturage et la location de voitures en accordant des avantages fiscaux aux passagers comme au chauffeur,

voor zover deze kunnen bijdragen tot een vermindering van het autoverkeer, met andere woorden voor zover zij het openbaar vervoersaanbod aanvullen;

12. Een aangepast juridisch kader voor car-sharing te voorzien om aldus deze dienst te bevorderen alsook de inrichting van hiertoe voorbestemde standplaatsen met dezelfde finaliteit;

13. Een studie te maken in hoeverre carpooling het openbaar vervoersaanbod kan aanvullen, meer bepaald van en naar de intermodale overstapplaatsen en te bestuderen op welke manier dit aanvullend aanbod kan worden bevorderd;

14. Fiscale stimuli toe te kennen aan werkgevers die hun voertuigenpark aanpassen aan de professionele behoeften van hun werknemers;

15. Het gebruik van taxi's, ook collectieve taxi's, als aanvulling op het openbaar vervoersaanbod te bevorderen, door de tarifaire eenmaking te ondersteunen en de kwaliteit van de aangeboden diensten te ontwikkelen;

Bevordering van het fietsgebruik:

16. Het fietsgebruik te stimuleren door bevorderende maatregelen te treffen op infrastructureel vlak;

17. Een nationaal en uniform registratiesysteem voor fietsen in te voeren;

18. Initiatieven te nemen in het kader van het Belgisch EU-voorzitterschap met het oog op een bevordering van het fietsgebruik. Bijvoorbeeld, een uitbreiding van de BTW-verlaging geldig op fietsherstellingen tot de daarvoor gebruikte materialen en de invoering van een voordelig BTW-stelsel voor de beschermkledij voor fiets- en motogebruikers. De opname van fietsen en toebehoren onder de bijlage H van de BTW-richtlijn;

Inzake goederenvervoer:

Bevordering van het spoor- en waterwegengebruik:

19. Het spoorvervoer te bevorderen omdat het in het algemeen de beste resultaten in verhouding tot de doelstellingen oplevert, meer in het bijzonder wat het internationaal vervoer betreft;

20. De Europese richtlijnen over de spoorwegen uit te voeren, rekening houdend met de kwaliteit van de openbare dienstverlening, de veiligheid en de regulering van het vervoer;

21. De nodige impulsen te geven om een snel goederenvervoer per spoor op het bestaande net te ontwikkelen;

22. Het transittransport via waterwegen te bevorderen, ook in haar intermodale toepassingen;

pour autant que ces systèmes contribuent à réduire la circulation, en d'autres termes, pour autant qu'ils complètent l'offre en matière de transports en commun;

12. Prévoir un cadre juridique adéquat pour la voiture partagée ainsi que la création d'aires aménagées à cet effet afin de promouvoir ce service;

13. Étudier les conditions dans lesquelles le covoiturage peut constituer une offre complémentaire aux transports en commun, notamment au départ des points d'échange intermodaux et vers ceux-ci, et rechercher les moyens d'encourager cette offre complémentaire;

14. Accorder des stimulants fiscaux aux employeurs qui adaptent leur parc automobile aux besoins professionnels de leurs travailleurs;

15. Promouvoir l'usage des taxis, y compris des taxis collectifs, en complément aux transports en commun, en favorisant l'intégration tarifaire et en développant la qualité du service proposé;

Promotion du vélo:

16. Promouvoir l'usage du vélo par des mesures d'encouragement en matière d'infrastructures;

17. Introduire un système d'identification national uniforme pour les vélos;

18. Prendre des initiatives dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne en vue de promouvoir l'usage du vélo. Par exemple, par un élargissement de la réduction de la TVA sur les réparations de vélos aux matériaux utilisés, et en instaurant un régime de TVA avantageux pour les vêtements de protection des cyclistes et motocyclistes. L'insertion des bicyclettes et accessoires dans l'annexe H de la directive TVA;

En matière de transport de marchandises:

Promotion du chemin de fer et des voies navigables:

19. Promouvoir le transport par chemin de fer parce qu'il présente en général les meilleurs résultats quant aux objectifs poursuivis, plus particulièrement en ce qui concerne le transport international;

20. Mettre en œuvre les directives européennes sur les chemins de fer en ayant égard à la qualité du service public, la sécurité et la régulation du transport;

21. Donner les impulsions nécessaires afin de développer un transport de marchandises rapide par train sur le réseau existant;

22. Développer le transit intérieur par les voies navigables, y compris dans ses applications intermodales;

Bevordering van het gecombineerd vervoer:

23. Te bestuderen op welke manier het gecombineerd vervoer het best wordt bevorderd, ermee rekening houdend dat gekozen moet worden voor een techniek of technieken die zowel inzake energieverbruik als inzake het gebruik van de beschikbare ruimte, de beste resultaten opleveren;

24. Het multimodaal transport op Europees vlak maximaal te bevorderen;

25. De standaardisering van de vervoersuitrusting te bevorderen teneinde het intermodale en gecombineerde vervoer te optimaliseren;

26. Het multimodale transport te bevorderen door een stimulans te voorzien voor elke wegtransporteur die gebruik maakt van een gecombineerde spoor-, binnenvaart- of shortsea-formule;

Een goed gebruik van de vervoerscapaciteit en van het wegennet:

27. Het lege transitverkeer tegen te gaan;

28. Te bestuderen hoe de capaciteiten van het wegennet zo effectief mogelijk gebruikt kunnen worden d.m.v. het gebruik van tijdsblokken, rekening houdend met de sociale en economische gevolgen, de invloed op het leefmilieu en met de concurrentie met andere vervoersmodi (de spoor- en waterwegen) die een betere ecologische, economische en sociale balans vertonen;

29. Naar analogie met maatregelen genomen in ons omringende landen, een doorvoerverbod van goederen over de weg tijdens het weekeinde te voorzien, met uitzondering van spoedeisend vervoer en van vervoer van bederfelijke waren en te streven naar een geharmoniseerde Europese regelgeving terzake;

Efficiënt laden:

30. De nodige initiatieven te nemen om de laders en verladere op hun medeverantwoordelijkheid te wijzen in geval van ladingsverlies door een documentenplicht te voorzien;

31. De mogelijkheid te voorzien om bij ladingsverlies systematisch een forfaitaire economische schadevergoeding te eisen en deze te storten in een fonds bestemd voor de begeleiding en revalidatie van verkeersslachtoffers;

Een beter statuut voor de chauffeurs:

32. Te zorgen voor een beter statuut voor de chauffeurs van vrachtwagens, autocars en -bussen;

33. Te ijveren voor de toepassing van voorstellen van Europese richtlijnen met betrekking tot de evaluatie van de achterhaalde reglementering over de rij-

Promotion du transport combiné:

23. Étudier les meilleures modalités pour promouvoir le transport combiné en veillant à choisir la ou les techniques présentant le meilleur bilan sur le plan énergétique comme sur le plan de la consommation d'espace;

24. Encourager au maximum le transport multimodal au niveau européen;

25. Favoriser la standardisation des équipements de transport afin d'optimiser l'intermodalité et le transport combiné;

26. Encourager le transport multimodal en prévoyant un stimulant pour les transporteurs routiers qui font usage d'une formule mixte par chemin de fer, navigation intérieure ou navigation maritime à courte distance;

Une bonne utilisation des capacités de transport et du réseau routier:

27. Décourager le trafic de transit à vide;

28. Étudier la possibilité d'utiliser au mieux les capacités du réseau routier en matière de plages horaires, notamment en tenant compte des répercussions sociales, économiques et environnementales et de la concurrence avec d'autres moyens de transport (le chemin de fer et les voies navigables) présentant un meilleur bilan économique, écologique et social;

29. Prévoir, par analogie avec des mesures prises dans les pays voisins, l'interdiction du transit de marchandises par route pendant le week-end, à l'exception des transports de marchandises périssables et des transports urgents et tendre vers une réglementation européenne harmonisée en la matière;

Un chargement efficace:

30. Prendre les initiatives nécessaires pour notifier leur responsabilité aux employeurs qui s'occupent du chargement et du transbordement en cas de perte de chargement, c'est-à-dire imposer légalement la tenue de documents;

31. Envisager la possibilité d'exiger systématiquement un dédommagement économique forfaitaire en cas de perte de chargement et de la verser à un fonds destiné à l'assistance aux victimes de la route et à leur rééducation fonctionnelle;

Un meilleur statut pour les chauffeurs:

32. Élaborer un meilleur statut pour les chauffeurs de camions, de cars et de bus;

33. Insister sur la mise en œuvre des propositions de directives européennes concernant l'évaluation de la réglementation relative aux plages horaires de repos

en rusttijden van bestuurders, waarbij men een onderscheid moet maken tussen goederen- en personenvervoer;

E-commerce:

34. Te bestuderen welke invloed de ontwikkeling van e-commerce heeft op het vervoer en op de goederenstroom.

Inzake ruimtelijke ordening:

Een nieuw concept van ruimtelijke ordening:

35. Een concept van ruimtelijke ordening dat de mobiliteitsbehoefte vermindert, te bestuderen en uit te werken;

36. Niet langer de inplanting van nieuwe activiteitszones waarvan de toegang zich beperkt tot de wegtransportmodus, te overwegen;

37. Te dien einde multifunctionele ruimte in de omgeving van bestaande diensten en van transport- en communicatie-infrastructuur, in het bijzonder infrastructuur voor gemeenschappelijk vervoer en spoorwegen, te ontwikkelen;

38. Het gebruik van ruimte voor deze activiteiten, te verminderen;

39. Alle reglementaire maatregelen of stimuli te treffen die de inwerkingtreding van deze nieuwe ordening bespoedigen en de slaagkansen te bevorderen van de multifunctionele ruimte alsmede van de ruimtebesparing;

Wonen en werkplaats:

40. Een vermindering van de registratierechten te voorzien voor de aankoop van woningen met als finaliteit een wijziging in het woonpatroon dat minder mobiliteitsgenerend ten opzichte van de werkplaats is;

41. Niet-belastbare premies te voorzien voor personen die verhuizen naar een woonplaats die minder mobiliteitsgenerend is ten opzichte van hun werkplaats;

Telewerken:

42. Verder onderzoek te bevelen naar de impact van telewerken op de mobiliteit en te experimenteren in de departementen van de federale administratie met het deeltijds-telewerken, zonder dat de kwaliteit van het sociale leven van de werknemer en zijn promotiemogelijkheden in het gedrang komen;

Inzake milieu:

Milieuvriendelijke fiscaliteit:

43. De verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling te moduleren in ecologische zin;

et de conduite, qui est dépassée, en faisant une distinction entre le transport de marchandises et le transport de personnes;

Le commerce électronique:

34. Étudier l'impact du développement du commerce électronique sur le transport et les flux de marchandises.

En matière d'aménagement du territoire:

Une nouvelle conception de l'aménagement du territoire:

35. Étudier et développer une conception de l'aménagement du territoire qui réduise les besoins en déplacements;

36. Ne plus envisager l'implantation de nouvelles zones d'activités dont l'accès se limite au mode de transport par la route;

37. À cet effet, développer les espaces multifonctionnels autour des infrastructures de transport, de communication et de services existantes, et plus particulièrement des infrastructures de transports en commun et des voies ferrées;

38. Réduire la consommation d'espace nécessaire à ces activités;

39. Prendre toutes les mesures réglementaires ou incitatives qui accélèrent la mise en œuvre de ce nouvel aménagement et favorisent la réussite des espaces multifonctionnels et l'économie d'espace;

Habitation et lieu de travail:

40. Prévoir une réduction des droits d'enregistrement pour l'achat d'un logement avec comme finalité un choix de résidence moins générateur de mobilité vis-à-vis du lieu de travail;

41. Octroyer des primes au déménagement non taxables pour les personnes qui font le choix d'un lieu de résidence moins générateur de mobilité par rapport à leur lieu de travail;

Le télétravail:

42. Continuer à étudier l'impact du télétravail sur la mobilité et expérimenter dans les départements de l'administration fédérale un système de télétravail à temps partiel, sans mettre en péril la qualité de la vie sociale de l'employé ni ses possibilités de promotion;

En matière environnementale:

Une fiscalité favorable à l'environnement:

43. Moduler, dans un sens favorable à l'environnement, la taxe routière et la taxe de mise en circulation;

44. Elk gebruik van milieuvriendelijke energiebronnen, in het bijzonder deze ter vervanging van fossiele brandstoffen, te stimuleren, alsook van energiezuinige en minder vervuilende motoren;

45. Ecoboni te voorzien voor de installatie van deeltjeskatalysatoren en dieselroetfilters op bestaande dieselwagens en te verplichten voor nieuwe wagens;

46. De nog bestaande negatieve discriminatie jegens de LPG-wagens weg te werken;

47. Een geleidelijke gelijkschakeling te voorzien tussen de verschillende taksen voor benzine en diesel rekening houdend met de meest recente resultaten over luchtvervuiling te wijten aan de dieselloertuigen;

48. Tijdens het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie een initiatief te nemen om op Europees vlak het niet belasten van kerosine aan te kaarten;

Recyclage van autowrakken :

49. De Europese Richtlijn (*End-of-life-vehicles*) te implementeren met maximale aandacht voor het stimuleren van de arbeidsintensieve sector van de demontage van voertuigen. In overleg met de gewesten moet er een sluitende registratie komen van voertuigen en wrakken, alsmede afspraken inzake een uniforme milieubijdrage die een ecologisch verantwoorde verwerking van wrakken mogelijk maakt en een beleid dat belet dat autowrakken massaal worden uitgevoerd en gedumpt in armere landen;

50. Een terugnameplicht van autowrakken door de constructeurs wettelijk vast te leggen;

Inzake verkeersveiligheid :

Een verantwoord rijgedrag :

51. De bescherming van de zwakke weggebruiker als absolute beleidsprioriteit voorop te stellen;

52. Een protocol af te sluiten met de auto-industrie opdat de publiciteit een onverantwoord rijgedrag niet zou aanmoedigen maar integendeel verkeersveilig rijgedrag zou bevorderen;

Een betere rij-opleiding :

53. De kwaliteit van de rij-opleiding te verbeteren door ze langer, intenser en meer praktijkgericht te maken. Bovendien een fonds aan te leggen om de stijging van de kostprijs van verlengde rij-opleiding op te vangen;

54. Een periodieke herevaluatie van de bekwaamheid tot sturen in te voeren;

44. Encourager fiscalement l'utilisation de toutes les sources d'énergie respectueuses de l'environnement et, en particulier, celles de substitution aux combustibles fossiles, ainsi que les moteurs consommant moins d'énergie et moins polluants;

45. Prévoir des éco-bonis pour l'installation de catalyseurs et de filtres à particules pour les voitures diesel actuelles et rendre ces dispositifs obligatoires pour les voitures nouvelles;

46. Éliminer les discriminations négatives existantes vis-à-vis des voitures GPL;

47. Réviser progressivement les différences de taxation entre diesel et essence en fonction des connaissances les plus récentes sur la pollution atmosphérique due aux véhicules diesel;

48. Prendre une initiative lors de la présidence belge de l'Union européenne, afin de mettre le problème de la non-taxation du kérosène à l'agenda européen;

Le recyclage des véhicules :

49. Mettre en œuvre la directive européenne (*End of Life-vehicles*) en s'attachant particulièrement à la promotion du secteur à haute intensité de main-d'œuvre que constitue le démontage des voitures. En concertation avec les régions, un enregistrement des voitures et des épaves doit être mis au point, et il y a lieu également de conclure des accords sur une contribution environnementale uniforme qui permette le recyclage des épaves de voitures et la mise en place d'une politique qui empêche l'exportation massive d'épaves vers des pays plus pauvres;

50. Imposer au constructeur l'obligation de reprendre les épaves;

En matière de sécurité routière :

Un comportement responsable au volant :

51. Accorder la priorité absolue à la protection de l'utilisateur faible;

52. Conclure un protocole avec le secteur de l'industrie automobile afin que la publicité n'encourage pas un comportement irresponsable de l'automobiliste au volant, mais au contraire, encourage un comportement sûr;

Meilleure formation du conducteur :

53. Améliorer la qualité de la formation à la conduite automobile en l'allongeant, en l'intensifiant et en l'axant sur la pratique. De plus, mettre en place un fonds afin de compenser l'augmentation du coût d'une formation à la conduite automobile prolongée;

54. Instaurer une réévaluation périodique de la capacité de conduire;

55. Onverwijld werk te maken van de snelle invoering van het rijbewijs met punten, waarvoor reeds een wettelijke basis bestaat;

56. Een hervorming door te voeren in de rijopleiding voor vrachtwagenchauffeurs van meer dan 3,5 ton door het instellen van een verplichte stageperiode;

Een hervorming van de wegcode :

57. Te pleiten voor een uniforme Europese wegcode;

58. De invoering van variabele maximumsnelheden in functie van de verkeersdrukten en de weersomstandigheden via elektronische wegsignalisatie te voorzien en het verbod om van rijvak te veranderen in functie van de verkeersdrukten en de weersomstandigheden;

59. Op werkdagen een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens van méér dan 3,5 ton in te stellen op alle primaire en secundaire wegen tussen 7 uur en 10 uur en tussen 16 uur en 19 uur;

Een verbetering van de controlemogelijkheden :

60. Te zorgen voor een scherpere controle op de naleving van de bestaande verkeerswetgeving en de bevoegde politiediensten het budget verzekeren zodat het nodige materiaal kan aangekocht worden;

61. De administratieve controlediensten met politionele bevoegdheden, ressorterend onder het ministerie van Verkeerswezen, te evalueren;

62. Een verhoging van het aantal moto's (van de huidige 200 naar 400) te voorzien voor de dienst verkeer van de federale politie opdat een grotere aanwezigheid op primaire en secundaire wegen een ontrafingseffect zou hebben;

63. Een bijzondere opleiding te voorzien voor de verkeerseenheden van de federale politie voor de controle van de vrachtvoertuigen en autocars van buiten de Europese Unie;

64. De controle op de rij- en rusttijden van vrachtwagens en autobussen te verscherpen;

65. Op Europees niveau de invoering van de «zwarte doos» voor het vrachtwagenverkeer te agenderen;

Een gedifferentieerd sanctioneringbeleid :

66. Snel werk van te maken van de hervorming van de categorisering van de overtredingen, waardoor een gedifferentieerd sanctioneringsbeleid mogelijk wordt;

67. De bestaande mogelijkheden met betrekking tot het opleggen van alternatieve straffen in verkeerszaken, meer te benutten;

55. S'atteler sans retard à l'instauration rapide du permis à points, pour lequel une base légale existe déjà;

56. Réformer la formation à la conduite pour les chauffeurs de camions de plus de 3,5 tonnes en instaurant une période de stage obligatoire;

Réforme du code de la route :

57. Plaider pour un code de la route européen;

58. Envisager la mise en place d'une signalisation routière électronique permettant de limiter la vitesse maximale en fonction de la densité du trafic et des conditions climatiques et l'interdiction de changer de bande de circulation en fonction de la densité du trafic et des conditions climatiques;

59. Les jours ouvrables, interdire les manœuvres de dépassement à tous les camions de plus de 3,5 tonnes entre 7 heures et 10 heures et entre 16 heures et 19 heures sur les routes primaires et secondaires;

Amélioration des contrôles :

60. Veiller à un contrôle accru du respect du code de la route et assurer aux services de police compétents le budget leur permettant d'acquérir le matériel nécessaire;

61. Évaluer les services administratifs de contrôle qui ont des compétences de police et dépendent encore du ministère de la Mobilité et des Transports;

62. Prévoir une augmentation du nombre de motos (de 200 à 400), destinées aux unités fédérales de police chargées de la circulation routière afin que leur présence accrue sur les routes primaires et secondaires ait un effet dissuasif;

63. Prévoir une formation spéciale pour les unités de la police fédérale chargées du contrôle des camions et autocars provenant de pays extérieurs à l'Union européenne;

64. Intensifier les contrôles relatifs aux plages horaires de conduite et de repos des conducteurs de camions et de bus;

65. Mettre à l'ordre du jour au niveau européen l'instauration d'une boîte noire pour les camions;

Différenciation de la sanction :

66. S'atteler rapidement à la réforme de la classification des infractions, pour rendre possible une politique de sanction différenciée;

67. Faire usage plus fréquemment des possibilités permettant d'imposer des peines alternatives dans les dossiers relatifs à la circulation routière;

68. De lichtere verkeersovertredingen systematisch administratief te sanctioneren, mits respect voor de rechten en plichten van de verkeersovertreder;

69. De verkeersboetes op een effectievere en billijkere manier te innen;

70. De wenselijkheid te onderzoeken van een verbod van het individueel of gemeenschappelijk afsluiten van verzekeringen tegen verkeersboetes;

Veiligere voertuigen:

71. Om te pleiten voor een verlaging van het BTW-tarief voor veiligheidsverhogende en milieuvriendelijkere onderdelen van voertuigen;

72. Alle technische veiligheidsvoorschriften in verband met de dode hoek op vrachtwagens, zoals onder meer DOBLI-spiegels en dode-hoekscamera's, zo snel mogelijk te verplichten;

73. Een verplichte technische keuring voor motorvoertuigen te voorzien;

Een aangepaste infrastructuur:

74. Het nodige onderzoek te laten verrichten en desgevallend de nodige maatregelen te nemen inzake de hervorming van de categorisering van de wegen, met als doel te komen tot meer aangepaste snelheidsregimes;

75. Een perfect onderhoud van het wegennet (de veiligheid, de markeringen en de lichtintensiteit ervan) te verzekeren;

76. Een dwingend reglement uit te vaardigen waardoor aannemers ertoe aangezet worden om de wegeniswerken binnen een zo kort mogelijke termijn uit te voeren;

De opvolging van ongevallen:

77. In het kader van de Europese Unie, te pleiten voor de oprichting van een communautaire databank van de registratie van de verkeersongevallen;

78. Dringend een actieprogramma inzake de nazorg van verkeersslachtoffers op te zetten;

79. Zo snel mogelijk de wettelijke bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen, aangenomen op 1 februari 2001 door de Senaat, in werking te doen treden en, voor zover het nodig zou zijn, een herkenningsteken dat het voertuig verzekerd is, te verplichten.

2.6.2. Bespreking

2.6.2.1. Algemene bespreking

Een lid betreurt het feit dat in de algemene resolutie nergens melding wordt gemaakt van de algemene

68. Sanctionner systématiquement les petites infractions de façon administrative, en respectant les droits et devoirs du contrevenant;

69. Encaisser les amendes pour infraction au code de la route de manière plus efficace et plus équitable;

70. Examiner l'opportunité d'une interdiction de conclure individuellement ou collectivement un contrat d'assurance contre des amendes de la circulation;

Des véhicules plus sûrs:

71. Plaider en faveur d'une diminution des taux de la TVA pour les composants des véhicules qui contribuent à améliorer la sécurité et qui sont plus respectueux de l'environnement;

72. Imposer le plus rapidement possible aux camions toutes les prescriptions techniques en ce qui concerne «l'angle mort», comme entre autres les rétroviseurs et les caméras couvrant l'angle mort;

73. Introduire un contrôle technique obligatoire pour les motos;

Une infrastructure adaptée:

74. Faire mener les études nécessaires et, le cas échéant, prendre les mesures *ad hoc* en matière de réforme de la classification des routes en visant à aboutir à des régimes de vitesse plus adaptés;

75. Assurer un entretien parfait du réseau routier (la sécurité, les marquages et l'intensité de la luminosité de ceux-ci);

76. Imposer un règlement contraignant incitant les entrepreneurs à accomplir les travaux sur le réseau routier dans le délai le plus court possible;

Le suivi des accidents:

77. Promouvoir, dans le cadre de l'Union européenne, une banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière;

78. Mettre d'urgence en place un programme d'action relatif au suivi des accidentés de la route;

79. Veiller à mettre en œuvre le plus rapidement possible les dispositions relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automobiles, adopté par le Sénat le 1^{er} février 2001 et, pour autant que de besoin, l'apposition d'un signe distinctif indiquant que le véhicule est assuré.

2.6.2. Discussion

2.6.2.1. Discussion générale

Un membre regrette le fait qu'il ne soit nulle part fait mention dans la résolution générale de la politi-

investeringspolitiek van de NMBS of van het GEN, gezien hun belang met betrekking tot de mobiliteitsproblematiek. Als Brussels gemeenschapsenator hecht hij veel waarde aan deze punten en wenst hij dat er toch naar wordt verwezen in deze tekst. Dit sluit natuurlijk niet uit dat er nog een resolutie over de NMBS wordt opgesteld. Beide teksten moeten dan wel samen besproken en goedgekeurd worden.

Door de beslissing om alle punten die de NMBS en het GEN aanbelangen in een afzonderlijke resolutie op te nemen, ligt er nu een algemene resolutie voor die nergens melding maakt van het tienjarig investeringsplan voor de NMBS noch van de realisatie van het GEN. Vandaar dat, volgens spreker, de algemene resolutie een zeker evenwicht mist. Zelfs indien er wordt gerefereerd naar de tweede resolutie, over de NMBS, dan nog meent het lid dat de Senaat de indruk zou geven een onvolledig werk af te leveren.

Vandaar dat het lid voorstelt om de volgende punten in de algemene resolutie op te nemen :

— Met betrekking tot het tienjarig investeringsplan van de NMBS, dienen de investeringen conform de vooropgestelde doelstellingen te worden uitgevoerd. De investeringen moeten dus op basis van de mobiliteitsplannen en -doelstellingen worden bepaald.

— Het grote project dat in de politieke beslissingen van 17 oktober 2000 inzake het GEN rond Brussel werd aangekondigd, dient van start te gaan. De 65 miljard frank die door de regering werden voorzien om met de werkzaamheden voor het GEN rond Brussel te beginnen, dienen voor 2002 te worden geïnvesteerd. Wij achten het ook gepast dat er wordt onderzocht of een netwerk zoals het GEN ook geschikt is voor andere grote steden en wat de kostprijs van zo een netwerk zou zijn.

Een ander lid wenst onmiddellijk te onderstrepen dat hij bezwaar heeft tegen het tweede punt, namelijk de verwijzing naar het GEN rond Brussel. Het bezwaar betreft niet de inhoud, maar wel het feit dat wanneer één specifiek investeringsproject uit het investeringsplan naar voren wordt gebracht, er een onevenwicht ontstaat omdat de andere, eveneens concrete, investeringen niet genoemd worden. In het tienjareninvesteringsplan staan immers heel wat meer prioriteiten dan alleen maar het GEN-project. Ofwel moet de tekst algemener geformuleerd worden, ofwel moeten ook andere concrete projecten met name worden genoemd. Zo is de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven even dringend, even prioritaire en even concreet als het GEN rond Brussel.

Een lid is van mening dat de kwestie van het GEN een heel gevoelige kwestie is die belangrijk is voor de drie gewesten van het land. Het project is des te belangrijker voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

que générale d'investissements de la SNCB ou du RER, étant donné leur importance pour la problématique de la mobilité. En sa qualité de sénateur de communauté de Bruxelles, il attache beaucoup d'importance à ces points et souhaite aussi qu'il y soit fait référence dans le texte. Ceci n'exclut évidemment pas la rédaction d'une résolution distincte sur la SNCB. Mais il faudra alors que les deux textes soient examinés et adoptés conjointement.

À la suite de la décision d'inclure dans une résolution distincte tous les points concernant la SNCB et le RER, on se trouve à présent face à une résolution générale qui ne parle nulle part du plan décennal d'investissements de la SNCB ni de la réalisation du RER. C'est pourquoi l'intervenant estime que la résolution générale manque quelque peu d'équilibre. Même si l'on se réfère à la deuxième résolution, c'est-à-dire celle relative à la SNCB, il continue à penser que le Sénat pourrait donner l'impression de fournir un travail inachevé.

Dès lors, le membre suggère de reprendre les points suivants dans la résolution générale :

— concernant le plan d'investissement décennal de la SNCB, les investissements à réaliser doivent être conformes aux objectifs fixés et doivent donc être définis en fonction des plans et des objectifs de mobilité;

— de mettre en chantier le grand projet annoncé dans les décisions politiques prises le 17 octobre 2000 en matière de RER à Bruxelles. En effet, il est urgent et cohérent de voir engager avant l'année 2002, les 65 milliards de francs programmés par le gouvernement pour initier les travaux du RER à Bruxelles. Nous jugeons également opportune la réalisation d'une étude sur l'opportunité et le coût d'un maillage de type RER pour d'autres grands centres urbains.

Un autre membre tient à souligner immédiatement qu'il a des objections à l'insertion de ce deuxième point, à savoir le RER autour de Bruxelles. Son objection ne concerne pas le contenu mais bien le fait que, lorsque l'on dissocie un projet spécifique d'investissement du plan d'investissements, on crée un déséquilibre parce que les autres investissements, également concrets, ne sont pas cités. Le plan décennal d'investissements comporte en effet beaucoup plus de priorités que le seul projet RER. Ou bien il faut formuler le texte de manière plus générale ou bien il faut également citer les autres projets concrets. C'est ainsi que le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers est tout aussi urgent, prioritaire et concret que le RER autour de Bruxelles.

Un membre pense que la question du RER est une question très sensible qui est importante pour les trois régions du pays. Ce projet est d'autant plus important pour la Région de Bruxelles-Capitale qu'elle ne parti-

aangezien dat gewest geen aandeel heeft in de officiële verdeling van de investeringen. Het punt zou kunnen worden opgenomen in het hoofdstuk «personenvervoer».

Wat betreft de investeringen voor de «IJzeren Rijn» of andere investeringen, nodig voor de Antwerpse haven, deze kunnen opgenomen worden in de rubriek «goederenvervoer».

De werkgroep besliste eerst om de opname van deze punten in de algemene resolutie afhankelijk te maken van de resultaten met betrekking tot het opstellen van een tweede resolutie over de NMBS. De resolutie over de NMBS bleek nadien politiek te zwaar geladen, zodat de werkgroep op 21 maart 2001 haar werkzaamheden stopzette en besliste om in de algemene resolutie toch enkele punten over de NMBS op te nemen.

Op de vraag of er al dan niet gerefereerd moet worden naar de beslissingen van 17 oktober 2000, antwoorden verschillende leden ontkennend. De resolutie moet de regering verzoeken om aan de NMBS voorrang te vragen voor de uitvoering van het GEN-project en voor de noodzakelijke investeringen voor het goederenvervoer.

De werkgroep beslist om de volgende punten op te nemen:

1. Inzake personenvervoer:

Tussen de punten 1 en 2 de volgende punten:

2. De kwaliteit van het binnenlands reizigersverkeer te bevorderen door de invoering van kwalitatieve doelstellingen en criteria en door de nodige middelen te garanderen teneinde deze doelstellingen te realiseren. De kwantiteit en kwaliteit van de dienstverlening inzake reizigersvervoer jaarlijks te laten evalueren door een onafhankelijke instantie aan de hand van deze criteria. De jaarlijkse financiële bijdrage voor deze opdracht van openbare dienst binnen een bepaalde marge te laten fluctueren in functie van de gerealiseerde kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen;

3. Het controlerecht op de correcte aanwending van de aan de NMBS ter beschikking gestelde financiële middelen te intensifiëren en zich, indien nodig, te beroepen op externe expertise. De hiervoor vereiste transparantie en leesbaarheid van de boekhouding van de NMBS te waarborgen;

4. Met betrekking tot het tienjarig investeringsplan van de NMBS, de investeringen uit te voeren conform de vooropgestelde doelstellingen: de investeringen moeten dus worden gedefinieerd in functie van de mobiliteitsplannen en -doelstellingen;

cipe pas au partage officiel des investissements. Le point peut être repris dans le chapitre «transport de personnes».

En ce qui concerne les investissements pour le «Rhin de Fer» ou d'autres investissements nécessaires pour le port d'Anvers, on pourrait les reprendre à la rubrique «transport de marchandises».

Le groupe de travail décidait dans un premier temps d'inscrire ces points dans la résolution générale, mais en fonction des résultats que donnera l'élaboration d'une deuxième résolution sur la SNCB. Comme la résolution sur la SNCB semblait après en effet trop sensible sur le plan politique, le groupe de travail qui a terminé ses travaux le 21 mars 2001, a décidé d'inclure malgré tout dans la résolution générale quelques points relatifs à la SNCB.

À la question de savoir s'il faut se référer ou non aux décisions du 17 octobre 2000, plusieurs membres répondent par la négative. La résolution doit inviter le gouvernement à demander à la SNCB priorité pour l'exécution du projet RER ainsi que pour les investissements nécessaires pour le secteur «transport de marchandises».

Le groupe de travail décide d'inclure les points suivants:

1. En matière de transport de personnes:

Entre les points 1 et 2 sont insérés les points suivants:

2. Améliorer la qualité du trafic intérieur voyageurs en définissant des objectifs et des critères qualitatifs, et en garantissant les moyens nécessaires pour atteindre ces objectifs. Charger un organisme indépendant d'effectuer annuellement une évaluation quantitative et qualitative du service de transport des voyageurs en fonction de ces critères. Laisser fluctuer à l'intérieur d'une marge définie la contribution financière annuelle aux fins de cette mission de service public en fonction de la réalisation des objectifs quantitatifs et qualitatifs;

3. Intensifier le droit de contrôle de l'utilisation correcte des moyens financiers mis à la disposition de la SNCB et, le cas échéant, faire appel à cette fin à une expertise externe. Garantir la transparence et la lisibilité, nécessaires à cette fin, de la comptabilité de la SNCB;

4. Concernant le plan décennal d'investissements de la SNCB, réaliser les investissements conformément aux objectifs fixés: ils doivent donc être définis en fonction des plans et des objectifs de mobilité;

5. Om prioritair de uitvoering van het GEN-project te bepleiten bij de NMBS;

6. Een studie te laten uitvoeren over de baten en kosten verbonden aan GEN-projecten in andere grote stadscentra.

2. Inzake goederenvervoer:

Het punt 19 vervangen als volgt:

Het spoorvervoer te bevorderen omdat het in het algemeen de beste resultaten in verhouding tot de doelstellingen oplevert, meer in het bijzonder wat het internationaal vervoer betreft, en om in het kader van het tienjarig investeringsplan prioritair de ontsluiting van de zeehavens te bepleiten bij de NMBS.

Over de bespreking in de commissie wordt de vraag gesteld of de leden van de werkgroep amendementen mogen indienen op de tekst van de algemene resolutie zoals hij nu voorligt. Enkele leden menen dat het kan, terwijl andere leden hopen dat iemand de voorliggende tekst zal verdedigen, over de fracties heen, anders kan de commissie terug van nul herbeginnen. Er kunnen eventueel een paar knelpunten weerhouden worden, die voor discussie in de commissie weerhouden blijven.

Zij stellen voor dat de leden van de werkgroep geen amendementen op de tekst, zoals goedgekeurd door de werkgroep, zouden indienen. Het gaat immers om een consensus-tekst. In de werkgroep is een consensus gegroeid, ook al blijven er inderdaad nog enkele pijnpunten die besproken kunnen worden in de commissie. Voor het overige hopen zij dat de leden van de werkgroep de tekst zullen verdedigen.

2.6.2.2. *Artikelsgewijze bespreking*

Overwegingen

Op de vraag of het punt M (de budgettaire beperkingen) uitdrukkelijk moet vermeld worden, antwoorden meerdere leden bevestigend.

Het is een voorzorgsmaatregel opdat de regering de budgettaire beperkingen niet zou aangrijpen als een middel om geen maatregelen te moeten treffen.

Daarenboven heeft dit punt een dubbele doelstelling: enerzijds, aan te duiden dat de maatregelen redelijk moeten blijven, dit is binnen het beschikbare budget blijven, en, anderzijds, rekening te houden met de gestelde prioriteiten inzake mobiliteit, namelijk de maatregelen die de grootste impact zullen hebben, bij voorrang uitvoeren.

Wat fiscaliteit betreft, zegt een lid van de werkgroep daar ernaar gestreefd moet worden om de

5. Faire valoir prioritairement l'exécution du projet RER à la SNCB;

6. Réaliser une étude sur les bénéfices et les coûts de projets RER pour les autres grands centres urbains.

2. En matière de transport de marchandises:

Le point 19 est remplacé comme suit:

Promouvoir le transport par chemin de fer parce qu'il présente en général les meilleurs résultats quant aux objectifs poursuivis, plus particulièrement en ce qui concerne le transport international, et, dans le cadre du plan décennal d'investissements, plaider auprès de la SNCB pour le désenclavement des ports.

En ce qui concerne la discussion en commission, à la question de savoir si les membres du groupe de travail peuvent déposer des amendements au texte de la résolution générale tel qu'il leur est actuellement soumis, plusieurs membres répondent par l'affirmative tandis que d'autres espèrent que quelqu'un défendra le texte existant au-delà des clivages politiques, sinon la commission risque de repartir à zéro. Quelques points noirs pourront éventuellement être retenus pour faire l'objet d'une discussion en commission.

Ils proposent que les membres du groupe de travail ne déposent pas d'amendements au texte tel qu'il sera adopté par le groupe de travail. Il s'agit en effet d'un texte qui a fait l'objet d'un consensus. Ce consensus s'est dégagé au sein du groupe de travail, même s'il subsiste quelques points noirs qui peuvent être examinés en commission. Pour le reste, ils espèrent que les membres du groupe de travail défendront leur texte.

2.6.2.2. *Discussion des articles*

Considérants

À la question de savoir si le point M (les restrictions budgétaires) doit être mentionné expressément, plusieurs membres répondent par l'affirmative.

Il s'agit d'une mesure de précaution pour que le gouvernement n'utilise pas les restrictions budgétaires comme moyen pour ne devoir prendre aucune mesure.

En outre, ce point a un double objectif: d'une part, indiquer que les mesures doivent rester raisonnables, c'est-à-dire dans le cadre du budget disponible, et d'autre part, tenir compte des priorités fixées en matière de mobilité, à savoir exécuter prioritairement les mesures qui auront l'impact le plus important.

En ce qui concerne la fiscalité, un membre du groupe de travail insiste sur le fait que, de toute façon,

externe kosten van het transport in de reële kosten te integreren. Met andere woorden: het principe van de internalisering van de externe kosten. Het gecombineerde transport moet het meest worden begunstigd aangezien dat op het vlak van gezondheid, veiligheid en onderhoud het hoogst scoort.

Een ander lid vindt het niet normaal dat de brandstof voor de luchtvaart niet wordt belast. Dat zorgt voor oneerlijke concurrentie bij het goederenvervoer. Het is absurd dat de meest vervuilende vervoerswijze het minst of helemaal niet wordt belast door de overheid. Niets belet de werkgroep om een signaal aan Europa te geven over dit punt.

Volgens een lid is het echte probleem het gebrek aan transparantie. Soms geldt een belasting, soms niet, soms is er een compensatie, soms niet. De belasting staat daarenboven volkomen los van de economische of ecologische impact van een bepaalde vervoerswijze. Als er transparantie zou zijn, dan zouden we kunnen vaststellen welke vervoerswijzen meer bevoordeligd zijn dan andere en welke absoluut hun kosten niet betalen.

De werkgroep beslist om het punt over de internalisering van de externe kosten, toe te voegen in de overwegingen:

«N. Overwegende dat de internalisering van de externe kosten het basisprincipe is dat alle fiscale maatregelen moet beïnvloeden;»

Een lid merkt op dat de fiscaliteit een instrument is voor het beleid dat men kiest en niet omgekeerd. Eerst moeten de zones juist geïdentificeerd worden, in functie van twee criteria: het potentieel gebruik van een bepaalde vervoerswijze en het niet-gebruik van een andere vervoerswijze. Een zone waar meerdere functies voorzien zijn (wonen, winkelen, werken, ...) beperkt de verplaatsingen. Inzake mobiliteit zullen wij altijd terug komen op het probleem van ruimtelijke ordening.

Aanbevelingen

Punt 3

Enkele leden uiten bezwaar tegen de zinssnede over het 6 frank/km-forfait. Geeft deze de bedoeling wel weer, namelijk dat elke dubbele aftrek onmogelijk moet zijn?

De werkgroep beslist de zinssnede «Indien dit de werknemer is, dan kan deze zich niet meer beroepen op de 6 frank/km-forfait» te vervangen door: «In ieder geval, mag er geen gebruik gemaakt worden van een dubbele aftrek.»

il faut arriver à ce que les coûts externes des modes de transports soient intégrés dans les coûts réels. En d'autres mots, le principe de l'internalisation des coûts externes. Le transport combiné doit être le plus favorisé puisqu'il va pouvoir utiliser les modes les moins coûteux pour la santé, la sécurité et l'entretien.

Un autre membre souligne l'aberration de la non-taxation du carburant aérien, ce qui signifie une concurrence déloyale entre les modes de transport, parce que, pour le transport de marchandises, certains carburants sont taxés, d'autres pas. C'est absurde que le transport le plus polluant soit le moins taxé par le pouvoir public voire même pas du tout. Rien n'empêche le groupe de travail d'envoyer un signal à l'Europe sur ce point.

D'après un membre, le vrai problème est le manque de transparence. Parfois, il y a une taxe, parfois pas; parfois, il y a une compensation, parfois pas. La taxe est en outre sans aucun rapport avec l'impact économique ou écologique d'un mode de transport donné. S'il y avait de la transparence, nous pourrions constater quels modes de transport sont plus avantageux que les autres et lesquels ne paient absolument pas leurs coûts.

Le groupe de travail décide d'inclure dans les considérants un point sur l'internationalisation des coûts externes.

«N. Considérant que l'internalisation des coûts externes est le principe de base qui doit influencer toutes les mesures fiscales.»

Un membre fait observer que la fiscalité est un instrument pour mener la politique que l'on choisit et non l'inverse. Il faut d'abord identifier avec précision les zones en fonction de deux critères: l'utilisation potentielle d'un mode de transport donné et la non-utilisation d'un autre mode de transport. Une zone où plusieurs fonctions sont prévues (habitat, commerce, entreprises, ...) limite les déplacements. En ce qui concerne la mobilité, nous retombons toujours sur le problème de l'aménagement du territoire.

Recommandations

Point 3

Plusieurs membres du groupe de travail émettent des objections à l'encontre du membre de phrase concernant le forfait des 6 francs/km. Est-il suffisamment clair que toute double déduction est impossible?

Le groupe de travail décide de remplacer le membre de phrase «si c'est l'employé, il ne peut pas faire usage du forfait de 6 francs/km» par: «En tout cas, il ne peut y avoir double déduction.»

Punt 5bis

Een senator stelt voor om een punt toe te voegen aan deze rubriek waarin gepleit wordt voor voldoende parkeerruimte in de nabijheid van treinstations om meer pendelaars aan te trekken.

Een lid maant aan tot voorzichtigheid. Parkings kunnen een positief element zijn, maar ook een aanzet om de auto meer te gebruiken, namelijk om de auto te nemen tot aan het station in plaats van een bus of tram. Voor sommige treinstations is een gemakkelijke toegang zeker een element om meer pendelaars aan te trekken. Grote parkings in de steden zijn echter een slecht gebruik van de ruimte rond het station en kunnen leiden tot veiligheidsproblemen buiten de spitsuren, zodat de stationsbuurt weinig aantrekkelijk wordt. De ruimte rond stations kan dan beter benut worden voor andere doeleinden.

Een ander lid is het hier enigszins mee eens. In landelijke gebieden is een parking een positief element, maar in stedelijke gebieden moeten de aansluitingen met het ander openbaar vervoer verbeterd worden.

Daarenboven stipt deze spreker aan dat de parkings moeten beveiligd worden, want anders zullen de pendelaars niet geneigd zijn hun wagen gedurende een hele dag achter te laten om hem dan vernield terug te vinden.

De werkgroep beslist het volgende punt toe te voegen:

«een beleid te ontwikkelen voor voldoende en beveiligde parkeerruimte voor fietsen, moto's en wagens in de nabijheid van stations, die gelegen zijn in landelijke gebieden of even buiten de stad. Voor stedelijke gebieden moet de uitbreiding van parkings rond treinstations daarentegen worden beperkt ten einde deze ruimte te benutten voor meer multifunctionele doeleinden».

Punt 8

Op vraag van een lid, beslist de werkgroep hier expliciet te verwijzen naar het principe van de variabilisatie van de kosten.

Punt 9

Een lid van de werkgroep heeft enige bedenkingen bij de formulering van dit punt en stelt een andere formulering voor: «te onderzoeken hoe het woonwerkverkeer met de eigen wagen kan ontmoedigd worden ... ». Spreker stelt eveneens voor om de woorden «een regelmatig, comfortabel en stipt» toe te voegen voor de woorden «openbaar vervoer».

Point 5bis

Un sénateur propose d'insérer dans cette rubrique un point plaidant pour des emplacements de parking suffisants à proximité des gares afin d'attirer beaucoup plus de navetteurs.

Un autre membre incite à la prudence. Les parkings peuvent être un élément positif mais aussi une incitation à utiliser beaucoup plus sa voiture, c'est-à-dire à utiliser la voiture au lieu du bus ou du tram pour se rendre à la gare. Pour certaines gares, la facilité d'accès constitue certes un élément pour attirer plus de navetteurs. Dans les villes, les grands parkings autour de la gare constituent toutefois une mauvaise utilisation de l'espace et peuvent devenir source de problèmes de sécurité en dehors des heures de pointe de sorte que le voisinage de la gare devient peu attractif. L'espace autour des gares devrait être de préférence affecté à d'autres fins.

Un autre membre encore partage ce point de vue. Dans les zones rurales, un parking constitue un élément positif. Dans les zones urbaines, il faut améliorer les correspondances avec les autres transports en commun.

En outre, l'intervenant souligne que les parkings doivent être protégés sinon les navetteurs ne seront pas incités à abandonner leur voiture pendant toute une journée pour la retrouver détruite.

Le groupe de travail décide dès lors d'inclure le point suivant:

«Promouvoir une politique d'espaces de parking suffisants et sécurisés pour les vélos, les motos et les automobiles aux abords des gares situées en zones non urbaines ou péri-urbaines. Dans les zones urbaines, par contre, il faut limiter l'extension des parkings automobiles aux abords des gares afin de rendre à ces espaces une vocation multifonctionnelle.»

Point 8

En réponse à une question posée par un membre, le groupe de travail décide de renvoyer ici explicitement au principe de variabilisation des coûts.

Point 9

Un membre du groupe de travail désire exprimer quelques réflexions à propos de la formulation de ce point et en propose une autre: «Examiner comment les déplacements en voiture entre le domicile et le lieu de travail peuvent être découragés ... ». L'intervenant propose d'ajouter les mots «réguliers, confortables et ponctuels» après les mots «transports en commun».

De andere leden van de werkgroep kunnen niet akkoord gaan met de eerste wijziging, maar wel met de tweede.

Volgens een ander lid is het verkieslijk om het voorbeeld (de verplichte kilometervergoeding) te schrappen en aan de regering de verantwoordelijkheid te laten om uit te maken hoe het woon-werkverkeer met de eigen wagen fiscaal zal worden ontmoedigd.

Indien met de verplichte kilometervergoeding de zogenaamde haard- en standplaatsvergoeding wordt bedoeld, dan kan een ander lid zelfs niet akkoord gaan met het voorbeeld want het gaat om een zeer sociale vergoeding die daarenboven nog zeer klein is.

De werkgroep beslist om het voorbeeld te schrappen.

Punt 10

Een lid stelt voor om de tekst van dit punt minder repressief te maken, namelijk door de woorden «het gebruik van individuele bedrijfswagens voor het woon-werkverkeer te ontmoedigen» te schrappen.

Volgens een ander lid stemt deze wijziging niet overeen met de wil van de werkgroep.

De vorige spreker heeft ook problemen met de voorziene minimumdrempel van 12 000 km. Voor personen die in landelijke gebieden wonen, kan een dergelijke drempel, maar niet voor personen die in dicht bevolkte stedelijke wonen. Daarvoor zou eerder een minimumdrempel van bijvoorbeeld 6 000 km moeten gelden. Misschien moeten we de maatregel anders omschrijven, zonder een bepaald cijfer te vermelden.

Omdat een consensus over een precies cijfer moeilijk te bereiken is, beslist de werkgroep om de zin als volgt te herschrijven:

«een duidelijk en uniform systeem in te voeren dat rekening houdt met de cilinderinhoud van de wagen en met een forfaitaire minimumdrempel voor werkelijke privé-verplaatsingen».

Punt 14

Enkele leden merken op dat dit punt handelt over personeelsleden die eventueel met het openbaar vervoer naar hun werk komen, maar die gedurende de werkdag de onderneming moeten verlaten, om bijvoorbeeld een leverancier of een klant te bezoeken, en daarvoor een auto nodig hebben. Voor deze werknemers kan het bedrijf een voertuig ter beschikking stellen.

Les autres membres du groupe de travail ne peuvent marquer leur accord sur la première modification mais bien sur la deuxième.

D'après un autre membre, il est préférable de supprimer l'exemple (l'indemnité obligatoire pour les déplacements) et de laisser au gouvernement la responsabilité de déterminer comment il découragera fiscalement l'utilisation de la voiture personnelle pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Si par l'indemnité kilométrique obligatoire l'on entend l'allocation de foyer et de résidence, un autre membre ne peut pas marquer son accord sur l'exemple car il s'agit d'une allocation à caractère très social et est en outre peu élevée.

Le groupe de travail décide de supprimer l'exemple.

Point 10

Un membre propose de rendre le texte de ce point moins répressif en supprimant les mots «décourager l'utilisation individuelle de voitures de société pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail».

D'après un autre membre, cette modification ne correspond pas à la volonté du groupe de travail.

Le préopinant voit aussi des problèmes à propos du seuil minimum de 12 000 km. Pour les personnes qui habitent dans les zones rurales, ce seuil est possible, mais non pour des personnes habitant dans des zones urbaines à forte densité de population. Pour ceux-ci, il faudrait plutôt un seuil minimum de 6 000 km. Peut-être faudrait-il libeller la mesure différemment sans citer de chiffre précis.

Étant entendu qu'un consensus sur un chiffre précis est difficile à atteindre, le groupe de travail décide de réécrire la phrase comme suit:

«Par l'adoption d'un système de calcul clair et uniforme qui tiendrait compte de la cylindrée de la voiture et qui comprendrait un plancher forfaitaire pour les déplacements privés réels.»

Point 14

Plusieurs membres font remarquer que ce point traite des membres du personnel qui utilisent éventuellement les transports en commun pour se rendre à leur travail mais qui, pendant leur journée de travail, lorsqu'ils doivent quitter l'entreprise, par exemple pour se rendre chez un fournisseur ou un client, ont besoin d'un véhicule. L'entreprise peut mettre une voiture à la disposition de ces travailleurs.

Op verzoek van een lid, beslist de werkgroep dit punt aan te vullen en na de woorden «professionele behoeften van hun werknemers», de woorden «die in de loop van de werkdag vanuit de onderneming vertrekken» toe te voegen.

Punt 20

Een lid vraagt dit punt aan te vullen en toe te voegen dat ook de juridische eenheid van de spoorwegmaatschappij behouden moet blijven. Dit staat de boekhoudkundige scheiding niet in de weg.

Volgens een ander lid is de vraag wat met juridische eenheid wordt bedoeld. Indien hiermee wordt bedoeld dat elke vorm van spoorweginfrastructuur blijvend alleen door de NMBS mag worden aangelegd, dan is spreker het niet eens met het principe. In feite wordt met de voorgestelde toevoeging een ruim debat geopend, dat tot nu nog niet gevoerd is.

De werkgroep beslist om de toevoeging niet op te nemen. Ook al gaat het om een compromistekst, toch wenst een lid dat zijn voorbehoud bij dit punt wordt genoteerd.

Punt 21

Volgens een lid kan de huidige formulering gelezen worden als een ontmoediging voor nieuwe lijnen voor een snel en comfortabel goederenvervoer. Dit is niet de bedoeling.

Een ander lid wijst op het idee van een HST-goederenvervoer dat aan de basis van dit punt ligt. Het HST-net moet ook voor goederenvervoer kunnen gebruikt worden.

Op voorstel van een lid beslist de werkgroep om dit punt als volgt te wijzigen: «de nodige impulsen te geven om een snel goederenvervoer per spoor te ontwikkelen opdat het spoor ook een alternatief kan zijn voor goederen die snel moeten vervoerd worden».

Punt 28

Deze tekst, die *in se* handelt over het nachttransport, is de compromis-tekst van de werkgroep.

Punt 29

Een lid merkt op dat in Nederland geen verbod geldt voor het transport over de weg tijdens het weekend en in Duitsland geldt het verbod alleen op zondag. Bijgevolg kan de verwijzing naar «de ons omringende landen» alleen op Frankrijk slaan. Daarom

À la demande d'un membre, le groupe de travail décide de compléter ce point en ajoutant les mots: «qui quittent l'entreprise dans le courant de la journée de travail».

Point 20

Un membre demande de compléter ce point et d'ajouter qu'il faut maintenir l'unité juridique de la SNCB. Ceci n'empêche pas la scission comptable.

D'après un autre membre, la question se pose de savoir ce que l'on entend par unité juridique. Si l'on vise ici le fait que toute forme d'infrastructure ferroviaire ne peut, de manière permanente, être réalisée que par la seule SNCB, l'intervenant n'est pas d'accord sur le principe. En fait, l'adjonction proposée ouvre un large débat qui n'a toujours pas été mené.

Le groupe de travail décide de ne pas modifier le texte. Même s'il s'agit d'un texte de compromis, un membre souhaite que ses réticences sur ce point soient notées.

Point 21

D'après un membre, la formulation actuelle pourrait être comprise en ce sens qu'elle découragerait la construction de nouvelles lignes de transport de marchandises rapides et confortables. Or, telle n'est pas l'intention.

Un autre membre rappelle l'idée d'un transport de marchandises TGV qui est à la base de ce point. Le réseau TGV doit aussi pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises.

À la suite d'une proposition présentée par un membre, le groupe de travail décide de modifier ce point comme suit: «donner les impulsions nécessaires afin de développer un transport de marchandises rapide par train afin que le rail puisse être une alternative pour des marchandises qui doivent être transportées rapidement».

Point 28

Ce texte qui traite en soi du transport de nuit est le compromis présenté par le groupe de travail.

Point 29

Un membre fait remarquer qu'aux Pays-Bas, il n'est pas interdit aux poids lourds de circuler le week-end et qu'en Allemagne, cette interdiction ne vaut que le dimanche. Par conséquent, la référence aux «pays voisins» ne porte que sur la France. C'est pourquoi

stelt spreker voor de tekst aan te passen. Het is, volgens dit lid, trouwens verkieslijker dat er alleen wordt vermeld dat er gestreefd moet worden naar een geharmoniseerde Europese regelgeving terzake.

Een ander lid antwoordt dat de werkgroep besliste om inderdaad aan de regering te vragen te streven naar een Europese regelgeving, maar dat dit niet belette om nu reeds in België een verbod voor vrachtvervoer over de weg tijdens het weekend te voorzien zonder te wachten op een Europese reglementering.

Een volgende spreker stipt aan dat 7 landen van de Europese Unie verschillende regels kennen over het wegtransport tijdens het weekend. Een harmonisatie dringt zich dus op, maar het is waar dat de werkgroep de dubbele formulering goedkeurde: een Europese harmonisatie en een federaal initiatief.

Een lid is ongerust over de mogelijke benadeling van de concurrentiepositie van de Belgische zeehavens, vooral ten opzichte van de Nederlandse havens, aangezien in Nederland geen dergelijk verbod geldt. Indien Nederland het verbod instelt, dan kan hij 100% akkoord gaan met punt 29. Indien dit niet het geval is, dan moet hij voorbehoud maken bij de invoer van dit verbod.

Voor een lid is een geharmoniseerde Europese regelgeving het belangrijkste en hij stelt de volgende tekstwijziging voor:

«te overwegen om, naar analogie met de maatregelen genomen in de ons omringende landen, het vervoer van goederen over de weg tijdens het weekeinde te verbieden, met uitzondering van bederfelijke waren en spoedeisend vervoer, en in ieder geval tijdens het Belgisch EU-voorzitterschap een initiatief te nemen om tot een geharmoniseerde Europese regelgeving terzake te komen».

Een ander lid heeft bezwaar tegen de woorden «te overwegen» en wenst een duidelijker engagement.

Ook al heeft een lid begrip voor het concurrentieprobleem, toch meent hij dat de klemtoon moet gelegd worden op de oriëntering van de beslissing. Een oplossing moet gezocht worden op Europees niveau, minstens op niveau van onze buurlanden. Hij stelt voor om dit laatste expliciet op te nemen en om in de plaats van de woorden «een verbod te overwegen» de woorden «een verbod te voorzien» te gebruiken. Voorzien wil zeggen dat men rekening houdt met alle aspecten van de beslissing en de gevolgen ervan.

Enkele leden stellen dat indien iedereen het blijkbaar erover eens is dat de concurrentiepositie van ons land moet gevrijwaard blijven, dan kan dat toch expliciet worden opgenomen. Het voorstel om te verwijzen naar de concurrentieregels vindt in hun ogen

l'intervenant propose d'adapter le texte. D'après lui, il est d'ailleurs préférable de mentionner uniquement qui faut tendre à une réglementation européenne harmonisée en la matière.

Un autre membre répond que le groupe de travail a décidé, en effet, de demander au gouvernement de tendre à une réglementation européenne mais cela n'empêche pas de prévoir dès à présent en Belgique, pour les poids lourds, une interdiction de rouler le week-end sans attendre une réglementation européenne.

Un autre intervenant souligne que 7 pays de l'Union européenne appliquent des règles différentes au transport par route le week-end. Une harmonisation s'impose donc, mais il est exact que le groupe de travail a adopté une double formulation: une harmonisation européenne et une initiative fédérale.

Un membre se déclare inquiet à propos du préjudice que pourrait subir la position concurrentielle des ports maritimes belges surtout à l'égard des ports néerlandais étant entendu qu'aux Pays-Bas, pareille interdiction ne s'applique pas. Si les Pays-Bas instaurent pareille interdiction, il peut approuver à 100% le point 29. Si tel n'est pas le cas, il tient à émettre des réserves à l'instauration de pareille interdiction.

Pour un autre membre, une réglementation européenne harmonisée est la chose la plus importante et il propose dès lors la modification de texte suivante:

«d'envisager, dans le respect des règles de la concurrence et par analogie avec des mesures prises dans les pays voisins, l'interdiction du transit de marchandises par route pendant le week-end, à l'exception du transit de marchandises périssables et des transports urgents et en tout cas, prendre une initiative lors de la présidence belge de l'Union européenne afin de tendre vers une réglementation européenne harmonisée en la matière».

Un autre membre n'aime pas le mot «envisager» et souhaite un engagement plus précis.

Même si un autre membre comprend le problème de la concurrence, il estime que l'accent doit être mis ici sur l'orientation de la décision. Une solution doit être recherchée au niveau européen, à tout le moins au niveau de nos pays voisins. Il propose de l'inscrire explicitement et de remplacer les mots «d'envisager ... l'interdiction» par les mots «Prévoir ... l'interdiction.» Prévoir veut dire que l'on tient compte de tous les aspects de la décision et de ses conséquences.

Plusieurs membres déclarent que chacun est manifestement favorable à l'idée que la position concurrentielle de notre pays doit être sauvegardée. On peut dès lors le dire explicitement. La proposition de renvoyer aux règles de la concurrence ne trouve

geen genade. Zij vragen uitdrukkelijk dat verwezen wordt naar de concurrentiepositie van ons land.

De werkgroep beslist het punt als volgt op te nemen: «Mits respect voor de concurrentieregels en naar analogie met maatregelen genomen in de ons omringende landen, een doorvoerverbod van goederen over de weg tijdens het weekeinde te voorzien, met uitzondering van het spoedeisend vervoer en van vervoer van bederfelijke waren en in ieder geval tijdens het Belgisch EU-voorzitterschap een initiatief te nemen om tot een geharmoniseerde Europese regelgeving terzake te komen.»

Punt 31

Een lid heeft bezwaar tegen het woord «forfaitair» omdat niet elk ladingverlies dezelfde schade veroorzaakt.

Een ander lid meent dat dit punt de bedoeling van de werkgroep correct weergeeft. De concrete uitwerking van de schadevergoeding die moet gevraagd worden, wordt aan de regering overgelaten.

Een forfait heeft als voordeel dat het om een quasi-automatische schadevergoeding gaat, zodat de schade niet moet geëvalueerd worden.

Titel voor punt 32

Een lid wenst deze titel te wijzigen als volgt: «een beter statuut voor de beroepsvervoerders».

De werkgroep aanvaardt deze tekstverbetering.

Punten 40 en 41

Een lid uit twijfels over deze bepalingen. Het gaat om keuzes die personen maken voor een langere tijd dan de tijd die ze in een bedrijf werken. Stel dat iemand verhuist om korter bij zijn werk te wonen, en na 2 jaar van werk verandert, *quid?* Het is zeer moeilijk om deze materie te reglementeren.

Een ander lid begrijpt deze bezwaren. De voorliggende teksten zijn een compromis die een grote manoeuvreerruimte laat aan de overheid. Het gaat niet op een politieke opportuniteitskwestie opnieuw op te werpen. De bedenkingen worden daarentegen door meerdere leden van de werkgroep gedeeld.

aucune grâce à leurs yeux. Ils demandent expressément qu'il soit fait référence à la position concurrentielle de notre pays.

Le groupe de travail décide dès lors de rédiger ce point comme suit: «Prévoir, dans le respect des règles de la concurrence et par analogie avec des mesures prises dans les pays voisins, l'interdiction du transit de marchandises pendant le week-end, à l'exception du transport urgent et du transport de marchandises périssables et en tout cas, prendre une initiative lors de la présidence belge de l'Union européenne afin de tendre vers une réglementation européenne harmonisée en la matière.»

Point 31

Un membre n'aime pas le terme «forfaitaire» parce que toute perte de chargement n'entraîne pas le même préjudice.

Un autre membre estime que ce point rend clairement les intentions du groupe de travail. La détermination des modalités concrètes du dédommagement qui doit être demandé est laissée aux soins du gouvernement.

Un forfait présente l'avantage d'avoir un dédommagement quasi automatique de sorte que le dommage ne doit pas faire l'objet d'une évaluation.

Titre avant le point 32

Un membre souhaite modifier le titre comme suit: «un meilleur statut pour les professionnels du transport».

Le groupe de travail adopte cette modification du texte.

Points 40 et 41

Un membre émet des doutes à propos de ces textes. Il s'agit de choix que des personnes font pour des périodes plus longues que celles au cours desquelles ils travailleront dans une entreprise. Imaginez que quelqu'un décide de déménager pour se rapprocher de son lieu de travail et puis change de travail deux ans après. Que se passe-t-il alors? Il est très difficile de réguler ces matières.

Un autre membre comprend ces objections. Les textes présentés sont un compromis qui laissent une large marge de manoeuvre aux pouvoirs publics. Il ne convient pas de ré-ouvrir une question politique d'opportunité. Par contre, les réserves sont partagées par plusieurs membres du groupe de travail.

Punt 50

Volgens een lid hebben de drie gewesten een samenwerkingsakkoord gesloten over de terugnameplicht. Het is dus niet meer nodig om het te voorzien.

Punt 50 vloeit in feite voort uit punt 49. Op het niveau van de gewesten is de maatregel, wat het aspect terugnameplicht betreft, al omgezet. Er moeten federaal nog wel enkele maatregelen genomen worden ter omkadering van de terugnameplicht. Dit is opgesomd in punt 49.

De werkgroep beslist om het punt 50 te schrappen.

Punten 66 tot 70

Een lid stelt voor om in deze rubriek het volgende punt op te nemen: «de boetes verbonden aan het parkeren te depenaliseren teneinde de gemeenten in staat te stellen administratieve boetes te innen voor dergelijke overtredingen».

Een senator voegt hieraan toe dat duidelijk voorzien moet worden dat het gaat om overtredingen die betrekking hebben op het betalend parkeren en niet om fout parkeren dat een gevaar oplevert voor andere weggebruikers. In dit laatste geval betreft het een inbreuk op de Wegcode; dergelijke inbreuken kunnen trouwens niet administratief beboet worden.

De werkgroep beslist om het woord «betalend» toe te voegen voor het woord «parkeren».

De werkgroep stelt voor om dit punt op te nemen na het punt 68.

3. BESPREKING IN DE COMMISSIE

3.1. Voorstel van resolutie opgesteld door de werkgroep

De Senaat,

A. Gelet op de stijging van de mobiliteitsvraag;

B. Aangezien deze groeiende mobiliteitsbehoefte zich praktisch uitsluitend op de weg richt, waardoor ons wegennet, meer specifiek rondom de grote steden, overbelast wordt;

C. Gelet op de negatieve gevolgen van deze overbelasting op economisch, ecologisch, sociaal en menselijk vlak, waardoor de levenskwaliteit van iedereen wordt bedreigd;

D. Overwegende dat de verplaatsingsbehoeften en vooral de gemotoriseerde verplaatsingsbehoeften

Point 50

D'après un membre, les trois régions ont conclu un accord de coopération sur l'obligation de reprise des épaves. Il n'est donc plus nécessaire de le prévoir.

Le point 50 découle en fait du point 49. Au niveau des régions, cette disposition a déjà été transposée du moins en ce qui concerne l'aspect de reprise obligatoire. Il faut encore à présent prendre quelques mesures au niveau fédéral pour encadrer l'obligation de reprise et ceci est énuméré au point 49.

Le groupe de travail décide de supprimer le point 50.

Points 66 à 70

Un membre propose d'inclure dans cette rubrique le point suivant: «Dépénaliser les amendes liées au stationnement afin de permettre aux communes de lever des amendes administratives sur ce type d'infraction.»

Un sénateur ajoute qu'il faudrait aussi prévoir clairement qu'il s'agit d'infractions portant sur le stationnement payant et non d'infractions aux règles de stationnement qui constituent un danger pour les autres usagers de la route. Dans ce dernier cas, il s'agit d'infractions au Code de la route et ce type d'infractions ne peut faire l'objet de simples amendes administratives.

Le groupe de travail décide dès lors d'ajouter le mot «payant» après le mot «stationnement».

Le groupe de travail propose d'inscrire ce point après le point 68.

3. DISCUSSION EN COMMISSION

3.1. Proposition de résolution rédigée par le groupe de travail

Le Sénat,

A. Considérant l'accroissement de la demande de mobilité;

B. Considérant que cet accroissement se concentre presque exclusivement sur la route, provoquant une congestion de notre réseau routier, plus particulièrement autour des grandes villes;

C. Considérant que cette congestion a des répercussions négatives sur les plans économique, écologique, social et humain et qu'elle menace la qualité de vie de chacun;

D. Considérant qu'il faut maîtriser le besoin de se déplacer, et particulièrement de se déplacer dans un

moeten beheerst worden, door de overstap naar de meest veilige en de milieuvriendelijkste vervoersmiddelen te bevorderen en te pleiten voor een rationeler ge- en verbruik van alle vervoersmiddelen en hun complementariteit;

E. Overwegende dat mobiliteit en de bereikbaarheid van alle sociale, economische en culturele knooppunten een basisrecht is, maar ook een leefbare omgeving en verkeersveiligheid basisrechten zijn, zodat een globale aanpak van het mobiliteitsvraagstuk zich opdringt;

F. Gelet op de Europese richtlijnen betreffende het verkeer en de Europese richtlijnen inzake milieu en afvalverwerking;

G. Gelet op de engagementen van België met betrekking tot de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen (Protocol van Kyoto);

H. Bezorgd om de verkeerscongestie, de uitstoot van vervuilende gassen en de hinder te verminderen;

I. Gelet op de noodzaak om de autobelasting te hervormen in een milieuvriendelijk perspectief;

J. Gelet op de verkeersonveiligheid in België waardoor het ongevalrisico in ons land, in vergelijking met de andere landen van de Europese Unie, zeer groot is;

K. Gelet op het onaanvaardbaar hoog aantal verkeersslachtoffers in België en het daaruit voortvloeiend leed dat vooral in hoofde van ouders van jonge verkeersslachtoffers dramatisch en traumatisch is;

L. Overwegende dat vooral de veiligheid van zwakke weggebruikers ernstig bedreigd is, waardoor België noodzakelijkerwijs het zeer hoge aantal verkeersslachtoffers moet terugdringen en daarom een krachtige reactie tegen het schandaal van het dagelijks slagveld op onze wegen en straten nodig is;

M. Overwegende dat alle fiscale maatregelen moeten genomen worden binnen het kader van de budgettaire beperkingen en rekening houdende met de weerslag die zij kunnen hebben op de gestelde prioriteiten inzake mobiliteit;

N. Overwegende dat de internalisering van de externe kosten het basisprincipe is dat alle fiscale maatregelen moet beïnvloeden;

Vraagt de regering en alle betrokken instanties om:

Inzake personenvervoer :

Promotie van het openbaar vervoer :

1. Een coherente aanpassing van de BTW-tarieven voor de verschillende transportmodi in evenredigheid tot hun sociale kost, door te voeren;

véhicule à moteur, en encourageant l'utilisation des moyens de transport les plus sûrs et les plus écologiques ainsi que l'utilisation plus rationnelle de tous les moyens de transport et leur complémentarité;

E. Considérant que la mobilité et l'accès aux centres de la vie sociale, économique et culturelle sont des droits fondamentaux, comme le sont également la qualité de vie et la possibilité de se déplacer en toute sécurité, de sorte qu'une approche globale de la question de la mobilité s'impose;

F. Considérant les directives européennes relatives au transport, à l'environnement et au traitement des déchets;

G. Considérant les engagements de la Belgique en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (Protocole de Kyoto);

H. Soucieux de réduire la congestion du trafic, les émissions polluantes et les nuisances;

I. Considérant qu'il faut modifier la fiscalité automobile dans une perspective écologique;

J. Considérant les problèmes de sécurité routière en Belgique et le risque d'accident nettement plus élevé dans notre pays que dans les autres pays de l'Union européenne;

K. Considérant le nombre inacceptable de victimes de la route en Belgique et l'ampleur des dommages causés par l'insécurité routière, plus spécifiquement la douleur dramatique et traumatisante des parents de jeunes victimes de la route;

L. Considérant que c'est surtout la sécurité des usagers vulnérables qui est menacée et que, par conséquent, la Belgique doit réduire le nombre très élevé des victimes de la route et réagir énergiquement au scandale que constitue l'hécatombe quotidienne sur nos routes et dans nos rues;

M. Considérant qu'il faut prendre toutes les mesures fiscales dans le cadre des limites budgétaires et en tenant compte de leur impact éventuel sur les priorités fixées en matière de mobilité;

N. Considérant que l'internalisation des coûts externes est le principe de base qui doit influencer toutes les mesures fiscales;

Invite le gouvernement et l'ensemble des instances concernées à :

En matière de transport des personnes :

Promotion du transport en commun :

1. Moduler d'une façon cohérente les taux de TVA pour les différents modes de transport, en fonction de leur coût social;

2. De kwaliteit van het binnenlands reizigersverkeer te bevorderen door de invoering van kwalitatieve doelstellingen en criteria en door de nodige middelen te garanderen teneinde deze doelstellingen te realiseren. De kwantiteit en kwaliteit van de dienstverlening inzake reizigersvervoer jaarlijks te laten evalueren door een onafhankelijke instantie aan de hand van deze criteria. De jaarlijkse financiële bijdrage voor deze opdracht van openbare dienst binnen een bepaalde marge te laten fluctueren in functie van de gerealiseerde kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen;

3. Het controlerecht op de correcte aanwending van de aan de NMBS ter beschikking gestelde financiële middelen te intensifiëren en zich, indien nodig, te beroepen op externe expertise. De hiervoor vereiste transparantie en leesbaarheid van de boekhouding van de NMBS te waarborgen;

4. Met betrekking tot het tienjarig investeringsplan van de NMBS, de investeringen uit te voeren conform de vooropgestelde doelstellingen: de investeringen moeten dus worden gedefinieerd in functie van de mobiliteitsplannen en -doelstellingen;

5. Om prioritair de uitvoering van het GEN-project te bepleiten bij de NMBS;

6. Een studie te laten uitvoeren over de baten en kosten verbonden aan GEN-projecten in andere grote stadscentra;

7. Te streven naar één ticket voor alle gemeenschappelijke transportmodi en te streven naar een duidelijke en eenvoudige tariefstructuur en een onderlinge afstemming van de uurregelingen van het openbaar vervoer. Hiertoe moeten de nodige initiatieven genomen worden, zowel op de Interministeriële Conferentie voor verkeer en infrastructuur alsook in de beheersovereenkomsten met de openbare vervoersmaatschappijen;

8. Abonnementen op het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer fiscaal aftrekbaar maken in hoofde van wie de kost draagt. In hoofde van de werknemer mag de terugbetaling van dit abonnement fiscaal niet aanzien worden als een voordeel in natura. In ieder geval mag er geen gebruik gemaakt worden van een dubbele aftrek;

9. Gratis schoolabonnementen op het openbaar vervoer voor het school-woonverkeer te voorzien;

10. Gratis abonnementen op het openbaar vervoer te voorzien gedurende maximum één jaar voor jongeren die een eerste arbeidscontract hebben;

11. Een beleid te ontwikkelen voor voldoende en beveiligde parkeerplaatsen voor fietsen, moto's en wagens in de nabijheid van stations, die gelegen zijn in landelijke gebieden of even buiten de stad. Voor

2. Améliorer la qualité du trafic intérieur voyageurs en définissant des objectifs et des critères qualitatifs, et en garantissant les moyens nécessaires pour atteindre ces objectifs. Charger un organisme indépendant d'effectuer annuellement une évaluation quantitative et qualitative du service de transport des voyageurs en fonction de ces critères. Laisser fluctuer à l'intérieur d'une marge définie la contribution financière annuelle aux fins de cette mission de service public en fonction de la réalisation des objectifs quantitatifs et qualitatifs;

3. Intensifier le droit de contrôle de l'utilisation correcte des moyens financiers mis à la disposition de la SNCB et, le cas échéant, faire appel à cette fin à une expertise externe. Garantir la transparence et la lisibilité, nécessaires à cette fin, de la comptabilité de la SNCB;

4. Concernant le plan décennal d'investissements de la SNCB, réaliser les investissements conformément aux objectifs fixés: ils doivent donc être définis en fonction des plans et des objectifs de mobilité;

5. Faire valoir prioritairement l'exécution du projet RER à la SNCB;

6. Réaliser une étude sur les bénéfices et les coûts des projets RER pour les autres grands centres urbains;

7. Créer un billet unique pour tous les modes de transport en commun, établir des tarifs clairs et simples pour les transports en commun et harmoniser leurs horaires. À cette fin, les initiatives nécessaires doivent être prises, tant sur le plan de la Conférence interministérielle du transport et de l'infrastructure que sur le plan des contrats de gestion avec les sociétés de transport public;

8. Permettre la déduction fiscale des abonnements aux transports en commun pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail pour celui qui prend en charge les frais de l'abonnement. Le remboursement de l'abonnement ne peut pas être considéré comme un avantage en nature pour l'employé. En tout cas, l'on ne peut pas bénéficier d'une double déduction;

9. Prévoir la gratuité des abonnements scolaires aux transports en commun pour le trajet entre le domicile et l'école;

10. Prévoir la gratuité des abonnements aux transports en commun pour une durée maximale d'un an pour les jeunes qui ont un premier contrat de travail;

11. Promouvoir une politique d'espaces de parking suffisants et sécurisés pour les vélos, les motos et les automobiles aux abords des gares situées en zones non urbaines ou périurbaines. Dans les zones urbai-

stedelijke gebieden moet de uitbreiding van parkings rond treinstations daarentegen worden beperkt ten einde deze ruimte te benutten voor meer multifunctionele doeleinden;

Bedrijfsvervoerplannen:

12. Fiscale stimuli toe te kennen aan werkgevers die vrijwillig een mobiliteitsbeheersplan voor hun onderneming uitwerken en uitvoeren. Bijzondere aandacht is nodig voor de opmaak van bedrijfsvervoerplannen in «congestiezones». Als blijkt dat op vrijwillige basis in deze congestiegevoelige zones geen vermindering van het autosolisme bereikt wordt, zijn verplichte bedrijfsvervoerplannen het enige resterend alternatief;

13. Een verhoogde investeringsaftrek (boven op de traditionele afschrijving) toe te kennen aan de werkgevers die nieuw rollend materieel aanwenden voor collectief vervoer van het eigen personeel;

Rationeler gebruik van de wagen:

14. Zich te oriënteren naar een belastingspolitiek die eerder het gebruik dan het bezit van voertuigen belast (principe van de variabilisatie van de kosten);

15. Het woon-werkverkeer met de wagen fiscaal te ontmoedigen daar waar realistische alternatieven zijn, zoals een regelmatig, comfortabel en stipt openbaar vervoer en/of bedrijfsvervoerplannen;

16. Het gebruik van individuele bedrijfswagens voor het woon-werkverkeer te ontmoedigen door voor de berekening van het voordeel in natura dat deze wagens vertegenwoordigen een duidelijk en uniform systeem in te voeren dat rekening houdt met de cilinderinhoud van de wagen en met een forfaitaire minimumdrempel voor de werkelijke privéverplaatsingen;

Kostendelend gebruik van de individuele wagen:

17. Carsharing, carpooling en autoverhuur te bevorderen door de toekenning van fiscale voordelen, zowel voor de inzittenden alsook aan de chauffeur, voor zover deze kunnen bijdragen tot een vermindering van het autoverkeer, met andere woorden voor zover zij het openbaar vervoersaanbod aanvullen;

18. Een aangepast juridisch kader voor carsharing te voorzien om aldus deze dienst te bevorderen alsook de inrichting van hiertoe voorbestemde standplaatsen met dezelfde finaliteit;

19. Een studie te maken in hoeverre carpooling het openbaar vervoersaanbod kan aanvullen, meer bepaald van en naar de intermodale overstapplaatsen en

nes, par contre, il faut limiter l'extension des parkings automobiles aux abords des gares afin de rendre à ces espaces une vocation multifonctionnelle;

Plans de transport élaborés par les entreprises:

12. Octroyer des stimulants fiscaux aux employeurs qui élaborent et appliquent volontairement un plan de gestion de la mobilité. Une attention particulière doit être accordée à l'élaboration de plans de transport par les entreprises dans les «zones de congestion». S'il s'avère que l'on ne parvient pas à réduire le nombre de voitures avec une seule personne à bord dans ces zones de congestion, il faudra avoir recours à des plans de transport obligatoires pour les entreprises;

13. Permettre une meilleure déduction des investissements (en plus de l'amortissement traditionnel) pour les employeurs qui utiliseraient un nouveau matériel roulant afin d'assurer le transport collectif de leur personnel;

Utilisation plus rationnelle de la voiture:

14. S'orienter vers une politique de taxation des véhicules basée sur l'utilisation plutôt que sur la possession d'une voiture (principe de variabilisation des coûts);

15. Décourager fiscalement les déplacements en voiture entre le domicile et le lieu de travail lorsque des solutions de rechange réalistes existent, telles que des transports en commun réguliers, confortables et ponctuels, et/ou des plans de transport d'entreprise;

16. Décourager l'utilisation individuelle des voitures de société pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, par l'adoption d'un système de calcul clair et uniforme appliqué à l'avantage en nature que représentent ces voitures, qui tiendrait compte de la cylindrée de la voiture et qui comprendrait un plancher pour les déplacements privés réels;

Utilisation partagée de la voiture individuelle:

17. Encourager la «voiture partagée», le covoiturage et la location de voitures en accordant des avantages fiscaux aux passagers comme au chauffeur, pour autant que ces systèmes contribuent à réduire la circulation, en d'autres termes, pour autant qu'ils complètent l'offre en matière de transports en commun;

18. Prévoir un cadre juridique adéquat pour la voiture partagée ainsi que la création d'aires aménagées à cet effet afin de promouvoir ce service;

19. Étudier les conditions dans lesquelles le covoiturage peut constituer une offre complémentaire aux transports en commun, notamment au départ des

te bestuderen op welke manier dit aanvullend aanbod kan worden bevorderd;

20. Fiscale stimuli toe te kennen aan werkgevers die hun voertuigenpark aanpassen aan de professionele behoeften van hun werknemers die in de loop van de werkdag vanuit de onderneming vertrekken;

21. Het gebruik van taxi's, ook collectieve taxi's, als aanvulling op het openbaar vervoersaanbod te bevorderen, door de tarifaire eenmaking te ondersteunen en de kwaliteit van de aangeboden diensten te ontwikkelen;

Bevordering van het fietsgebruik:

22. Het fietsgebruik te stimuleren door bevorderende maatregelen te treffen op infrastructureel vlak;

23. Een nationaal en uniform registratiesysteem voor fietsen in te voeren;

24. Initiatieven te nemen in het kader van het Belgisch EU-voorzitterschap met het oog op een bevordering van het fietsgebruik. Bijvoorbeeld, een uitbreiding van de BTW-verlaging geldig op fietsherstellingen tot de daarvoor gebruikte materialen en de invoering van een voordelig BTW-stelsel voor de beschermkledij voor fiets- en motogebruikers. De opname van fietsen en toebehoren onder de bijlage H van de BTW-richtlijn;

Inzake goederenvervoer:

Bevordering van het spoor- en waterwegengebruik:

25. Het spoorvervoer te bevorderen omdat het in het algemeen de beste resultaten in verhouding tot de doelstellingen oplevert, meer in het bijzonder wat het internationaal vervoer betreft, en om in het kader van het tienjarig investeringsplan prioritair de ontsluiting van de zeehavens te bepleiten bij de NMBS;

26. De Europese richtlijnen over de spoorwegen uit te voeren, rekening houdend met de kwaliteit van de openbare dienstverlening, de veiligheid en de regulering van het vervoer;

27. De nodige impulsen te geven om een snel goederenvervoer per spoor te ontwikkelen opdat het spoor ook een alternatief kan zijn voor goederen die snel vervoerd moeten worden;

28. Het transittransport via waterwegen te bevorderen, ook in haar intermodale toepassingen;

Bevordering van het gecombineerd vervoer:

29. Te bestuderen op welke manier het gecombineerd vervoer het best wordt bevorderd, ermee reke-

points d'échange intermodaux et vers ceux-ci, et rechercher les moyens d'encourager cette offre complémentaire;

20. Accorder des stimulants fiscaux aux employeurs qui adaptent leur parc automobile aux besoins professionnels de leurs travailleurs qui quittent l'entreprise dans le courant de la journée de travail;

21. Promouvoir l'usage des taxis, y compris des taxis collectifs, en complément aux transports en commun, en favorisant l'intégration tarifaire et en développant la qualité du service proposé;

Promotion du vélo:

22. Promouvoir l'usage du vélo par des mesures d'encouragement en matière d'infrastructures;

23. Introduire un système d'identification national uniforme pour les vélos;

24. Prendre des initiatives dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne en vue de promouvoir l'usage du vélo. Par exemple, par un élargissement de la réduction de la TVA sur les réparations de vélos aux matériaux utilisés, et par l'introduction d'un régime TVA avantageux pour les vêtements de protection des cyclistes et motocyclistes. L'insertion des bicyclettes et accessoires dans l'annexe H de la directive TVA;

En matière de transport de marchandises:

Promotion du chemin de fer et des voies navigables:

25. Promouvoir le transport par chemin de fer parce qu'ils présente en général les meilleurs résultats quant aux objectifs poursuivis, plus particulièrement en ce qui concerne le transport international, et, dans le cadre du plan décennal d'investissements, plaider auprès de la SNCB pour le désenclavement des ports;

26. Mettre en œuvre les directives européennes sur les chemins de fer en ayant égard à la qualité du service public, la sécurité et la régulation du transport;

27. Donner les impulsions nécessaires afin de développer un transport de marchandises rapide par train afin que le rail puisse être une alternative pour des marchandises qui doivent être transportées rapidement;

28. Développer le transit intérieur par les voies navigables, y compris dans ses applications intermodales;

Promotion du transport combiné:

29. Étudier les meilleures modalités pour promouvoir le transport combiné en veillant à choisir la ou les

ning houdend dat gekozen moet worden voor een techniek of technieken die zowel inzake energieverbruik als inzake het gebruik van de beschikbare ruimte, de beste resultaten opleveren;

30. Het multimodaal transport op Europees vlak maximaal te bevorderen;

31. De standaardisering van de vervoersuitrusting te bevorderen teneinde het intermodale en gecombineerde vervoer te optimaliseren;

32. Het multimodale transport te bevorderen door een stimulans te voorzien voor elke wegtransporteur die gebruik maakt van een gecombineerde spoor-, binnenvaart- of shortsea-formule;

Een goed gebruik van de vervoerscapaciteit en van het wegennet :

33. Het lege transitverkeer tegen te gaan;

34. Te bestuderen hoe de capaciteiten van het wegennet zo effectief mogelijk gebruikt kunnen worden door middel van het gebruik van tijdsblokken, rekening houdend met de sociale en economische gevolgen, de invloed op het leefmilieu en met de concurrentie met andere vervoersmodi (de spoor- en waterwegen) die een betere ecologische, economische en sociale balans vertonen;

35. Mits respect voor de concurrentieregels en naar analogie met maatregelen genomen in de ons omringende landen, een doorvoerverbod van goederen over de weg tijdens het weekeinde te voorzien, met uitzondering van spoedeisend vervoer en van vervoer van bederfelijke waren en in ieder geval tijdens het Belgisch EU-voorzitterschap een initiatief te nemen om tot een geharmoniseerde Europese regelgeving terzake te komen;

Efficiënt laden :

36. De nodige initiatieven te nemen om de laders en verladere en hun medeverantwoordelijkheid te wijzen in geval van ladingsverlies door een documentenplicht te voorzien;

37. De mogelijkheid te voorzien om bij ladingsverlies systematisch een forfaitaire economische schadevergoeding te eisen en deze te storten in een fonds bestemd voor de begeleiding en revalidatie van verkeersslachtoffers;

Een beter statuut voor de beroepsvervoerders :

38. Te zorgen voor een beter statuut voor de chauffeurs van vrachtwagens, autocars en -bussen;

39. Te ijveren voor de toepassing van voorstellen van richtlijnen met betrekking tot de evaluatie van de achterhaalde reglementering over de rij- en rusttijden

techniques présentant le meilleur bilan sur le plan énergétique comme sur le plan de la consommation d'espace;

30. Encourager au maximum le transport multimodal au niveau européen;

31. Favoriser la standardisation des équipements de transport afin d'optimiser l'intermodalité et le transport combiné;

32. Encourager le transport multimodal en prévoyant un stimulant pour les transporteurs routiers qui font usage d'une formule mixte par chemin de fer, navigation intérieure ou navigation maritime à courte distance;

Une bonne utilisation des capacités de transport et du réseau routier :

33. Décourager le trafic de transit à vide;

34. Étudier la possibilité d'utiliser au mieux les capacités du réseau routier en matière de plages horaires, notamment en tenant compte des répercussions sociales, économiques et environnementales et de la concurrence avec d'autres moyens de transport (le chemin de fer et les voies navigables) présentant un meilleur bilan économique, écologique et social;

35. Prévoir, dans le respect des règles de la concurrence et par analogie avec des mesures prises dans les pays voisins, l'interdiction du transit de marchandises par route pendant le week-end, à l'exception des transports de marchandises périssables et des transports urgents et en tout cas, prendre une initiative lors de la présidence belge de l'Union européenne afin de tendre de vers une réglementation européenne harmonisée en la matière;

Un chargement efficace :

36. Prendre les initiatives nécessaires pour notifier leur responsabilité aux employeurs qui s'occupent du chargement et du transbordement en cas de perte de chargement, c'est-à-dire imposer légalement la tenue de documents;

37. Envisager la possibilité d'exiger systématiquement un dédommagement économique forfaitaire en cas de perte de chargement et de le verser à un fonds destiné à l'assistance aux victimes de la route et à leur rééducation fonctionnelle;

Un meilleur statut pour les professionnels du transport :

38. Élaborer un meilleur statut pour les chauffeurs de camions, de cars et de bus;

39. Insister sur la mise en œuvre des propositions de directives européennes concernant l'évaluation de la réglementation relative aux plages horaires de

van bestuurders, waarbij men een onderscheid moet maken tussen goederen- en personenvervoer;

E-commerce:

40. Te bestuderen welke invloed de ontwikkeling van e-commerce heeft op het vervoer en op de goederenstroom;

Inzake ruimtelijke ordening:

Een nieuw concept van ruimtelijke ordening:

41. Een concept van ruimtelijke ordening dat de mobiliteitsbehoefte vermindert, te bestuderen en uit te werken;

42. Niet langer de inplanting van nieuwe activiteitszones waarvan de toegang zich beperkt tot de wegtransportmodus, te overwegen;

43. Te dien einde multifunctionele ruimte te ontwikkelen in de omgeving van bestaande diensten en van transport- en communicatie-infrastructuur, in het bijzonder infrastructuur voor gemeenschappelijk vervoer en de spoorwegen;

44. Het gebruik van ruimte voor deze activiteiten, te verminderen;

45. Alle reglementaire maatregelen of stimuli te treffen die de inwerkingtreding van deze nieuwe ordening bespoedigen en de slaagkansen bevorderen van de multifunctionele ruimte alsmede van de ruimtebesparing;

Wonen en werkplaats:

46. Een vermindering van de registratierechten te voorzien voor de aankoop van woningen met als finaliteit een wijziging in het woonpatroon dat minder mobiliteitsgenerend ten opzichte van de werkplaats is;

47. Niet-belastbare premies te voorzien voor personen die verhuizen naar een woonplaats die minder mobiliteitsgenerend is ten opzichte van hun werkplaats;

Nieuwe commerciële technologieën:

48. Verder onderzoek te bevelen naar de impact van telewerken op de mobiliteit en te experimenteren in de departementen van de federale administratie met het deeltijds-telewerken, zonder dat de kwaliteit van het sociale leven van de werknemer en zijn promotiemogelijkheden in het gedrang komen;

Inzake milieu:

Milieuvriendelijke fiscaliteit:

49. De verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling te moduleren in ecologische zin;

repos et de conduite, qui est dépassée, en faisant une distinction entre le transport de marchandises et le transport de personnes;

Le commerce électronique:

40. Étudier l'impact du développement du commerce électronique sur le transport et les flux de marchandises;

En matière d'aménagement du territoire:

Une nouvelle conception de l'aménagement du territoire:

41. Étudier et développer une conception de l'aménagement du territoire qui réduise les besoins en déplacements;

42. Ne plus envisager l'implantation de nouvelles zones d'activités dont l'accès se limite au mode de transport par la route;

43. À cet effet, développer les espaces multifonctionnels autour des infrastructures de transport, de communication et de services existantes, et plus particulièrement des infrastructures de transports en commun et des voies ferrées;

44. Réduire la consommation d'espace nécessaire à ces activités;

45. Prendre toutes les mesures réglementaires ou incitatives qui accélèrent la mise en œuvre de ce nouvel aménagement et favorisent la réussite des espaces multifonctionnels et l'économie d'espace;

Habitation et lieu de travail:

46. Prévoir une réduction des droits d'enregistrement pour l'achat d'un logement avec comme finalité un choix de résidence moins générateur de mobilité vis-à-vis du lieu de travail;

47. Octroyer des primes au déménagement non taxables pour les personnes qui font le choix d'un lieu de résidence moins générateur de mobilité par rapport à leur lieu de travail;

Nouvelles technologies commerciales:

48. Continuer à étudier l'impact du télétravail sur la mobilité et expérimenter dans les départements de l'administration fédérale un système de télétravail à temps partiel, sans mettre en péril la qualité de la vie sociale de l'employé ni ses possibilités de promotion;

En matière d'environnement:

Une fiscalité favorable à l'environnement:

49. Moduler, dans un sens favorable à l'environnement, la taxe routière et la taxe de mise en circulation;

50. Elk gebruik van milieuvriendelijke energiebronnen, in het bijzonder deze ter vervanging van fossiele brandstoffen, te stimuleren, alsook van energiezuinige en minder vervuilende motoren;

51. Ecoboni te voorzien voor de installatie van deeltjeskatalysatoren en dieselroetfilters op bestaande dieselwagens en te verplichten voor nieuwe wagens;

52. De nog bestaande negatieve discriminatie jegens de LPG-wagens weg te werken;

53. Een geleidelijke gelijkschakeling te voorzien tussen de verschillende taksen voor benzine en diesel rekening houdend met de meest recente resultaten over luchtvervuiling te wijten aan de dieselloertuigen;

54. Tijdens het Belgisch EU-voorzitterschap een initiatief te nemen om op Europees vlak het niet belasten van kerosine aan te kaarten;

De recyclage van autowrakken :

55. De Europese Richtlijn (*End-of-life-vehicles*) te implementeren met maximale aandacht voor het stimuleren van de arbeidsintensieve sector van de demontage van voertuigen. In overleg met de gewesten moet er een sluitende registratie komen van voertuigen en wrakken, alsmede afspraken inzake een uniforme milieubijdrage die een ecologisch verantwoord verwerking van wrakken mogelijk maakt en een beleid dat belet dat autowrakken massaal worden uitgevoerd en gedumpt in armere landen;

Inzake verkeersveiligheid :

Een verantwoord rijgedrag :

56. De bescherming van de zwakke weggebruiker als absolute beleidsprioriteit voorop te stellen;

57. Een protocol af te sluiten met de auto-industrie opdat de publiciteit een onverantwoord rijgedrag niet zou aanmoedigen maar integendeel verkeersveilig rijgedrag zou bevorderen;

Een betere rijopleiding :

58. De kwaliteit van de rijopleiding te verbeteren door ze langer, intenser en meer praktijkgericht te maken. Bovendien een fonds aan te leggen om de stijging van de kostprijs van de verlengde rijopleiding op te vangen;

59. Een periodieke herevaluatie van de bekwaamheid tot sturen in te voeren;

60. Onverwijld werk te maken van de snelle invoering van het rijbewijs met punten, waarvoor reeds een wettelijke basis bestaat;

50. Inciter fiscalement à l'utilisation de toutes les sources d'énergie respectueuses de l'environnement et, en particulier, celles de substitution aux combustibles fossiles, ainsi que les moteurs consommant moins d'énergie et moins polluants;

51. Prévoir des éco-boni pour l'installation de catalyseurs et de filtres à particules pour les voitures diesel actuelles et rendre ces dispositifs obligatoires pour les voitures nouvelles;

52. Éliminer les discriminations négatives existantes vis-à-vis des voitures GPL;

53. Réviser progressivement les différences de taxation entre diesel et essence en fonction des connaissances les plus récentes sur la pollution atmosphérique due aux véhicules diesel;

54. Prendre une initiative lors de la présidence belge de l'Union européenne, afin de mettre le problème de la non-taxation du kérosène à l'agenda européen;

Le recyclage des véhicules :

55. Mettre en œuvre la directive européenne (*End of Life-vehicles*) en s'attachant particulièrement à la promotion du secteur à haute intensité de main-d'œuvre que constitue le démontage des voitures. En concertation avec les régions, un enregistrement des voitures et des épaves doit être mis au point, et il y a lieu également de conclure des accords sur une contribution environnementale uniforme qui permette le recyclage des épaves de voitures et la mise en place d'une politique qui empêche l'exportation massive d'épaves vers des pays plus pauvres;

En matière de sécurité routière :

Un comportement responsable au volant :

56. Accorder la priorité absolue à la protection de l'utilisateur faible;

57. Conclure un protocole avec le secteur de l'industrie automobile afin que la publicité n'encourage pas un comportement irresponsable de l'automobiliste au volant, mais au contraire, encourage un comportement sûr;

Meilleure formation du conducteur :

58. Améliorer la qualité de la formation à la conduite automobile en l'allongeant, en l'intensifiant et en l'axant sur la pratique. De plus, mettre en place un fonds afin de compenser l'augmentation du coût d'une formation à la conduite automobile prolongée;

59. Instaurer une réévaluation périodique de la capacité de conduire;

60. S'atteler sans retard à l'instauration rapide du permis à points, pour lequel une base légale existe déjà;

61. Een hervorming door te voeren in de rijopleiding voor vrachtwagenchauffeurs van méér dan 3,5 ton door het instellen van een verplichte stageperiode;

Een hervorming van de wegcode:

62. Te pleiten voor een uniforme Europese wegcode;

63. De invoering van variabele maximumsnelheden in functie van de verkeersdrukte en de weersomstandigheden via elektronische wegsignalisatie te voorzien en het verbod om van rijvak te veranderen in functie van de verkeersdrukte en de weersomstandigheden;

64. Op werkdagen een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens van méér dan 3,5 ton in te stellen op alle primaire en secundaire wegen tussen 07.00 en 10.00 u. en tussen 16.00 en 19.00 u.;

Een verbetering van de controlemogelijkheden:

65. Te zorgen voor een scherpere controle op de naleving van de bestaande verkeerswetgeving en de bevoegde politiediensten het budget verzekeren zodat het nodige materiaal kan aangekocht worden;

66. De administratieve controlediensten met politionele bevoegdheden, ressorterend onder het ministerie van Verkeerswezen, te evalueren;

67. Een verhoging van het aantal moto's (van de huidige 200 naar 400) te voorzien voor de dienst verkeer van de federale politie opdat een grotere aanwezigheid op primaire en secundaire wegen een ontrafingseffect zou hebben;

68. Een bijzondere opleiding te voorzien voor de verkeerseenheid van de federale politie voor de controle van de vrachtvoertuigen en autocars van buiten de Europese Unie;

69. De controle op de rij- en rusttijden van vrachtwagens en autobussen te verscherpen;

70. Op Europees niveau de invoering van de «zwarte doos» voor het vrachtwagenverkeer te agenderen;

Een gedifferentieerd sanctioneringbeleid:

71. Snel werk van te maken van de hervorming van de categorisering van de overtredingen, waardoor een gedifferentieerd sanctioneringsbeleid mogelijk wordt;

72. De bestaande mogelijkheden met betrekking tot het opleggen van alternatieve straffen in verkeerszaken, meer te benutten;

73. De lichtere verkeersovertredingen systematisch administratief te sanctioneren, mits respect voor de rechten en plichten van de verkeersovertreder;

61. Réformer la formation à la conduite pour les chauffeurs de camions de plus de 3,5 tonnes en instaurant une période de stage obligatoire;

Réforme du code de la route:

62. Plaider pour un code de la route européen;

63. Envisager la mise en place d'une signalisation routière électronique permettant de limiter la vitesse maximale en fonction de la densité du trafic et des conditions climatiques et l'interdiction de changement de bande de circulation en fonction de la densité du trafic et des conditions climatiques;

64. Les jours ouvrables, interdire les manœuvres de dépassement à tous les camions de plus de 3,5 tonnes entre 7 h et 10 h et entre 16 h et 19 h sur les routes principales et secondaires;

Amélioration des contrôles:

65. Veiller à un contrôle accru du respect du Code de la route et assurer aux services de police compétents le budget leur permettant d'acquérir le matériel nécessaire;

66. Évaluer les services administratifs de contrôle qui ont des compétences de police et dépendent encore du ministère de la Mobilité et des Transports;

67. Prévoir une augmentation du nombre de motos (de 200 à 400), destinées aux unités fédérales de police chargées de la circulation routière afin que leur présence accrue sur les routes primaires et secondaires ait un effet dissuasif;

68. Prévoir une formation spéciale pour les unités de la police fédérale chargées du contrôle des camions et autocars provenant de pays extérieurs à l'Union européenne;

69. Intensifier les contrôles relatifs aux plages horaires de conduite et de repos des conducteurs de camions et de bus;

70. Mettre à l'ordre du jour au niveau européen l'instauration d'une boîte noire pour les camions;

Différenciation de la sanction:

71. S'atteler rapidement à la réforme de la classification des infractions, pour rendre possible une politique de sanction différenciée;

72. Faire usage plus fréquemment des possibilités permettant d'imposer des peines alternatives dans les dossiers relatifs à la circulation routière;

73. Sanctionner systématiquement les petites infractions de façon administrative, en respectant les droits et devoirs du contrevenant;

74. De boetes verbonden aan betalend parkeren te depenaliseren ten einde de gemeenten in staat te stellen administratieve boetes te innen voor dergelijke overtredingen;

75. De verkeersboetes op een effectievere en billijkere manier te innen;

76. De wenselijkheid te onderzoeken van een verbod van het individueel of gemeenschappelijk afsluiten van verzekeringen tegen verkeersboetes;

Veiligere voertuigen:

77. Te pleiten voor een verlaging van het BTW-tarief voor veiligheidsverhogende en milieuvriendelijkere onderdelen van voertuigen;

78. Alle technische veiligheidsvoorschriften in verband met de dode hoek op vrachtwagens, zoals onder meer DOBLI-spiegels en dode-hoekcamera's, zo snel mogelijk te verplichten;

79. Een verplichte technische keuring voor moto's te voorzien;

Een aangepaste infrastructuur:

80. Het nodige onderzoek te laten verrichten en desgevallend de nodige maatregelen te nemen inzake de hervorming van de categorisering van de wegen, met als doel te komen tot meer aangepaste snelheidsregimes;

81. Een perfect onderhoud van het wegennet (de veiligheid, de markeringen en de lichtintensiteit ervan) te verzekeren;

82. Een dwingend reglement uit te vaardigen waardoor aannemers ertoe aangezet worden om de wegeniswerken binnen een zo kort mogelijk termijn uit te voeren;

De opvolging van ongevallen:

83. In het kader van de Europese Unie te pleiten voor de oprichting van een communautaire databank van de registratie van de verkeersongevallen;

84. Dringend een actieprogramma inzake de nazorg van verkeersslachtoffers op te zetten;

85. Zo snel mogelijk de wettelijke bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen, aangenomen op 1 februari 2001 door de Senaat, in werking te doen treden en, voor zover het nodig zou zijn, een herkenningsteken dat het voertuig verzekerd is, te verplichten.

3.2. Bespreking van het voorstel van resolutie

Bespreking van de resolutie

De commissie heeft 3 vergaderingen gewijd aan de bespreking van de tekst die opgesteld is door de werkgroep, te weten op 21 en 28 maart en 23 mei 2001.

74. Dépénaliser les amendes liées au stationnement payant afin de permettre aux communes de lever des amendes administratives sur ce type d'infraction;

75. Encaisser les amendes pour infraction au code de la route de manière plus efficace et plus équitable;

76. Examiner l'opportunité d'une interdiction de conclure individuellement ou collectivement un contrat d'assurance contre des amendes de la circulation;

Des véhicules plus sûrs:

77. Plaider en faveur d'une diminution des taux de la TVA pour les composants des véhicules qui contribuent à améliorer la sécurité et qui sont plus respectueuses de l'environnement;

78. Imposer le plus rapidement possible aux camions toutes les prescriptions techniques en ce qui concerne «l'angle mort», comme entre autre les rétroviseurs et les caméras couvrant l'angle mort;

79. Introduire un contrôle technique obligatoire pour les motos;

Une infrastructure adaptée:

80. Faire mener les études nécessaires et, le cas échéant, prendre les mesures ad hoc en matière de réforme de la classification des routes en visant à aboutir à des régimes de vitesse plus adaptés;

81. Assurer un entretien parfait du réseau routier (la sécurité, les marquages et l'intensité de la luminosité de ceux-ci);

82. Imposer un règlement contraignant incitant les entrepreneurs à accomplir les travaux sur le réseau routier dans le délai le plus court possible;

Le suivi des accidents:

83. Promouvoir, dans le cadre de l'Union européenne, une banque de données communautaire sur les accidents de la circulation;

84. Mettre d'urgence en place un programme d'action relatif au suivi des accidentés de la route;

85. Veiller à mettre en œuvre le plus rapidement possible les dispositions relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, adoptées par le Sénat le 1^{er} février 2001 et, pour autant que de besoin, l'apposition d'un signe distinctif indiquant que le véhicule est assuré.

3.2. Discussion de la proposition de résolution

Discussion de la résolution

La commission a consacré trois réunions à la discussion du texte qui a été élaboré par le groupe de travail, à savoir les 21 et 28 mars et 23 mai 2001.

3.2.1. Consideranten

Punt L

Een lid stelt voor om de woorden «tegen het schandaal van het dagelijks slagveld op onze wegen en straten» te schrappen.

Andere leden wijzen op het grote aantal slachtoffers op onze wegen, zodat men toch terecht van een slagveld kan spreken.

De commissie beslist om alleen het woord «dagelijks» te schrappen.

3.2.2. Aanbevelingen

Een lid onderstreept dat de initiatieven die genomen moeten worden op Europees niveau, niet beperkt mogen blijven tot het Belgisch EU-voorzitterschap.

Inzake personenvervoer

Promotie van het openbaar vervoer

Punt 2

Een lid stelt voor om dit punt te laten beginnen met de woorden «wat de spoorwegen betreft».

De commissie aanvaardt deze tekstverbetering.

Punt 4

De heren Caluwé, Steverlynck en D'Hooghe dienen het amendement nr. 15 in dat ertoe strekt het punt 4 als volgt te vervolledigen:

«Dit betekent dat afgestapt wordt van de 60-40 verdeelsleutel in het tienjarig investeringsplan».

Eén van de auteurs stipt aan dat tijdens de laatste vergadering van de werkgroep de afspraak werd gemaakt om verder te gaan met de bespreking van de resolutie over de NMBS en te pogen punten van overeenstemming te vinden. Nadien is de werkgroep op haar beslissing teruggekomen en heeft zij beslist haar werkzaamheden stop te zetten. Men kan niet over mobiliteit spreken zonder de spoorwegproblematiek aan te snijden, want het spoorvervoer is de voornaamste hefboom op federaal vlak. Voor het lid is het afstappen van deze verdeelsleutel een essentieel punt in de discussie en moet dus vermeld worden.

Een ander lid wijst erop dat een dergelijke toevoeging de consensus in het gedrang brengt.

Met dit amendement wordt afgeweken van de afspraak om geen elementen in de resolutie te weerhou-

3.2.1. Considérants

Point L

Un membre propose de supprimer les mots «au scandale que constitue l'hécatombe quotidienne sur nos routes et dans nos rues».

D'autres membres rappellent le nombre élevé de victimes sur nos routes de sorte que l'on peut à juste titre parler d'une hécatombe.

La commission décide de ne supprimer que le mot «quotidienne».

3.2.2. Recommandations

Un membre souligne que les initiatives qui doivent être prises au niveau européen ne peuvent se limiter à la seule période de la présidence belge de l'Union européenne.

En matière de transport de personnes

Promotion du transport en commun

Point 2

Un membre propose d'ajouter les mots «en ce qui concerne les chemins de fer» au début de ce point.

La commission adopte cette amélioration du texte.

Point 4

MM. Caluwé, Steverlynck et D'Hooghe proposent l'amendement n° 15 qui vise à compléter le point 4 comme suit:

«Cela signifie que l'on abandonne la clé de répartition 60-40 dans le plan décennal d'investissements».

Un des auteurs souligne que lors de la dernière réunion du groupe de travail, il avait été convenu de poursuivre la discussion de la résolution sur la SNCB et d'essayer de trouver des points d'accords. Par la suite, le groupe de travail est revenu sur sa décision et a décidé de terminer ses travaux. L'on ne peut parler de mobilité sans aborder la problématique des chemins de fer car le transport ferroviaire est le principal levier au niveau fédéral. Pour l'intervenant, abandonner cette clé de répartition constitue un point essentiel de la discussion et doit donc être mentionné.

Un autre membre souligne que pareille adjonction met le consensus en danger.

Cet amendement s'écarte de ce qui a été convenu, à savoir ne pas inscrire dans la résolution des éléments

den die betrekking hebben op de beheersstructuur van de NMBS omdat deze elementen geen rechtstreekse impact hebben op de mobiliteit.

Dit amendement wordt verworpen met 8 stemmen tegen 2 bij één onthouding.

Punt 4bis

De heren Caluwé, Steverlynck en D'Hooghe dienen het amendement nr. 16 in dat ertoe strekt een punt 4bis (nieuw) in te voegen, luidende :

«Om voldoende middelen te kunnen genereren voor het tienjarig investeringsplan, wordt er een Federaal Fonds voor duurzame mobiliteit opgericht. Dit fonds wordt gefinancierd met alle meerinkomsten (BTW, accijnzen, ...) voor de federale overheid die voortvloeien uit de toename van het autobezit en het autogebruik.»

Eén van de auteurs legt uit dat de ambitieuze mobiliteitsplannen van deze regering op de één of andere wijze moeten gefinancierd worden. In de vorige weken heeft de regering dan ook verschillende mogelijkheden voorgesteld, doch geen enkele ervan was logisch en doordacht. Daarom stelt spreker de oprichting van een fonds voor dat gestijfd worden door de meerinkomsten voortvloeiend uit meerinkomsten ingevolge de stijging van het aantal auto's en gebruik. Wanneer deze meerinkomsten uitsluitend aan het spoorvervoer zouden worden besteed, zou de toename van de auto-mobiliteit een alternatief creëren in de vorm van het spoorvervoer. Indien de stijging zich in de komende 10 jaar doorzet op dezelfde wijze als gedurende de laatste 4 jaar, dan beschikt de regering jaarlijks over 43 miljard extra, wat meer is dan zelfs in het maximale voorstel van de NMBS wordt gevraagd.

Een commissielid antwoordt dat de federale regering de meerinkomsten die voortvloeien uit BTW en accijnzen moet bestemmen voor de verdere schuldafbouw.

Een andere spreker kan dit amendement in principe wel steunen, doch het is slechts één van de vele instrumenten om tot herfinanciering van een deel van de inspanningen, nodig voor de NMBS, te komen. Het is niet opportuun om dit nu reeds vast te leggen.

Het amendement wordt verworpen met 6 stemmen tegen 2 bij 3 onthoudingen.

Punt 6

De heren Caluwé, Steverlynck en D'Hooghe dienen het amendement nr. 17 in dat ertoe strekt dit punt als volgt aan te vullen: «Uiteraard moeten de bestaande plannen voor voorstedelijke vervoersnet-

portant sur la structure de gestion de la SNCB parce que ces éléments n'ont pas un impact direct sur la mobilité.

L'amendement est rejeté par 8 voix contre 2 et 1 abstention.

Point 4bis

MM. Caluwé, Steverlynck et D'Hooghe proposent l'amendement n° 16 qui vise à insérer un point 4bis (nouveau) libellé comme suit :

«En vue de pouvoir générer des moyens suffisants pour le plan décennal d'investissements, il est créé un Fonds fédéral pour la mobilité durable. Ce fonds est financé par toutes les plus-values (TVA, accises, ...) que le pouvoir fédéral retire de l'accroissement du parc automobile et de l'utilisation de l'automobile.»

Un des auteurs de l'amendement explique que les plans de mobilité ambitieux du gouvernement devront de l'une ou l'autre manière être financés. Au cours des semaines écoulées, le gouvernement a proposé plusieurs possibilités, mais aucune d'elles n'était logique ou réfléchie. C'est pourquoi l'intervenant propose la création d'un fonds qui serait alimenté par les plus-values provenant de l'augmentation des recettes résultant de l'accroissement du nombre d'automobiles et de leur utilisation. Si ces suppléments de recettes sont uniquement affectés au transport ferroviaire, l'accroissement de l'automobilité créerait une alternative sous la forme du transport ferroviaire. Si l'augmentation se poursuit au cours des dix prochaines années au même rythme qu'au cours des quatre dernières années, le gouvernement disposera chaque année de 43 milliards de recettes supplémentaires, ce qui est même plus que ce qui est demandé dans la proposition maximale de la SNCB.

Un commissaire répond que le gouvernement fédéral doit consacrer le supplément de recettes provenant de la TVA et des accises à la réduction de la dette.

Un autre intervenant déclare pouvoir soutenir en principe l'amendement mais ce n'est là qu'un des nombreux instruments nécessaires pour refinancer une partie des efforts nécessaires pour la SNCB. Il n'est actuellement pas opportuun de fixer ce point.

L'amendement est rejeté par 6 voix contre 2 et 3 abstentions.

Point 6

MM. Caluwé, Steverlynck et D'Hooghe déposent l'amendement n° 17 qui vise à compléter le point 6 par la phrase suivante: «Il va de soi que les plans existants relatifs aux réseaux de transport suburbains

ten rond andere steden niet wachten op de uitvoering van deze studie.»

Eén van de indieners stipt aan dat er al uitgewerkte plannen zijn voor andere voorstedelijke vervoersnetten die eigenlijk in het tienjarig investeringsplan zouden moeten worden opgenomen. We mogen niet de indruk geven dat deze op de lange baan worden geschoven. Daarom is deze toevoeging nodig.

Een ander lid kan dit ondersteunen. De NMBS heeft al concrete plannen voor een GEN in Antwerpen en Luik, maar het is duidelijk dat het GEN rond Brussel prioriteit krijgt in de resolutie.

Het amendement wordt eenparig aangenomen door de 10 aanwezige leden.

Punt 7

Mevrouw Kestelijn dient het amendement nr. 8 in dat ertoe strekt om in de eerste zin van punt 7, na de woorden «eenvoudige tariefstructuur», de woorden «en een onderlinge afstemming van de uurregelingen van het openbaar vervoer» in te voegen.

Volgens de auteur moet, om het openbaar vervoer nog aantrekkelijker te maken, er nog meer aandacht gaan naar de onderlinge afstemming van de uurregeling van alle vormen van openbaar vervoer.

Dit amendement wordt eenparig door de commissie aangenomen.

De heer Hordies dient amendement nr. 25 in dat tot doel heeft de woorden «te streven naar één ticket voor alle gemeenschappelijke transportmodi» te vervangen door «een eenvormig ticket en tarief in te voeren».

De auteur stipt aan dat het invoeren van één ticket voor technische problemen zorgt aangezien er verschillende gewesten zijn. Het amendement stelt een verduidelijking van de tekst voor.

Dit amendement wordt eenparig aangenomen door de commissie.

De heren Caluwé, Steverlynck en D'Hooghe dienen het amendement nr. 18 in dat ertoe strekt dit punt te vervolledigen als volgt: «Onder andere omwille van deze reden, moeten vertegenwoordigers van de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS opgenomen worden.»

Eén van de indieners onderstreept dat, opdat er een eenvormig ticket en tarief voor alle gemeenschappelijke transportmodi ingevoerd kan worden en gezorgd voor een goede afstemming van de uurregelingen, het ook niet meer dan logisch is dat een vertegenwoordiger van de gewesten wordt opgenomen in de raad van bestuur van de NMBS en niet ergens in één of ander adviesorgaan.

entourant d'autres villes n'attendent pas l'exécution de cette étude.»

Un des auteurs souligne que tous les plans déjà élaborés pour d'autres réseaux de transport suburbains qui, en fait, devraient être inclus dans le plan décennal d'investissements. Nous ne pouvons donner l'impression qu'ils sont renvoyés aux calendes grecques. C'est pourquoi cette adjonction est nécessaire.

Un autre membre soutient cette proposition. La SNCB a déjà des plans concrets pour un RER à Anvers et à Liège, mais il est clair que dans la résolution le RER autour de Bruxelles reçoit une priorité.

L'amendement est adopté à l'unanimité par les 10 membres présents.

Point 7

Mme Kestelijn propose un amendement n° 8 qui vise à remplacer à la première phrase du point 7 les mots «et établir des horaires clairs et simples pour les transports en commun» par les mots «établir des horaires clairs et simples pour les transports en commun et harmoniser leurs horaires».

Selon l'auteur, pour augmenter l'attrait des transports en commun, il faudrait se montrer plus attentifs à l'harmonisation des horaires de tous les types de transports en commun.

L'amendement est adopté à l'unanimité par la commission.

M. Hordies dépose l'amendement n° 25 qui a pour but de remplacer les mots «créer un billet unique» par les mots «mettre en place une intégration billettique et tarifaire».

L'auteur explique que créer un billet unique pose des problèmes techniques vu la régionalisation. L'amendement propose une clarification du texte.

L'amendement est adopté à l'unanimité par la commission.

MM. Caluwé, Steverlynck et D'Hooghe déposent un amendement n° 18 visant à compléter le point 7 comme suit: «C'est entre autres pour cette raison que des représentants des régions doivent siéger au conseil d'administration de la SNCB.»

Un des auteurs de l'amendement souligne que, pour instaurer un ticket et un tarif uniformes pour tous les modes de transport en commun et veiller à une bonne harmonisation des horaires, il n'est que logique de prévoir un représentant des régions au conseil d'administration de la SNCB et non dans l'un ou l'autre organe consultatif.

Dit amendement wordt verworpen met 7 stemmen tegen 2 bij één onthouding.

Punt 7bis

De heren Caluwé, Steverlynck en D'Hooghe dienen het amendement nr. 19 in dat ertoe strekt een punt 7bis (nieuw) in te voegen, luidende: «Voor de verder ontwikkeling van het streekgebonden vervoer kunnen aanvullende beheersovereenkomsten gesloten worden tussen de NMBS en de gewesten waarbij co- en prefinanciering door de gewesten tot de mogelijkheden behoren.»

Er worden geen opmerkingen gemaakt.

Dit amendement wordt verworpen met 7 stemmen tegen 2 bij één onthouding.

Punt 9

Op de opmerking van een lid dat dit punt in feite een exclusieve bevoegdheid van de gemeenschappen behandelt, antwoordt een ander lid dat de werkgroep weliswaar eerst de bevoegdheden had gescheiden, doch nadien opteerde voor een thematische behandeling. Trouwens in de aanhef is gestipuleerd dat de resolutie zich richt tot de verschillende overheden en niet alleen tot de federale regering.

Punt 10

Een lid stelt voor om het woord «comfortabel» te schrappen omdat dit een rekbaar begrip is.

Een ander lid is het er niet mee eens. Gebruikers van het openbaar vervoer betalen een behoorlijke prijs en stellen vast dat zij dikwijls zelfs geen zitplaats hebben. De werkgroep wil met deze bepaling onderlijnen dat het openbaar vervoer comfortabel moet zijn opdat het ook aantrekkelijk zou zijn. Naast voldoende zitplaatsen zijn er nog andere mogelijkheden om het comfort te verhogen, zoals bijvoorbeeld aansluitingen voor GSM's en laptops in de trein.

Punt 11

De heer Creyelman dient het amendement nr. 21 in dat ertoe strekt dit punt als volgt te herschrijven: «In de nabijheid van de stations een beleid te ontwikkelen dat in voldoende en beveiligde parkeerruimte voor fietsen, moto's en wagens moet voorzien.»

De auteur wijst erop dat de oorspronkelijke tekst alleen in voldoende parkeergelegenheid in landelijke

L'amendement est rejeté par 7 voix contre 2 et 1 abstention.

Point 7bis

MM. Caluwé, Steverlynck et D'Hooghe déposent l'amendement n° 19 qui vise à ajouter un point 7bis (nouveau) libellé comme suit: «Pour la poursuite du développement des transports régionaux, des contrats de gestion complémentaires prévoyant la possibilité d'un cofinancement et d'un préfinancement par les régions peuvent être conclus entre la SNCB et les régions.»

Cet amendement ne donne lieu à aucune observation.

Il est rejeté par 7 voix contre 2 et 1 abstention.

Point 9

À une remarque d'un membre qui déclare que ce point traite en fait d'une compétence exclusive des communautés, un autre membre répond que le groupe de travail avait tout d'abord, il est vrai, dissocié les compétences mais qu'ensuite il a opté pour un examen thématique. D'ailleurs, il est stipulé dans l'introduction que la résolution s'adresse aux divers niveaux de pouvoirs et pas seulement au gouvernement fédéral.

Point 10

Un membre propose de supprimer le mot «comfortable» parce qu'il s'agit d'une notion extensible.

Un autre membre ne partage pas cet avis. Les utilisateurs des transports en commun paient déjà un certain prix pour leur ticket et constatent souvent qu'il n'y a pas de places assises. Le groupe de travail entend souligner par cette disposition que les transports en commun doivent être confortables pour être attrayants. En plus d'un nombre suffisant de places assises, il existe aussi d'autres possibilités pour accroître le confort comme par exemple des connexions pour les GSM et les ordinateurs portables dans le train.

Point 11

M. Creyelman propose l'amendement n° 21 qui vise à remplacer ce point par un autre texte: «Aux abords des gares, promouvoir une politique d'espaces de parking suffisants et sécurisés pour les vélos, les motos et les automobiles.»

L'auteur explique que dans sa rédaction originelle, le texte prévoit uniquement des espaces de parking

gebieden of even buiten de stad voorziet. Het is echter precies in de steden dat er zich parkeerproblemen voor pendelaars voordoen. De grote en middelgrote stedelijke stations worden ook gebruikt door treinreizigers uit de randgemeenten. Deze beschikken niet altijd over andere vormen van openbaar vervoer om het station tijdig te bereiken. Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen aan het station zal op termijn een vermindering van het aantal treinreizigers tot gevolg hebben.

De indiener citeert als voorbeeld het station van Mechelen waar een parkeerruimte voor 350 wagens werd geschrapt om plaats te maken voor een kantoorgebouw voor 1 500 personeelsleden en 260 ondergrondse parkeerplaatsen. Dit levert gigantische parkeerproblemen rond het station op, met alle problemen van wildparkeren en dergelijke tot gevolg.

Een ander lid stelt dat ook in Leuven het onmogelijk is om aan het station te parkeren, zodat een pendelaar wel met zijn eigen wagen naar Brussel moet rijden. Of beschouwt men Leuven niet als een stedelijk gebied?

Een lid verwijst naar de besprekingen in de werkgroep waar dit probleem aan de orde is gekomen (zie *supra* blz. 129).

Het standpunt van de werkgroep is enigszins genuanceerd. Er wordt niet gezegd dat parkings aan stations in stedelijke gebieden verboden zijn, maar wel dat de uitbreiding van deze parkings beperkt moet blijven. In feite wenst de werkgroep geen enorme parkings rond dergelijke stations omdat deze ruimte beter benut kan worden. De werkgroep wil een stimulans geven om creatief met deze ruimte om te springen en ze zo multi-functioneel als mogelijk te benutten. De bedoeling is om zoveel mogelijk pendelaars aan te trekken, maar dan wel door gebruik te maken van bus of tram tot aan het station.

Het amendement wordt verworpen met 6 stemmen tegen 1 stem bij één onthouding.

Punt 11bis

De heer Creyelman dient het amendement nr. 22 in dat ertoe strekt een punt 11bis (nieuw) toe te voegen, luidende: «Waar dit technisch en ruimtelijk mogelijk is, dient het optrekken van kantoorgebouwen boven spoorwegen en -stations te worden aangemoedigd.»

Volgens de auteur kan het openbaar vervoer het best worden aangemoedigd door de bereikbaarheid van de werkplaats met dat openbaar vervoer te verbeteren. Een aantal stations leent zich beter tot bouwen van kantoren boven het station dan voor het optrekken van kantoren in de onmiddellijke omgeving. Kan-

suffisants dans les zones non urbaines ou périurbaines. Or, c'est précisément dans les villes que les navetteurs sont confrontés à des problèmes de parking. Les grandes gares urbaines et les gares urbaines de taille moyenne sont utilisées généralement par les habitants des communes périphériques. Ces personnes ne disposent pas toujours d'autres formes de transport public pour atteindre la gare à temps. À terme, la réduction du nombre d'emplacements de parking aux alentours de la gare entraînera une diminution du nombre d'usagers du train.

L'auteur cite comme exemple la gare de Malines où l'on a supprimé un parking pour 350 voitures pour faire place à un immeuble à usage de bureaux pour 1 500 personnes et 260 emplacements de parking souterrain. Ceci pose de gigantesques problèmes de parking aux abords de la gare avec tous les problèmes de parking sauvage que cela entraîne.

Un autre membre déclare qu'à Louvain aussi il est impossible de garer sa voiture aux abords de la gare de sorte qu'un navetteur doit bien utiliser son véhicule personnel pour se rendre à Bruxelles. À moins que Louvain ne soit pas considérée comme zone urbaine?

Un membre renvoie aux discussions à ce sujet qui ont eu lieu au sein du groupe de travail (voir plus haut p. 129).

Le point de vue du groupe de travail est nuancé. Il ne dit pas que les parkings sont interdits aux abords des gares dans les zones urbaines mais bien que l'extension de ces parkings doit rester limitée. En fait, le groupe de travail souhaite qu'il n'y ait pas d'énormes parkings aux abords des gares parce que cet espace peut être mieux utilisé. Le groupe de travail entend donner un stimulant à des idées créatives pour utiliser cet espace de la manière la plus multifonctionnelle possible. L'objectif est d'attirer le plus possible de navetteurs mais qui utiliseraient le bus ou le train pour se rendre à la gare.

L'amendement est rejeté par 6 voix contre 1 et 1 abstention.

Point 11bis

M. Creyelman propose un amendement n° 22 qui vise à insérer un point 11bis (nouveau) rédigé comme suit: «Encourager la construction d'immeubles de bureaux au-dessus des voies de chemin de fer et des gares aux endroits où cela est possible du point de vue technique et urbanistique.»

Selon l'auteur, le meilleur moyen d'encourager le transport public est d'améliorer les possibilités d'accès au lieu de travail par cette forme de transport. Pour certaines gares, il est plus facile de construire des bureaux au-dessus de la gare qu'aux alentours. Des immeubles de bureaux construits au-dessus d'une

toorgebouwen boven een spoorweg of station kunnen een architecturale meerwaarde betekenen voor de stationsomgeving. De lawaaihinder wordt verminderd en er wordt kostbare ruimte gespaard.

Een ander lid is het eens met het standpunt dat kantoorgebouwen in de omgeving van stations worden ingeplant, maar de ruimte boven een station of in het station zelf moet in de eerste plaats voorbehouden zijn voor een aantal diensten die rechtstreeks gericht zijn op de reizigers. Hiermee worden niet alleen loketten bedoeld, maar ook een aantal winkels, een apotheek bijvoorbeeld of dergelijke. In het buitenland breiden grote stations zich in die zin uit.

Het amendement wordt verworpen met 8 stemmen tegen 1 stem.

Bedrijfsvervoerplannen

Punt 12

De heer Hordies dient het amendement nr. 26 in dat tot doel heeft de woorden «congestiezones» en «congestiegevoelige zones» te doen vervallen.

Volgens de auteur gaat het hier niet om iets dat meetbaar is. Het is dus niet ernstig om het punt te laten zoals het is. Het moet de bedoeling blijven de invoering van een mobiliteitsbeheersplan aan te moedigen en dat voor alle zones. Dat moet gepaard gaan met preventieve maatregelen die niet alleen gericht zijn op zones die al overbelast zijn.

Er worden geen opmerkingen gemaakt.

Het amendement wordt aangenomen met 7 stemmen bij 2 onthoudingen.

Rationeler gebruik van de wagen

Punt 15

De heer Creyelman dient het amendement nr. 23 in dat ertoe strekt dit punt als volgt te vervangen: «Daar waar de overheid een comfortabel, regelmatig en stipt openbaar vervoer aanbiedt en het gebruik van het openbaar vervoer een realistisch alternatief is, kan het woon-werkverkeer met de wagen fiscaal worden ontmoedigd.»

De auteur meent dat het inkomen van de werknemer niet mag afhangen van de bereidheid van de werkgever om een bedrijfsvervoerplan in te voeren. Het is eveneens de taak van de overheid om te zorgen voor een regelmatig, comfortabel en stipt openbaar vervoer en pas dan kan men overgaan tot het fiscaal

voie de chemin de fer ou d'une gare peuvent représenter une plus-value architecturale pour les abords de la gare. De la sorte, on réduit les nuisances sonores et on économise un espace précieux.

Un autre membre partage le point de vue selon lequel il faut implanter des immeubles de bureaux dans les alentours des gares mais l'espace au-dessus ou dans la gare elle-même doit en premier lieu rester réservé à un certain nombre de services directement axés sur les voyageurs. Ceci ne vise pas uniquement les guichets mais aussi un certain nombre de commerces par exemple pharmacie, etc. À l'étranger, les grandes gares se développent dans ce sens.

L'amendement est rejeté par 8 voix contre 1.

Plans de transport élaborés par les entreprises

Point 12

M. Hordies propose l'amendement n° 26 qui vise à supprimer les termes «zones de congestion».

Selon l'auteur, il ne s'agit pas de quelque chose de mesurable. Il n'est dès lors pas sérieux de laisser ce point tel quel. L'objectif doit rester la promotion du plan de gestion de la mobilité, et ce pour toutes les zones, de façon à adopter également des mesures préventives et non pas seulement des mesures destinées aux zones déjà surchargées.

Cet amendement ne donne lieu à aucune observation.

L'amendement est adopté par 7 voix et 2 absentions.

Utilisation plus rationnelle de la voiture

Point 15

M. Creyelman dépose l'amendement n° 23 qui vise à remplacer ce point par le texte suivant: «Là où les pouvoirs publics offrent un transport public à la fois confortable, régulier et ponctuel et où l'usage du transport public constitue une solution de remplacement réaliste, les déplacements effectués en voiture entre le domicile et le lieu de travail peuvent être découragés par la voie fiscale.»

L'auteur estime que le revenu d'un travailleur ne peut pas dépendre de la volonté de l'employeur d'instaurer un plan de transport d'entreprise. Les autorités ont également pour mission de veiller à assurer un transport public régulier, confortable, efficace et ponctuel. Ce n'est qu'une fois que ce transport est

ontmoedigen van het woon-werkverkeer met de wagen.

Enkele leden menen dat dit amendement in feite niets wijzigt aan de inhoud van punt 15.

Het amendement wordt verworpen met 8 stemmen tegen één stem.

De heer Hordies dient amendement nr. 27 in dat tot doel heeft de woorden «met de wagen» te vervangen door de woorden «met wagens waarin telkens slechts één persoon zit».

De indiener verwijst naar de punten die gericht zijn op het bevorderen van carpooling als alternatief voor openbaar vervoer. Mensen die kiezen voor dergelijke alternatieven mogen fiscaal niet worden ontmoedigd.

Het begrip autosolisme moet in de tekst worden opgenomen.

Een lid geeft toe dat in de werkgroep een consensus was om car-pooling te bevorderen, doch het tweede deel van punt 15 verwijst uitdrukkelijk naar een realistisch alternatief van openbaar vervoer. Ingeval een keuze tussen car-pooling en openbaar vervoer zich opdringt, verdient het openbaar vervoer de voorkeur.

De indiener trekt zijn amendement terug.

Kostendelend gebruik van de individuele wagen

Punt 20

De heer Hordies dient het amendement nr. 28 in dat tot doel heeft de woorden «tweewielers en vierwielers-» toe te voegen na de woorden «hun voertuigenpark» en het woord «strikt» in te voegen tussen de woorden «aanpassen aan de» en de woorden «professionele behoeften».

De auteur stipt aan dat er geen reden is om alleen fiscale stimuli toe te kennen voor vierwielers; tweewielers kunnen ook, zeker op korte afstanden. Daarentegen moet duidelijk gezegd worden dat het om strikt professionele behoeften moet gaan.

Er worden geen opmerkingen gemaakt.

Het amendement wordt eenparig aangenomen door de 9 aanwezige leden.

Bevordering van het fietsgebruik

De heer Monfils dient het amendement nr. 1 dat tot doel heeft om de subtitel als volgt te doen luiden: «Bevordering van het fiets- en motogebruik.»

assuré qu'on peut découragé fiscalement l'usage de la voiture pour le déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

Plusieurs membres estiment qu'en fait l'amendement ne modifie rien au contenu du point 15.

L'amendement est dès lors rejeté par 8 voix contre une.

M. Hordies dépose l'amendement n° 27 qui a pour but d'ajouter les mots «qui se font seul» entre les mots «les déplacements» et les mots «en voiture».

L'auteur se réfère aux points qui proposent de favoriser les initiatives de co-voiturage qui peuvent être un alternatif au transport en commun. Il est important de ne pas décourager fiscalement d'autres mesures proposées.

Il faut ajouter la notion d'auto-solisme.

Un membre admet qu'il y avait un consensus au sein du groupe de travail pour promouvoir le car-pooling, mais la deuxième partie du point 15 renvoie explicitement à une alternative réaliste de transport en commun. Au cas où un choix entre le car-pooling et le transport en commun s'impose, le transport en commun mérite la préférence.

L'auteur retire son amendement.

Utilisation partagée de la voiture individuelle

Point 20

M. Hordies dépose l'amendement n° 28 qui propose d'ajouter au point 20 à «parc automobile», les «vélos» («aux employeurs qui adaptent leurs parcs de véhicules à deux et à quatre roues aux besoins...») et préciser qu'il s'agit d'«adapter aux besoins strictement professionnels».

L'auteur souligne qu'il n'y a pas de raison d'accorder uniquement des stimulants fiscaux aux quatre roues; les deux roues le méritent aussi, certainement pour les courtes distances. Par contre, il faut dire clairement qu'il doit s'agir de besoins strictement professionnels.

Cet amendement ne donne lieu à aucune observation.

L'amendement ne donne lieu à aucune observation et est adopté par les 9 membres présents.

Promotion du vélo

M. Monfils dépose l'amendement n° 1 qui vise à ajouter au sous-titre après les mots «promotion du vélo» les mots «et de la moto».

Punt 22

De heer Monfils dient het amendement nr. 2 in dat tot doel heeft om in dit punt de woorden «het fietsgebruik» te vervangen door de woorden «het fiets-, scooter en motogebruik».

Volgens de auteur zijn de moderne scooters en moto's weinig vervuilend, verbruiken ze heel weinig en nemen amper plaats in. Dat zijn allemaal belangrijke kwaliteiten met betrekking tot de mobiliteit. In andere landen zoals Italië en Frankrijk wordt dit vervoermiddel enorm veel gebruikt.

De uitsluitende promotie van de fiets heeft «fysieke» beperkingen. Men kan toch moeilijk van een zestigjarige verlangen dat hij de heuvels in vele Waalse steden beklimt.

Enkele leden stellen dat zij deze amendementen niet kunnen aanvaarden omdat moto's de meest gevaarlijke voertuigen op de weg zijn en leiden tot de ergste ongelukken. Moto's kunnen niet op dezelfde wijze als fietsen gestimuleerd worden.

Een commissielid verklaart dat de werkgroep het motogebruik niet weerhouden heeft omdat zij precies als uitgangspunt bij het opstellen van de resolutie vooral de verkeersveiligheid beoogde.

De indiener dringt aan om alle tweewielers op dezelfde manier te behandelen. Als motoren en scooters gevaarlijk zijn, zijn wagens dat ook.

Hij wijst erop dat er organisaties bestaan die jongeren leren om op een verantwoorde manier met een scooter te rijden. Een scooter of een moto verplichten in plaats van een auto, kan niet. Maar als men in steden zoals Parijs en Rome de tweewielers door wagens zou vervangen, valt alle verkeer er stil.

Enkele leden stellen voor dat de subtitel niet zou gewijzigd worden, maar alleen het punt 22 zoals het amendement het voorziet. Een lid voegt daaraan toe ook te voorzien dat een betere combinatie van deze vervoersmiddelen met het openbaar vervoer mogelijk moet gemaakt worden. Hiermee wordt bedoeld dat de mogelijkheid moet voorzien worden om fietsen, scooters en moto's op de trein, de bus, de tram of de metro te zetten en hiertoe de nodige plaatsen te voorzien. Op bepaalde treinen is dit al mogelijk.

De auteur van de amendementen is het hiermee eens en trekt zijn amendementen nrs. 1 en 2 terug. Hij wenst wel op te merken dat, tot op vandaag, het niet mogelijk is om een scooter op de trein te zetten, zodat men verplicht blijft de wagen te nemen.

Een commissielid wenst vervolgens ook de volgende zinsnede op te nemen in punt 22: «de

Point 22

M. Monfils dépose l'amendement n° 2 qui prévoit d'ajouter après les mots «usage du vélo» les mots «et du scooter et de la moto».

Selon l'auteur, les scooters et motos modernes sont peu polluants, consomment très peu et ne prennent guère de place. Il s'agit d'autant d'atouts en matière de mobilité. Il suffit d'ailleurs de se rendre dans d'autres pays, comme l'Italie ou la France, pour se rendre compte combien ce moyen de transport est utilisé.

Enfin, la seule promotion du vélo a des limites «physiques». On voit mal un sexagénaire grim pant les côtes existantes dans de nombreuses villes wallonnes.

Plusieurs membres déclarent qu'ils ne peuvent accepter ces amendements parce que les motos sont les engins les plus dangereux sur la route et qui donnent lieu aux accidents les plus graves. L'utilisation de la moto ne peut pas être encouragée de la même manière que celle du vélo.

Un commissaire déclare que le groupe de travail n'a pas retenu l'utilisation de la moto précisément parce que le point de départ de l'élaboration de la résolution a surtout été la sécurité routière.

L'auteur insiste pour mettre les deux roues, avec ou sans moteur, sur le même pied. Si on prétend que les motos et les scooters sont dangereux, l'intervenant estime que la voiture est dangereuse aussi.

En plus, il signale que des organisations existent actuellement qui apprennent aux jeunes de conduire judicieusement leur scooter. On ne peut pas obliger à utiliser la moto et le scooter à la place de la voiture. Mais si on supprime les deux roues dans des nombreuses villes, comme Paris et Rome, il n'y a plus moyen d'y circuler en voiture.

Plusieurs membres ajoutent que le sous-titre ne devrait pas être modifié mais seulement le point 22 comme l'amendement le prévoit. Un membre ajoute qu'il faudrait aussi prévoir qu'il faut permettre une meilleure combinaison de ces moyens de transport avec les transports en commun. Ceci veut dire qu'il faut prévoir la possibilité d'embarquer les vélos, scooters et motos sur les trains, bus, trams ou métros et prévoir la place nécessaire à cet effet. C'est déjà possible dans certains trains.

L'auteur des amendements partage cette opinion et retire ses amendements n°s 1 et 2. Il souhaite cependant faire remarquer qu'à ce jour, il n'est toujours pas possible de mettre son scooter dans le train, de sorte que l'on est obligé d'utiliser sa voiture.

Un commissaire souhaiterait ensuite inclure le membre de phrase suivant au point 22: «inciter les

gemeentebesturen aan te sporen om meer fietspaden aan te leggen».

Een ander lid is het niet eens met deze aanvulling en verwijst naar de aan de gang zijnde discussies over het belang van fietspaden en fietsroutes. Bijna alle fietsverenigingen pleiten voornamelijk voor fietsroutes. Over de voortzetting van het beleid met betrekking tot de fietspaden zijn er discussies aan de gang. Spreker wenst niet in deze discussies te treden want dit zou de zaken compliceren.

De commissie beslist deze tekstverbetering niet aan te nemen.

Inzake goederenvervoer

De bevordering van het spoor- en waterwegengebruik

Punt 24bis

Mevrouw Kestelijn dient het amendement nr. 9 in dat ertoe strekt een punt 24bis (nieuw) in te voegen, luidende: «De inter-operabiliteit tussen de vervoerswijzen te verbeteren en het intermodaal vervoer te ontwikkelen.»

Volgens de auteur zijn dit sleutelementen bij de aanpak van het vervoersprobleem.

Enkele leden hebben problemen met de formulering van dit amendement dat de leesbaarheid en de geloofwaardigheid van de resolutie in het gedrang kan brengen.

Een lid stipt daarbij aan dat de idee van het amendement in feite in het punt 31 is weerhouden, doch misschien niet zo expliciet is gesteld. In feite is het amendement overbodig.

De auteur trekt het amendement in.

Punt 25

De heren Caluwé, Steverlynck en D'Hooghe dienen het amendement nr. 20 in dat ertoe strekt dit punt als volgt aan te vullen: «Ten einde deze projecten te kunnen realiseren kan overgegaan worden tot PPS-formules met de privé-sector en tot co- en prefianciering door de gewesten.»

Er worden geen opmerkingen geuit. Het amendement wordt verworpen met 7 stemmen tegen 2 bij één onthouding.

De heer Hordies dient het amendement nr. 29 in dat ertoe strekt de woorden «het spoorvervoer» te wijzigen in de woorden «het vervoer per spoor en via de waterwegen».

administrations communales à construire plus de pistes cyclables».

Un autre membre n'est pas d'accord sur cette adjonction et renvoie aux discussions en cours concernant l'importance des pistes cyclables et des routes réservées aux cyclistes. Presque toutes les associations cyclistes plaident surtout pour les itinéraires cyclables. À propos de la continuation de la politique relative aux pistes cyclables, il y a toujours des discussions en cours. L'intervenant ne désire pas s'immiscer dans ces discussions car cela pourrait compliquer les choses.

La commission décide de ne pas adopter cette amélioration de texte.

En matière de transport de marchandises

Promotion du chemin de fer et des voies navigables

Point 24bis

Mme Kestelijn dépose l'amendement n° 9 qui vise à insérer un point 24bis (nouveau) libellé comme suit: «Amélioration de l'interopérabilité entre les modes de transport et développement du transport intermodal».

Selon l'auteur, il s'agit d'éléments clés dans l'approche de la problématique des transports.

Plusieurs membres déclarent que la formulation de l'amendement leur pose problème car il risque de mettre en danger la crédibilité de la résolution.

Un membre ajoute que l'idée de l'amendement se retrouve en fait au point 31 mais n'est peut-être pas aussi explicite. En fait l'amendement est superflu.

L'auteur retire son amendement.

Point 25

MM. Caluwé, Steverlynck et D'Hooghe déposent l'amendement n° 20 qui vise à compléter ce point par la phrase suivante: «Pour pouvoir réaliser ses projets, on peut recourir à des formules PPP avec le secteur privé et à un cofinancement et un préfinancement par les régions».

L'amendement ne fait l'objet d'aucune remarque et est rejeté par 7 voix contre 2 et 1 abstention.

M. Hordies dépose l'amendement n° 29 qui vise à compléter la première ligne «promouvoir le transport par chemin de fer» par les mots «et par voie d'eau».

De auteur stipt aan dat er in de werkgroep een consensus was gegroeid over dit punt. Het amendement wil deze consensus hernemen.

Een lid kan instemmen met dit amendement. In feite zit het vervoer via de waterwegen al vervat in de subtitel.

Het amendement nr. 29 wordt eenparig aangenomen door de 9 aanwezige leden.

Punt 26

Mevrouw Kestelijn dient het amendement nr. 10 in dat ertoe strekt de aanhef van dit punt als volgt te wijzigen: «De in ontwerp zijnde Europese richtlijnen inzake de liberalisering van het spoorvervoer te ondersteunen, rekening houdende met ...»

De auteur onderstreept dat de Europese Commissie in 1998 een «Europees Spoorpakket» voorstelde dat onder meer de richtlijn daterend van 1991 en de twee richtlijnen van 1995 moest wijzigen. Deze wijzigingen worden thans behandeld in het Europees Parlement en de Raad. Voor zover rekening wordt gehouden met de kwaliteit, de veiligheid en de regulering van het vervoer, kan dit «Europees Spoorpakket» worden ondersteund.

Een lid stelt dat het nogal evident is dat de richtlijnen moeten omgezet worden en kan dit amendement volledig onderschrijven.

Een ander lid is het volledig oneens met het amendement en verwijst naar de liberalisering in Groot-Brittannië met alle nefaste gevolgen voor de veiligheid van het spoorvervoer. De kwaliteit van het vervoer per spoor mag niet in het gedrang komen. Trouwens, er was een consensus in de werkgroep om de tekst te libelleren zoals hij voorligt.

Een volgende spreker repliceert dat het Europees kader gerespecteerd moet worden en bijgevolg moet België de richtlijn in haar nationaal recht omzetten binnen de voorziene tijdsperiode. Als deze termijn verstreken is, zonder dat de richtlijn omgezet is, dan riskeert België ter verantwoording geroepen te worden voor het Hof van Justitie.

Spreker wijst op het belang van het tweede zinsdeel waarin de aandacht van de regering wordt getrokken op het feit dat de uitvoering moet gebeuren mits de kwaliteit, de veiligheid en de regulering van het openbaar vervoer niet in het gedrang komt.

Een ander lid verklaart het amendement ook niet te kunnen aanvaarden en meent dat het trouwens delicaat is te stellen dat we een richtlijn ondersteunen waarvan we nog niet de inhoud kennen.

Het amendement wordt teruggetrokken door de auteur.

L'auteur souligne qu'un consensus s'était dégagé au sein du groupe de travail sur ce point. L'amendement vise à faire état de ce consensus.

Un autre membre peut marquer son accord sur l'amendement. En fait, le transport par voie navigable est déjà contenu dans le sous-titre.

L'amendement n° 29 est adopté à l'unanimité par les 9 membres présents.

Point 26

Mme Kestelijn dépose l'amendement n° 10 qui vise à modifier le début de la phrase de ce point comme suit: «Soutenir les directives européennes en préparation concernant la libéralisation du transport ferroviaire en tenant compte de ...»

L'auteur souligne que la Commission européenne a élaboré en 1998 un «paquet Rail» visant à modifier notamment la directive de 1991 et les deux directives de 1995, modifications sur lesquelles le Parlement européen et le Conseil sont en train de se pencher. Pour autant qu'il tient compte de la qualité, de la sécurité et de la régulation du trafic, ce «paquet Rail» mérite d'être soutenu.

Un membre déclare qu'il est évident que les directives doivent être transposées et peut entièrement souscrire à cet amendement.

Un autre membre n'est pas du tout d'accord sur l'amendement et renvoie à la libéralisation en Grande-Bretagne avec toutes les conséquences néfastes au niveau de la sécurité du transport par chemin de fer. La qualité ferroviaire ne peut être mise en danger. Par ailleurs, il y avait un consensus au sein du groupe de travail pour libeller le texte tel qu'il est présenté.

Un autre intervenant réplique que le cadre européen doit être respecté et que, par conséquent, la Belgique doit transposer la directive dans son droit national dans les délais prévus. Si ces délais sont venus à expiration sans que les directives n'aient été transposées, la Belgique risque d'être appelée à se justifier devant la Cour de Justice.

Le même intervenant souligne l'importance du deuxième membre de phrase qui attire l'attention du gouvernement sur le fait que la mise en œuvre doit s'effectuer en ayant égard à la qualité du service public et à la sécurité et la régulation du transport.

Un autre membre déclare aussi ne pas pouvoir accepter l'amendement et estime qu'il est d'ailleurs délicat d'affirmer que nous soutenons une directive dont nous ne connaissons pas encore le contenu.

L'amendement est retiré par son auteur.

Punt 28bis

Mevrouw Kestelijn dient het amendement nr. 11 in dat ertoe strekt een punt 28bis (nieuw) toe te voegen, dat luidt: «Een efficiënte infrastructuur te voorzien en overslagterminals die aansluiting geven op het spoor en de weg».

Volgens de auteur kan vervoer over binnenwateren een veilig, voordelig en weinig vervuilend alternatief bieden voor het vervoer over de weg van goederen. In België maakt het vervoer via de waterwegen 12% uit van alle goederenverkeer, in Duitsland 14% en in Nederland 43%.

Het vervoer over het water is weliswaar beperkt tot de geografische zones die door waterwegen worden bevoeid. Toch kan ze in deze zones de verkeerscongestie verhelpen door te voorzien in een efficiënte infrastructuur en in overslagterminals die aansluiting geven op het weg- en spoorverkeer.

Een lid stelt voor om dit niet als een afzonderlijk punt op te nemen, doch de voorgestelde zin toe te voegen aan het punt 28.

De auteur van het amendement gaat hiermee akkoord. Het amendement, aldus gewijzigd, wordt eenparig aangenomen door de commissie.

Punt 28ter

Mevrouw Kestelijn dient het amendement nr. 12 in dat ertoe strekt een punt 28ter (nieuw) toe te voegen, luidende: «de voorwaarden van het aanbod van het binnenvaartvervoer te verbeteren door onder meer de vaarrechten en de havenrechten te verlagen».

De auteur merkt op dat de vaarrechten en havenrechten soms bijna 20% van de exploitatiekosten van een schip uitmaken, waardoor de binnenvaart benadeeld wordt. Vandaar dat gepleit wordt voor een verlaging van deze rechten.

Een commissielid meent op dat dit niet kan weerhouden worden vermits dit een volledige gewestmaterie betreft en de autonomie van de gewesten aantast. Er zijn weliswaar reeds enkele punten weerhouden die tot de bevoegdheid van de gewesten of de gemeenschappen behoren, maar het amendement is verregaand omdat het repercussies op de begroting van de gewesten heeft.

Dit amendement wordt teruggetrokken door de auteur.

Een goed gebruik van de vervoerscapaciteit en van het wegennet

Punt 35

De heer Monfils dient het amendement nr. 3 in dat ertoe strekt dit punt als volgt te doen luiden: «Tijdens

Point 28bis

Mme Kestelijn dépose l'amendement n° 11 qui propose d'insérer un point 28bis rédigé comme suit: «Mettre en place une infrastructure efficace et des terminaux de transbordement reliés aux réseaux routier et ferroviaire.»

Selon l'auteur, les voies navigables intérieures offrent une alternative sûre, peu coûteuse et peu polluante au transport de marchandises par la route. En Belgique, le transport fluvial représente 12% du trafic de marchandises contre 14% en Allemagne et 43% aux Pays-Bas.

Bien que le transport fluvial reste cantonné aux zones géographiques traversées par les voies hydrauliques, il permettrait de remédier à la congestion du trafic en prévoyant une infrastructure efficace et des terminaux de transbordement reliés aux réseaux routier et ferroviaire.

Un membre propose de ne pas reprendre cet amendement comme point distinct mais bien de l'ajouter au point 28.

L'auteur de l'amendement marque son accord à ce propos. L'amendement ainsi modifié est adopté à l'unanimité par la commission.

Point 28ter

Mme Kestelijn dépose l'amendement n° 12 qui vise à insérer un point 28ter rédigé comme suit: «Améliorer les conditions de l'offre de transport fluvial, notamment en diminuant les droits de voyage et les droits de port.»

L'auteur fait observer que les droits de voyage et les droits de port représentent parfois près de 20% des frais d'exploitation d'un bateau, ce qui pénalise la navigation intérieure. C'est pourquoi l'amendement plaide en faveur d'une diminution de ces droits.

Un commissaire estime que cette proposition ne peut être retenue étant donné qu'il s'agit d'une matière entièrement régionalisée, sinon ce serait porter atteinte à l'autonomie des régions. Quelques points qui relèvent des régions ou des communautés ont, il est vrai, déjà été retenus mais l'amendement va trop loin parce qu'il a une incidence sur le budget des régions.

L'amendement est retiré par son auteur.

Bonne utilisation des capacités de transport et du réseau routier

Point 35

M. Monfils dépose l'amendement n° 3 qui vise à remplacer le point 30 par le texte suivant: «Prendre

het Belgisch EU-voorzitterschap een initiatief te nemen ten einde te komen tot een doorvoerverbod van goederen over de weg tijdens het weekeinde, met uitzondering van spoedeisend vervoer en van vervoer van bederfbare waren, voor alle landen van de Europese Unie.»

Volgens de auteur heeft het geen enkele zin om alleen in België een initiatief te nemen.

Mevrouw Kestelijn dient het amendement nr. 13 in dat luidt als volgt: «In punt 35, de woorden vanaf «en in ieder geval ...» te vervangen door de woorden «en tijdens het Belgische EU-voorzitterschap het voorstel van de Europese Commissie te ondersteunen om tot een geharmoniseerde Europese regelgeving te komen.»

De auteur wijst op het reeds genomen initiatief van de Europese Commissie om tot een geharmoniseerde regelgeving te komen.

Een lid is het volledig eens met het amendement nr. 3. Het is niet aanvaardbaar dat België alleen in een doorvoerverbod voorziet, zonder dat ook Nederland een dergelijk verbod oplegt, want anders komt de concurrentiepositie van de Belgische havens in het gedrang. Hoogstens kunnen eenzijdige maatregelen worden overwogen, zeker niet voorzien. Daarenboven gaat het niet om het respecteren van de concurrentieregels maar wel over de concurrentiepositie van ons land.

Een tweede opmerking van dit lid is dat in punt 35 een doorvoerverbod voor heel het weekeinde is voorzien, terwijl in Duitsland en Frankrijk het verbod slechts geldt van zaterdagavond 22 uur tot zondagavond 22 uur.

De commissie beslist om het woord «weekend» te vervangen door de woorden «zon- en feestdagen».

Een ander lid is het niet eens met het amendement nr.3. Indien men er op Europees niveau niet in slaagt een dergelijk doorvoerverbod op te leggen, dan heeft België, door het amendement, niet langer de mogelijkheid om zelf een verbod in te stellen.

De vorige spreker herhaalt zijn bezwaar tegen het punt 35 in zijn huidige formulering. Er moet melding gemaakt worden van het feit dat België geen doorvoerverbod kan opleggen zonder dat een dergelijk verbod ook niet minstens voor alle ons omringende landen, inclusief Nederland, geldt.

Volgens een commissaris is men het eens over de doelstelling. De oorspronkelijke tekst had een brede kijk die richtinggevend was, maar die het initiatief niet beperkte. Het enige bezwaar dat overblijft is dat de concurrentiepositie van België kan worden aangetast. De spreker stelt voor om samen met de ons omringende landen naar een oplossing te zoeken.

une initiative lors de la présidence belge de l'Union européenne afin d'essayer d'aboutir à l'interdiction du transit de marchandises par route pendant le week-end à l'exception des transports urgents et des transports de marchandises périssables, et cela pour tous les pays européens.»

Selon l'auteur, prévoir une initiative pour la seule Belgique n'a évidemment aucun sens.

Mme Kestelijn dépose l'amendement n° 13 qui vise à remplacer au point 35 les mots «et, en tout cas, ... de l'Union européenne» par les mots «et, lors de la présidence belge de l'Union européenne, soutenir la proposition de la Commission européenne visant à parvenir à une réglementation européenne harmonisée».

L'auteur se réfère à l'initiative de la Commission européenne visant à parvenir à une réglementation harmonisée.

Un membre approuve entièrement l'amendement n° 3. Il n'est pas admissible que seule la Belgique prévoie une interdiction de transit sans que les Pays-Bas n'imposent également pareille interdiction sinon la position concurrentielle des ports belges serait mise en danger. Tout au plus peut-on envisager des mesures unilatérales mais certainement pas les prendre. En outre, il ne s'agit pas du respect des règles de la concurrence mais bien de la position concurrentielle de notre pays.

Une deuxième remarque de l'intervenant est que l'interdiction de transit pendant tout le week-end est prévue au point 35 alors qu'en Allemagne et en France l'interdiction ne s'applique que du samedi soir 22 heures au dimanche soir 22 heures.

La commission décide de remplacer le mot «week-end» par les mots «dimanches et jours fériés».

Un autre membre ne peut marquer son accord sur l'amendement n° 3. Si l'on ne réussit pas au niveau européen à imposer pareille interdiction de transit, la Belgique, en raison de l'amendement, n'a plus la possibilité de prévoir elle-même pareille interdiction.

Le président rappelle son objection à la formulation actuelle du point 35. Il faut mentionner que la Belgique ne peut pas imposer une interdiction de transit sans qu'une même interdiction soit aussi appliquée dans tous les pays voisins, y compris les Pays-Bas.

Selon un commissaire, il y a un accord sur l'objectif. Le texte de départ avait une vue large qui donnait une orientation mais ne limitait pas l'initiative. La seule objection qui reste est qu'il est hors de question de mettre la Belgique dans une position qui n'est plus concurrentielle. L'intervenant suggère de prévoir qu'en tout cas il faut trouver une solution entre les pays riverains de la Belgique.

Enkele leden kunnen daarmee instemmen. Zij menen dat de tekst van het amendement nr. 3 wel kan hernomen worden voor het tweede gedeelte van punt 35 omdat de woorden «tot een doorvoerverbod komen» sterker zijn dan de woorden «te streven naar een doorvoerverbod».

De commissie beslist om het punt 35 als volgt te doen luiden: «mits respect voor de concurrentiepositie van ons land tussen de ons omringende landen, een doorvoerverbod van goederen over de weg op zon- en feestdagen te voorzien, met uitzondering van spoedeisend vervoer en van vervoer van bederfbare waren, en in ieder geval tijdens het Belgisch EU-voorzitterschap een initiatief te nemen om tot een dergelijk doorvoerverbod te komen voor alle landen van de Europese Unie».

De auteur van het amendement nr. 3 verklaart dat hij het eens is met deze tekstverbetering en trekt zijn amendement terug.

Ook de auteur van het amendement nr. 13 trekt het amendement terug.

Een beter statuut voor de beroepsvervoerders

Punt 39

Volgens een lid kan men niet ijveren voor de toepassing van voorstellen van richtlijnen. Alleen richtlijnen worden omgezet, niet de voorstellen ervan.

Een ander lid legt de bedoeling van dit punt uit. De reglementering van de rij- en rusttijden van bestuurders is al meer dan 35 jaar oud en beantwoordt niet meer aan de huidige economische realiteit. Momenteel is een nieuwe richtlijn in voorbereiding, maar de werkzaamheden zijn nog niet afgerond op Europees niveau. Daarom wordt aan de regering gevraagd om, tijdens het Belgisch EU-voorzitterschap, ervoor te zorgen dat de discussie wordt gefinaliseerd en een richtlijn aangenomen.

Spreker stelt de volgende formulering voor: «in het kader van het Belgisch EU-voorzitterschap te ijveren voor een snelle totstandkoming van een Europese richtlijn met betrekking tot de reglementering over de rij- en rusttijden van bestuurders, waarbij men een onderscheid moet maken tussen goederen- en personenvervoer».

De commissie aanvaardt deze tekstverbetering.

Punt 39bis

Een commissielid stelt voor een punt toe te voegen met betrekking tot een opleiding voor jongeren.

Plusieurs membres peuvent marquer leur accord à ce propos. Ils estiment que le texte de l'amendement n° 3 peut être repris dans la deuxième partie du point 35 parce que les mots «aboutir à l'interdiction du transit» sont plus forts que les mots «prévoir l'interdiction du transit».

La commission décide dès lors de libeller le point 35 comme suit: «prévoir, dans le respect de la position concurrentielle de notre pays parmi les pays voisins, une interdiction du transit de marchandises par route les dimanches et jours fériés, à l'exception du transport de marchandises périssables et/ou des transports urgents et en tout cas de prendre une initiative lors de la présidence belge de l'Union européenne pour aboutir à pareille interdiction dans tous les pays de l'Union européenne».

L'auteur de l'amendement n° 3 déclare marquer son accord sur cette modification de texte et retire son amendement.

L'auteur de l'amendement n° 13 retire également son amendement.

Un meilleur statut pour les professionnels du transport

Point 39

D'après un membre, il ne faut pas se mettre en frais pour l'application de propositions de directives. Seules les directives sont transposées et non les propositions de directives.

Un autre membre expose l'objectif de ce point. La réglementation relative aux plages horaires de repos et de conduite existe depuis plus de 35 ans et ne répond plus à la réalité économique actuelle. Actuellement, une nouvelle directive est en cours d'élaboration au niveau européen mais les travaux ne sont pas encore terminés. C'est pourquoi j'ai demandé au gouvernement, lors la présidence belge de l'Union européenne, de veiller à ce que la discussion soit finalisée et à ce qu'une directive soit adoptée.

L'intervenant propose la formulation suivante: «dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne, d'insister sur la mise en œuvre rapide d'une directive européenne concernant la réglementation relative aux plages horaires de repos et de conduite en faisant une distinction entre le transport de marchandises et le transport de personnes».

La commission adopte cette modification de texte.

Punt 39bis

Un commissaire propose d'insérer un point portant sur une formation pour les jeunes conducteurs.

Er bestaan geen opleiding voor beroepschauffeurs en de spreker wil een rijopleiding voor jongeren in het leven te roepen, meer bepaald een nieuwe soort van opleiding, waarin aandacht besteed wordt aan mechanica, techniek, kaartlezen, gedisciplineerd rijden, hierbij inbegrepen het slagen voor een rijbewijs voor vrachtwagens.

Een ander lid verwijst naar het probleem van het vinden van personeel in de logistieke sector. Het voorstel zet aan tot nadenken over de ontwikkeling van een opleiding voor de logistieke branche.

De spreker is echter van mening dat men eerst dient na te gaan of die opleiding er in het kader van het secundair onderwijs moet komen. De werkgroep heeft daar niet over gesproken.

Ook al behoort het onderwijs tot de uitsluitende bevoegdheid van de gemeenschappen, meent een ander lid dat dit een interessante toevoeging kan zijn.

Een lid stelt de volgende tekst voor:

«Een studie te maken over de opportuniteit van een volledige en grondige vorming, in het kader van de secundaire studies, die toegang geeft tot logistieke beroepen, met al hun praktische toepassingen.»

De commissie beslist om het punt toe te voegen aan de resolutie.

E-commerce

Punt 40bis

Mevrouw Kestelijn dient het amendement nr. 14 in dat tot doel heeft een punt 40bis (nieuw) toe te voegen, luidende: «Het gebruik van telematica te stimuleren om het verkeer te beheersen en te beheren om zodoende files te bestrijden en de vervoersstromen efficiënter te laten verlopen en te optimaliseren.»

Volgens de auteur kan het gebruik van telematica heel wat bijdragen aan het oplossen van verkeersproblemen.

De auteur stipt nog aan dat met deze toevoeging wordt bedoeld dat telematica, zoals het inplanten van chips in vrachtwagens, de positionering van het wagenpark, de autonavigatie, en andere dergelijke systemen, moet gestimuleerd worden ten einde de files te verminderen.

Een ander lid stelt voor dat er ook melding gemaakt wordt van de mogelijkheden van e-government die tot gevolg zullen hebben dat de noodzaak om zich te verplaatsen wordt verminderd. Al deze nieuwe technologieën kunnen immers een invloed hebben op de noodzaak om zich te verplaatsen.

Il n'existe pas de formation des conducteurs professionnels et l'intervenant souhaite créer une formation professionnelle pour des jeunes, notamment une nouvelle branche dans la formation, à savoir l'apprentissage mécanique, technique, formation de lecture de cartes routières, de discipline de conduite, y compris la réussite de permis de conduire pour poids lourds.

Un autre membre se réfère au problème de recrutement dans tous les domaines de la logistique. En tant que tel, la suggestion est un bon élément de réflexion pour développer l'enseignement d'une branche logistique.

Toutefois, l'intervenant estime qu'il faut d'abord étudier la nécessité de la formation dans le cadre des études secondaires puisque le groupe de travail n'en a pas débattu le problème.

Même si l'enseignement relève exclusivement de la compétence des communautés, un autre membre estime que cela pourrait être une adjonction intéressante.

Un membre propose le texte suivant:

«Réaliser une étude sur l'opportunité d'une formation complète et approfondie, dans le cadre des études secondaires, ouvrant l'accès aux métiers de la logistique et à toutes leurs applications pratiques.»

La commission décide d'insérer ce point dans la résolution.

Le commerce électronique

Point 40bis

Mme Kestelijn dépose l'amendement n° 14 qui vise à ajouter un point 40bis (nouveau) rédigé comme suit: «Encourager l'utilisation de la télématique afin de maîtriser et gérer la circulation pour combattre la formation de files d'une part, et améliorer l'efficacité des flux de transport et les optimiser, d'autre part.»

Selon l'auteur, l'utilisation de la télématique peut beaucoup contribuer à résoudre les problèmes de circulation.

L'auteur déclare encore que cette adjonction vise à stimuler la télématique comme par exemple l'implantation de puces électroniques dans les poids lourds, le positionnement du parc automobile, le système GPS et autres systèmes afin de réduire la formation de files.

Un autre membre propose qu'il soit également fait mention des possibilités de e-government ce qui aura pour conséquences de réduire les besoins en déplacement. Toutes ces nouvelles technologies peuvent en effet avoir une influence sur la nécessité de se déplacer.

Een commissielid onderstreept dat zowel het punt 40 als het punt 40*bis* (nieuw) onder het hoofdstuk «goederenvervoer» vallen. Het punt 40 verzoekt de regering de invloed van de e-commerce op het goederenvervoer te bestuderen. Het goederenvervoer wordt sterk aangezwengeld door de duizenden pakjes die van thuis uit besteld worden, doch er is tot op heden nog geen studie gemaakt van dit fenomeen.

Het punt 40*bis* hoort eerder thuis onder de subtitel «verbetering van de controlemogelijkheden» in de rubriek «verkeersveiligheid».

De commissie beslist het punt «stimuleren van telematica om het verkeer te beheersen en te beheren» toe te voegen als punt 70*bis* onder deze subtitel.

De auteur trekt het amendement terug.

Inzake verkeersveiligheid

Punt 59

De heer Monfils dient amendement nr. 4 in dat dit punt 59 wil schrappen.

De auteur stelt dat de periodieke beoordeling van het rijvermogen een echte vrijbrief voor de overheidsdiensten vormt. De huidige — en eventueel de toekomstige — regels met betrekking tot het rijbewijs volstaan. In geval van overtreding of ongeval kan de rechter het rijbewijs opschorten of intrekken.

Aangezien er geen regels voor deze herevaluatie voorzien zijn, heeft de administratie hier vrij spel. Zo kan de administratie overgaan tot intrekking van een rijbewijs om redenen die niets met verkeersveiligheid te maken hebben. Minstens moet een controle door de rechtbank worden voorzien.

Een commissielid verdedigt het standpunt van de werkgroep die dit punt weerhouden heeft omdat zij de mening was toegedaan dat zelfs indien een bestuurder over de nodige rij-ervaring beschikt, het toch, na verloop van tijd, positief zou zijn dat deze bestuurder zichzelf zou kunnen evalueren, bijvoorbeeld of hij nog op de hoogte is van de vigerende verkeersreglementering. Het is niet de bedoeling van de werkgroep om aan de herevaluatie enige vorm van sanctie te verbinden, zoals bijvoorbeeld de intrekking van het rijbewijs.

Daarom is het wellicht aangewezen om het woord «vrijwillige» toe te voegen voor de woorden «periodieke herevaluatie».

De commissie aanvaardt deze tekstverbetering. De auteur beslist zijn amendement terug te trekken.

Un commissaire souligne que tant le point 40 que le point 40*bis* (nouveau) entrent dans le chapitre «transport de marchandises». Le point 40 invite le gouvernement à étudier l'influence du commerce électronique sur le transport de marchandises. Le transport de marchandises est fortement gonflé par les milliers de paquets provenant des commandes à domicile mais, jusqu'à présent, aucune étude n'a été faite à propos de ce phénomène.

Le point 40*bis* devrait plutôt figurer sous le sous-titre «amélioration des possibilités de contrôle» dans la rubrique «sécurité routière».

La commission décide d'ajouter le point «encourager l'utilisation de la télématique afin de maîtriser et de gérer la circulation» comme point 70*bis* sous ce sous-titre.

L'auteur retire son amendement.

En matière de sécurité routière

Point 59

M. Monfils dépose l'amendement n° 4 qui propose la suppression du point 59.

L'auteur déclare que la réévaluation périodique de la capacité de conduire constituerait un véritable blanc-seing donné à l'administration. Les règles actuelles, et peut-être futures, du permis de conduire suffisent. C'est au juge, en cas d'infraction ou d'accident, de prendre des mesures de suspension ou de retrait.

Puisqu'aucune règle n'est prévue pour cette réévaluation, l'administration a ici le feu vert. C'est ainsi qu'elle peut décider du retrait d'un permis de conduire pour des raisons qui n'ont rien à voir avec la sécurité routière. Il faudrait à tout le moins prévoir un contrôle par le tribunal.

Un commissaire défend le point de vue du groupe de travail qui a retenu ce point car il estime que, même si un conducteur possède l'expérience requise en matière de conduite, il pourrait s'avérer positif, après un certain temps, que ce conducteur puisse lui-même s'évaluer, par exemple à propos de la question de savoir s'il est encore au courant de la réglementation en vigueur. L'intention du groupe de travail n'est pas de lier la réévaluation à une forme quelconque de sanction comme par exemple le retrait du permis.

C'est pourquoi il serait peut-être indiqué d'ajouter le mot «volontaire» après les mots «réévaluation périodique».

La commission adopte cette modification de texte et l'auteur décide de retirer son amendement.

Een hervorming van de Wegcode

Punt 63

De heer Creyelman dient amendement nr. 24 in dat in de eerste zin van dit punt, na de woorden «de invoering van variabele maximumsnelheden in functie van de verkeersdrukte», de woorden «, de weginfrastructuur» toevoegt.

Volgens de auteur moet de maximumsnelheid aangepast worden aan de weginfrastructuur en de aard van de weg. Deze toevoeging is in overeenstemming met artikel 82 waarin eveneens wordt gepleit voor een onderzoek naar de hervorming van de categorisering van de wegen en meer aangepaste snelheidsregimes.

Een commissielid stelt dat het punt 63 in feite beoogt de maximumsnelheden gedurende de dag in functie van de verkeersdrukte te doen wijzigen. De weginfrastructuur blijft dezelfde. Op het ogenblik dat het druk is of als het regent, kan een lagere maximumsnelheid opgelegd worden. Dit heeft niets te maken met de weginfrastructuur.

Ook een ander lid stipt aan dat dit punt geen uitspraak wil doen over maximumsnelheid. Het gaat over variabilisering van de snelheid naargelang de verkeersdrukte. Er mag geen verwarring ontstaan.

Een groot gedeelte van de bezorgdheid van de indiener van het amendement wordt weerhouden in punt 82.

Het amendement wordt verworpen met 8 stemmen tegen één stem.

Een verbetering van de controlemogelijkheden

Punt 67

De heer Monfils dient het amendement nr. 5 in dat dit punt wil schrappen.

De auteur is van oordeel dat het aantal politiewagens voor het wegverkeer opdrijven van 200 tot 400 stuks onaanvaardbaar is. Voor dit soort acties zijn nu al talrijke nieuwe en krachtige wagens in gebruik. Gezien de geringe omvang van het grondgebied kan elke chauffeur snel worden tegengehouden.

Dit punt is des te onaanvaardbaarder als we vaststellen dat de politie-eenheden die criminelen, die zich schuldig gemaakt hebben aan agressie tegen personen en goederen, moeten achtervolgen, daarentegen vaak niet over de juiste vervoermiddelen beschikken en het moeten afleggen tegen de snellere wagens van de boosdoeners.

Een ander lid wenst te weten waarom alleen een ontradingseffect op primaire en secundaire wegen wordt voorzien.

Réforme du Code de la route

Point 63

M. Creyelman dépose l'amendement n° 24 qui vise à insérer à la première phrase de ce point, entre les mots «de la densité du trafic» et les mots «et des conditions climatiques», les mots «de l'infrastructure routière».

Selon l'auteur, la vitesse maximale doit être adaptée à l'infrastructure routière et à la nature de la route. Cet ajout est conforme au point 82 qui plaide également en faveur d'une étude de la réforme de la classification des routes et des régimes de vitesse plus adaptés.

Un commissaire ajoute que le point 63 vise en fait à faire modifier les vitesses maximales pendant la journée en fonction de la densité du trafic. L'infrastructure routière reste la même. Au moment où le trafic est intense ou lorsqu'il pleut, on pourrait imposer une vitesse maximale inférieure qui n'a rien à voir avec l'infrastructure routière.

Un autre membre déclare que ce point n'a pas pour but de se prononcer sur la vitesse maximale. Il s'agit d'une variabilisation de la vitesse en fonction de la densité du trafic. Il ne peut pas y avoir de confusion.

Une grande partie des préoccupations de l'auteur de l'amendement sont déjà rencontrées au point 82.

L'amendement est rejeté par huit voix contre une.

Amélioration des contrôles

Point 67

M. Monfils dépose l'amendement n° 5 qui vise à supprimer ce point.

L'auteur estime qu'augmenter le nombre de véhicules de police chargés de la circulation routière de 200 à 400 est inadmissible. Déjà actuellement, les véhicules affectés à ce type d'action sont neufs, puissants et nombreux. Ils suffisent d'autant plus que la petitesse du territoire permet de stopper rapidement n'importe quel conducteur.

Ce point est d'autant plus inacceptable que l'on constate tous les jours que les unités de police chargées de poursuivre les criminels qui se livrent à des agressions contre les personnes et les biens n'ont souvent pas l'équipement automobile nécessaire et se font bien souvent «lâcher» par les véhicules des malfrats qui sont plus rapides.

Un autre membre aimerait savoir pourquoi l'on ne prévoit un effet de dissuasion que sur les routes primaires et secondaires.

Een commissielid verdedigt het standpunt van de werkgroep. Tijdens een hoorzitting in de werkgroep heeft de vertegenwoordiger van de federale politie uitgelegd dat de zogenaamde «zwaantjes» alleen op de secundaire wegen als controle-eenheid optreden en niet op de primaire wegen. Het feit van deze «zwaantjes» terug in beeld te brengen op primaire wegen, zal een ontradingseffect hebben want zwaantjes zijn zeer goed zichtbaar, in feite beter dan de gewone politiewagens.

Aangezien het om de «zwaantjes» gaat en een verhoging van het aantal moto's, trekt de auteur trekt zijn amendement terug.

Punt 70bis

Ingevolge de bespreking van het punt 40bis (zie *supra*) wordt een punt 70bis (nieuw) toegevoegd, luidende «telematica te stimuleren om het verkeer te beheersen en te beheren».

Punt 76

De heer Monfils dient het amendement nr. 6 in dat ertoe strekt dit punt te schrappen.

Volgens de auteur mag de verzekeringsvrijheid niet in het gedrang komen.

Een lid verklaart dat dit punt weliswaar niet het belangrijkste punt in verband met verkeersveiligheid is, doch enkele leden van de werkgroep vroegen zich af of het moreel verantwoord is dat men zich kan verzekeren tegen verkeersovertredingen. Werkt een dergelijke verzekering het superioriteitsgevoel van de chauffeur in kwestie niet aan?

De auteur van het amendement antwoordt ontkenkend. Het is niet omdat een bestuurder een verzekering tegen verkeersboetes heeft gesloten, dat hij zich niet aan het verkeersreglement houdt en bijvoorbeeld altijd aan een overdreven snelheid rijdt, want de sanctie van het intrekken van het rijbewijs blijft. Geen enkele verzekering zal dit risico dekken. Voor diegenen die het financieel niet breed hebben, kan een verzekering wel een oplossing zijn voor een hoge verkeersboete.

Een ander lid onderstreept dat het punt 76 in geen verbod voorziet, maar alleen dat de wenselijkheid van een dergelijk verbod zou worden onderzocht.

De auteur trekt in dat geval het amendement terug.

Punt 79

De heer Hordies dient het amendement nr. 30 in dat dit punt wil vervangen als volgt: «Een verplichte

Un commissaire défend le point de vue du groupe de travail. Lors d'une audition, le représentant de la police fédérale a expliqué que les motards de la police de la route n'interviennent comme unité de contrôle que sur les routes secondaires et non sur les routes primaires. Le fait qu'ils soient soit à nouveau présents sur les routes primaires aura un effet de dissuasion car ils sont beaucoup plus visibles en fait que des simples véhicules de police.

Étant donné qu'il s'agit des motards de la police de la route et d'une augmentation du nombre de motos, l'auteur retire son amendement.

Point 70bis

À la suite de la discussion du point 40bis (voir plus haut), est ajouté un point 70bis (nouveau) libellé comme suit «encourager l'utilisation de la télématique afin de maîtriser et de gérer la circulation».

Point 76

M. Monfils dépose l'amendement n° 6 qui vise à supprimer ce point.

Selon l'auteur, la liberté de contracter une assurance ne peut pas être remise en cause.

Un membre déclare que ce point, il est vrai, n'est pas le point principal du problème de la sécurité routière mais plusieurs membres du groupe de travail se sont demandés s'il est moralement justifié et que l'on puisse s'assurer contre des infractions au code de la route. Pareille assurance ne favorise-t-elle pas le sentiment de supériorité du conducteur qui en bénéficie?

L'auteur de l'amendement répond par la négative. Ce n'est pas parce qu'un conducteur a souscrit une assurance contre les amendes aux infractions au code de la route qu'il ne respecte pas le code de la route et, par exemple, roule toujours à une vitesse excessive car la sanction reste le retrait du permis de conduire. Aucune assurance ne couvrira ce genre de risques. Pour ceux qui n'ont pas beaucoup de moyens financiers, l'assurance peut constituer une solution en cas d'amende élevée.

Un autre membre souligne que ce point ne prévoit aucune interdiction mais seulement qu'il serait souhaitable d'envisager d'examiner pareille interdiction.

L'auteur retire son amendement.

Point 79

M. Hordies dépose l'amendement n° 30 qui vise à remplacer ce point par la disposition suivante:

technische keuring invoeren voor moto's alsook voor de voertuigen van de openbare diensten die er thans van vrijgesteld zijn. Er tevens op toezien dat de verplichte homologatie van moto's wordt ingevoerd.»

Met dit amendement worden twee wijzigingen bedoeld: enerzijds een technische keuring voor alle voertuigen, zonder uitzondering, anderzijds de homologatie van moto's voorzien. De technische keuring van niet-gehomologeerde moto's zal anders problemen opleveren.

Een lid antwoordt dat wanneer de technische keuring voor moto's zal worden ingevoerd, de homologatie er zeker deel van uitmaakt want er moet een gelijkvormigheidsattest worden getoond.

Een ander lid stipt aan dat momenteel de homologatie als dusdanig onterecht als keuring wordt gebruikt. Op die manier wordt de markt afgeschermd voor parallelle import. Voertuigen die niet door een erkende leverancier op de markt worden gebracht, zijn immers onderworpen aan een strenge keuring terwijl dit niet in overeenstemming is met de Europese regelgeving.

Aangezien een homologatie voor moto's nu reeds verplicht is, is de tweede zin overbodig.

De auteur aanvaardt de tweede zin van zijn amendement te schrappen.

Op de vraag welke voertuigen van welke openbare diensten thans vrijgesteld zijn van technische keuring, antwoordt de auteur dat bijvoorbeeld deze van de federale politie vrijgesteld zijn.

De commissie kan instemmen met de toevoeging over de openbare diensten.

Het amendement, aldus gewijzigd, wordt eenparig aangenomen door de commissie.

Punt 81

De heer Hordies dient het amendement nr. 31 in dat na de woorden «het wegennet», de woorden «inclusief fiets- en voetpaden» wil invoegen.

De auteur stipt aan dat ook de fiets- en voetpaden moeten onderhouden worden en veilig zijn.

Een commissielid meent dat deze toevoeging in feite overbodig is omdat de term «het wegennet» alles omvat, inclusief fiets- en voetpaden. Toch is de uitdrukkelijke toevoeging wellicht nuttig.

Het amendement wordt eenparig aangenomen door de commissie.

Punt 82

Een lid stelt voor om na de woorden «aangezet worden om» de woorden «in samenwerking met de

«Introduire un contrôle technique obligatoire pour les motos ainsi que pour les véhicules des services publics actuellement exonérés. Veiller également à rendre obligatoire l'homologation des motos».

Cet amendement vise à apporter deux modifications: d'une part, un contrôle technique pour tous les véhicules sans exception et, d'autre part, le problème de l'homologation des motos. Le contrôle technique des motos non homologuées posera sinon des difficultés.

Un membre répond que lorsque le contrôle technique sera instauré pour les motos, l'homologation en fera certainement partie car une attestation de conformité devra être produite.

Un autre membre souligne qu'actuellement l'homologation en tant que telle est, à tort, utilisée comme contrôle. De cette manière, le marché est protégé des importations parallèles. Les véhicules qui ne sont pas commercialisés par un fournisseur agréé sont en effet soumis à un contrôle sévère qui n'est pas conforme à la réglementation européenne.

Étant donné qu'une homologation des motos est déjà obligatoire, cette deuxième phrase est superflue.

L'auteur accepte de supprimer la deuxième phrase de son amendement.

À la question de savoir quels véhicules de quels services publics sont actuellement dispensés du contrôle technique, l'auteur cite par exemple ceux de la police fédérale.

La commission peut marquer son accord sur l'ajout concernant les véhicules des services publics.

L'amendement ainsi modifié est adopté à l'unanimité par la commission.

Point 81

M. Hordies dépose l'amendement n° 31 qui vise à compléter le texte par «cyclable et pédestre».

L'auteur fait remarquer que les trottoirs ainsi que les pistes cyclables doivent être entretenus et offrir une sécurité suffisante.

Un commissaire considère que cette adjonction est en fait superflue parce que le terme «le réseau routier» comprend tout, y compris les trottoirs et les pistes cyclables. Mais cet ajout formel pourrait peut-être s'avérer utile.

L'amendement est adopté à l'unanimité par la commission.

Point 82

Un membre propose d'ajouter les mots «en coopération avec les autorités locales et régionales» après

plaatselijke en gewestelijke overheid» in te lassen en de woorden «en dit mits het respecteren van de sociale akkoorden en de veiligheidsregels» *in fine* toe te voegen.

De aannemers zijn niet de enige verantwoordelijken. Er is overleg nodig en er moet voor gezorgd worden dat de veiligheidsregels worden nageleefd, anders loopt men het risico dat er ongelukken gebeuren of dat het verkeer volledig wordt geblokkeerd.

De commissie aanvaardt deze tekstverbetering.

Punt 85

De heer Monfils dient het amendement nr. 7 in dat ertoe strekt de woorden «en, voor zover het nodig zou zijn, een herkenningsteken dat het voertuig verzekerd is, te verplichten» te schrappen.

De auteur verklaart dat de Senaat deze maatregel heeft verworpen ten voordele van het veel betrouwbaarder systeem van controle op niet-verzekerde wagens. De Senaat kan enkele dagen na een bijna-eenparige stemming toch niet terugkomen op wat hij al heeft besproken.

Een lid antwoordt dat er iets moet worden ondernomen tegen het grote aantal onverzekerde wagens. De formulering kan behouden blijven. Er staat duidelijk dat alleen voor zover het nodig zou zijn er een herkenningsteken nodig is.

Voortdurend verschijnen berichten uit de verzekeringswereld waarin gewaarschuwd wordt voor een toename van de niet-verzekerde voertuigen en over het ontbreken van elk controlesysteem.

De auteur trekt zijn amendement terug.

3.3. Stemmingen

Het voorstel van resolutie wordt aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding.

Dit verslag wordt eenparig goedgekeurd door de 8 aanwezige leden.

De rapporteur,
Didier RAMOUDT.

De voorzitter,
Paul DE GRAUWE.

*
* *

Tekst aangenomen door de commissie
(zie stuk Senaat nr. 2-448/2)

les mots «les entrepreneurs» et d'ajouter *in fine* les mots «et ce dans le respect des conventions sociales et des règles de sécurité».

Les entrepreneurs ne sont pas les seuls responsables. La concertation est nécessaire et il faut également prévoir que les règles de sécurité doivent être respectées si on ne veut pas courir des risques ou de voir systématiquement que la circulation est complètement bloquée.

La commission accepte cette modification de texte.

Point 85

M. Monfils dépose l'amendement n° 7 qui vise à supprimer les mots «pour autant que de besoin, l'apposition d'un signe distinctif indiquant que le véhicule est assuré».

L'auteur explique alors que le Sénat a précisément écarté cette mesure au profit d'un système bien plus fiable du contrôle de la non assurance, le Sénat reviendrait quelques jours après un vote quasi unanime sur ce qui a été examiné par lui.

Un membre répond qu'il est important de prendre des mesures de protection contre le grand nombre de véhicules non assurés. La formulation proposée peut être maintenue. Il est clair que l'apposition d'un signe distinctif ne serait nécessaire que pour autant que de besoin.

Nous pouvons régulièrement lire dans la presse des articles provenant du secteur des assurances et qui mettent en garde contre l'accroissement du nombre de véhicules non assurés et l'absence de tout système de contrôle.

L'auteur retire son amendement.

3.3. Votes

La proposition de résolution a été adoptée par 8 voix et une abstention.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 8 membres présents.

Le rapporteur,
Didier RAMOUDT.

Le président,
Paul DE GRAUWE.

*
* *

Texte adopté par la commission
(voir doc. Sénat n° 2-448/2)

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2000-2001

23 MEI 2001

**Voorstel van resolutie
inzake mobiliteit**

BIJLAGEN
BIJ HET VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
FINANCIËN EN DE
ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **RAMOUDT**

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2000-2001

23 MAI 2001

**Proposition de résolution
relative à la mobilité**

ANNEXES
AU RAPPORT
FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES
AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR M. **RAMOUDT**

Zie:

Stukken van de Senaat:

2-448 - 2000/2001 :

Nr. 1: Verslag.

Voir:

Documents du Sénat:

2-448 - 2000/2001 :

N° 1: Rapport.

BIJLAGE 1

Hoorzitting met de heer F. Herbet, secretaris-generaal van de VZW «Ouders van Verongelukte Kinderen»**I. De «Ouders van Verongelukte Kinderen»**

1. De VZW «Ouders van Verongelukte Kinderen» (OVK) werd in 1995 opgericht.

Aanvang 1994 hebben een aantal families die in het begin van de jaren 90 een kind in het verkeer verloren hebben zich gegroepeerd tot een actiegroep met een dubbele bedoeling.

Het eerste doel, gegroeid uit de eigen negatieve ervaringen na het verlies van hun kind, strekte ertoe raad, hulp en steun aan te bieden aan alle lotgenoten.

Het tweede doel is eveneens ontstaan uit de eigen ervaring. Via hun vereniging willen de betrokken ouders actief deelnemen aan de sensibilisering van het publiek, de media, het beleid, opdat eindelijk een krachtige reactie zou komen tegen het schandaal van het dagelijks slagveld op onze wegen en in onze straten.

Vandaag, vijf jaar later, telt de vereniging reeds 310 families. Het gaat om een tweehonderdtal Vlaamse families en een honderdtal Franstalige families. De vereniging telt naast de Belgische families ook niet-Belgische families die in België verblijven: onder de gedode kinderen van onze vereniging zijn er Turkse, Griekse, Italiaanse, Chileense en Russische kinderen.

2. Wat is er zo speciaal aan het leed van ouders van jonge verkeersslachtoffers? Is elk verlies van een kind in onze moderne welvaartstaat niet even dramatisch en traumatisch?

Vanzelfsprekend is het zo dat het sterven van een kind even onaantvaardbaar en traumatisch is.

Toch wil ik hier trachten enkele specifieke aspecten te beklemtonen van wat de ouders en familie van jonge verkeersslachtoffers meemaken, omdat deze bijkomende elementen een rechtstreeks verband vertonen met de verantwoordelijkheid van het beleid. Het gaat hier niet enkel om de uitvoerende macht. Ook de wetgevende en de rechterlijke macht delen in de verantwoordelijkheid.

3. Een eerste, evidente, vaststelling is dat de 310 kinderen van onze vereniging niet in het verkeer zijn «gestorven» doch in het verkeer zijn gedood. Er is een fatale aanslag gepleegd op hun leven. Een belangrijk verschil met de situatie van ouders van kinderen die door één of andere vorm van geweld buiten het verkeer zijn gedood is dat de ouders en familieleden eigenlijk voortdurend worden geconfronteerd met de vaststelling dat deze vorm van doodslag wordt geminimaliseerd of gebanaliseerd.

Naar aanleiding van de zaak-Dutroux zijn 300 000 medeburgers op straat gekomen om te eisen dat men hun kinderen tegen criminele en seksuele agressie zou beschermen. Het risico dat een kind in België crimineel of seksueel wordt aangerand en gedood is aanzienlijk kleiner dan het risico dat het kind in het verkeer wordt gedood. In 1999 werden 660 kinderen van 0 tot 15 jaar in het verkeer gedood of zwaargewond. Dit betekent een gemiddelde van 12 per week. Telt men er de 522 gedode of zwaar gewonde jongeren van 15 tot 19 jaar bij dan komt men op een totaal van 1 182, of 99 per maand, 22 per week, 3 per dag ... En toch moeten de ouders, broers en zussen van deze jonge verkeersslachtoffers vaststellen dat het soort gedrag waarvan deze kinderen en jongeren het slachtoffer zijn geworden niet echt op sociale afkeuring wordt onthaald. Er moeten al meerdere slachtoffers in één klap vallen,

ANNEXE 1

Audition de M.F. Herbet, secrétaire général de l'ASBL «Parents d'Enfants Victimes de la Route»**I. Les «Parents d'Enfants Victimes de la Route»**

1. L'ASBL «Parents d'Enfants Victimes de la Route» (PEVR) a été constituée en 1995.

Début 1994 un petit nombre de familles ayant perdu un enfant dans la circulation s'était regroupé avec un double objectif.

Le premier but, issu de la propre expérience négative après la perte de leur enfant, était d'offrir conseil, aide et assistance à tous les parents qui se retrouveraient dans la même situation.

Le deuxième but résultait également de l'expérience personnelle. Par l'entremise de l'association les parents désiraient participer activement à la sensibilisation du public, des médias, des responsables politiques afin qu'il soit enfin réagi de manière efficace contre l'hécatombe que l'on constate chaque jour sur nos routes et dans nos rues.

Aujourd'hui, c'est-à-dire cinq ans plus tard, l'association regroupe 310 familles. Il s'agit d'environ deux cents familles flamandes et une centaine de familles francophones. Outre les familles belges l'association regroupe également des familles étrangères résidant en Belgique: parmi les enfants tués de notre association l'on compte des enfants turcs, grecs, italiens, chiliens et russes.

2. En quoi la douleur des parents de jeunes victimes de la route est-elle spéciale? Chaque perte d'un enfant n'est-elle pas aussi dramatique et traumatisante?

La réponse est évidemment que toute mort d'enfant est aussi inacceptable et dramatique.

Je voudrais néanmoins tenter d'exposer ici quelques spécificités de la situation des familles de jeunes victimes de la route. Ce sont en effet des éléments qui présentent un lien direct avec la responsabilité du pouvoir politique. Il ne s'agit pas uniquement de l'exécutif. Le pouvoir législatif et le pouvoir judiciaire prennent leur part dans la responsabilité.

3. Une première constatation, évidente, est que les 310 enfants de notre association ne sont pas «décédés»; ils ont été tués dans la circulation. Une agression fatale a été commise sur leur vie. Une différence importante avec la situation des parents d'enfants tués par un acte de violence extérieur à la circulation est que les parents et membres de la famille sont confrontés en permanence au sentiment que cette forme d'agression, d'atteinte à la vie, est systématiquement minimisée ou banalisée.

300 000 concitoyens sont descendus dans les rues de Bruxelles après l'affaire Dutroux pour exiger que leurs enfants soient protégés contre les actes d'agression criminelle et sexuelle. Or, le risque qu'en Belgique un enfant soit victime d'un tel acte de violence est considérablement inférieur au risque que le même enfant soit tué dans la circulation. En 1999, 660 enfants de 0 à 15 ans ont été tués ou grièvement blessés dans la circulation. Cela représente une moyenne de 12 par semaine. Si l'on y ajoute les 522 jeunes de 15 à 19 ans tués ou grièvement blessés l'on arrive à un total de 1 182, soit 99 par mois, 22 par semaine, 3 par jour ... et malgré cela les parents, les frères et soeurs de ces jeunes victimes doivent constater que le type de comportement dont ces enfants et ces jeunes ont été la victime, ne fait pas l'objet d'une désapprobation sociale massive et énergique. Il faut déjà qu'en une seule fois tombent

zoals in Schilde of zoals in het geval van de autocar van Jurbize opdat er voor twee of drie dagen aandacht zou worden aan besteed. Voor het overgrote deel van de jonge verkeersslachtoffers wordt er met moeite één alinea aan gewijd.

4. Een tweede belangrijk verschil waarmee de ouders en familie te kampen hebben is dat zij in hun verdere leven op straat en op de weg voortdurend worden geconfronteerd met het soort gedrag dat hun kind heeft gedood of zwaargewond, Wij hebben het hier niet enkel over de «zwarte voet», de cowboys die aan krankzinnige snelheden door een bebouwde kom razen en bovendien nog de pers halen om in geuren en kleuren hun exploten uit te leggen. Het gaat evenzeer om de alledaagse onvoorzichtigheid, onverschilligheid, onwetendheid. Het gaat om de ouders die in de omgeving van de school gevaarsituaties creëren voor alle betrokken kinderen. Het gaat om de ouders die nalaten hun kinderen in de wagen de veiligheidsgordel te doen dragen. Het gaat om de moeders die vooraan met een kind op schoot zitten. Het gaat om de plantrekkers die op het zebrapad parkeren of net er voor, zodat de kinderen niet veilig kunnen oversteken.

5. Voor de ouders van de kleinste en jongste verkeersslachtoffers komt daar vaak nog bij dat deze jonge kinderen meestal in de nabijheid van het ouderlijk huis of van de school worden gedood. De ouders worden dus voortdurend geconfronteerd met de plaats van het ongeval en met de man of vrouw die hun kind heeft doodgereden.

6. Telkens gaat het om gedragingen die in strijd zijn met wettelijke regels, met strafrechtelijke bepalingen.

De ouders en familieleden van verkeersslachtoffers moeten dag in dag uit vaststellen dat er weliswaar regels bestaan doch dat er op het vlak van zowel de controle als de sanctiëring volledig wordt gefaald.

Enkele voorbeelden :

1. Vele kleine kinderen worden doodgereden door chauffeurs die kennelijk boven de 0,5 limiet zijn of zelfs in staat van dronkenschap verkeren. Deze kinderen worden overdag gedood. Hoeveel alcoholcontroles hebt u reeds overdag gezien ?

2. Een goede 50% van de kinderen van 0 tot 9 jaar die in het verkeer worden gedood of zwaargewond zijn passagiers. Hoe vaak worden er controles uitgevoerd op het dragen van de gordel door kinderen in de wagen ?

3. Het grootste deel van de kinderen wordt op zebrapaden gedood. Hoe vaak worden controles uitgeoefend op foutparkeerders die voor het zebrapad parkeren en aldus het zicht van het kind en de automobilist belemmeren ?

7. Dit manifest ontbreken van enig preventief optreden staat in schril contrast met het indrukwekkende machtsvertoon van politie en rijkswacht waar een privé-organisatie als Euro 2000 op mocht rekenen om de kijkers te beschermen tegen hooligans. Het staat eveneens in schril contrast met de indrukwekkende manier waarop geldtransporten telkens worden begeleid door twee rijswachtauto's die hen als ijsbrekers door het verkeer loodsen. Voor Ouders van Verongelukte Kinderen is de conclusie duidelijk: de bescherming van onze kinderen in het verkeer is niet prioritair, de bescherming van voetbalwedstrijden en van betalende geldtransporten is het wel.

plusieurs victimes comme cela a été le cas à Schilde ou plus récemment pour l'autocar de Jurbize pour que, pendant deux, trois jours, l'on y consacre une certaine attention. Pour la toute grande majorité des jeunes victimes de la route, un seul alinéa suffira pour relater leur mort. La rubrique des «enfants écrasés» est en quelque sorte une rubrique des chiens écrasés.

4. Une deuxième différence importante dans la situation des parents et familles de victimes de la route est qu'ils sont exposés, pour le reste de leurs jours à la confrontation permanente, lorsqu'ils se déplacent sur la route ou dans la rue avec le type de comportement qui a tué ou grièvement blessé leur enfant. Nous ne faisons pas seulement allusion ici aux conducteurs qui ont «le pied lourd», aux «cowboys» qui traversent les agglomérations à des vitesses insensées et qui en outre s'en vantent dans la presse. Il s'agit tout autant de l'imprudence quotidienne, de l'insouciance, de l'ignorance. Il s'agit des parents qui autour des écoles créent eux-mêmes des situations dangereuses pour tous les enfants concernés. Il s'agit des parents qui omettent de faire porter la ceinture de sécurité aux enfants. Il s'agit des mamans qui, assises à côté du conducteur, portent leur petit enfant sur les genoux, comme un véritable air-bag. Il s'agit de tous ces conducteurs «débrouillards» qui garent leur voiture sur le passage pour piétons ou juste devant, avec la conséquence que les enfants ne peuvent plus traverser en toute sécurité.

5. Pour les parents des plus jeunes victimes de la route s'y ajoute souvent la circonstance que ces enfants sont dans la majorité des cas tués à proximité du domicile familial ou de l'école. Les parents seront donc confrontés en permanence non seulement avec l'endroit de la mort de leur enfant mais également avec l'homme ou la femme qui a tué leur enfant.

6. Tous ces comportements qui tuent des enfants sont des comportements interdits par la loi, sanctionnés par des dispositions pénales.

Or les parents et membres de la famille des victimes de la route doivent constater chaque jour qu'il existe une multitude de règles mais qu'il y a une absence totale de contrôle et de sanctions efficaces.

Voici quelques exemples :

1. Beaucoup de petits enfants sont tués par des conducteurs qui visiblement ont un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 pro mille ou sont même en état d'ivresse. Ces enfants sont tués pendant la journée. Combien de contrôles d'alcoolémie voit-on pendant la journée ?

2. Près de la moitié des enfants de 0 à 9 ans tués ou grièvement blessés dans la circulation sont des passagers. Combien de fois des contrôles sont-ils effectués sur le port de la ceinture par les enfants ?

3. La grande majorité des petits enfants sont tués sur les passages pour piétons. Combien de fois contrôle-t-on et sanctionne-t-on ceux qui se garent sur ou devant le passage pour piétons et empêchent ainsi le contact visuel entre l'enfant et l'automobiliste ?

7. Cette carence manifeste en matière d'intervention préventive contraste singulièrement avec l'impressionnant développement de forces de police et de gendarmerie dont nous avons pu être témoin lorsque les organisateurs de Euro 2000, une organisation privée, désiraient protéger les spectateurs contre les hooligans. Le contraste est également frappant avec la manière dont les transports de fonds sont escortés à chaque fois par deux véhicules de la gendarmerie qui font en quelque sorte office de brise-glace à travers la circulation. La conclusion pour les Parents d'Enfants Victimes de la Route est claire: la protection de nos enfants n'est pas prioritaire, contrairement à la protection des matches de football et des transports de fonds.

8. Ook het optreden van het gerecht zal hen in hun overtuiging bevestigen; ik kan hier verwijzen naar de massale seponeringen van verkeersovertredingen en naar de al te milde strafrechtelijke veroordelingen. De bestaande maximale straffen (2 jaar gevangenisstraf, 5 jaar rijverbod) worden praktisch nooit uitgesproken. De meeste veroordelingen zijn voorwaardelijk.

Twee recente verklaringen in de pers kunnen slechts bevestigen wat wij hier naar voren brengen wat betreft de minimalisering en de banalisering. Op zaterdag, 21 oktober 2000, ergert de Naamse procureur des Konings, Visart de Beaucarmé, zich over de plannen voor een federaal parket: «Als dit doorgaat, worden wij gedegradeerd tot specialisten van de verkeersongevallen.» Op 28 oktober 2000 vindt ook de rijkswacht dat het een spijtige zaak is dat de jongeren de job van rijkswachter vooral associëren met het regelen van het verkeer. Dit terwijl er jaarlijks rond de 70 000 verkeersslachtoffers vallen, waaronder 12 000 doden en zwaargewonden.

9. Deze systematische banalisering en minimalisering is des te schrijnender wanneer men moet vaststellen dat:

a) het verkeer het belangrijkste veiligheidsrisico is, heel in het bijzonder voor de zwaksten in de maatschappij, de kinderen, de bejaarden, de mensen met een handicap;

b) dat België op het vlak van de verkeersveiligheid ondanks alle optimistische berichten op Europees vlak bij de laatste van de klas moet worden gerekend. België telt twee keer zoveel verkeersslachtoffers als Nederland. Uit een studie van de Europese Vereniging van verkeersslachtoffers, op verzoek van de Europese Commissie, blijkt dat 90% van de families van overleden slachtoffers en 85% van de families van zwaargewonde slachtoffers voor het leven getroffen worden door een aanzienlijke — en in de helft van de gevallen zelfs dramatische — vermindering van hun welzijn. Dit gaat van lichamelijke klachten tot blijvende psychische gevolgen maar die uiteraard ook een weerslag hebben op het familiale en professionele leven. Als men rekent dat voor elk gedood of zwaargewond slachtoffer er gemiddeld 2 à 3 familieleden eveneens blijvend in hun levenskwaliteit worden aangetast komt men tot de vaststelling dat naast de 1 397 gedode slachtoffers er 45 875 rechtstreekse of onrechtstreekse blijvende slachtoffers zijn⁽¹⁾. 1999 was in de statistieken een relatief «goed» jaar, althans voor wat betreft de doden en de zwaargewonden. Men kan er dus van uit gaan dat, indien er niets verandert, elk jaar een goede 45 000 burgers in dit land als zware rechtstreekse of onrechtstreekse slachtoffers van het verkeer kunnen worden beschouwd.

c) Tenslotte is ook de socio-economische kost van het verkeer niet te verwaarlozen.

Volgens de Europese Commissie betekent elk gedood of zwaargewond slachtoffer een socio-economische kost van 1 miljoen euro (40 miljoen frank). Er is reeds op gewezen dat in 1999 België 1 397 verkeersdoden en 10 421 zwaargewonden telde. Dit betekent een totale kost van 472 720 miljoen frank in 1999.

II. Wat vragen de Ouders van Verongelukte Kinderen in een parlementaire hoorzitting gewijd aan mobiliteit?

10. Er is zonet aangegeven hoe omvangrijk het jaarlijkse leed is dat te wijten is aan de verkeersonveiligheid en wat voor een enorme kost dit betekent voor de maatschappij.

⁽¹⁾ 4 191 (1 397 × 3) familieleden van gedode slachtoffers en 41 684 (10 421 × 4) zwaargewonden en hun familieleden.

8. L'intervention de la justice confirmera également les parents dans cette conviction: je peux vous renvoyer ici aux classements sans suite massifs relatifs aux infractions au code de la route et aux condamnations pénales beaucoup trop peu sévères. Les peines maximales (2 ans de prison, 5 ans de déchéance du droit de conduire) ne sont pratiquement jamais prononcées. La plupart des condamnations sont conditionnelles.

Deux déclarations récentes dans la presse ne peuvent que confirmer ce que je viens de dire en ce qui concerne la banalisation et la minimisation. Le samedi 21 octobre 2000, le procureur du Roi de Namur, Monsieur Visart de Beaucarmé, s'insurgeait contre le plan visant à mettre en place un parquet fédéral: «Si cela continue, nous serons dégradés en spécialistes des accidents de la circulation.» Le 28 octobre 2000 la porte-parole de la gendarmerie indique qu'elle regrette que pour les jeunes le métier de gendarme soit surtout associé à la surveillance de la circulation. Ceci alors que chaque année il y a en Belgique près de 70 000 victimes de la route, dont 12 000 tuées ou blessés graves.

9. Cette banalisation systématique est d'autant plus choquante si l'on considère que:

a) La circulation est le principal risque de sécurité dans notre pays, en particulier en ce qui concerne les plus faibles dans notre société, les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées;

b) La Belgique doit être considérée comme l'un des mauvais élèves dans la classe européenne. Il y a en Belgique deux fois plus de victimes tuées qu'aux Pays-Bas. Une étude de la Fédération européenne des victimes de la route, rédigée à la demande de la Commission européenne, indique que pour 90% des familles de victimes tuées et 85% des familles de blessés graves, «l'accident» signifie une réduction importante — et dans la moitié des cas dramatique — de leur qualité de vie. Cela va de plaintes physiques à des séquelles psychiques persistantes qui auront bien entendu également des répercussions sur leur vie familiale et professionnelle. Si l'on compte que pour chaque victime tuée ou grièvement blessée trois membres de la famille au moins sont également affectés dans leur qualité de vie, l'on constate qu'à côté des 1 397 victimes tuées en 1999, il y avait 45 875 victimes directes ou indirectes marquées à vie⁽¹⁾. Or 1999 était, d'après les statistiques, une année relativement «bonne», à tout le moins en ce qui concerne le nombre de morts et de blessés graves. L'on peut donc considérer que, si rien ne change, chaque année environ 45 000 citoyens de ce pays sont affectés pour le reste de leur vie comme victimes directes ou indirectes de la circulation. Il faut évidemment y ajouter également les 1 200 à 1 400 victimes tuées.

c) Il y a enfin le coût socio-économique des accidents de la route.

D'après la Commission européenne chaque victime tuée ou grièvement blessée représente un coût socio-économique de 1 million d'euros (40 millions de francs). Il a déjà été souligné qu'en 1999 il y avait en Belgique 1 397 victimes tuées et 10 421 blessés graves. Le coût pour 1999 était donc de 472 720 millions de francs.

II. Que demandent les Parents d'Enfants Victimes de la Route dans une audition parlementaire consacrée à la mobilité?

10. Nous venons d'indiquer l'ampleur des dommages causés par l'insécurité routière et l'importance du coût que cela représente pour la société.

⁽¹⁾ 4 191 (1 397 × 3) membres de la famille des victimes tuées et 41 684 (10 421 × 4) victimes grièvement blessées ainsi que leurs membres de la famille.

Dit zijn op zichzelf al twee voldoende redenen opdat de verkeersveiligheid in een discussie over mobiliteit in de toekomst centraal zou staan en er niet als een spijtig doch onvermijdelijk onderdeel *in extremis* zou worden bij betrokken.

Kan men zich één ogenblik inbeelden dat er jaarlijks 1 000 burgers in dit land zouden sterven of blijvend invalide worden naar aanleiding van een dagelijkse activiteit zoals eten, en dat hierbij een zeer groot aantal kinderen en bejaarden onder de slachtoffers zouden vallen. Zou hierover niet onmiddellijk crisisberaad plaatsvinden, zouden hierover niet door alle partijen interpellaties worden gehouden? Wij hebben het in dit voorbeeld over een tiende van het jaarlijkse aantal zware verkeersslachtoffers.

Wat wij, op de vooravond van de Europese dag van de verkeersslachtoffers, vragen is dat regering en Parlement, meerderheid samen met oppositie, een duidelijk en krachtig signaal zouden geven en het voorbeeld van andere Europese landen zouden volgen; dat, op alle vlakken, een coherent beleid gevoerd wordt om een drastische vermindering van het aantal verkeersslachtoffers te bereiken.

Hoe dit kan en moet gebeuren moet door specialisten worden bepaald. De «Ouders van Verongelukte Kinderen» hebben hierin geen enkele bijzondere deskundigheid.

Wel kunnen wij enkele voorbeelden geven van voor ons prioritaire doelstellingen.

A. Nationaal

11. Het federale plan voor verkeersveiligheid

Vanzelfsprekend juichen de Ouders van Verongelukte Kinderen het toe dat in België eindelijk, zoals reeds geruime tijd in andere EU-lidstaten en ook op het Europese vlak geschiedt, een volledig verkeersveiligheidsplan wordt voorbereid. Volgens de Ouders van Verongelukte Kinderen is het evenwel absoluut noodzakelijk dat de inventarisering van alle maatregelen die op het vlak van de preventie, handhaving, sanctionering en nazorg in het plan te vinden is, uitmondt op een echt strategisch plan waarbij met duidelijk bepaalde streefdoelen (zogenaamde targets) wordt gewerkt. De meeste ons omringende landen werken met dergelijke targets, Zweden en Finland gaan zelfs zo ver een «vision zero» voorop te stellen. Met andere woorden deze twee landen die nota bene reeds op kop staan wat betreft de verkeersveiligheid willen zich tot doel stellen het verkeer 100 % veilig te maken in de hoop dat zij aldus een maximale veiligheid en een maximale reductie van het aantal slachtoffers kunnen bereiken. Wij vragen dat ook België, op basis van de bestaande inventarisering, streefdoelen op 5 en 10 jaar zou voorstellen met het bepalen van een voorrang voor de maatregelen die kinderen en andere zwakke weggebruikers kunnen beschermen. Uiteraard moet het vaststellen van dergelijke targets gepaard gaan met een regelmatig bijhouden van de stand van zaken en een eventuele bijsturing indien blijkt dat de targets niet zullen kunnen worden gehaald.

12. Ouders van Verongelukte Kinderen juicht het eveneens toe dat de vice-eerste minister, minister van Mobiliteit en Vervoer een «straatcode» wil invoeren om de verkeersleefbaarheid in de bebouwde kom en de bescherming van de zwakke weggebruiker in de bebouwde kom beter te verzekeren. Voor ons betekent dit dat binnen de bebouwde kom de prioriteiten moeten worden omgekeerd en dat de sterkere weggebruiker systematisch voorrang moet verlenen aan de zwakkere weggebruiker.

13. Ouders van Verongelukte Kinderen willen dat het rijbewijs met punten dat reeds tien jaar geleden door het Parlement onder

En soi il me semble que ce sont déjà deux raisons suffisantes pour que dans une discussion sur la politique future de mobilité, la sécurité routière soit considérée comme prioritaire et non pas comme un élément accessoire, malheureux mais inévitable que l'on ajoute *in extremis* dans les débats.

Peut-on un instant imaginer que chaque année 1 000 citoyens de ce pays perdent la vie ou restent invalides pour le reste de leurs jours à la suite d'une activité tout à fait banale telle que le fait de prendre de la nourriture et que parmi ces victimes se trouvent un très grand nombre d'enfants et de personnes âgées? N'y aurait-il pas immédiatement une situation d'urgence, des réunions de concertation de crise, une masse d'interpellations venant de tous les partis politiques? Or, nous donnons ici un exemple qui ne concerne qu'un dixième du nombre annuel de victimes graves de la route.

À la veille de la journée européenne des victimes de la route nous demandons au gouvernement et au Parlement, majorité et opposition confondues, que soit donné un signal puissant afin que soit suivi l'exemple d'autres pays européens, que, sur tous les plans, soit menée une politique cohérente afin de réaliser une réduction drastique du nombre de victimes de la route.

La manière dont cela doit être fait doit être déterminée par les spécialistes. Les «Parents d'Enfants Victimes de la Route» ne disposent en la matière d'aucune compétence particulière.

Tirés de notre propre expérience nous pouvons toutefois donner quelques exemples de ce que nous estimons devoir être des objectifs prioritaires.

A. Sur le plan national

11. Le plan fédéral pour la sécurité routière

Il va de soi que les Parents d'Enfants Victimes de la Route se réjouissent que, finalement, en Belgique soit préparé, comme cela existe déjà depuis longtemps dans d'autres États membres de l'Union européenne, ainsi qu'au plan européen lui-même, un plan cohérent de sécurité routière. D'après les Parents d'Enfants Victimes de la Route il est cependant absolument indispensable que l'inventarisation des mesures prévues sur le plan de la prévention, du contrôle, de la sanction et de l'accompagnement des victimes, aboutisse à un véritable plan stratégique assorti d'objectifs chiffrés clairs et précis. La plupart des pays voisins travaillent avec de tels objectifs chiffrés, la Suède et la Finlande allant même jusqu'à préconiser une «vision zéro». Cela signifie que dans ces deux pays, qui présentent déjà les meilleurs résultats en matière de sécurité routière, l'objectif est de viser à rendre la circulation routière sûre à 100 % en espérant ainsi réaliser une sécurité maximale et une réduction maximale du nombre des victimes. Nous demandons qu'en Belgique également, sur la base de l'inventarisation qui a été faite, des objectifs à 5 et 10 ans soient fixés et que soient déterminées des actions prioritaires pour les mesures susceptibles de protéger les enfants et les autres usagers faibles. Il va de soi que la fixation de tels objectifs chiffrés doit s'accompagner d'un contrôle régulier permettant d'ajuster la mise en œuvre des mesures s'il apparaît que les objectifs ne pourront pas être réalisés.

12. Les Parents d'Enfants Victimes de la Route souscrivent également à l'initiative de la vice-premier ministre, ministre de la Mobilité et des Transports, consistant à introduire un «code de la rue» afin de garantir la «convivialité» au sens propre dans les villes et les agglomérations et de mieux assurer la protection des usagers faibles. Pour les Parents d'Enfants Victimes de la Route, cela signifie que dans les villes et dans les agglomérations les priorités devront être inversées et qu'il appartiendra à l'utilisateur fort de systématiquement assurer la priorité aux usagers les plus faibles.

13. Une priorité absolue, pour les Parents d'Enfants Victimes de la Route, est la mise en œuvre rapide du permis à points. Il nous

vorm van wet is geïntroduceerd, eindelijk ook via de nodige uitvoeringsmaatregelen in de praktijk zou worden gebracht. Het 10 jaar lang talmen geeft eens te meer het verkeerde signaal dat de bescherming van de veiligheid, onder meer van de zwakke weggebruikers, niet prioritair is. Het introduceren van het rijbewijs met punten zou bovendien aan de houder van dergelijk rijbewijs duidelijk maken dat het deelnemen aan het verkeer een risicovolle activiteit is zodat misbruik of verkeerd gebruik van het rijbewijs tot lugges sancties kan leiden.

14. Op het vlak van Binnenlandse Zaken en Justitie is de huidige situatie van minimale controle absoluut onaanvaardbaar. Het gevolg is immers dat het de burger versterkt in het idee dat het deelnemen aan het verkeer weliswaar gesteund is op een aantal regels doch dat de naleving van die regels een zaak van individuele appreciatie en goodwill is. De omstandigheid dat politie en rijkswacht meestal enkel te zien zijn, hetzij wanneer een ongeval is gebeurd, hetzij wanneer het verkeer vast zit, bevestigt de burger in het idee enerzijds dat ongevallen onvermijdbaar zijn en slechts veroorzaakt worden door manifest overdreven overtredingen van de wet en anderzijds, dat politie en rijkswacht er vooral zijn om het verkeer «te regelen» en niet om de zwakkere weggebruiker te beschermen.

Wij vragen dus met aandrang dat ook bij Binnenlandse Zaken en Justitie zou ingezien worden dat de controle over de naleving van de verkeersregels en de vaststelling van de inbreuken er op absoluut noodzakelijk is.

Wij vragen een veel zichtbaardere aanwezigheid van rijkswacht en politie voor controle en sanctionering van alle verkeersinbreuken waarvan het verband met de veiligheid van kinderen niet te ontkennen valt. Wij hebben het over alcoholgebruik (controles ook overdag)(1), onaangepaste snelheid in de bebouwde kom, bescherming van de zebapaden en, *last but not least*, naleving van de gordelplicht, ook voor kinderen. Uit buitenlandse studies blijkt dat het bij deze controles vooral gaat om verhogen van de subjectieve pakkans.

15. Het is evenwel duidelijk dat deze controles slechts zin hebben indien de overtredingen effectief ook worden gesanctioneerd en dit binnen een kort tijdsbestek na de overtreding. Dit veronderstelt dus dat de parketten afstappen van een beleid van negatieve prioriteit van de verkeersinbreuken en integendeel een effectief vervolgsbeleid voeren, zeker wat betreft de inbreuken die vroeg of laat dodelijke gevolgen kunnen hebben.

16. Op het vlak van Justitie hebben de Ouders van Verongelukte Kinderen vragen bij de beperking van de periode van intrekking van het rijbewijs. Het is bijzonder moeilijk voor de ouders van een jong verkeersslachtoffer vast te stellen dat de betrokken chauffeur die manifest een zware verkeersovertreding heeft begaan, in afwachting van het voorkomen van de strafzaak, na maximaal 45 dagen zijn rijbewijs terug krijgt. Verdere pijnpunten zijn de maximale periode voor het rijverbod (5 jaar) en het al te weinig gebruik maken van de mogelijkheid tot het uitspreken van alternatieve straffen. Ook de omstandigheid dat de parketten veel te weinig gebruik maken van de mogelijkheid om de café-exploitant te vervolgen die een dronken bestuurder verder bedient. Overigens vinden wij meer algemeen dat al wie met kennis van zaken een dronken persoon de wagen laat nemen ook zou moeten kunnen vervolgd worden, wegens strafbaar nalaten tot ingrijpen.

(1) Zie de uitvoerige studie van het BIVV «Rijden onder invloed in België», december 1999.

paraît particulièrement choquant qu'une loi votée depuis dix ans reste encore toujours lettre morte, faute de mesures précises de mise en œuvre. Cette carence manifeste donne un message négatif en ce qui concerne le caractère prioritaire de la sécurité routière et de l'équilibre entre protection et liberté. L'introduction du permis à points sera un signal psychologique important pour le détenteur d'un tel permis dont la participation à la circulation routière est une activité comportant d'importants risques qui dès lors est soumise à autorisation sous des conditions très strictes, tout au long de son utilisation.

14. Sur le plan des Affaires intérieures et de la Justice : la situation actuelle de contrôle minimal, pour ne pas dire inexistant, est absolument inadmissible. Le résultat est en effet que le citoyen se trouve confirmé dans l'idée que, s'il existe des règles en matière de circulation routière, le respect de ces règles est purement une question d'appréciation et de bonne volonté individuelle. La circonstance que la police et le gendarmerie ne sont présentes dans la majorité des cas, que, soit lorsqu'un accident est arrivé, soit lorsque la circulation est bloquée, confirme pour le citoyen, d'une part, que les accidents sont inévitables et ne sont provoqués que par des infractions manifestes et, d'autre part, que la police et la gendarmerie sont surtout là pour «régler» la circulation, c'est-à-dire continuer à assurer la mobilité et non pas pour protéger les usagers faibles.

Nous demandons donc avec insistance que de la part du ministère des Affaires intérieures et de la Justice une politique prioritaire soit définie de manière à ce que le contrôle du respect des règles et la constatation des infractions soient efficacement assurés.

Nous demandons une présence beaucoup plus visible de la police et de la gendarmerie pour des mesures de contrôle et de sanction de toutes les infractions qui présentent un lien avec la sécurité des enfants. Nous mentionnons ici la consommation d'alcool (nécessité de contrôle également pendant la journée)(1), la vitesse inadaptée dans les agglomérations, la protection des passages pour piétons et, *last but not least*, le respect du port de la ceinture, également pour les enfants. Des études effectuées à l'étranger confirment que ces contrôles ne seront efficaces que dans la mesure où il y a une perception importante non seulement d'une fréquence objective des contrôles mais d'un risque subjectif d'être contrôlé.

15. Il est toutefois clair que ces contrôles n'ont de sens que si les infractions sont effectivement sanctionnées et ceci en un laps de temps relativement bref après l'infraction. Cela suppose donc que les parquets abandonnent une politique de priorité négative en matière d'infractions routières et mènent une politique active de poursuites, en tout cas en ce qui concerne les infractions qui tôt ou tard peuvent avoir des conséquences fatales.

16. Sur le plan de la Justice, les Parents d'Enfants Victimes de la Route se posent des questions en ce qui concerne la période de retrait du permis de conduire. Il est inadmissible pour les parents de jeunes victimes de la route de constater que le chauffeur responsable qui a manifestement commis une infraction grave récupère, au plus tard 45 jours après les faits, son permis de conduire en attendant d'être jugé. La période maximale de déchéance du droit de conduire (5 ans) et la frilosité des tribunaux en matière de peines alternatives posent également un problème. Il en est de même de la circonstance que les parquets font très peu usage de la possibilité de poursuivre l'exploitant de débits de boissons qui a servi à boire à quelqu'un qui était manifestement en état d'ivresse. Les Parents d'Enfants Victimes de la Route trouvent par ailleurs que quiconque permet à une personne ivre de prendre une voiture devrait pouvoir être poursuivi pour non-assistance à personne en danger.

(1) Voir l'étude exhaustive de l'IBSR «Rouler sous influence en Belgique», décembre 1999.

17. Uiteraard staan Ouders van Verongelukte Kinderen volledig achter een aantal wetsvoorstellen die op dit ogenblik bij de Kamer van volksvertegenwoordigers werden ingediend. Ik verwijs naar:

- het wetsvoorstel met betrekking tot de beteugeling van sociaal en agressief verkeersgedrag en tot verbetering van de bescherming van de rechten van de verkeersslachtoffers en hun familie,

- het wetsvoorstel tot oprichting van een Nationaal Centrum voor verkeersslachtoffers en hun familie,

- het wetsvoorstel betreffende de reclame voor motorvoertuigen,

- het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 619 van het Wetboek van strafvordering om te beletten dat een aantal straffen voor ernstige verkeersinbreuken niet verder uitwisbaar zouden blijven, zodat het vaststellen van recidieve heel moeilijk wordt,

- het wetsvoorstel tot verbieden van verkoop van alcoholische dranken langs de autowegen,

- het wetsvoorstel tot invoering van verplichte maximumtermijnen voor de uitkering, van vergoedingen door verzekeraars.

18. Ook op het vlak van Financiën en Economische Zaken kunnen concrete maatregelen worden genomen die rechtstreeks kunnen bijdragen tot een verbeterde verkeersveiligheid.

Onlangs opperde de minister van Financiën het idee van fiscale stimulansen voor milieuvriendelijke auto's. Waarom kan hetzelfde niet gedaan worden voor verkeersveiliger auto's?

Wij denken met name aan het aanbrengen van camera's of infrarood sensoren op vrachtwagens in verband met de dodehoekproblematiek, het installeren van een zwarte doos, een snelheidsbegrenzer of een actieve verklikker voor veiligheidsgordels.

19. Op het gebied van de economische politiek kan uiteraard ook de verzekeringssector een actievere politiek voeren wat betreft het verbeteren van de verkeersveiligheid. Herhaaldelijk hebben we reeds gehoord en gelezen hoe de verzekeringssector initiatieven nam om het brand- of diefstalrisico beter te controleren. Tot onze spijt hebben wij nog niet veel gehoord vanuit de verzekeringssector wanneer het ging om initiatieven voor het verhogen van de verkeersveiligheid terwijl dit voor de verzekeringssector toch een belangrijke kost is. Ook hier kan men denken aan stimuli op het vlak van de premies wat betreft verzekerden die veiligheidsbevorderende technologieën in hun voertuig zouden laten inbouwen (snelheidsbegrenzer, zwarte doos, gordelverklikker, enz.).

20. Het ministerie van Economische Zaken zou bovendien maatregelen kunnen nemen om het meedelen van informatie over niet-verzekerde voertuigen door de verzekeringssector aan rijks-wacht en politie te vergemakkelijken om aldus ook de controle te verbeteren.

21. Op het vlak van de juridische bescherming van de slachtoffers kunnen ook maatregelen worden genomen om bepaalde optredens van de verzekeringssector onder controle te houden. Zo is het onaanvaardbaar dat verzekeringsmaatschappijen gebruik maken van de toestand van psychische ontreding van de familie van verkeersslachtoffers om te pogen hun een afstand van vordering te doen ondertekenen tegen vlugge betaling van een beperkte schadevergoeding. Er moet eveneens een verplichting komen tot het betalen van provisies en het uitkeren van een minimale vergoeding binnen een relatief korte tijd na het ongeval. Vroeg of laat zal ook de discussie moeten gevoerd worden of het

17. Pour le reste il va de soi que les Parents d'Enfants Victimes de la Route soutiennent à fond les propositions de loi introduites devant la Chambre et qui ont pour objet:

- la répression du comportement asocial et agressif dans la circulation ainsi que l'amélioration de la protection des droits des victimes de la route et de leur famille,

- la constitution d'un Centre national pour les victimes de la route ainsi que leur famille,

- la publicité pour les voitures,

- la modification de l'article 619 du Code de l'instruction criminelle afin d'éviter qu'un certain nombre de peines pour infractions graves au code de la route ne soient effacées de sorte qu'il est très difficile de constater la récidive,

- l'interdiction de la vente de boissons alcoolisées le long des autoroutes,

- l'introduction de délais maximum pour le paiement d'indemnisations par les assureurs.

18. Sur le plan des Finances également des mesures concrètes peuvent être prises qui conduiront directement à une meilleure sécurité routière.

Récemment le ministre des Finances a lancé l'idée de stimulants fiscaux pour l'achat et l'utilisation de voitures moins polluantes. Pourquoi n'est-il pas possible de faire la même chose pour l'achat et l'utilisation de véhicules plus sûrs?

Nous pensons notamment à une série d'équipements technologiques susceptibles d'améliorer la sécurité tels que les caméras ou les senseurs infrarouges afin de réduire le risque d'accidents dus à l'angle mort, l'installation de la boîte noire, l'installation d'un limiteur de vitesse ou l'installation d'un système de rappel actif pour le port de la ceinture.

19. Sur le plan des affaires économiques il va de soi que le secteur des assurances pourrait également se montrer plus actif en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité routière. Nous voyons ou entendons régulièrement que ce secteur prend des initiatives ou impose des normes pour réduire le risque de vol ou d'incendie. Il est surprenant et regrettable que ledit secteur ne se manifeste pas de manière comparable lorsqu'il s'agit de proposer des initiatives pour améliorer la sécurité routière, alors qu'il s'agit d'un des principaux coûts pour les assurances. L'on pourrait penser à une politique de stimulants en matière de primes d'assurances en ce qui concerne les technologies permettant d'améliorer la sécurité des véhicules, telles que le limiteur de vitesses, les boîtes noires, les systèmes de rappel actif pour le port de la ceinture, etc.

20. Le ministère des Affaires économiques pourrait en outre prendre des mesures pour que la communication des informations relatives aux véhicules non-assurés, information que détient le secteur des assurances, puisse se faire plus facilement envers les services de police et de gendarmerie afin d'ainsi améliorer le contrôle.

21. Sur le plan de la protection juridique des victimes certains comportements des sociétés d'assurances pourraient également être soumis à contrôle. Ainsi est-il inadmissible que les sociétés d'assurances abusent de la situation de désarroi psychique des familles de victimes de la route dans les jours et semaines qui suivent l'accident pour faire signer auxdites familles des documents de désistement d'action contre paiement rapide d'une indemnisation limitée. Il devrait également y avoir une obligation de payer rapidement une provision et de veiller au versement d'une indemnisation minimale dans une période relativement courte après l'accident. Enfin, tôt ou tard, la discussion devra être

normaal is dat de verzekeringssector verder poogt de morele schadevergoeding voor slachtoffers zo laag mogelijk te houden zeggend om niet te moeten overgaan tot een verhoging van premies.

Met andere woorden niet diegene die het risico doet ontstaan doch diegene die de schade ondergaat moet de kost dragen ...

B. Op het Europese vlak

22. In het tweede semester van het jaar 2001 zal België het voorzitterschap waarnemen van de Europese Unie. Dit is een ideale gelegenheid om ook op het Europese vlak leiding te nemen op dit gebied.

De omstandigheid dat het voorzitterschap in het eerste semester wordt waargenomen door Zweden biedt de kans dat dankzij deze twee lidstaten het jaar 2001 een echte doorbraak zou zien in een aantal reeds lang aanslepende dossiers.

Zoals blijkt uit een recente ontwerp-resolutie van het Europees Parlement vormen de artikels 71 en 94 van het Verdrag hiertoe een adequate basis.

a) Technische Veiligheidsvoorschriften ter bescherming van de zwakke weggebruikers bij frontale impact

23. Eén domein dat vanuit de specifieke invalshoek van de ouders van jonge verkeersslachtoffers speciale aandacht verdient betreft de verbetering van de Europese richtlijnen inzake type goedkeuring van voertuigen.

24. Vooreerst gaat het om het reeds lang aanslepende dossier van het bepalen van specifieke veiligheidsnormen voor de technische kenmerken van auto's in geval van frontale impact met zwakke weggebruikers. Sinds 1994 zijn, binnen het kader van de EEVC-testen (*European Enhanced Safety of Vehicles Committee*) vier testmethodes ontwikkeld om heel precies de veiligheidsnormen vast te stellen die er toe kunnen bijdragen dat het gevaar op zware verwondingen bij frontale impact tussen een auto en een zwakke weggebruiker aanzienlijk verminderd wordt. Deze testen worden reeds gebruikt in de EuroNCAP (*European New Car Assessment Programme*) dat sinds 1997 op regelmatige tijdstippen vergelijkende veiligheidstesten voert binnen bepaalde categorieën nieuwe voertuigen.

In juni 2000 heeft de Europese Raad, naar aanleiding van een bekendmaking van de Commissie van april 2000, gesteld dat op dit vlak er heel vlug wetgeving moest komen. Op het laatste ogenblik ziet het er thans naar uit dat de Europese Commissaris voor de interne markt wil ingaan op voorstellen van de auto-industrie om deze testprocedures op vrijwillige basis over te nemen, zij het dat niet alle vier testprocedures zouden worden overgenomen.

Het gaat hier om maatregelen die volgens ramingen van het *European Transport Safety Council* in België jaarlijks 53 levens zouden kunnen redden.

Tot onze spijt hebben wij onlangs moeten vaststellen dat toen op 24 oktober 2000, 11 europarlementariërs van alle strekkingen en nationaliteiten hierover een brief hebben gericht aan de Europese commissaris geen enkel Belgisch europarlementslid de betrokken brief had ondertekend.

Wij vragen dan ook met aandrang dat uw commissies en de beide Kamers zouden insisteren bij de minister opdat België nu reeds, doch in elk geval ter gelegenheid van het EU-voorzitterschap, de betroffen amendering van de richtlijnen zou ondersteunen, op basis van de vier EEVC-testmethodes.

menée quant à savoir s'il est normal que le secteur des assurances continue à tenter de réduire au minimum l'indemnisation pour dommage moral des familles de victimes, soi-disant pour ne pas être forcé d'augmenter les primes.

Ceci revient en effet à poser que le coût de l'insécurité routière doit être entièrement porté par les victimes et non pas par ceux qui causent le risque ...

B. Sur le plan européen

22. Au cours du deuxième semestre de l'année prochaine la Belgique assurera la présidence de l'Union européenne. Il y a là une occasion idéale pour également prendre les devants sur le plan européen.

La circonstance que la présidence sera assurée au cours du premier semestre par la Suède offre en outre la possibilité à ces deux États membres de tenter de coordonner leurs efforts afin d'assurer une véritable percée des efforts pour assurer une meilleure sécurité.

Ainsi qu'il a été confirmé par une récente proposition de résolution du Parlement européen, les articles 71 et 94 du Traité fournissent à cet égard une base adéquate.

a) Prescriptions techniques en vue de mieux protéger les usagers faibles en cas d'impact frontal avec un véhicule

23. Du point de vue des parents de jeunes victimes de la route, l'amélioration des directives européennes en matière d'agrément type des véhicules par la fixation de spécifications techniques valables pour l'ensemble de l'Union européenne, constitue une priorité.

24. Il s'agit en premier lieu du dossier déjà très ancien de la fixation des normes techniques pour la partie frontale des véhicules en cas d'impact avec un piéton ou un cycliste. En 1994 quatre méthodes de tests ont été développées dans le cadre du Comité EEVC (*European Enhanced Safety of Vehicles Committee*) afin de fixer des normes de sécurité réduisant sensiblement la gravité des blessures en cas d'impact frontal entre une voiture et un usager faible. Ces tests sont utilisés depuis 1996 dans le cadre des tests de collision effectués par EuroNCAP (*European New Car Assessment Programme*). Il s'agit de tests comparatifs, effectués par EuroNCAP, et publiés dans la presse, comparant les performances en matière de sécurité passive des principaux modèles dans différentes catégories.

En juin 2000 le Conseil européen a insisté à la suite d'une communication de la Commission d'avril 2000 pour qu'en la matière il soit rapidement légiféré. Or il semble qu'à l'heure actuelle le Commissaire responsable pour le marché intérieur, envisage de faire droit à la proposition du secteur automobile de ne reprendre que quelques-uns des textes et encore sur une base purement volontaire.

Or, il s'agit de mesures qui, d'après les dernières estimations du *European Transport Safety Council*, pourraient sauver 53 vies en Belgique.

Très récemment nous avons dû constater à notre regret que lorsque le 24 octobre 2000, 11 parlementaires européens de toutes tendances et de toutes nationalités se sont insurgés auprès du président de la Commission contre une telle perspective, ladite lettre n'avait été signée par aucun parlementaire belge.

Nous insistons donc pour que vos commissions et les deux Chambres insistent auprès du ministre compétent afin que la Belgique soutienne dès à présent mais surtout prenne la direction à l'occasion de la présidence, pour que les spécifications techniques soient imposées par voie législative sur la base des quatre tests EEVC.

Het valt niet te begrijpen waarom de automobiellindustrie elk jaar enorme bedragen kan investeren in het wijzigen van de carrosserie-elementen van de auto om esthetische of aërodynamische redenen (wat betekent dat men wel bereid is de prestaties te verbeteren) doch niet bereid is dezelfde sommen te besteden aan het verhogen van de veiligheid van de zwakke weggebruikers.

b) Technische veiligheidsvoorschriften in verband met de «zwarte doos»

25. Een tweede thema waar België binnen het kader van de technische harmonisering het voortouw zou kunnen nemen betreft de «zwarte doos». Een verplichte inbouw van een zwarte doos in elke nieuwe wagen zou een dubbel voordeel bieden.

Eenzijds kan het een preventief effect hebben door de bestuurders aan te zetten zich voorzichtiger te gedragen.

Anderzijds kan het in elk geval de correcte en objectieve vaststelling van de omstandigheden van een ongeval vergemakkelijken en aldus zowel de financiële kost voor de verzekeringssector als de financiële en vooral morele kost voor de slachtoffers verminderen.

c) Technische veiligheidsvoorschriften in verband met de «dode hoek»

26. Een derde luik van de technische harmonisering dat eveneens van groot belang is vanuit het standpunt van de bescherming van kinderen in het verkeer betreft de problematiek van de dode hoek. Het verplicht maken van technische uitrustingen (spiegels, camera's, enz.) op vrachtwagens om de dode hoek zoveel mogelijk te verminderen zou er toe bijdragen dat er minder kinderen en zwakke weggebruikers op een totaal voorspelbare en hopelijk vermijdbare manier om het leven komen.

d) Rijtijden in het goederen- en personenvervoer

27. Een tweede luik van de Europese wetgeving waar België het voortouw zou kunnen nemen betreft de rijtijden en de naleving ervan. De recente ongevallen met autocars tijdens de zomervakantie hebben nog eens bewezen hoe belangrijk het hier is om op het Europese vlak, niet alleen maatregelen te nemen, doch ze ook te doen naleven.

C. Op het regionale en communautaire vlak

28. Naast het Europese en nationale vlak zijn er in ons federaal rechtssysteem uiteraard een aantal competenties die regionaal of communautair zijn en die eveneens rechtstreeks verband houden met de problematiek van de verkeersonveiligheid. Wij vermelden ze hier gewoon en hebben ze reeds bij de betrokken regionale overheden aangekaart.

Wat betreft de gewesten gaat het hoofdzakelijk om de infrastructuur (rotondes, zebra's enz.).

Wat betreft de gemeenschappen gaat het om:

— inkadering van de verkeersopvoeding in het lager en secundair onderwijs;

— controle op de media, met name wat betreft uitzendingen waarin nieuwe modellen van auto's of motoren worden voorgesteld. Hier zou er een redelijk evenwicht moeten zijn met veiligheidsbevorderende boodschap;

L'on ne voit pas pourquoi l'industrie automobile qui peut dépenser des sommes énormes pour modifier la partie avant du véhicule pour des raisons purement esthétiques ou aérodynamiques (et donc pour augmenter les performances) ne puisse pas le faire pour augmenter la sécurité des usagers faibles.

b) Prescriptions techniques en ce qui concerne la «boîte noire»

25. Un deuxième thème important où la Belgique pourrait prendre le devant consiste à imposer au niveau européen que les véhicules nouveaux soient équipés d'une boîte noire. Cela présenterait un double avantage.

D'une part, l'on peut escompter un effet préventif en ce que le conducteur du véhicule serait incité à se comporter de manière plus prudente.

D'autre part, il est certain que la constatation correcte et objective des données relatives au véhicule et au comportement du conducteur dans les minutes ou secondes précédant l'accident permettront d'accélérer sensiblement les procédures d'indemnisation ce qui est dans l'intérêt non seulement des victimes mais également des sociétés d'assurances.

c) Prescriptions techniques en ce qui concerne «l'angle mort»

26. Un troisième aspect de l'harmonisation technique qui est également très important du point de vue de la protection des enfants dans la circulation concerne la problématique de l'angle mort. L'obligation d'équiper les camions de moyens techniques (miroirs, caméras, etc.) pour réduire autant que faire se peut l'angle mort réduirait sensiblement le nombre d'enfants et d'usagers faibles qui chaque année perdent la vie de manière totalement prévisible et, espérons-le, évitable.

d) Temps de conduite dans les transports de marchandises et de personnes

27. À côté de l'harmonisation technique la Belgique pourrait également prendre les devants et tenter de forcer une décision en ce qui concerne la fixation des temps de conduite et leur respect. Les récents accidents impliquant des autocars pendant la période d'été ont une fois de plus prouvé comme il est important que dans ce domaine également l'Europe prenne des mesures et les fasse respecter.

C. Sur le plan régional et communautaire

28. Il est clair que dans notre système fédéral les instances régionales et communautaires peuvent également contribuer, à côté des instances nationales et européennes, à la sécurité routière. Nous donnons quelques exemples dont nous avons également renseigné lesdites instances.

En ce qui concerne les régions il s'agit essentiellement de problèmes d'infrastructure (ronds-points, passages pour piétons, etc.).

En ce qui concerne les communautés, il s'agit:

— de l'encadrement de l'éducation à la sécurité routière dans l'enseignement primaire et secondaire;

— du contrôle des médias notamment lorsque sont présentés des nouveaux modèles de voitures ou de motos. Un équilibre raisonnable devrait être prévu pour les émissions à caractère informatif également en matière de caractéristiques de sécurité desdites voitures;

— opvang en begeleiding van de verkeersslachtoffers en hun familieleden, uitgaande van hun specifieke noden.

III. Conclusie

29. Ter afsluiting willen wij elke burger en bijgevolg ook ieder van u op zijn individuele verantwoordelijkheid wijzen. Het urgente en prioritaire karakter van een radicale omkering van onze houding in het verkeer hangt ook af van de manier waarop ministers, volksvertegenwoordigers, senatoren, kortom al wie een openbaar mandaat bekleedt zich van zijn voorbeeldfunctie kwijt. Wij betreuren het dat al te vaak nog de credibiliteit van de veiligheidsboodschap onmiddellijk in vraag wordt gesteld door de manier waarop de politieke wereld zelf aan het verkeer deelneemt.

Namens de Ouders van Verongelukte Kinderen wil ik u danken voor de aandacht.

— de l'accueil et accompagnement des victimes de la route et de leurs familles doit également être soigneusement amélioré.

III. Conclusion

29. En guise de conclusion nous aimerions souligner la responsabilité individuelle de chaque citoyen et donc également de chaque membre de nos deux assemblées. Le caractère urgent et prioritaire d'un changement radical de notre comportement dans la circulation dépend également de la manière dont les ministres, les parlementaires, les sénateurs, en un mot tous ceux qui exercent une fonction publique assureront leur fonction d'exemple à cet égard. Il est à regretter que trop souvent la crédibilité des messages relatifs à la sécurité routière soit mise en question par la manière dont le monde politique lui-même se comporte en la matière.

Au nom de l'association «Parents d'Enfants Victimes de la Route» je vous remercie de votre attention.

BIJLAGE 2

Hoorzitting met dokter Viviane Illegems en professor Alain Verbeke, VUB

Deze bijlage blz. 11 tot en met 103 is uitsluitend gedrukt beschikbaar.

ANNEXE 2

Audition du docteur Viviane Illegems et du professeur Alain Verbeke, VUB

Cette annexe p. 11 à 103 est uniquement disponible sur support papier.

BIJLAGE 3

Hoorzitting met majoor Benny Van Wabeke, als waarnemend directeur van het programma Verkeers van de federale politie over de controles op de weg in al z'n aspecten

Majoor Van Wabeke schetst vooreerst een beeld van de verkeersonveiligheid en de evolutie ervan de laatste jaren en gaat daarna dieper in op het algemeen kader dat de aanpak van de politiediensten bepaalt, waarbij een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de actuele toestand en deze naar de toekomst toe. Het derde deel van de uiteenzetting behandelt de wijze waarop de aanpak uiteindelijk wordt geconcretiseerd en, tenslotte, na een bespreking van de middelen waar de federale politie beschikt, wordt een beeld gegeven van de controles zelf.

1. Beeld van de verkeersonveiligheid

Actueel zijn nog geen gegevens voor het jaar 2000 beschikbaar. In 1999 stelden de politiediensten 51 601 verkeersongevallen met lichamelijk letsel vast. Bij deze verkeersongevallen vielen 1 397 doden, 10 421 zwaargewetsten en 72 543 lichtgewetsten te betreuen. Indien we de evolutie over 10 jaar bekijken, merken we een duidelijke positieve evolutie. In 1989 stelden de politiediensten immers nog 61 756 verkeersongevallen vast waarbij er 1 993 doden, 18 308 zwaargewetsten en 68 368 lichtgewetsten vielen. Op 10 jaar tijd betekent dit dus een daling van 16,4% van het aantal verkeersongevallen, 30% van het aantal doden, 57% van het aantal zwaargewetsten en 11% van het aantal lichtgewetsten. Op zich zijn dit dus zeer bemoedigende cijfers. Hierbij dienen we echter twee kanttekeningen te maken.

In de eerste plaats stellen we de laatste jaren een stagnering vast van deze dalende trend met zelfs een opstoot in 1999 wat het aantal doden betreft. De winst zit dus vooral in het begin van de jaren 90. In het bijzonder moeten we zelfs wijzen op een stijgende onveiligheid op de autosnelwegen de laatste twee jaren (1998 en 1999).

In de tweede plaats zien we dat het ongevalrisico in België, in vergelijking met de andere landen van de Europese Unie, zeer groot is. België behaalt met 17,4 doden per miljard afgelegde kilometers de op een op één na slechtste score (EU-gemiddelde 12,9 doden per miljard kilometers). De Belgische bevolking is dan ook zwaarder dan deze in de andere EU-landen getroffen door verkeersonveiligheid met 14,7 verkeersdoden per 100 000 inwoners (EU-gemiddelde: 11,3 doden per 100 000 inwoners).

2. Het algemeen kader

Het is zeer belangrijk aan te stippen welk het algemeen kader is van waaruit de politiediensten hun activiteiten bepalen. We moeten hierbij een duidelijk onderscheid maken tussen de actuele toestand en deze naar de toekomst toe.

Actueel worden de activiteiten inzake verkeer van de diensten van de federale politie nog bepaald vanuit vier federale prioriteiten, met name: snelheid, alcohol, zwaar vervoer en gordeldracht. Deze strategie verkeer werd ontwikkeld in 1995, op basis van een grondige fenomeenanalyse. Ze stemt in grote lijnen overeen met de actiepunten bepaald door het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid en de aandachtspunten van de politiediensten in het buitenland. De strategie werd voorgelegd aan en goedgekeurd door het College van de procureurs-generaal en de destijds bevoegde minister. Vanuit deze strategie wordt enerzijds inhoud

ANNEXE 3

Audition du major Benny Van Wabeke, directeur *ad interim* du programme Circulation de la police fédérale

Le major Benny Van Wabeke commence tout d'abord par donner une image de l'insécurité routière et de son évolution durant ces dernières années. Ensuite, je m'attarderai sur le cadre général qui détermine l'approche des services de police. Je tenterai de bien distinguer la situation actuelle et celle du futur. Dans la troisième partie, j'expliquerai la manière dont cette approche se concrétise en définitive et, après une discussion sur les moyens dont nous disposons, je terminerai par par vous donner une idée des contrôles.

1. L'insécurité routière

En ce moment, les données pour l'année 2000 ne sont pas encore disponibles. En 1999, les services de police ont constaté 51 601 accidents de roulage avec lésions corporelles. Ces accidents de roulage ont entraîné la mort de 1 397 personnes. 10 421 personnes ont été gravement blessées et 72 543 ont été légèrement blessées. Si nous analysons l'évolution des 10 dernières années, nous remarquons qu'elle est manifestement positive. En 1989, les services de police ont constaté pas moins de 61 756 accidents de roulage dans lesquels 1 993 personnes ont trouvé la mort, 18 308 personnes ont été gravement blessées et 68 368 légèrement blessés. Cela signifie donc une diminution de 16,4% du nombre d'accidents de roulage, de 30% du nombre de tués, de 57% du nombre de blessés graves et de 11% du nombre de blessés légers en l'espace de 10 ans. Ce sont effectivement des chiffres très encourageants. Cependant, il convient de formuler deux remarques à ce sujet.

Nous constatons tout d'abord une stagnation de cette tendance à la baisse ces dernières années, et même une hausse du nombre de tués en 1998. Les résultats positifs se situent donc surtout au début des années 90. Signalons également que l'insécurité sur les autoroutes est à la hausse ces deux dernières années (1998 et 1999).

Ensuite, nous constatons que le risque d'accident en Belgique est très important comparé à d'autres pays de l'Union européenne. La Belgique occupe l'avant-dernière place avec 17,4 tués par milliard de kilomètres (moyenne de l'Union européenne: 12,9 tués par milliard de kilomètres). La population belge est donc davantage touchée par l'insécurité routière que celle des autres pays de l'Union européenne, car elle atteint 14,7 tués de la route par 100 000 habitants (moyenne de l'Union européenne: 11,3 tués par 100 000 habitants).

2. Le cadre général

Il me semble important de bien décrire le cadre général à partir duquel les services de police déterminent leurs activités. Nous devons pour cela clairement distinguer la situation actuelle et celle envisagée pour le futur.

Actuellement, nous déterminons les activités des services de la police fédérale en matière de circulation sur la base de quatre priorités fédérales, à savoir: la vitesse, l'alcool, les transports lourds et le port de la ceinture. Cette stratégie de la circulation a été développée en 1995, sur la base d'une analyse approfondie du phénomène. Elle correspond dans les grandes lignes avec les priorités de l'Institut belge de sécurité routière et des services de police étrangers. Cette stratégie a été soumise au collège des procureurs généraux et au ministre compétent de l'époque qui l'ont approuvée. Elle constitue d'une part le fondement des activités des unités

gegeven aan de activiteiten van de provinciale verkeersseenheden en anderzijds wordt op lokaal vlak nagegaan in welke mate deze prioriteiten aan bod dienen te komen in het Veiligheidscharter van de interpolitiezone. Dit veiligheidscharter wordt besproken en goedgekeurd in het vijfhoeksoverleg waarin naast de politiediensten de administratieve en gerechtelijke overheden aanwezig zijn.

In de toekomst zal het nationaal veiligheidplan de inhoud van de activiteiten van de politiediensten bepalen. Dit nationaal veiligheidplan omvat 7 prioriteiten waarvan het voorkomen van verkeersongevallen met lichamelijk letsel er één is. Meer specifiek vermeldt het nationaal veiligheidsplan, voor het thema verkeers-onveiligheid, 4 subdoelen voor de federale politie met name:

Het actualiseren of opstellen van een gedetailleerde beeldvorming (1) van de fenomenen op het grondgebied van de federale verkeerspolitie en van eventuele deelaspecten ervan door het uitvoeren van de noodzakelijke politionele strategische analyses.

Het organiseren en uitvoeren op het grondgebied van de federale verkeerspolitie van periodiek geplande specifieke en gerichte controleacties gedifferentieerd in aard, tijd en ruimte op basis van analyses en de actieplannen uitgewerkt door de autoriteiten inzake snelheid (2), alcohol (3) en zwaar vervoer (4).

Het nationaal veiligheidsplan stelt dat van de lokale politie, die in hun zone in een belangrijke mate wordt geconfronteerd met deze prioritaire fenomenen, wordt verwacht dat zij een bijdrage leveren door het opstellen van actieplannen, het leveren van kwalitatieve statistische gegevens, het plannen en uitvoeren van gerichte ontrading en controleacties en het deelnemen aan boven-lokaal georganiseerde controleacties. Op dit vlak is er in de toekomst een belangrijke rol weggelegd voor de directeur-coördinator.

3. De aanpak

Vooraleer het over de beschikbare middelen en de controles zelf te hebben, is het belangrijk aan te geven welke logica de eenheden van de federale politie volgen om uiteindelijk te bepalen welke controles zij zullen uitvoeren. Deze logica zit vervat in de gebruikte methodologie om jaarlijks het beleid van een eenheid te bepalen.

Deze methodologie omvat 8 stappen:

Stap 1: analyseren van de omgeving;

Stap 2: detecteren en identificeren van de problemen;

Stap 3: selecteren van algemene prioriteiten en formuleren van doelen;

Stap 4: hernemen van de probleemanalyse en definiëren van eventuele subdoelen en doelstellingen;

Stap 5: definiëren van het gewenste aanbod;

Stap 6: confronteren van het gewenste aanbod met het huidige aanbod en bepalen van het te realiseren aanbod;

Stap 7: bepalen van de randvoorwaarden en kritieke succesfactoren;

Stap 8: operationele doelstellingen uitwerken en actieplannen opstellen, alle stappen bundelen in een beleidsplan.

In stap 8 worden de actieplannen concreet ingevuld door in vijf deelgebieden na te gaan wat de mogelijke acties kunnen zijn.

Het zijn de volgende deelgebieden:

Raadgeven

provinciales de circulation et elle permet, d'autre part, de déterminer la mesure dans laquelle il faut tenir compte de ces priorités dans la charte de sécurité des zones interpolice au niveau local. Cette charte de sécurité a été établie et approuvée lors de la concertation pentagonale à laquelle participaient les services de police ainsi que les autorités administratives et judiciaires.

À l'avenir, le plan national de sécurité déterminera le contenu des activités des services de police. Ce plan national de sécurité comprend 7 priorités, dont la prévention des accidents de roulage avec lésions corporelles. De manière plus spécifique, le plan national de sécurité mentionne, dans le thème de l'insécurité routière, 4 sous-objectifs pour la police fédérale, à savoir:

L'actualisation ou la rédaction d'un relevé détaillé de la situation (1) des phénomènes qui se produisent sur le territoire de la police fédérale de la circulation ainsi que des sous-aspects éventuels en effectuant les analyses stratégiques policières nécessaires.

L'organisation et l'exécution, sur le territoire de la police fédérale de la circulation, de contrôles ciblés et spécifiques prévus de manière périodique, différenciés dans leur nature, le temps et l'espace, sur la base des analyses et des plans d'action élaborés par les autorités en matière de vitesse (2), d'alcool (3) et de transports lourds (4).

Le plan national de sécurité énonce que l'on attend de la police locale, qui serait confrontée à ces phénomènes prioritaires dans sa propre zone, qu'elle y contribue en déterminant les plans d'actions, en fournissant des données statistiques qualitatives, en planifiant et en exécutant des contrôles et de la dissuasion ciblés et en participant à des contrôles organisés au niveau supralocal. À l'avenir, le directeur-coordonateur aura donc un rôle très important à jouer à ce niveau.

3. L'approche

Avant d'aborder les moyens disponibles et les contrôles en tant que tels, il est important d'exposer la logique adoptée par les unités de la police fédérale leur permettant de déterminer quels contrôles ils vont effectuer. Cette logique découle de la méthodologie utilisée pour déterminer la politique annuelle d'une unité.

Cette méthodologie comprend 8 étapes:

Étape 1: analyser l'environnement;

Étape 2: détecter et identifier les problèmes;

Étape 3: sélectionner les priorités générales et formuler les objectifs;

Étape 4: reprendre l'analyse du problème, définir les objectifs et les sous-objectifs éventuels;

Étape 5: définir l'offre souhaitée;

Étape 6: confronter l'offre souhaitée à l'offre actuelle et déterminer l'offre à atteindre;

Étape 7: déterminer les conditions périphériques et les facteurs critiques de succès;

Étape 8: développer les objectifs opérationnels et rédiger des plans d'action, rassembler toutes les étapes dans un plan de politique à suivre.

À l'étape 8, les plans d'action concrétisés en déterminant les actions possibles dans cinq domaines.

Il s'agit des cinq domaines suivants:

Conseiller

Ontraden
Reguleren
Onderzoeken
Nazorg

In dit verband wenst major Van Wabeke op te merken dat de nadruk wordt gelegd op de ontwikkeling van een globaal een geïntegreerd beleid. Globaal teneinde de verschillende hierboven geciteerde aspecten aan bod te laten komen. Geïntegreerd om de activiteiten van de verschillende partners maximaal op elkaar af te stemmen.

4. De middelen

Over welke middelen beschikt de federale politie om een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid? We moeten in dit verband wijzen op de gevolgen van de reorganisatie van de politiediensten en in het bijzonder op de overgang van de vroegere rijks-wachtbrigades naar de lokale politie en het behoud van de provinciale verkeerseenheden bij de federale politie. We beperken ons hier tot het aangeven van de middelen van deze laatste.

De negen provinciale verkeerseenheden omvatten, naast elk een mobiel verkeerspark voor het verstrekken van verkeersopvoeding en elk een technische ploeg voor het uitvoeren van snelheidscontroles, 25 verkeersposten, verspreid over het gehele grondgebied. Hun bevoegdheidszone omvat 1 761 km autosnelwegen en 366 km autowegen. Hier verzekeren zij actueel de volledige basispolitiezorg en ontplooiën zij dus ook activiteiten in het gerechtelijk domein en op het vlak van openbare orde. Hiervoor beschikken zij over ongeveer 900 politiefunctionarissen en ongeveer 80 burgerpersoneelsleden. Het voertuigenpark is samengesteld uit ongeveer 120 patrouillevoertuigen met rode streep, ongeveer 45 anonieme voertuigen, ongeveer 200 moto's en ongeveer 20 radarvoertuigen. Verder kunnen we nog vermelden dat er momenteel een 40-tal onbemande camera's operationeel zijn evenals een 30-tal vaste weegbruggen. Op budgettair vlak beperken we ons tot het vermelden van de enveloppe verbruiksproducten die ongeveer 18 miljoen bedraagt en wordt aangewend voor de aankoop van papier, foto's, het ontwikkelen van foto's, postzegels, ...

5. De controles

Welke zijn nu de resultaten van onze controles. We beperken ons hier tot het geven van een beeld van de vier federale prioriteiten verkeer met name snelheid, alcohol, zwaar vervoer en gordel waarvan de eerste drie dus ook vermeld staan in het nationaal veiligheidsplan.

Wat snelheid betreft geven de cijfers van de 9 technische ploegen van de provinciale verkeerseenheden ons het beste beeld van de controles in dit domein. In 1999 stelden deze 274 674 PV's op. We moeten wel vaststellen dat dit merklijk lager is dan vier jaar eerder toen nog 337 902 PV's werden opgesteld (of een daling van 19%). Er werden daartoe 20 977 uren controle uitgevoerd (tot overstaan van 22 057 in 1995 — daling van 5%). Tijdens deze periode werden 14 317 998 voertuigen gecontroleerd (ten overstaan van 9 301 870 in 1995 — stijging van 54%). Wat het aantal voertuigen in overtreding betreft zijn er de laatste jaren weinig verschuivingen. Dit blijft liggen op ongeveer 30%. Wat het aantal voertuigen boven de getolereerde snelheid betreft merken we wel een positieve evolutie (van ongeveer 14% in 1995 naar 10% in 1999).

Op het vlak van de controles inzake alcoholgebruik bij het sturen werden in 1999 155 840 ademtesten door de rijkswacht afgenomen (271 196 in 1995 — daling van 42%). In totaal werden

Dissuader
Réguler
Enquêter
Suivre

À ce sujet, le major Van Wabeke souhaite signaler que l'on met l'accent sur le développement d'une politique globale et intégrée. Globale, afin de pouvoir aborder les différents aspects précités. Intégrée, afin de pouvoir harmoniser au maximum les activités des différents partenaires.

4. Les moyens

De quels moyens dispose-t-on à la police fédérale pour pouvoir contribuer à la sécurité routière? Il convient de souligner ici les conséquences de la réorganisation des services de police et en particulier le passage des anciennes brigades de gendarmerie à la police locale ainsi que le maintien des unités provinciales de circulation au sein de la police fédérale. Je me limiterai à exposer les moyens disponibles pour ces dernières.

Les neuf unités provinciales de circulation se composent, hormis de leur propre piste mobile d'éducation routière et de leur propre équipe technique chargée d'effectuer des contrôles de vitesse, de 25 postes de circulation, répartis sur l'ensemble du territoire. Leur zone de compétence comprend 1 761 km d'autoroutes et 366 km de voies rapides. Elles sont chargées de la fonction de police de base et développent donc également des activités dans les domaines judiciaire et d'ordre public. À cet effet, elles disposent d'environ 900 fonctionnaires de police en environ 80 membres du personnel civil. Leur parc automobile compte environ 120 véhicules de patrouille à bande rouge, environ 45 véhicules anonymes, environ 200 motos et environ 20 véhicules à radar. Signalons également que nous disposons d'une quarantaine de caméras fixes opérationnelles et d'une trentaine de ponts bascule fixes. Au niveau budgétaire, nous ne mentionnerons que l'enveloppe des produits de consommation qui représente environ 18 millions et qui sert à l'achat de papier, photos, développement de photos, timbres-poste, ...

5. Les contrôles

Quels sont donc les résultats de nos contrôles? Nous nous limiterons à présenter la situation des quatre priorités fédérales en matière de circulation, à savoir la vitesse, l'alcool, les transports lourds et le port de la ceinture. Les trois premières sont reprises dans le plan national de sécurité.

En ce qui concerne la vitesse, les chiffres avancés par les neuf unités provinciales de circulation nous donnent une idée claire des contrôles effectués dans ce domaine. En 1999, elles ont rédigé par moins de 274 674 PV. Nous devons toutefois signaler que ce chiffre est bien inférieur à celui d'il y a quatre ans où ce nombre s'élevait encore à 337 902 PV (soit une diminution de 19%). 20 977 heures de contrôle ont été effectuées (par rapport à 22 057 en 1995 — augmentation de 5%). 14 317 998 véhicules ont été contrôlés pendant cette période (par rapport à 9 301 870 en 1995 — augmentation de 54%). Il y a peu de changements en ce qui concerne le nombre de véhicules en infraction ces dernières années. Ce pourcentage stagne toujours autour des 30%. On remarque une évolution positive en ce qui concerne le nombre de véhicules dépassant la vitesse maximale autorisée (d'environ 14% en 1995 à 10% en 1999).

Au niveau des contrôles d'alcool au volant, 155 840 alcooltests ont été effectués en 1999 par la gendarmerie (271 196 en 1995 — diminution de 42%). Un total de 72 470 heures ont été consacrées

72 470 uren besteed aan gerichte alcoholcontroles (79 831 in 1995 — daling van 9%). Als we de resultaten van de controles bekijken zien we dat gemiddeld 9,2% van de gecontroleerde bestuurders positief was. Dit percentage ligt merkkelijk hoger bij de verkeersongevallen met lichamelijk letsel (11,7%) en het hoogst in het weekend met 16,9%. We zien dat er de afgelopen jaren op dit vlak geen fundamentele gedragswijziging is bereikt. In 1995 waren de percentages namelijk respectievelijk 10%, 11,5% en 16,3%.

Inzake de controles op zwaar vervoer zijn er minder gegevens beschikbaar. We moeten ons hier beperken tot het vermelden van de vaststellingen in dit domein. Wat lading betreft werden er in 1999 6 439 vaststellingen gedaan (ten overstaan van 6 513 in 1995 — daling van 1,2%). Voor overtredingen in verband met de tachygraaf (fraude + rij- en rusttijden) werden in 1999 6 313 vaststellingen gedaan (ten overstaan van 11 123 in 1995 — daling van 43%).

Wat ten slotte de gordeldracht betreft werden er 42 033 vaststellingen gedaan in 1999 (43 160 in 1995 — daling van 2,6%).

à des contrôles ciblés (79 831 en 1995 — diminution de 9%). Si nous analysons les résultats de ces contrôles, nous remarquons qu'en moyenne 9,2% des automobilistes contrôlés étaient positifs. Ce pourcentage est manifestement plus élevé dans le cas d'accidents avec des lésions corporelles (11,7%) et est le plus élevé durant les week-ends, à savoir 16,9%. Nous remarquons qu'il ne s'est pas produit un changement de comportement fondamental dans ce domaine ces dernières années. En 1995, les pourcentages s'élevaient respectivement à 10%, 11,5% et 16,3%.

Nous disposons de moins de données en matière de contrôles sur le transport lourd. Nous pouvons uniquement mentionner les constatations effectuées dans ce domaine. En 1999, nous avons effectué 6 439 constatations concernant le chargement (par rapport à 6 513 en 1995 — diminution de 1,2%). Pour les infractions relatives au tachygraphe (fraude + temps de conduite et de repos) le nombre de constatations s'élève à 6 313 en 1999 (par rapport à 11 123 en 1995 — diminution de 43%).

Enfin, pour le port de la ceinture, on dénombre 42 033 constatations en 1999 (43 160 en 1995 — diminution de 2,6%).