

Belgique-België
P.P.
Bruxelles X
1/2469

Bureau de dépôt: Bruxelles X
Magazine mensuel

EURINFO

... p. 6

Divorce à l'européenne

... p. 8

Emploi: Place aux vieux!

... p. 10

Auto: La fin du bonus-malus

... p. 12

Modeur unique, marché unique, pensée unique?

... p. 14

Portes ouvertes sur le Caprice des Dieux

... p. 16

La dernière ligne droite

... p. 19

A vous la parole

... p. 20

La Représentation Permanente de la Belgique auprès de l'Union européenne

LA RECONQUÊTE DU RAIL

Attention: Exceptionnellement, le prochain Eurinfo paraîtra le 8 mai. Il sera consacré à l'Euro.

LA RECONQUETE DU RAIL

Dépassés par la route, les chemins de fer nationaux couraient droit à la faillite. Mais la Commission européenne a décidé de «revitaliser» le rail pour que demain, dans toute l'Europe, le transport ferroviaire d'un «type nouveau» étende ses ramifications d'un bout à l'autre du continent. Et déjà, le train retrouve une nouvelle jeunesse.



6 Tout le monde est bien d'accord: le train est le mode de transport le plus sûr. Il est relativement économique; il est respectueux de l'environnement; il réduit les encombrements routiers et il peut même être rentable. En plus, il peut contribuer puissamment à accroître la mobilité des citoyens et la libre circulation des marchandises dans l'espace européen. En fait, le train raccourcit les distances. Déjà, d'ailleurs, il a prouvé qu'il peut battre l'avion de vitesse: grâce au Thalys, le centre de Bruxelles n'est plus qu'à 85 minutes du centre de Paris. Et grâce à l'Eurotunnel, le TGV rapproche la Grande-Bretagne du continent.

Descente aux enfers. Mais cela, c'est la vision idyllique. Ce n'est pas nécessairement celle des usagers: le train a aussi beaucoup de défauts. Guido Herman, l'ombudsman de la SNCB, en sait quelque chose, puisqu'il recueille des plaintes de plus en plus nombreuses dont une bonne part porte sur les retards: en Belgique, un train sur cinq en moyenne n'arrive pas à l'heure! C'est dire que si l'ambition est de réaliser une intégration complète des réseaux ferroviaires européens, il reste encore beaucoup de chemin à parcourir. Pour reconquérir l'audience qu'il a perdue, le transport ferroviaire doit devenir compétitif et performant, mais aussi confortable et attractif. Le défi est énorme, mais il faut reconnaître ce qui est: progressivement, il est en passe d'être relevé, et au sein de l'Union européenne toutes les compagnies de chemin de fer nationales connaissent une véritable révolution.

Il est vrai qu'on revient de très loin. La Communauté européenne des chemins de fer (CCFE) a fait ses comptes: en vingt ans, de 1977 à 1997, la part de marché du transport de fret par voie ferrée a connu une véritable descente

aux enfers, passant de 32 à 14 %, tandis que le trafic voyageurs est tombé d'un modeste 10 à quelque 6 %. Or, au cours des trente dernières années, le transport de marchandises a augmenté de 50 %, et la Commission européenne estime que cette croissance atteindra encore 40 % supplémentaires d'ici 2010. A ce compte, et si la désaffection du rail devait encore s'amplifier, pas moins de 85 % du trafic passerait par la route. Ce qui débouche sur une quasi-impossibilité physique: l'Europe ne serait plus qu'un gigantesque embouteillage.

Freeways. Ces perspectives ont évidemment alarmé la Commission européenne aussi bien que les Etats membres qui voyaient leurs sociétés de chemin de fer sombrer dans d'inextricables difficultés et dans un endettement colossal. Aussi, dès le début des années nonante, on a assisté à un véritable sursaut. La Commission a élaboré une nouvelle stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires, et le Livre blanc présenté par le Commissaire européen Neil Kinnock a débouché sur de nouvelles directives qui sont d'ailleurs en passe d'être transposées dans les législations nationales des Quinze: en Belgique, c'est pratiquement chose faite. En outre, les compagnies ferroviaires ont subi des restructurations profondes, des efforts considérables ont été consentis pour l'amélioration et la modernisation des réseaux, tandis que des aides nationales et communautaires massives ont contribué au redressement financier des entreprises du rail.

Même les concepts ont évolué: il n'est question désormais que d'«interopérabilité» entre réseaux nationaux, d'intermodalité rail-route et voies navigables, et si le train à grande vitesse reste une priorité européenne, le transport

Péages pour montagnes russes.

Le prix du passage par kilomètre parcouru dans un corridor de fret européen est encore loin d'être uniformisé: c'est plutôt le régime des montagnes russes. Le péage le moins cher est celui appliqué en France, où le Réseau ferré de France (distinct depuis 1997 de la SNCF) ne réclame que 2 FF au kilomètre. Il est 3,25 fois plus élevé aux Pays-Bas, 9 fois plus en Italie, 14 fois plus en Suisse, 18 fois plus en Allemagne et près de 23 fois plus cher en Autriche! En Belgique, le tarif sera établi prochainement.

inter-cités et les navettes de proximité reviennent à l'avant-plan. Mieux encore: les «freeways», les grands corridors européens qui accélèrent le transport de fret - ce que recommandait la Commission européenne - se mettent en place, tel celui qui relie déjà l'Allemagne à l'Espagne ou celui, ouvert depuis janvier dernier, qui relie la Belgique à l'Italie en passant par la France, et par où passe pas moins de la moitié de l'ensemble du trafic de transit européen.

Inversion. Ces efforts, ces investissements, ces restructurations étaient indispensables, et la meilleure preuve en est que les résultats commencent à se faire sentir. Mieux: on constate une réelle inversion de la tendance. Selon les chiffres de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), en effet, l'ensemble des réseaux ferroviaires européens affichaient en fin juin 1997 plus de 272.000 millions de voyageurs-kilomètres: pour la première fois depuis dix-sept ans, le record de 1980 (248.000 millions de voyageurs-kilomètres) est battu. Cette progression, relativement modeste mais significative, touche pratiquement toutes les sociétés de chemin de fer nationales, y compris la SNCB. Dès lors, les meilleurs espoirs sont permis: le rail entame sa reconquête et apparaît désormais en mesure de faire valoir ses nouveaux atouts.

Pour mieux comprendre ce phénomène, il faut cependant revenir sur cette stratégie de «revitalisation» initiée par la Commission européenne. Il fallait en effet repenser de fond en comble toute la problématique ferroviaire, pour créer

ce que le Livre blanc appelle le «chemin de fer d'un type nouveau». Pour cela, il fallait d'abord assurer le redressement financier des compagnies ferroviaires, et à cet effet les Etats membres ont été invités à les soulager des dettes héritées du passé. Ensuite, il fallait «libéraliser» le rail, autrement dit le soumettre au jeu de la concurrence: c'est dans ce but que la Commission a recommandé de séparer la gestion des infrastructures et les activités de transport, ce qui libère l'accès - moyennant redevance - des réseaux nationaux aux opérateurs européens. Il fallait également garantir

aux sociétés nationales une rétribution pour les missions de service public qu'elles sont appelées à assumer. Enfin, il fallait initier une coordination intensive pour réaliser progressivement une intégration des infrastructures à l'échelle européenne, pour réaliser à terme le réseau ferroviaire unique et dès lors «défrag-

IL FALLAIT REPENSER LE RAIL DE FOND EN COMBLE

menter» le marché du transport.

14 km/h de moyenne. Ces objectifs, pour ambitieux qu'ils soient, n'apparaissent plus irréalistes à la lumière de ce qui a déjà été réalisé. Ainsi, toutes les sociétés de chemin de fer ont subi ou subissent de profondes restructurations. En Belgique, en application de la directive 91/440, la SNCB a été dotée de l'autonomie de gestion et constituée en société anonyme de droit public depuis 1991, et l'arrêté royal du 6 mars 1997 a organisé la séparation de la gestion de l'infrastructure et de l'activité de transport. A présent, le ministre de Transports Michel Daerden finalise l'Arrêté royal qui transpose dans la législation belge les directives 95/18 et 95/19. Celles-ci prévoient d'une part

l'octroi de licences à des opérateurs européens pour accéder à l'infrastructure nationale, et d'autre part la perception de redevances pour l'utilisation du réseau ferroviaire belge. Des adaptations similaires sont ainsi réalisées dans les divers Etats membres, si bien que désormais la voie de l'intégration est désormais ouverte.

Cette nécessité d'intégration, précisément, devient de plus en plus impérieuse. Encore actuellement, en effet, un service de transport ferroviaire transeuropéen n'est que la somme de services nationaux.

Si bien que, compte tenu des délais d'attente aux frontières pour raisons douanières ou administratives, la vitesse moyenne d'un transport de marchandises n'est que de 14 kilomètres à l'heure! C'est pour combattre cette fragmentation du marché que la Commission a proposé la mise en place des «freeways» ferro-

viaires transeuropéens où le trafic de marchandises devient prioritaire. Mais ce n'est qu'un premier pas dans la bonne direction: l'intégration des réseaux passe par bien d'autres conditions, et bien des problèmes à résoudre. Ainsi, les sociétés ferroviaires restent jalouses de leurs prérogatives, et continuent par exemple à acheter leurs équipements selon leurs propres normes. Il en résulte des différences techniques et opérationnelles qui constituent évidemment autant d'obstacles à la libre circulation. Ainsi, une simple différence de gabarit peut entraver sérieusement le transport combiné rail-route pour les grands conteneurs. De même, les activités de recherche et développement restent encore confinées à l'échelon national, alors qu'une coordination effective per-

mettrait de concentrer des moyens considérables pour mettre en oeuvre de nouvelles technologies, et pour réaliser plus rapidement le «chemin de fer du futur».

Création d'emplois. Au vrai, la perspective d'un «marché unique des équipements ferroviaires» intéresse violemment l'industrie européenne, qui table d'ailleurs sur un accroissement sensible de la part du rail dans le marché du transport. Selon l'Union of European Railway Industries (UNIFE), le chemin de fer devrait capter d'ici

2010 pas moins de 25 % du fret européen. Ce n'est pas rien, et le potentiel que cela représente en terme de création d'emplois n'a rien d'anecdotique. Il faut savoir en effet qu'au cours des 20 dernières années le secteur européen du transport par rail a perdu un demi-million d'emplois, et l'hé-

catombe n'est apparemment pas terminée. Par contre, l'industrie ferroviaire - qui compte 130.000 emplois directs - pourrait embaucher massivement si ses prévisions devaient se réaliser. La libéralisation et la revitalisation du rail, mais aussi l'ouverture des marchés publics représentent en effet pour l'industrie une opportunité extraordinaire.

En clair, le développement prévu du trafic - de voyageurs comme de marchandises - doit forcément se traduire par des commandes massives. Pour l'UNIFE, cela représente dans un premier temps la mise en chantier de 10.000 locomotives et de 10.000 wagons. Voilà qui vaut le déplacement...

**EN 20 ANS,
LE TRANSPORT
FERROVIAIRE
A PERDU
500.000
EMPLOIS**

Le corridor Nord-Sud.
Le tronçon Anvers-Lyon du corridor Nord-Sud, soit 800 kilomètres, fait gagner deux heures au transport de fret, grâce à la coordination des horaires de passage et en dépit du passage aux frontières ou du changement de motrices. Les trains circulent ainsi à la vitesse moyenne de 65 km/h.



C.E.

En Belgique, lorsque des époux de nationalités différentes veulent divorcer, c'est la loi la plus contraignante qui est d'application.

«L'Europe qui se construit est avant tout celle de l'économie et des affaires, et ce qui a été réalisé est impressionnant. Mais quand il s'agit des gens, des familles, de problèmes de séparation ou de divorce, de garde des enfants, de filiation, d'héritages, l'Europe n'est nulle part». Le constat de Pierre Brimeyer, avocat au barreau de Bruxelles spécialisé en droit des familles, est sans doute brutal, mais il découle d'une réalité vécue au quotidien qu'il faut bien affronter. Certes, l'Union européenne entend permettre à tout citoyen ou toute entreprise de faire respecter ses droits partout en Europe, mais lorsque par exemple un jugement prononcé dans un Etat membre doit être exécuté dans un autre Etat membre, les délais ont une fâcheuse tendance à s'allonger et les coûts à augmenter, si bien qu'on ne peut plus parler d'un accès équitable à la Justice.

Simulacres. Ces entraves et ces freins, la Commission s'efforce de les combattre : ainsi propose-t-elle de rendre l'exécution des jugements quasi automatique et d'amener les Etats membres à adopter des procédures accélérées. Cela vaut notamment pour le recouvrement des créances, mais dès qu'il s'agit de droit des personnes, rien ne va plus : cela reste le « domaine réservé » des souverainetés nationales qui font encore peu de cas de la citoyenneté

DIVORCES A L'EUROPÉENNE

Une séparation, un divorce, c'est toujours une épreuve douloureuse. Mais cela peut être encore pire quand les époux sont de nationalités différentes quoique européennes. Surtout s'il y a des enfants.

européenne. Des exemples ? Autant de cas douloureux qui se multiplient à mesure que se renforce la liberté de circuler, de s'établir ou de mener ses études dans l'espace européen.

Ainsi, l'histoire devenue classique des époux dont l'un est belge et l'autre irlandais ou italien : s'ils veulent divorcer par consentement mutuel, cela leur est rigoureusement interdit parce que le droit irlandais ou italien ne l'admet pas, et parce que la Cour de Cassation belge a décidé en 1978 que dans ce cas de figure la loi nationale la plus contraignante sera d'application. Résultat : alors même que ces époux désaccordés souhaitent régler leur problème de manière amiable, ils doivent se livrer à un simulacre de conflit - par exemple avec constat d'adultère - pour obtenir un divorce pour cause déterminée. L'un des deux, dès lors, doit reconnaître ses torts même s'ils sont inexistantes, et en subir toutes les conséquences juridiques y compris en ce qui concerne le droit de garde ou de visite des enfants.

«Les avocats, souligne Me Brimeyer, et même les magistrats sont évidemment conscients du caractère artificiel des procédures ainsi engagées, et quelque part ils en sont complices. Mais le moyen de faire autrement ? Seul un recours devant la Cour d'Arbitrage

pourrait éventuellement amener le législateur à renverser la jurisprudence établie par la Cour de Cassation». Cet espoir, cependant, est ténu: s'il est vrai que la Cour d'Arbitrage a notamment pour mission de combattre les inégalités et discriminations entre citoyens, encore faut-il que les victimes de ces situations acceptent de s'engager dans pareille procédure.

Le fantôme est plus fort. De toute manière, à supposer qu'un tel recours aboutisse, cela ne résoudrait qu'une petite partie d'un problème bien plus vaste, celui des divergences parfois essentielles entre législations nationales relatives au droit de la famille. Un autre exemple, dramatique, illustre bien ce propos: c'est le cas d'un Alsacien marié à une Allemande qui avait obtenu le divorce et, par jugement, la garde des enfants. Mais la mère, vivant en Allemagne, refusait de s'en séparer: le père a intenté un nouveau procès devant un tribunal allemand. Le procureur a fait alors état d'une loi tombée en désuétude datant d'avant le régime nazi, selon laquelle un enfant allemand devait rester en Allemagne. Le juge n'en a pas moins ordonné la restitution des enfants au père. Mais lorsque celui-ci a voulu faire exécuter cette ordonnance, la police locale a refusé d'intervenir: le fantôme d'une vieille loi est resté plus fort qu'une décision judiciaire se conformant à un jugement rendu dans un autre Etat membre.

Mais bien d'autres incohérences subsistent dans ces domaines si sensibles qui concernent somme toute le droit des personnes à gérer leur vie. Parfois, cependant, il s'agit de réglementations apparemment anodines comme celles qui fixent la durée minimale d'une séparation de corps préalable à une demande en divorce: en Belgique, ce délai est de cinq ans, mais au Grand-Duché, il n'est que de deux ans. Dans pareil cas, ne pourrait-on organiser une certaine harmonisation à l'échelle de

l'Union européenne? «Ce n'est pas impossible, note Me Brimeyer. Après tout, pour lutter contre le blanchiment d'argent, l'Europe s'est organisée pour que dans tous les Pays membres on s'accorde sur les mêmes définitions et les mêmes procédures. En ce qui concerne le droit de la famille, des mises en concordance pourraient également faire avancer les choses».

Bigamies. De fait, il faut le souligner, des avancées significatives ont déjà été engrangées, par exemple en matière de rentes alimentaires ou encore d'adoption. Incontestablement, sous la pression des réalités sociales, on peut constater certains rapprochements des législations, des procédures ou des réglementations. Mais bien du chemin reste à parcourir. «Ainsi, propose Me Brimeyer, cela ne devrait pas être trop compliqué de faire en sorte

**DES QU'IL
S'AGIT DE
DROIT DES
PERSONNES,
RIEN NE
VA PLUS**

que tout jugement de divorce impliquant des époux de nationalités différentes soit transcrit dans les registres d'Etat civil des deux pays concernés. Or, ce n'est généralement pas le cas en Belgique, où les administrations communales négligent cette formalité qui n'est pas obligatoire. Il en résulte, concrètement, une forme d'encouragement indirect à la bigamie. Ce n'est pourtant pas le but recherché».

En fait, sans trop rêver, on pourrait imaginer diverses mesures qui, progressivement, renforceraient le concept de la citoyenneté européenne. Ainsi, les législations nationales pourraient adopter la même définition du domicile conjugal. De même, on pourrait jeter les bases d'une autorité européenne chargée de l'exécution des décisions judiciaires. Ou encore, constituer un registre central des naissances. Autant de petites touches qui contribueraient à l'émergence d'une véritable société européenne. Celle où les gens se sentiraient vraiment partout chez eux.

Simplifier le divorce?

Le Conseil des ministres de l'UE a approuvé récemment un projet de convention visant à simplifier la procédure de divorce, séparation de corps ou annulation de mariage, dans le cas de conjoints de nationalités différentes. Ce projet stipule que le juge compétent sera celui de la résidence habituelle des époux, et organise pour l'essentiel les droits de garde, de visite et les rentes alimentaires. Il reste cependant à attendre que cette convention soit approuvée par les 15 Etats membres.

PLACE AUX VIEUX !

De tous les pays de l'Union européenne, la Belgique est celui qui accorde le moins de place aux plus de 50 ans. Mais cela change: déjà, la Commission montre l'exemple, et en Belgique un récent projet de loi tend à protéger ces travailleurs contre toute discrimination. Mais un texte législatif peut-il aussi changer les mentalités ?

À 77 ans, l'âge auquel on doit théoriquement renoncer à lire Tintin, John Glenn se prépare à repartir dans l'espace. Sans doute, en faisant rempiler le premier astronaute américain - depuis élu sénateur républicain - la NASA réalise-t-elle une jolie opération de relations publiques. C'est aussi pour l'agence spatiale américaine une manière de caresser la majorité républicaine du Sénat dans le sens du poil.

En effet, sans l'accord de celle-ci, jamais ne seront débloqués les colossaux budgets demandés par le président Clinton en vue de faire marcher, d'ici dix ans, un Américain sur la planète Mars. Mais, et c'est ce qui nous intéresse, l'aventure de John Glenn peut aussi être interprétée comme un formidable pied de nez aux respon-

sables des ressources humaines pour lesquels la vie s'arrête à 35 ans.

Ostracisme. De fait, si le marché du travail se montre parfois réticent à l'égard des personnes de plus de 35 ans, on peut carrément parler d'ostracisme lorsqu'il s'agit de travailleurs âgés de plus de 50 ans. C'est particulièrement le cas en Belgique où le taux d'occupation de la population active de plus de 50 ans se limite à 28% chez les hommes (40% en moyenne dans l'UE) et à 10% chez les femmes (19% en moyenne dans l'UE). En 1975, le taux d'emploi de cette catégorie (moyenne hommes-femmes) était en Belgique de 63%. A titre de comparaison, en Suède le taux d'occupation des plus de 55 ans atteint le chiffre record de 70%.

A force de recours massifs à la pré-pension (130.000 personnes en 1997), notre pays en est arrivé à exclure du marché une vaste frange de la population active pourtant qualifiée et expérimentée. En 1996, le financement de cette catégorie d'ex-travailleurs a coûté 54 milliards de francs auxquels il faut encore ajouter 37 milliards de francs pour les chômeurs de plus de 50 ans. La Fédération des Entreprises de Belgique met dès lors en garde contre l'augmentation de la pression fiscale et parafiscale qu'engendre cette situation. La FEB estime en conséquence que les entreprises belges sont confrontées à l'effet de la pression combinée de la fiscalité et de la parafiscalité, ce qui pénalise sérieusement leur compétitivité. Et les patrons belges de craindre les conséquences du coût de l'inactivité conjointement aux effets de l'évolution démographique. Pour la FEB, il faut aborder les problèmes à la base en



réduisant le taux d'inactivité trop élevé des travailleurs âgés.

Exemples à suivre. La Commission européenne souhaite montrer l'exemple en matière d'emploi des moins jeunes. Elle vient ainsi d'opter pour la fin progressive des limites d'âge dans l'admission à ses propres concours de recrutement. En un premier temps, la limite d'âge est relevée de 35 à 45 ans pour les grades de base.

De son côté, la Ministre de l'Emploi et du Travail, Miet Smet, a emboîté le pas: la loi qu'elle a fait voter et qui est en vigueur depuis le 1er mars de cette année interdit toute référence, tant explicite qu'implicite à une limite d'âge dans les offres d'emploi. Tous les supports sont concernés: journaux, services régionaux de placement, télétextes, bureaux de travail intérimaire, etc... En outre, lors des procédures de sélection, l'âge ne pourra à aucun moment intervenir comme critère discriminant (notion anglo-saxonne d'Equal Opportunity Employer).

Si les dispositions de Madame Smet constituent un acte positif à l'égard des emplois «vieux», on peut craindre cependant qu'elles soient insuffisamment contraignantes vis-à-vis des employeurs. Il sera en effet difficile pour un «+ 50» évincé d'une procédure de sélection de poursuivre une société lui ayant préféré un jeune. Cette dernière se retranchera toujours derrière telle ou telle qualité subjective présente chez l'un et prétendument absente chez l'autre.

Du côté des chasseurs de têtes et des firmes d'intérim, il est fréquemment dit qu'il convient d'accorder le même intérêt aux candidatures de personnes plus âgées. Il semblerait dès lors que le blocage à l'embauche se situe plutôt du côté de l'employeur pour qui la jeunesse a le monopole de toutes les vertus. Pourtant, selon une étude demandée par Fondation Roi Baudouin (très préoccupée par le sujet) au Hoger Instituut

voor Arbeid, les responsables d'entreprise estiment généralement que les travailleurs âgés se distinguent positivement par leurs rapports avec leurs collègues, leurs capacités de négociation, la capacité de maîtriser leur travail, leur précision, leur motivation et leur créativité. Du côté négatif, les travailleurs de plus de 50 ans pèchent par une résistance au stress plus faible, des difficultés à mener à bien plusieurs tâches à la fois et par une puissance de travail inférieure. On pourrait logiquement déduire de ces constatations que, dans une entreprise, les aptitudes des plus âgés complètent celles des plus jeunes. L'ensemble permettant un fonctionnement harmonieux.

Quadrature. Cruel dilemme que celui des pouvoirs publics qui ont à gérer des intérêts apparemment antagonistes. D'une part, les files de jeunes en attente d'un premier emploi s'allongent, tandis que le nombre des plus de 50 ans sans emploi ne cesse de croître. Est-il préférable de financer au prix fort les retraites anticipées des anciens ou de subsidier les emplois jeunes? La réponse du pouvoir politique risque fort de ne pas être à l'avantage des plus âgés.

Plutôt qu'une rupture brutale et irrévocable, il conviendrait de généraliser les aménagements de fin de carrière avec un prépensionnement à temps partiel: l'idée de la «pension à mi-temps» commence à se frayer un chemin. De cette manière, l'expérience du futur retraité ne disparaîtrait pas subitement. Le travailleur âgé aurait aussi la possibilité de s'adapter progressivement à un nouveau mode de vie tout en voyant ses compétences valorisées. On en vient donc à rêver du modèle suédois où le monde du travail connaît semble-t-il la coexistence harmonieuse des âges, où les savoirs et les compétences sont transmis en douceur d'une génération à l'autre. Ce serait une manière de se rapprocher d'une société dans laquelle «vieillir n'est pas un vice».

Les vieux le font mieux

B&Q, une chaîne de magasins britanniques spécialisée dans le bricolage a choisi de mettre sur pied un programme test dans une de ses succursales avec des «+ 50».

Résultat: le programme de formation est passé de 8 à 4 semaines, les plus de 50 ans assimilant plus vite la matière que les jeunes.

On a aussi constaté une baisse de l'absentéisme, une stabilité accrue du personnel et une plus grande satisfaction des clients.

Conséquence: B&Q s'efforce désormais d'avoir 50% de son personnel âgé de plus de 50 ans.



LA FIN DU BONUS-MALUS : MALHEUR AUX JEUNES?

Sous l'aiguillon européen, le système belge du bonus-malus pour l'assurance auto devra bientôt disparaître. Pour faire place à... un nouveau bonus-malus.

“ Dans quelques mois, le bonus-malus à l'ancienne aura vécu. Un projet de loi actuellement en préparation vise en effet à mettre en conformité le système belge d'assurance automobile avec la législation européenne. Et, plus précisément, avec la directive interdisant aux Etats de contrôler quoi que ce soit en matière de tarification des assurances.

Or, la loi belge de 1992 régit aussi les tarifs des polices en Responsabilité Civile auto (RC auto): elle a instauré un système de bonus-malus assorti d'une tarification unique. C'est à dire que, à un niveau de bonus-malus identique doit correspondre un pourcentage identique de la prime de base. Par exemple, un consommateur qui se trouve au degré 3 se voit réclamer, dans toutes les compagnies actives en Belgique, 57% de la prime de base. Les assureurs restent cependant libres de fixer le montant de cette prime de base: c'est uniquement sur celle-ci que peut encore jouer la concurrence.

Récompenser les bons élèves. Le nouveau projet va donc considérablement modifier la donne. Mais le principe du bonus-malus ne sera pas supprimé pour autant. Au contraire, il sera confirmé pour l'essentiel: l'assuré continuera à descendre petit à petit s'il n'a pas d'accidents et il fera toujours des bonds impressionnants s'il en provoque (voir ci-contre). Ce qui change, c'est que les assureurs ne seront plus obligés d'appliquer tous la même tarification pour une même place sur

l'échelle bonus-malus. Autrement dit, les compagnies pourront décider, à leur gré, de récompenser beaucoup mieux les « bons conducteurs », et de pénaliser bien davantage les mauvais. On peut imaginer, par exemple, qu'un conducteur à l'échelle zéro ne se voie réclamer que 40% de la prime de base, tandis qu'un conducteur au niveau 1 paierait 60%, etc.

Les compagnies resteront également libres de fixer à leur gré le montant de la prime de base, en fonction des critères qu'elles auront elles-mêmes déterminés. Si certains de ces critères, la puissance du véhicule par exemple, ne souffrent guère de discussion - après tout, personne n'est obligé de s'acheter un bolide - d'aucuns regrettent que les assureurs fassent varier leurs tarifs en fonction de l'âge, du sexe ou du domicile de l'assuré, autant de critères sur lesquels les conducteurs n'ont évidemment aucune prise. Mais le projet de loi n'exige pas que la prime de base prenne uniquement en considération les critères « objectifs ». D'ailleurs, si c'était le cas, il se heurterait à nouveau à la directive européenne interdisant toute intervention étatique dans ce domaine. Seule une législation européenne pourrait modifier ces pratiques dans le sens d'une plus grande « objectivation » des tarifs pratiqués.

Garde-fous. «Le système prévu par le projet en gestation est certainement plus conforme aux exigences européennes mais il pourrait aussi se révéler très coûteux pour certaines caté-

gories d'assurés», souligne Jean-Paul Coteur, spécialiste des assurances à l'association de consommateurs «Test-Achats». «On peut craindre en effet que les compagnies n'en profitent pour sélectionner très sévèrement leurs clientèles, en pratiquant des tarifs prohibitifs pour ce qu'elles considèrent des «mauvais risques». Dans une telle hypothèse, les jeunes seraient particulièrement pénalisés dans la mesure où ils commencent à la moitié de l'échelle et que, si bons conducteurs qu'ils soient, ils ne descendront que très progressivement ses barreaux... et sa tarification. Idem pour ceux qui ont eu la malchance d'être responsables de quelques accidents consécutifs et dont le degré de malus a connu une ascension météorique».

Pour éviter que la dérégulation, même relative, ne débouche sur un système à deux vitesses avec son lot d'exclusions, des garde-fous sont cependant à l'étude. La nouvelle réglementation instituerait ainsi le droit à l'assurance «à un tarif raisonnable»: nul ne pourrait se voir proposer une assurance auto à un tarif prohibitif, même ceux considérés comme des moins bons risques. «En pratique, explique Jean-Paul Coteur, on pourra s'adresser au fonds commun de garantie pour faire constater qu'on n'obtient pas de couverture RC à un prix proche du tarif de référence établi par le bureau central de tarification. Si les faits sont établis, on pourra s'assurer auprès du fonds de garantie à un tarif voisin de celui de référence. Reste à déterminer le mode de calcul du fameux «tarif de référence». Les discussions se poursuivent...»

Chasse aux bas risques. Jusqu'ici, les assureurs belges ne montrent guère

d'enthousiasme pour la réforme en préparation. Ils craignent en effet un accroissement de la concurrence sur le segment le plus intéressant, celui des «bons risques». Actuellement, on ne peut descendre au-dessous de 54% de la prime de base (soit une réduction de 46%). Quand ce plancher aura sauté, on risque d'assister à une «chasse» aux bas risques, dont les «mauvais risques» feraient inévitablement les frais.

«On va indéniablement dans le sens d'une démutualisation de l'assurance», constate Jean-Paul Coteur. C'est bien sûr inhérent au principe même de la libéralisation du secteur. La Belgique ne peut pas jouer cavalier seul à cet égard. Si l'on veut (ré)introduire une plus grande solidarité, il faudra agir au niveau européen...».

Le 22ème degré...

Le «nouveau» système de bonus malus ressemblera comme un frère à l'ancien. L'échelle comporte toujours 22 degrés. Le point de départ, pour un nouveau conducteur, reste le niveau 11. Ensuite, l'assuré descend d'un degré chaque année, pour autant qu'il ne cause aucun accident. Par contre, s'il est responsable d'un accident, il monte de 4 degrés et, pour les autres accidents dans la même année, de 5 degrés. Exemple: après trois ans sans accident, un jeune conducteur cause deux accrochages. Il se retrouve au degré 17 (base 11 - 3 + 4 + 5)...



C.E.



La télévision numérique est en pleine effervescence en Europe. Après avoir vainement tenté de se faire concurrence, les puissants groupes médias en présence choisissent la voie de la collaboration. Une tendance confirmée depuis le début de cette année avec le projet de rapprochement entre la chaîne allemande Première et le bouquet numérique de Leo Kirch. Les téléspectateurs doivent-ils attendre des retombées positives ?

DÉCODEUR UNIQUE, MARCHÉ UNIQUE, PENSÉE UNIQUE ?

“ L'époque où le téléspectateur avait le choix entre deux, trois ou quatre chaînes de télévision est révolue depuis bien longtemps. Avec le développement de la transmission des chaînes par câble et avec l'essor de la diffusion des chaînes par satellite, l'offre audiovisuelle a connu une véritable explosion. Les sources d'information se sont multipliées et les programmes se sont progressivement diversifiés pour constituer une véritable mosaïque cathodique.

Qualité jamais égalée. Aujourd'hui, le téléspectateur belge peut capter sur le câble plus d'une trentaine de chaînes privées et publiques, pour quelques milliers FB par an versés à la société de télédistribution. Mais à côté des chaînes « en clair » financées par la publicité ou soutenues par des dotations publiques, des chaînes payantes plus ou moins spécialisées ont commencé à faire leur apparition dans le paysage audiovisuel : chaînes cryptées consacrées aux grands classiques du cinéma, aux programmes pour enfants, aux événements sportifs et autres... Des projets qui ont, chacun à leur niveau, enregistré quelques beaux succès auprès du public. « En Belgique, Canal+/TVCF compte pas moins de 180.000 abonnés du côté francophone. Un chiffre auquel il faut ajouter les 160.000 abonnés de Canal+ Flandre depuis le rapprochement avec Nethold », nous a confié Yann Guyonic au service presse de Canal+/TVCF.

Friands d'innovations techniques et de programmes toujours plus pointus, certains groupes actifs dans le domaine des médias ont ensuite également beaucoup misé sur le numérique. A commencer par Canal+ qui a été le premier

à exploiter la révolution technologique en France. Avec un succès incontestable. CanalSatellite, c'est aujourd'hui plus de 700.000 abonnés rien que pour l'Hexagone. Il est vrai que ce nouveau support de transmission qu'on a souvent comparé à de véritables autoroutes audiovisuelles est capable de véhiculer simultanément jusqu'à 7 chaînes par canal avec une qualité de réception jamais égalée jusqu'ici : son de qualité CD, image 16/9 impeccable, possibilités de sous-titrages, informations analogues à celles de la technologie RDS sur la radio...

En fait, depuis 1996, c'est l'explosion des projets se sont multipliés à une vitesse hallucinante. Mais l'ardeur des investisseurs s'est rapidement refroidie, surtout en Allemagne où les opérateurs se sont progressivement rendu compte que les marchés visés sont nettement plus limités qu'ils ne le pensaient, et que les risques financiers sont énormes : contrairement à ce que certains ont pu croire, la réalité française n'était pas universelle.

Verrouillage du marché. Dès lors, la tendance semble aujourd'hui être au rapprochement et à la rationalisation de l'offre plutôt qu'à la multiplication des initiatives. L'exemple de l'Allemagne est significatif à cet égard. « Le paysage audiovisuel d'outre-Rhin était occupé jusqu'il y a peu par deux bouquets numériques : celui de Leo Kirch et celui de son vieil ennemi Bertelsmann. Depuis, les deux rivaux ont constaté que, même riche de 34 millions de foyers, le marché allemand est beaucoup trop étroit pour voir cohabiter deux bouquets numériques. A la fin de l'été dernier, les deux grands groupes audiovisuels Kirch (Sat1,

Pro7 et Kabel TV) et CLT-UFA (RTL, RTL2, Super RTL, Vox) décidaient de proposer un bouquet de chaînes commun autour de Première, la télévision à péage qu'ils détiennent en commun.

Mais dès la notification officielle du projet aux autorités européennes en décembre 1997, les deux partenaires se sont heurtés aux questions et réticences de la Commission. En particulier, le commissaire européen à la concurrence Karel Van Miert a mis en demeure la chaîne cryptée Première, à l'époque encore contrôlée par CLT-UFA (37,5%), Canal+ (37,5%) et Kirch (27%), d'interrompre la commercialisation de son décodeur unique d-box. En soi, le fait de n'avoir qu'un seul décodeur rend la vie du téléspectateur plus simple. Toute l'offre télévisuelle passant par là, il ne doit pas faire l'acquisition d'un autre boîtier s'il lui vient l'idée de vouloir se payer un abonnement à d'autres chaînes payantes.

En réalité, le décodeur unique permet aussi un dangereux verrouillage du marché capable de faire obstruction à l'arrivée de nouveaux concurrents. C'est le premier élément qui a conduit la Commission européenne à en interrompre la commercialisation. Pour Karel Van Miert, le décodeur commun à Kirch, CLT-UFA et à Deutsche Telekom remettrait en cause les préceptes de libre concurrence. Aux yeux du Commissaire, il reste en effet essentiel de garder un système de contrôle d'accès ouvert permettant aux futurs opérateurs éventuels d'accéder librement au marché de la télévision à péage. Autrement dit, sans devoir obtenir la moindre autorisation de la CLT-UFA, de Kirch et de Deutsche Telekom, concepteurs du décodeur.

Documents embarrassants. A cette première remontrance, la Commission en a ajouté une seconde. Cette fois, sur base d'éléments particulièrement embarrassants. Grâce à des documents internes au groupe Bertelsmann déposés à la rédaction de l'hebdomadaire allemand Spiegel par un vent favorable vers la fin février, il est appa-

ru que la direction de Bertelsmann avait prévu un scénario de contournement dans l'hypothèse où Bruxelles aurait rendu un avis négatif à propos de ses projets avec le groupe Kirch. En apparence, les directions de Première et DF1 prévoyaient de garder leur indépendance.

En pratique, il était prévu que DF1 livre à Première tous les films de cinéma achetés à Hollywood dans un format compatible avec celui du décodeur mis au point par le groupe Kirch. Les deux chaînes auraient en outre coordonné leurs campagnes de marketing de façon à ne plus lancer d'émissions concurrentes, mais de produire des programmes complémentaires. En continuant à analyser les fameux documents internes, le Spiegel a également pu révéler que la direction de Première s'était formellement engagée à discuter préalablement de ses achats de films avec Taurus, une société de production détenue par Kirch. Il est également apparu que Première entendait associer ses deux chaînes non payantes Vox et RTL à l'achat de films et à la commercialisation d'émissions sportives.

Dans l'hypothèse où la collaboration entre les deux groupes serait acceptée telle quelle par Bruxelles, elle enclencherait un mécanisme tout au bénéfice de la santé financière des deux groupes. Bertelsmann pourrait ainsi obtenir de sérieuses réductions en achetant ses programmes en gros. Les chaînes se renverraient régulièrement l'ascenseur sous forme de publicités et de promotions réciproques. Le tout contribuerait à créer un conglomérat d'une taille jamais rencontrée à l'échelle internationale, avec des résultats financiers impressionnants. A l'avantage du téléspectateur?

A l'horizon 2007, le scénario de développement CLT-UFA/Kirsch devrait permettre au groupe d'afficher un bénéfice de 2 milliards de marks pour un chiffre d'affaires proche de 7 milliards de marks. De 49,5 marks par mois, le tarif d'abonnement à Première serait ainsi passé à 75 marks. Une augmentation de 65%.

PORTES OUVERTES SUR LE CAPRICE DES DIEUX

S.M. Albert II et le Président du Parlement européen José Maria Gil-Robles ont inauguré, le 12 février dernier, les nouveaux bâtiments bruxellois du Parlement. Certes les polémiques ne manquèrent pas d'éclater tout au long de leur édification, de portée générale quant à l'application de l'accord d'Edimbourg ou liées à des questions plus particulières tels le coût du nouvel édifice et la mise à disposition des places de parking. Aujourd'hui néanmoins, le complexe Léopold est achevé: vous pourrez le visiter le samedi 9 mai prochain, lors du rendez-vous annuel que vous fixent toutes les institutions européennes. Une tradition à laquelle on ne déroge pas et qui permet d'avoir une réponse à bien des questions que l'on se pose sur l'Union!

«Le 19 mars prochain, il y aura quarante ans que la première période de session a été tenue par l'Assemblée parlementaire des Communautés européennes de l'époque, notre Parlement actuel. Ce même jour a été élu, par acclamation, son premier Président, Robert Schuman (...) la mise en service de ces nouveaux bâtiments constitue la preuve évidente qu'au fil de ces quarante ans, cette Assemblée purement consultative a su évoluer pour devenir ce qu'elle est aujourd'hui: un Parlement qui dispose déjà d'une grande partie des compétences nécessaires pour exercer efficacement le contrôle démocratique indispensable de l'activité communautaire.», déclarait José Maria Gil Robles dans son discours de bienvenue au Roi des Belges.

Tout un symbole donc que ce complexe Léopold au sein duquel plancheront non moins de 626 eurodéputés sur des sujets aussi importants que l'élargissement, la réforme institutionnelle ou l'introduction de la monnaie unique. Mais c'est aussi au quotidien que les parlementaires, assistés dans leur travail par les fonctionnaires européens, habitent les

lieux car les compétences de l'Union sont aussi diverses que nombreuses et parce que le poids de leur voix dans le processus de décision n'a cessé de croître.

Aller-retour Bruxelles/Strasbourg

Tout un symbole aussi pour la Belgique d'accueillir en sa capitale la plupart des institutions communautaires... Toutefois, si l'on construit à Bruxelles, l'on construit également à Strasbourg. Le Parlement européen y occupait jusqu'ici les bâtiments du Conseil de l'Europe; désormais, il y aura aussi ses propres bâtiments. Si la «querelle du siège» semble à présent résolue, il convient cependant pour la France comme pour la Belgique de rentabiliser ces nouveaux investissements. La solution pour les deux pays passe par la stricte application de l'accord d'Edimbourg de 1992, conclu par les Chefs d'Etats et de Gouvernement. Suite à une plainte du gouvernement français, la Cour européenne rappelait donc l'an dernier, au Parlement européen, qu'il devait obligatoirement tenir douze (et non onze) sessions plénières à Strasbourg, son siège officiel. Le tra-



C.E.

vail parlementaire étant suspendu en août, les députés auront dès lors deux sessions en un même mois, octobre en l'occurrence. Quid de Bruxelles? En vertu de l'accord susmentionné, doivent s'y tenir les sessions plénières additionnelles, les réunions des groupes politiques ainsi que celles des commissions parlementaires. Or force est de constater que nombre d'entre elles se déroulent à Strasbourg, en marge des sessions plénières. C'est contre ces pratiques que s'est récemment insurgé Wilfried Martens, actuel Président du PPE, le même qui, fin des années '80 lorsqu'il était à la tête du gouvernement belge, avait rendu possible la construction du nouvel édifice.

Complexe Léopold: aperçu. L'édification de D3, tel est son nom de code, consacre la naissance du complexe. Le «LEO», pour les initiés, est donc constitué des bâtiments D1, D2, D3 implantés de part et d'autre de la rue Wiertz et reliés entre eux par une passerelle. Le public a déjà eu l'occasion d'arpenter les deux premiers édifices avec leur immense hémicycle, leurs salles de réunions, salle de presse et hall spacieux. Il découvrira le D3 le 9 mai, lors de la «journée portes ouvertes» des différentes institutions européennes (Conseil, Parlement, Commission, Comité économique et social, Comité des régions): un bâtiment moderne, aéré, traversé par une rue intérieure vitrée, avec ses arbres, sa boutique, ses banques, son restaurant et bien sûr ses bureaux. Tous les parlementaires, jusqu'ici disséminés dans différents édifices, y auront leur lieu. La superficie du terrain couvert par l'ensemble du complexe D1-D2-D3 est de 3,5 hectares; les bâtiments

ont une superficie totale de 373.324 mètres carrés et abritent quelques 2.500 bureaux et 78 salles. Le coût de l'investissement est de l'ordre de 44,5 milliards de FB. L'objectif était de rassembler les bureaux du Parlement sur un seul site. Le Parlement conservera deux des huit anciens bâtiments occupés, à savoir Montoyer et Eastman. Les autres seront totalement évacués en 1998 et remis en location par leurs propriétaires. Cette restitution permettra au Parlement européen de réaliser une économie de l'ordre de 500 millions de FB par an.

Le contrat de bail du complexe, conclu avec le secteur privé, prévoit la possibilité pour le Parlement d'acheter les nouveaux bâtiments Léopold. C'est bien son intention en 1998. Une clause prévoit par ailleurs qu'il puisse procéder à des remboursements anticipés par injection de capital. Ainsi, le complexe D1-D2 a-t-il été entièrement payé en 1996. Quant au D3, son délai de remboursement est de dix ans en cas d'achat. Son terrain sera payé par le gouvernement belge (4,215 milliards de FB) tout comme ses frais de viabilisation.

Parking. En vertu de la décision du gouvernement régional bruxellois du 5 février dernier, le Parlement européen ne pourra disposer des 2.300 emplacements que compte le parking du D3, que lors d'événements majeurs. Voilà qui met fin à une saga politico-juridique qui fit couler beaucoup d'encre. Le gouvernement a également décidé l'institution d'un comité de suivi. Toujours est-il que, depuis l'ouverture du nouveau parking, moins de voitures obstruent les rues du quartier.

L'Europe - toute proche!
Depuis quelques années, toutes les institutions européennes ayant un siège à Bruxelles, organisent, aux alentours du 9 mai - Journée de l'Europe, commémorant le discours de Robert Schuman qui a lancé la création de la CECA - une véritable journée portes ouvertes. Vous aurez, ce jour-là, la possibilité de visiter les bâtiments du Parlement européen (L'Espace Léopold), de la Commission (Breydel), du Conseil des Ministres (Juste Lipse), ainsi que ceux du Comité économique et social et du Comité des Régions, dernier-né parmi les institutions de l'Union européenne.

Commencez votre périple le **samedi 9 mai prochain de 10.00 h à 17.00 h** au Parlement européen, rue Wiertz (immédiatement derrière la gare ferroviaire du Quartier Léopold). Tout un programme d'animation vous y attend; un personnel qualifié vous accueille. Engagez-vous dans un dialogue avec vos députés européens. Vous avez faim, soif? Pas de problème, on a pensé à tout. Et après, montez dans le bus qui vous amène d'une institution à une autre. Et vous verrez, en un jour, vous pouvez faire le tour de l'Europe.



L'Union européenne a terminé l'année avec un solde démographique positif de 340.000 personnes. Un chiffre en forte progression par rapport à 1995 où l'Union avait enregistré sa plus faible augmentation depuis la fin de la seconde guerre mondiale avec un accroissement de 282.100 personnes. Selon les prévisions d'Eurostat, l'embellie de 1997 risque toutefois de n'être que passagère. Les nombreuses femmes nées durant le baby boom du milieu des années '60 qui quittent peu à peu leur période de procréation maximale cèdent la place à un contingent de mères potentielles nées entre 1965 et 1975 dont l'effectif est nettement plus réduit.

Transpondeurs pour bovins, ovins et caprins...

La Commission européenne vient de lancer neuf projets pilotes pour éprouver les nouvelles techniques d'identification et de localisation des animaux d'élevage. Testés dans six pays de l'Union sur 1 million d'animaux d'élevage, les transpondeurs permettent de localiser des animaux d'élevage comme des vaches ou des chèvres et de contrôler leurs déplacements par radiofréquence. Pour tester l'efficacité de cette nouvelle application, la Commission allouera entre 10 et

17 millions d'Ecus à des projets pilotes qui devront impérativement se clôturer pour le 31 décembre 2000 au plus tard. A terme, l'objectif de la Commission est de mettre au point un système permettant à la fois de gérer et contrôler efficacement les primes à l'élevage octroyées dans le cadre de la PAC, de mieux contrôler l'état sanitaire des animaux afin de lutter plus efficacement contre les maladies et de mesurer les échanges intra-communautaires d'animaux.

Les Européens passent de bonnes vacances

Selon l'enquête Eurobaromètre, 94% des Européens se disent satisfaits des dernières vacances qu'ils ont prises. En moyenne six Européens sur dix séjournent dans leur pays d'origine, tandis que quatre sur dix préfèrent franchir les frontières. Au hit-parade des destinations préférées, on retrouve sans surprise les pays du sud comme la Grèce et six fois sur dix, la destination choisie est située à proximité de la mer. En moyenne le budget «vacances» avoisine 2.000 Ecus. Il sert en grande partie à couvrir les frais d'hébergement (25 à 50%), les dépenses de tourisme (25%), l'achat de vêtements, de nourriture, de souvenirs...

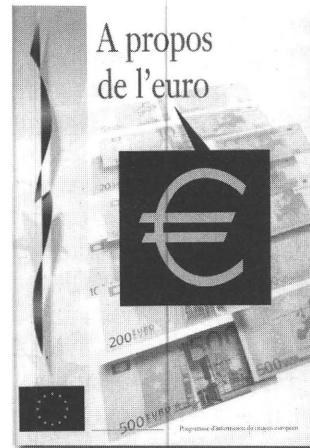
À LIRE

Quand aurons-nous des euros dans la poche?



La publication, qui en est à sa deuxième édition, fait le point sur le volet économique du passage à la monnaie unique. Tout en rappelant les différentes étapes de l'introduction de l'Euro, le fascicule tente de répondre aux questions - essentiellement économiques - qui fusent de plus en plus souvent à ce sujet. Les critères de convergence ne sont-ils pas trop rigoureux? La réduction des déficits est-elle compatible avec la lutte contre le chômage? Quel est le rôle de la Banque Centrale Européenne? ... Disponible gratuitement à la Représentation en Belgique de la Commission européenne.
Tél.: 02/295.38.44
Fax: 02/295.01.66

A propos de l'euro.



Toujours à propos de l'introduction de la monnaie unique, mais sur le mode plus terre à terre des questions-réponses que le citoyen européen se pose dans sa vie quotidienne, cette brochure indique clairement comment, où et quand on pourra payer ses emplettes en Euros, remplir sa déclaration d'impôts, se payer un chocolat ou une boisson dans les trois millions de distributeurs recensés dans l'Union... Disponible gratuitement à la Représentation en Belgique de la Commission européenne.
Tél.: 02/295.38.44
Fax: 02/295.01.66

Qu'attendez-vous de l'Euro? Que pensez-vous de la protection des consommateurs? Faites connaître aux lecteurs d'Eurinfo vos points de vue, sur ces thèmes et sur d'autres qui vous intéressent.

Le jeu de la concurrence. «D'accord pour donner du temps aux entreprises pour s'adapter à l'ouverture du marché européen et à la libre concurrence. Pour beaucoup d'entre elles, c'est une étape difficile. Mais pas pour celles qui, comme Electrabel, font autant de milliards de bénéfices, alors que la population est en train de s'appauvrir. Aussi, les citoyens ne sont guère impressionnés lorsque la Commission ne fait rien d'autre à ce propos que de critiquer gravement le «consensus belge». On songe tout de suite à l'incompétence des autorités belges qui, n'ignorant rien de la libéralisation du marché mondial, ont négligé d'adapter en conséquence les hauts salaires: il en résulte un cimetière économique. Pourquoi

dès lors ne pas pénaliser directement le pays qui ne respecte pas les règles de concurrence? Une attitude de plus ferme renforcerait la confiance dans les institutions européennes, et l'espoir renaîtrait que les choses aillent mieux dans l'Union européenne.

(W. Degheldere - Brugge)

Le vote des étrangers et l'Euro. Lors de la récente décision sur le vote des étrangers, d'aucuns ont parlé de compromis boiteux, voire de discrimination entre les étrangers proprement dits et les «étrangers» de l'Union européenne. Si l'on veut construire l'UE, il faut aussi le faire dans les esprits. Hélas! Dans ce domaine la Belgique avance à reculons: on communautarise, on

régionalise, demain on «villagisera», dans un esprit de plus en plus étroit, de plus en plus mesquin! Le hic, c'est que l'UE n'a rien de tangible à proposer en commun à ses citoyens. Sans doute l'utilisation de l'Euro va-t-elle apporter un lien plus tangible entre les Européens. C'est un premier pas important. Le second devrait être le recours à une langue commune, neutre, supranationale, comme le fut le latin jusqu'au milieu du 17^e siècle. L'Union européenne aurait bien besoin d'une poignée linguistique (par exemple l'espéranto) entre ses ethnies pour créer un esprit «communautaire» dans la diversité culturo-linguistique.

(G. Pirlot - Oostende)

Qu'attendez-vous de l'Euro? Que pensez-vous de l'élargissement, de l'Europe sociale, de la protection des consommateurs? Faites connaître aux lecteurs d'Eurinfo vos points de vue, sur ces thèmes ou sur d'autres qui vous intéressent.

Vous souhaitez obtenir un abonnement gratuit à Eurinfo, pour vous-même ou une de vos relations? Vous avez changé d'adresse? Faites votre demande:*

Veuillez m'abonner à Eurinfo

Veuillez m'envoyer Eurinfo à ma nouvelle adresse

Nom et prénom:

(Joindre l'étiquette du dernier numéro reçu)

Profession:

Adresse:

Code postal: Localité:

à adresser à: Représentation en Belgique de la Commission européenne (Service Abonnements)
Rue Archimède, 73 • 1000 Bruxelles

* Si vous êtes déjà abonné, inutile d'envoyer cette demande.

EURINFO

e u r i n f o

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs et n'expriment pas nécessairement la position de la Commission.

La reproduction des articles est autorisée, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source et envoi de la publi-

cation à la Représentation en Belgique de la Commission. C°CECA-CEE-CEEA Bruxelles-Luxembourg 1997 CC-AH-98-003-FR-C

••• EURINFO est édité par la Représentation en Belgique de la Commission européenne.

73, rue Archimède
1000 Bruxelles
Tél. (02)295.38.44
Fax (02)295.01.66

Coordination: Image Consult
Rédaction et réalisation: Jacques Dujardin

Ont collaboré à ce numéro:
Emmanuel Allaer, Johan Debière, Paul Louyet.

Éditeur responsable:
Guy Vandebon • Représentation en Belgique de la Commission européenne • rue Archimède 73 1000 Bruxelles



LA REPRÉSENTATION PERMANENTE DE LA BELGIQUE AUPRÈS DE L'UNION EUROPÉENNE

Il y a, dans la diplomatie belge, une hiérarchie bien visible: le « poste » détermine le statut de chaque ambassadeur, secrétaire ou Représentant Permanent. A ce compte, Frans van Daele, le Représentant Permanent de la Belgique auprès de l'Union européenne, est un homme comblé: l'Europe constitue un sommet absolu pour le monde diplomatique belge. Et pour cause: les missions de la Représentation Permanente vont bien au-delà de celles d'une simple ambassade. La raison en est bien simple: pour la Belgique, l'intégration européenne est une dimension essentielle de sa stratégie à long terme, et sa Représentation Permanente auprès de l'Union est l'interface indispensable par lequel cette politique prend forme.

Ce rôle de trait-d'union, à vrai dire, n'a rien d'une sinécure. La Représentation Permanente belge n'est pas seulement la boîte aux lettres par laquelle passe le courrier officiel entre la Belgique et l'U.E., tel celui relatif à la transposition de directives européennes dans le droit national. La Représentation Permanente de la Belgique participe aussi à toutes les négociations entre la Belgique et les diverses institutions de l'Union, qu'il s'agisse de la Commission, du Parlement européen, ou encore de la Cour de Justice. De même, la Représentation Permanente de la Belgique fait valoir les positions de la Belgique au sein du Comité Permanent des Représentations des divers Pays membres, ce qui lui permet de préparer les décisions du Conseil des ministres et d'assister le ministre belge lors de ces réunions.

C'est dire que le Représentant Permanent de la Belgique auprès de l'Union a du pain sur la planche. Fiscalité, politique monétaire, justice, énergie, transports, agriculture: autant de dossiers qui se bousculent sur la table. Pour les traiter, il est soutenu par une équipe de haut niveau: pas moins de 34 diplomates et experts venant des divers ministères fédéraux ainsi que des Communautés et Régions du pays. Mais Frans van Daele (51 ans), qui a récemment accédé à cette fonction, a le bon profil pour

diriger la Représentation Permanente. Il la connaît bien: sa carrière a débuté à la Représentation de la Belgique auprès des Communautés européennes, à une époque où il avait encore rang de secrétaire d'ambassade. Son parcours l'a mené une dizaine d'années plus tard à l'ambassade belge à Athènes, puis à celle de Rome et enfin à New-York. Il a ensuite été rappelé au sein de l'administration centrale, où il a été pendant deux ans chef du service de presse et porte-parole du ministre des Affaires étrangères Leo Tindemans, pour ensuite occuper un poste-clé du ministère, celui de directeur général de la politique.



Frans van Daele:
«Il existe un large consensus pour l'Europe dans notre pays».

Dans la carrière de Frans van Daele, précisément, on note une grande constante: l'Europe. «Les fondements de la sécurité et de la prospérité dans notre pays résident dans l'intégration européenne estime-t-il, «et les bases mêmes la Belgique s'en trouvent ainsi renforcées». Mais il y a une deuxième raison pour laquelle van Daele apprécie ses fonctions actuelles: «La Belgique a depuis longtemps formulé une politique européenne qui repose sur un large consensus dans notre pays. C'est pourquoi, en tant que diplomate belge, je peux jeter un poids plus lourd dans la balance.» Ceci étant, il ne se plaint pas de la haute intensité du travail ni du rythme anormalement élevé des réunions: «Ce travail exige une bonne résistance physique. Mais

on en reçoit beaucoup en retour. Ne fût-ce que parce qu'à la Commission et parmi mes collègues je rencontre des interlocuteurs de taille, qui portent le débat politique à un très haut niveau».

Les rares temps libres dont il dispose encore sont consacrés à la lecture. Ou à la re-lecture. Ainsi s'est-il replongé dans les travaux du professeur Adriaan Verhulst consacrés à la propriété foncière dans le haut Moyen Age, ou encore dans un livre de philologie romane. «Mes sujets d'études d'antan sont devenus mes passe-temps», remarque ce diplômé en philo et lettres. «Du sport? Non, je ne suis pas sportif. A moins de considérer que c'est du sport de courir d'une réunion à l'autre».