

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

Bureau de dépôt: Bruxelles X  
Magazine mensuel

# EURINFO

... p.5

**Sûreté  
aéroportuaire:  
un sujet tabou...**

... p.8

**E-commerce:  
L'argent virtuel  
à la conquête  
du monde**

... p.10

**Entreprises: Quand  
il faut reprendre  
le flambeau...**

... p.12

**Pratiques  
commerciales: Les  
consommateurs ont  
de nouvelles armes.**

... p.14

**Tourisme: Des  
emplois... dans les  
loisirs**

... p.16

**Europarlement:  
Rendez-vous  
sur le net**

... p.18

**Au jour le jour**

... p.20

**Portrait:  
Un représentant  
spécial**



**AÉROPORTS:  
SÉCURITÉ D'ABORD**

# AÉROPORTS:

*En cette période estivale, les aéroports sont aussi la porte des vacances qu'on franchit en laissant derrière soi soucis et inquiétudes. Mais dans ces grands carrousels de départs et d'arrivées, quels risques courent les voyageurs, quelles précautions sont-elles prises pour assurer leur sécurité? La Commission européenne s'en préoccupe. Il est vrai que l'incendie de l'aéroport de Düsseldorf, il y a un peu plus de deux ans, a suscité une salutaire prise de conscience. Mais pas de panique: de toute manière, on est plus en sécurité dans un aéroport européen que dans sa propre voiture.*

Le 11 avril 1996, l'aéroport international de Dusseldorf a été la proie des flammes. Dix-sept personnes perdent la vie dans le sinistre. A l'origine du drame, l'imprudence d'une équipe de soudeurs travaillant sur les toits. Mais surtout, plusieurs dispositions en matière de sécurité présentaient des lacunes, qu'il s'agisse de la conception des bâtiments, des possibilités d'évacuation ou d'organisation des secours.

Depuis lors, les leçons ont été tirées à Dusseldorf et cet aéroport est probablement aujourd'hui l'un des plus sûrs d'Europe. Mais les autres? Pour le savoir, la Commission européenne - par le canal de la DG XXIV, en charge de la protection des consommateurs - a décidé de financer une étude sur le sujet. L'enquête a été conduite par la «Stiftung Warentest», une fondation créée par le gouvernement allemand et dont la mission est l'information au

consommateur sur la qualité des biens et services. Cette fondation coopère directement avec des associations de consommateurs dans différents pays.

Trente-quatre aéroports dans dix-sept pays (les 15 plus la Suisse et la Norvège) ont été inspectés, sur base d'une grille d'évaluation extrêmement fouillée: résistance au feu des matériaux utilisés, visibilité des panneaux de sortie de secours, système d'ouverture des portes, systèmes de détection d'extraction des fumées, plans d'évacuation, organisation des secours, etc... L'objectif de cette évaluation? Permettre à la Commission européenne de déterminer les modalités d'une éventuelle intervention destinée à garantir la sécurité optimale des passagers qui transitent par les aéroports européens.

En Belgique, cette étude a été publiée en avril dernier par Test-Achats. Même si aucun aéroport n'obtient un sans-faute, les résultats montrent tout de même que les installations du nord de l'Europe sont sensiblement plus sûres que celles du sud. Les plus mauvais résultats sont ceux des aéroports de Lisbonne, Barcelone, Madrid, Faro, Funchal (Madère) et les trois aéroports grecs. C'est surtout l'organisation des secours qui présente des failles.

**Bruxelles-National: ok.** Dans la liste, l'aéroport de Bruxelles-National se place en ordre utile, mais avant tout pour ce qui est de la sécurité dans les nouveaux bâtiments, ce qui est logique, compte tenu des (lourds) investisse-

Un camion citerne des pompiers de Bruxelles-National. Conçu sur base des exigences de la Régie des voies aériennes, il a nécessité un investissement de 20 millions de FB.



P.A.

# SÉCURITÉ D'ABORD



Parce qu'inaugurée fin 1994, la nouvelle extension de l'aéroport de Bruxelles-National offre le dernier cri en matière de sécurité.

ments qui ont été consentis. La direction de l'aéroport a néanmoins nuancé certaines des critiques émises par l'enquête, en signalant notamment que si des portes d'évacuation étaient closes, c'est précisément pour des raisons de sécurité. Ce n'est qu'en cas d'incendie - et encore, tout dépend où - que certaines portes s'ouvrent automatiquement, d'autres restant fermées à titre de coupe-feu. La dimension exceptionnelle du bâtiment et sa complexité ont en effet obligé les concepteurs à automatiser - tout en permettant une intervention humaine - l'ouverture ou la fermeture des portes coupe-feu en fonction des différents types de signaux. Il est vrai qu'avec 490 compartiments différents de coupe-feu, le nombre de paramètres à prendre en compte ne permettrait pas un contrôle par le seul élément humain.

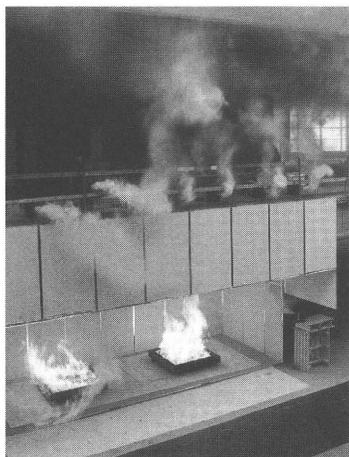
Dans la nouvelle aérogare, 9.000 détecteurs d'incendie ont été installés, soit optiques (à 80%), soit ioniques, de même que 400 boutons-poussoirs d'annonce incendie. Ont également été prévues 700 sirènes d'alarme. Le circuit d'eau de ville est relié à cinq points d'alimentation et douze collecteurs. Pas moins de dix-huit mille têtes de «sprinklage» ont été fixées et 350 dévidoirs et hydrants installés aux endroits stratégiques.

## «BAS TARIF» NE SIGNIFIE PAS «SÉCURITÉ DÉFICIENTE»



La libéralisation du transport aérien, telle qu'organisée par la Commission européenne, a stimulé la concurrence sur les prix. Ce qui est tout bénéfique pour le consommateur. A ce propos, il faut faire un sort à une fausse légende : les compagnies charters, celles qui offrent des bas tarifs ou celles qui utilisent des avions plus anciens ne sont pas moins sûres que les autres. Toutes les statistiques en témoignent. L'accident d'un (vieux) DC-9 dans les Everglades (Floride) ou d'un (jeune) 757 turc en République Dominicaine ont relancé en 1996 l'éternelle question de la maintenance des avions de compagnies à bas prix. Disons-le tout de suite : les compagnies concernées n'étaient pas directement responsables des accidents. Comme souvent, il y a eu une «chaîne d'erreurs».

Du reste, de grandes compagnies aériennes, comme American Airlines, United, Delta, mais aussi Air France, Alitalia et beaucoup d'autres bien connues, ont vécu des accidents sévères. Les causes d'accidents d'avions ont fait l'objet de nombreux volumes. Et toutes les enquêtes montrent que les charters ne sont pas plus dangereux que les compagnies régulières, et que les avions les plus anciens ne présentent pas plus de risques que ceux de la nouvelle génération. D'ailleurs, les nouvelles compagnies «low-cost» - Southwest ou Virgin Express en sont de bons exemples - achètent ou louent des avions de toute nouvelle génération, précisément pour éviter les coûteux passages dans les ateliers de maintenance. Ce qui ne signifie pas qu'il faut relâcher la vigilance. Quelques grandes compagnies du monde ont, à cet égard, été prises en défaut tandis que, «suspectes a priori», les low-cost sont particulièrement prudentes : un rapport défavorable ou un incident même anodin pourrait leur causer un grave préjudice.



P.A.

Pour tester les couloirs d'évacuation des fumées brûlantes, les autorités aéroportuaires de Bruxelles-National ont simulé des incendies avant l'inauguration du nouveau terminal.

Une attention toute particulière a été accordée au contrôle de l'évacuation des fumées (souvent génératrices de paniques). Ainsi, dans la grande galerie commerçante, 160 aérateurs statiques de désenfumage ou de ventilateurs naturels ont été placés dans les éléments vitrés de la construction. Ces systèmes ont été testés dans l'atrium central lors de la provocation d'un incendie (contrôlé) dégageant des fumées brûlantes. Les résultats furent concluants.

**Chasseurs d'oiseaux.** On serait étonné d'apprendre quels trésors (au propre comme au figuré!) sont déployés en matière de sécurité dans les aéroports du monde. A l'intérieur des bâtiments, bien sûr, mais aussi du côté des pistes. Les investissements en biens, c'est-à-dire les matériels de contrôle, les véhicules et des installations diverses représentent à Bruxelles-National un investissement de l'ordre de 450 millions de FB.

Au nombre des achats, des fusils de chasse. Pour faire quoi? Chasser les oiseaux. On l'ignore: les oiseaux constituent une nuisance redoutable dans le domaine du transport aérien. L'ingestion d'une mouette dans un réacteur peut «étouffer» celui-ci. Si l'accident se produit au décollage, alors que l'appareil a besoin de toute sa puissance, les conséquences peuvent être tragiques.

Certes les motoristes construisent des réacteurs de plus en plus robustes et des tests sont effectués en bombardant les moteurs avec des cadavres de volaille, mais même s'il n'y a quasi aucun danger (sauf pour l'oiseau) à ingérer un volatile, les risques augmentent s'ils volent à plusieurs, ce qui est généralement le cas. Pour une raison qui échappe à tout le monde, les oiseaux semblent privilégier les zones aéroportuaires.

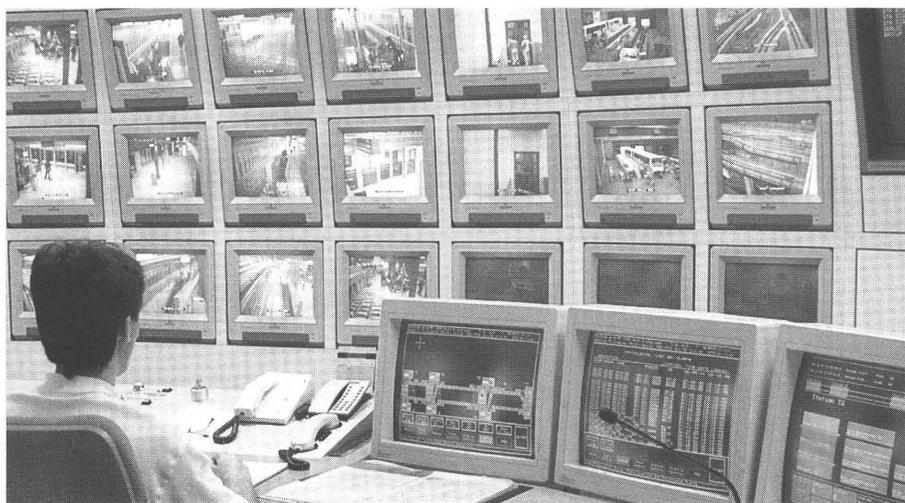
Il faut donc les écarter. De nombreuses techniques ont été imaginées - cris de rapaces ou cris de détresse envoyés par haut-parleurs, épouvantails, coups de fusil enregistrés, etc. - mais aucune n'est véritablement satisfaisante. Finalement, l'élément humain demeure le plus efficace et c'est ainsi que l'inspection aéroportuaire de Bruxelles-National dispose, à côté des unités de déneigement et des sapeurs-pompiers, d'une équipe dite «Bird Control» de six personnes, chargée de la chasse aux oiseaux.

Ceci est un exemple parmi d'autres car on pourrait tout aussi bien évoquer les exercices «en vraie grandeur» simulant un crash aérien, avec intervention des pompiers, des secours, de la mobilisation des personnels hospitaliers, des équipes de sécurité, des services de presse, etc. Assister à un entraînement de ce genre montre toute la complexité de l'organisation de la sécurité dans un aéroport, qu'elle ait un caractère préventif ou d'action en cas de détresse.

D'une façon tout à fait générale, le voyageur sera toujours plus en sécurité dans un aéroport ou dans un avion que dans sa voiture. Comme le disait un jour le directeur de l'aéroport de Francfort: «Le transport aérien demeurera dangereux tant qu'il faudra une voiture pour se rendre à l'aéroport...». Et ce n'est pas faux: l'essentiel du personnel aéroportuaire a pour mission de préserver la sécurité, jusqu'aux équipes de nettoyage. Il n'est pas de petit détail qui n'ait son importance. Qu'on se rassure: même la peau de banane au milieu d'un couloir sera impitoyablement éliminée.

La plupart des aéroports (ici à Francfort) exercent un contrôle permanent de l'ensemble des installations.

P.A.



# SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE : UN SUJET TABOU...

La sûreté dans le domaine aérien est un sujet plus que tabou. Chacun perçoit qu'elle est omniprésente, mais aucun profane n'en devine les contours. Quant aux spécialistes, ils estiment que leur discrétion est un gage d'efficacité. Il y a là une logique évidente. C'est celle, en fait, des accords de Schengen qui organisent, au sein de l'espace européen, la prévention d'actes de terrorismes et de toutes activités relevant du grand banditisme.

D'emblée, il convient de faire une distinction entre la sécurité et la sûreté dans le domaine du transport aérien. Pour simplifier, disons que la sécurité concerne tous les événements fortuits ou actes involontaires qui peuvent mettre la vie de voyageurs en danger. Quant à la sûreté, elle concerne la prévention d'actes de malveillance: il peut s'agir d'actes terroristes, mais aussi de trafics divers (drogue, armes, bijoux, ivoire, oiseaux exotiques et même enfants... la liste est très longue) ou d'immigration illégale.

La sûreté aérienne est un dossier terriblement complexe et on peut très bien comprendre la colère des compagnies aériennes à qui on impose de se substituer à des forces de l'ordre dans une tâche qui ne relève en définitive que de la seule responsabilité des Etats et de leurs forces de police.

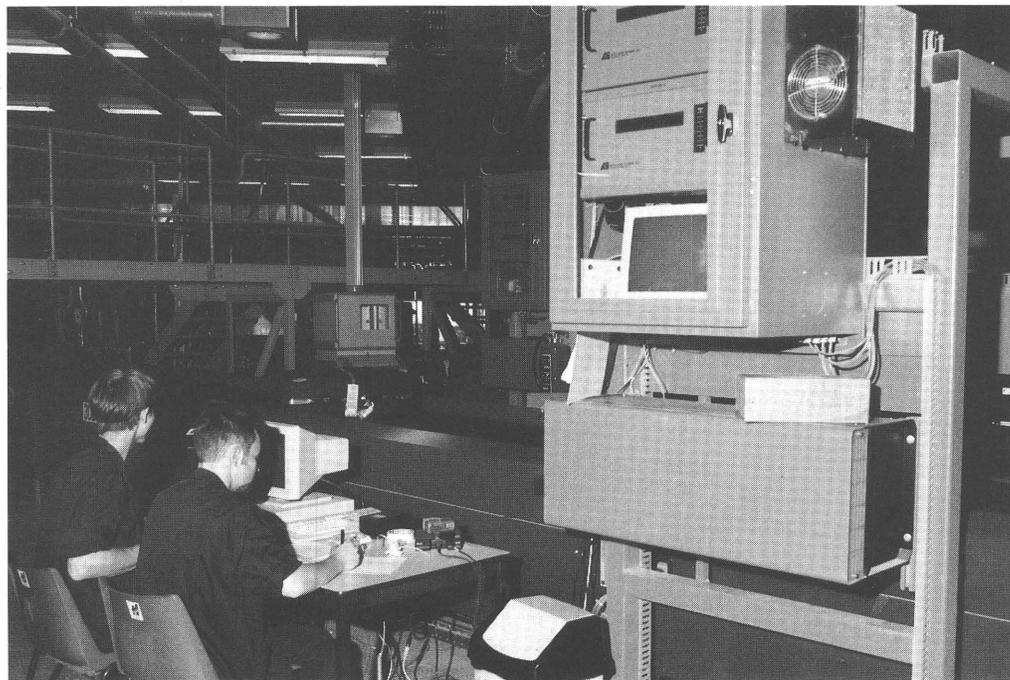
Ainsi, de plus en plus, c'est à l'enregistrement que l'on demande de produire cartes d'identité, passeports et visas. Or s'il est bien un travail de spécialiste, c'est celui du contrôle de tels documents: les faux passeports sont de mieux en mieux imités. Et pourtant, lorsqu'un passager entre en fraude sur un territoire, c'est la compagnie qui l'a transporté qui en est responsable. Non seulement, elle devra se charger du rapatriement, mais en plus, elle devra payer une amende substantielle.

Que dire alors, lorsque des passagers «perdent» intentionnellement leurs documents de voyage lors du vol? L'imagination de fraudeurs est sans limite.



P.A.

La sûreté aéroportuaire est indispensable sur les parkings avions aussi, par exemple pour les transferts de fonds.



P.A.

A Bruxelles, les bagages de soufre transitent par des caissons de décompression pour éviter toute menace d'attentat.

C'est la raison pour laquelle, ceux qui sont chargés de prévenir toute action malintentionnée doivent se doter de «contre-mesures» sans dévoiler leurs cartes, on l'imagine aisément. Pour tout dire, il s'agit d'un sujet tabou. Nous pouvons toutefois dévoiler quelques éléments.

**Souriez: vous êtes filmés!** Disons tout de suite que tous les voyageurs sont sous «haute surveillance». Nous ne parlons pas seulement de passagers sur des compagnies considérées comme cibles potentielles d'actes terroristes (lesquels sont souvent enregistrés dans des zones spéciales), mais de tous les passagers. Le profane apercevra bien sûr la police

aéroportuaire, les agents en patrouille, les gendarmes chargés du contrôle des documents ou les responsables du contrôle des bagages de cabine, mais il ne distinguera pas les inspecteurs en civil, dont la mission est de repérer des passagers nerveux ou mal à l'aise, parce qu'ils ne se sentent pas droits dans leurs bottes.

Ils ignoreront aussi ces responsables de la sécurité, chargés de repérer d'éventuels pickpockets - il y en a beaucoup dans les aéroports, surtout lors des grandes affluences - ou de truands, dont la seule mission est de prendre note d'adresses sur les étiquettes de bagages lorsqu'on fait la file pour une destination de vacances. Plus la valise paraît lourde et plus la famille paraît nombreuse, plus grandes sont les «chances» qu'à l'adresse indiquée ils trouveront une maison sans surveillance: il y a du «déménagement» à la clé...

Bien entendu, il ne faut pas s'alarmer outre mesure, puisque nous avons bien dit que les responsables de la sûreté connaissent bien ces pratiques. Et puis, il faut savoir qu'ils sont épaulés par un vaste réseau visuel. Pour ne prendre que le seul exemple de Bruxelles-National, rien que la nouvelle aérogare inaugurée en décembre 1994 est contrôlée par pas moins de 300 caméras vidéo et 30 moniteurs dans les salles de contrôle. Quand vous voyez une caméra, souriez, mais ne faites pas de grands signes à celui qui vous regarde: non seulement c'est un peu suspect, mais en plus, il ne faut pas dévoiler de tels systèmes à ceux qui, eux, ont de mauvaises intentions.

**Souffrir pour être sûr...** Mais revenons-en au point de vue du «passager-consommateur». Le voyageur aérien souffre de quatre maux:

- Le temps qu'il prend pour trouver une place de parking.
- La file qui l'attend au comptoir d'enregistrement.
- Le monde qui se présente aux contrôles d'identité (alors qu'il ne sait plus où il a mis le passeport de son épouse).
- La peur de devoir ouvrir son sac - devant tout le monde! - au contrôle des bagages à main.

La circulation dans et autour de l'aéroport fait l'objet d'un contrôle de tous les instants.



P.A.

Bien sûr, si l'on n'est pas très expérimenté des voyages aériens, il vaut mieux arriver le plus tôt possible. Après tout, le lèche-vitrines des zones hors-taxi autorise quelques précieux moments de détente, une fois les formalités passées. De toute façon, celles-ci sont indispensables. Après la vague terroriste des années 70, les autorités gouvernementales du monde entier ont décidé de prendre des mesures pour contrecarrer au maximum toute action malveillante. Les «listes noires» sont sur ordinateur, les systèmes de détection d'armes sont de plus en plus perfectionnés et même si le grand public n'en a pas conscience, des interventions à caractère dissuasif s'opèrent plus souvent qu'on le croit et en toute discrétion. Ici, on ramènera un indésirable à la frontière; là on saisira quelques kilos de drogue avec le fraudeur interrogé dans un local à l'écart...

Il faut savoir à cet égard que les bagages de soute sont également contrôlés au sous-sol de la même façon que les sacs emportés avec soi. De surcroît, des caissons de décompression simulant la pression dans les soutes d'avion pendant le vol afin de détecter des mécanismes à détonation barométrique. Et à l'arrivée, certains «bénéficient» aussi d'un «contrôle canin». Les propriétaires sont vite repérés. Encore une fois, pour éviter d'indisposer les «honnêtes voyageurs», les opérations policières se font discrètement. Ce qui n'exclut pas, le cas échéant, un peu de fermeté.

A ce titre, les zones d'accès en zones franches sont plus sévèrement contrôlées que par le passé. La zone située après les contrôles de sécurité (sauf dans certains aéroports d'où existent des vols domestiques, mais ceci change progressivement) doit être «stérile». N'y sont donc admis que des voyageurs avec des titres de transport, des responsables de compagnies ou des employés de l'aéroport. Rien qu'à Bruxelles, quelque 120.000 badges ont été distribués. Ils donnent accès à quelque 450 points de contrôle, où la lecture optique donne accès ou non à certaines zones.

Le passager qui se voit refuser pour la troisième fois son passage sous l'arche de sûreté et qui craint de subir la fouille complète aura raison de se fâcher (surtout que dans les aéroports les plus performants, le contrôle avec détecteur manuel est systématique après alarme). Mais dans le fond, il doit être rassuré. Plus les contrôles seront sévères, et mieux sa sécurité sera garantie. Cela vaut bien quelques inconvénients passagers.

### SÉCURITÉ AÉRIENNE: EN HAUSSE.



Les données préliminaires sur la sécurité et la sûreté de l'aviation en 1997 fournies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) montrent que, proportionnellement à l'augmentation du trafic, la sécurité aérienne est en hausse. Mais pas suffisamment.

En ce qui concerne la sécurité, les transporteurs aériens réguliers des 185 États contractants de l'OACI ont fait état de 26 accidents avec décès de passagers en 1997, contre 23 en 1996. Le nombre de passagers tués a toutefois diminué, de 1.135 en 1996 à 916 en 1997. En conséquence, le nombre de passagers tués par 100 millions de passagers-kilomètres (dix passagers sur cent kilomètres représentent 1.000 passagers-kilomètres) a lui aussi diminué, pour passer de 0,05 à 0,04.

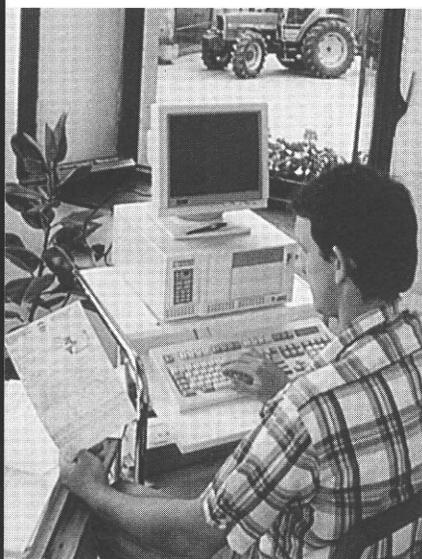
Certes, ces chiffres peuvent paraître un peu ésotériques. On pourrait les traduire autrement: pour être passager «à risque», il faudrait voyager 56 heures par jour (!) pendant 40 ans. Nous admettons volontiers l'absurdité de la formule. Sur les services non réguliers (charters), il y a eu 28 accidents mortels en 1997, contre 25 en 1996 et 274 passagers tués, contre 479. Compte tenu de l'augmentation de trafic dans le monde, ces chiffres sont rassurants. Toutefois, aéroports et compagnies aériennes ne comptent pas se reposer sur leurs lauriers. Si le nombre de passagers transportés devait doubler dans les sept ou huit prochaines années, il y a intérêt à infléchir sérieusement les courbes d'accidents.

C'est la raison pour laquelle toutes les parties concernées - constructeurs, administrations, équipages, compagnies, etc. - oeuvrent pour renforcer la sécurité coûte que coûte.

Enfin, pour ce qui est de la sûreté (terrorisme), cinq incidents d'intervention illicite officiellement signalés à l'OACI ont fait 1 mort (qui était un agresseur) en 1997. En 1996, il y avait eu 14 incidents, au cours desquels 126 personnes avaient perdu la vie et 53 autres blessées. Là aussi, on enregistre un progrès.

# L'ARGENT VIRTUEL A LA CONQUÊTE DU MONDE

*Vous voulez faire du «télleshopping» à côté de chez vous ou à l'autre bout du monde? Placer votre argent sur un compte à l'étranger sans vous déplacer? Commander une pizza ou des fleurs via Internet? C'est possible dès à présent: le commerce électronique est en pleine expansion. Aussi, la Commission propose une directive pour sécuriser les transactions dans l'ensemble du Marché unique. Et en Belgique, un projet de loi prévoit de donner valeur légale à votre signature digitale.*



C.E.

Visiter des «magasins virtuels», examiner les articles exposés, faire son choix, passer commande et payer électroniquement: cette nouvelle manière de faire du commerce est déjà aujourd'hui une réalité, et le phénomène prend une ampleur impressionnante bien qu'encore anarchique. Il ne se passe pas de jour, en effet, sans que naisse ce genre de boutiques - ou même de supermarchés. D'ores et déjà, on peut pratiquement tout acheter sur Internet: des livres, des CD, des pizzas, des ordinateurs, des voyages, des places pour un spectacle, des produits financiers, des fleurs, des voitures, des articles ménagers... Bref, le «Web» devient un gigantesque magasin à rayons multiples, encore qu'on risque de s'y perdre dans des dédales sans fin.

**Deux milliards d'écus.** En vérité, nul ne doute aujourd'hui que le commerce électronique va rapidement prendre une part importante du commerce mondial. Selon les prévisions de la Commission européenne, les revenus mondiaux de «l'e-business» sur le réseau Internet atteindront 2 milliards d'écus d'ici l'an 2000. Mais nul expert n'oserait affirmer

aujourd'hui que ces prévisions sont trop optimistes ou au contraire déjà dépassées. Ce qu'il faut retenir, cependant, c'est que le réseau mondial s'enrichit chaque jour de 3.000 adresses. Et en Belgique? «Notre évaluation est que le commerce sur Internet a drainé en 1997 un chiffre d'affaires de quelque 100 millions de dollars, ou 85 millions d'écus», estime Jean-François Gosse, administrateur-directeur de Paradigm, division belge de Deloitte & Touche. Ce chiffre, il faut le préciser, est relativement fiable: il résulte d'une enquête approfondie et récente réalisée par Paradigm auprès de 1.200 utilisateurs d'Internet, et d'une analyse sur base de critères objectifs de quelque 130 sites commerciaux recensés dans notre pays.

Cent millions de dollars, c'est modeste. Les sites belges, il est vrai, ne représentent encore que 2% de l'ensemble des sites européens, contre 7% aux Pays-Bas et 10% au Danemark. Mais que la Belgique comble ou non son retard, il est un fait que le commerce électronique connaît une telle expansion que la Commission européenne doit s'en préoccuper en priorité. L'e-

**«L'EUROPE  
JOUE SA  
SURVIE»**

## **Le peuple des internautes**

*La banque d'investissement Morgan Stanley estime que la planète compte actuellement 35 millions d'internautes. Ils seraient 150 millions en l'an 2000. Mais ceci, précise la banque, est une «évaluation conservatrice».*

business pose en effet des questions essentielles. Comment, d'abord, faire en sorte que le commerce en ligne contribue au développement des échanges sans déstabiliser les marchés et sans fausser le jeu de la concurrence? Comment, d'autre part, protéger la vie privée des utilisateurs? Comment garantir la sécurité juridique des transactions? Et ceci n'est encore qu'un mince aperçu des problèmes qu'il faudra affronter. Il y a, en particulier, la fiscalité qu'il conviendrait ou qu'il serait encore possible d'appliquer dans ce monde virtuel. Une question vitale, à laquelle L'Europe doit se préparer dans le cadre du grand débat qui, au sein de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), devrait déboucher sur un accord planétaire. Lequel devrait établir les principes de base à respecter afin que le commerce électronique soit un véritable moteur de prospérité équitablement partagée.

**Confiance.** Bref, le commerce en ligne représente pour l'Union européenne un défi majeur. «L'Europe joue sa survie», décrète à ce propos Jacques Attali. La formule est sans doute frappante, mais elle contient sa part de vérité car les enjeux pour l'avenir sont trop importants. C'est d'ailleurs dans cette vaste perspective que la Commission propose une directive sur la reconnaissance juridique des signatures électroniques. En clair, c'est le premier pas dans une démarche qui doit garantir la sécurité des transactions électroniques au sein du marché unique. Autrement dit, les conditions juridiques de la confiance entre partenaires d'une relation commerciale sur Internet seront établies. Mais au-delà, il s'agit en quelque sorte de transposer dans l'univers virtuel les principes de la libre circulation des services et du contrôle de ceux-ci par les autorités du pays émetteur.

Ce cadre général que propose la Commission devrait donc guider les initiatives législatives et réglementaires que préparent les Etats membres.

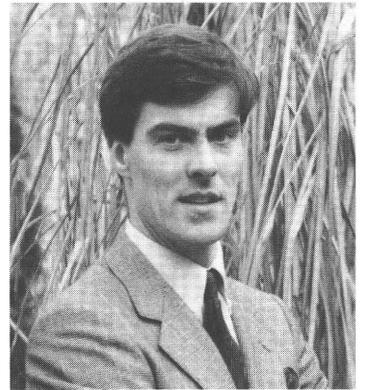
**«IL N'Y A PAS  
DE FAUX  
BILLETS  
SUR LE NET»**

C'est déjà le cas en Belgique, avec le projet de loi sur le commerce électronique que vient de déposer le gouvernement. Ce projet prévoit une procédure de certification, assurée par un organisme indépendant, qui permettra de donner à la signature digitale la même reconnaissance légale que celle accordée à la signature manuscrite. Mais par ailleurs, le «commerçant en ligne» pourra lui aussi être identifié et authentifié par l'organisme de certification, de manière à établir une relation de confiance avec le consommateur.

Mais cette sécurité juridique, essentielle pour permettre le développement sans entraves du commerce en ligne, n'est pas à confondre avec les moyens techniques qui permettent de sécuriser les transactions sur le Net. Car, c'est un fait, ces moyens existent et ils sont sûrs. «Aujourd'hui, souligne J-F. Gosse, cette sécurité est quasi totale, et elle vaut bien celle des moyens de paiement classiques».

Une signature digitalisée, en effet, ne peut être imitée, et les transferts de fonds électroniques ne peuvent s'opérer avec des faux billets. Ce n'est dès lors guère étonnant si les paiements en ligne sont en forte progression, en dépit de l'absence de sécurité juridique. Ainsi, le site marchand créé en Belgique par un grand fabricant d'ordinateurs engendre déjà près de 13 % du chiffre d'affaires total de la société. Certes, c'est une performance exceptionnelle que n'atteignent pas encore les autres sites existants. Mais la voie est tracée.

A en croire un récent sondage réalisé par Interactive Média/Di Marso, quelque 900.000 Belges de plus de 15 ans ont déjà surfé sur Internet au moins une fois au cours des derniers mois. Un an plus tôt, ils n'étaient encore que 600.000. Pour les spécialistes du marketing, cela représente un fabuleux potentiel d'acheteurs en ligne. Reste encore à savoir comment capter leur attention.



Jean-François Gosse  
Administrateur Délégué  
de Paradigm:

**« Le commerce électronique en Belgique: 100 millions de dollars en 1997. »**

**Paiement en ligne**  
D'après l'enquête de Paradigm, seulement 37% des acheteurs sur Internet paient directement en ligne. Une forte majorité de 63% d'acheteurs préférèrent encore les moyens de paiement classiques. Une des principales critiques exprimées par les visiteurs des sites marchands est précisément le manque de sécurité.

# QUAND IL FAUT

*C'est la hantise de tout patron de petite ou moyenne entreprise qui, l'heure venue, veut passer la main ou organiser sa succession. Comment transmettre l'entreprise sans que la continuité des activités soit menacée par un fisc trop gourmand ou par des contraintes juridiques parfois insurmontables ?*



Pierre Thonon

*«Tant le pouvoir politique que les interlocuteurs sociaux sont unanimement favorables à une réduction des charges fiscales qui pèsent sur la transmission des entreprises»*

Le problème est crucial, en Belgique comme dans la plupart des Pays membres de l'Union européenne: la transmission des entreprises est souvent entravée par des droits de donation et de succession prohibitifs ou par un cadre juridique trop rigide. En fait, la transition est à ce point périlleuse qu'elle est une des principales causes de mortalité des entreprises. D'après l'Observatoire européen des PME, en effet, plus de 5 millions d'entreprises de l'Union européenne seront confrontées au problème de leur transmission au cours des prochaines années. Et il est à prévoir que 1,5 million d'entre elles n'y survivront pas, condamnant du même coup quelque 6,3 millions d'emplois. C'est une véritable hécatombe en perspective: la menace pèse sur près d'une entreprise européenne sur dix.

Ce gâchis économique et surtout humain ne serait-il donc pas évitable? La Commission européenne s'est intéressée au problème depuis plusieurs années. En décembre 1994 elle avait publié une recommandation sur ce sujet, invitant les Pays membres à faire en sorte que la transmission d'une entreprise puisse être menée sans mettre son existence en péril. Mais en avril dernier, elle publiait une communication à ce propos, soulignant qu'«en dépit des mesures déjà prises, beaucoup reste à faire».

C'est le cas en particulier en Belgique, mais pour des raisons assez paradoxales. «Tant le pouvoir politique que les interlocuteurs sociaux sont unanimement favorables à une réduction des charges fiscales qui pèsent sur la transmission des entreprises», explique Pierre Thonon, secrétaire général de l'Union des entreprises de Bruxelles et membre du comité technique

de l'OPCE (association des organisations patronales interprofessionnelles des capitales européennes). «En outre, l'objectif est clairement d'assurer la pérennité des petites et moyennes entreprises pour préserver l'emploi qu'elles procurent. Mais cela se complique dès qu'il s'agit de passer aux actes. Les droits de succession ont en effet été régionalisés, bien que la législation fiscale soit restée fédérale. D'autre part, les droits de donation ne sont pas régionalisés. Dès lors, à quel niveau l'initiative doit-elle être prise? »

**Sans plus attendre.** En réalité, ce problème de compétence n'est pas clairement résolu, mais chacune des trois Régions du pays a décidé d'aller de l'avant sans plus attendre. La nécessité,

il est vrai, en est impérieuse: les droits de succession marginaux atteignent le taux record de 80 %. La Région flamande a été la première à réagir: le décret flamand qui réduit le taux des droits de succession à 3 % en cas de transmission de PME est entré en vigueur depuis le 1er janvier 1997. La Région wallonne est engagée sur la même voie, tandis qu'en Région bruxelloise un avant-projet d'ordonnance est en cours d'examen. En outre, une concertation entre Régions a été organisée afin d'harmoniser les dispositions prises et à prendre en la matière. Enfin, il est entendu que le pouvoir fédéral adaptera en conséquence la législation fiscale, plus particulièrement en ce qui concerne les droits de donation.

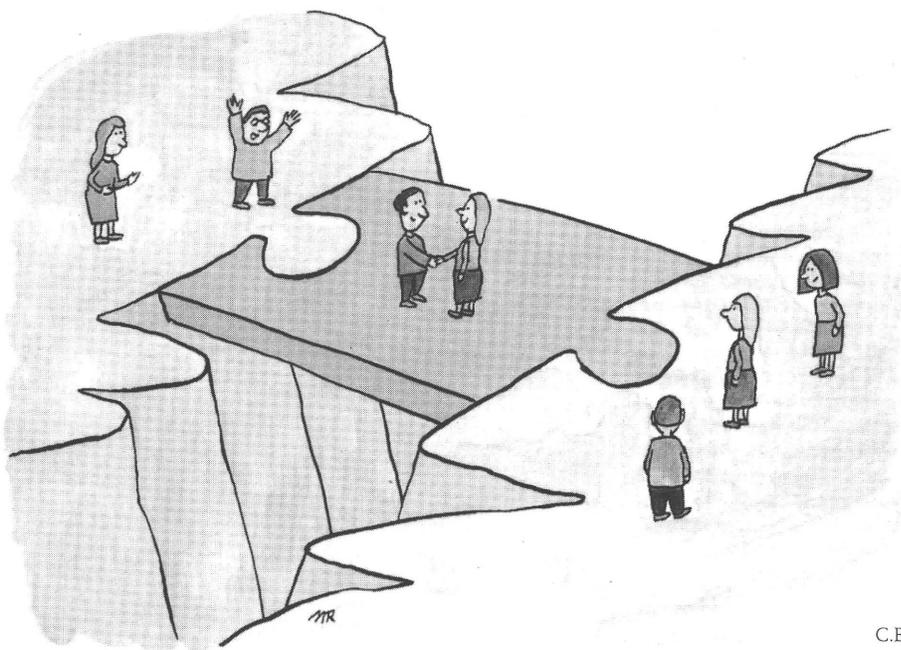
Bref, c'est une certitude: bientôt, dans l'ensemble du pays, la charge fiscale ne sera plus un obstacle à la transmission des entreprises dans la mesure où l'emploi qu'elles procurent pourra autant que

**PRES  
D'UNE  
ENTREPRISE  
SUR DIX  
EST MENACÉE**

# REPRENDRE LE FLAMBEAU...

possible être préservé. A vrai dire, la Belgique ne sera pas la dernière à suivre les recommandations de la Commission, mais en aucun cas elle n'aura fait oeuvre de pionnier.

**Hit-parade.** Plusieurs Etats membres ont en effet déjà pris diverses mesures pour faciliter la transmission des entreprises par des simplifications législatives et administratives, par des abattements fiscaux substantiels ou par un meilleur accès au financement en cas de reprise. Le président de l'OPCE, M. Robinet-Duffo, en a fait le compte lors du congrès de l'organisation qui s'est tenu à Stockholm en mai dernier. Ainsi, en Grande-Bretagne, il y a déjà exemption totale des droits. En Espagne, il y a un abattement sur 95 % de la valeur de l'entreprise. En Allemagne, il y a une quasi-exemption. Au Danemark, le taux d'imposition a été réduit à 5 %. En Finlande, il y a exonération totale des plus-values. Et en Irlande, le projet est d'accorder une exemption générale des droits de succession et de donation en cas d'héritage d'une entreprise familiale. Au total, cela fait déjà beaucoup de bons exemples à suivre. Et des millions d'emplois à sauver.



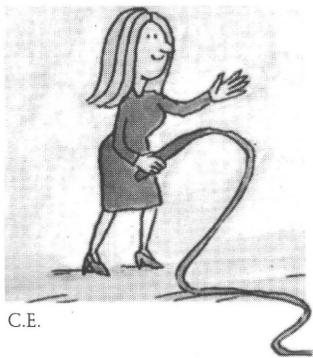
C.E.

## LES CAPITALES EUROPÉENNES DONNENT DE LA VOIX



Le sigle OPCE résume une appellation un peu encombrante: «l'association des organisations patronales interprofessionnelles des capitales européennes». Mais il est vrai que ce réseau regroupe un nombre respectable de capitales et grandes métropoles européennes. Toutes, d'ailleurs, ne font pas encore partie de l'Union européenne. En fait, l'OPCE considère que les capitales et grandes cités ont des problèmes spécifiques qui ne sont pas suffisamment pris en compte par leurs gouvernements respectifs et par les autorités européennes.

Le cas de la transmission des PME en est un exemple: le tissu économique des grandes villes est en effet constitué pour l'essentiel par des PME, et dès lors la pérennité de leurs activités représente un élément déterminant pour le maintien et la création d'emplois dans les grandes concentrations urbaines.



C.E.

# LES CONSOMMATEURS ONT DE NOUVELLES ARMES.

*Désormais, grâce à une nouvelle directive et à une recommandation de la Commission, les consommateurs européens seront mieux armés pour se défendre. Ainsi, leurs associations pourront bientôt faire interdire une publicité plus ou moins trompeuse émise à leur intention à partir d'un autre Etat membre. En outre, les divers ombudsmen de la consommation et commissions de règlement des litiges devront donner des garanties d'impartialité. Ce qui, actuellement, n'est pas toujours le cas.*

## Commissions des litiges

*Si l'indépendance des ombudsmen de la consommation peut souvent être mise en doute, il n'en va pas de même de celle des commissions de litiges. Celles-ci sont mises en place paritairement par les organisations professionnelles et les associations de consommateurs pour trancher les contestations dans différents secteurs.*

*Les différentes commissions mises en place en Belgique ces dernières années connaissent un succès croissant. A titre d'exemple, la commission «voyages» a examiné 1.073 plaintes en 1996, dont 21% ont finalement fait l'objet d'un arbitrage. Dans 9 cas sur 10, la décision a été prise à l'unanimité...*

La Commission européenne vient de prendre à bras-le-corps deux dossiers qui concernent au plus près la protection des consommateurs et la défense de leurs intérêts. L'objectif: éliminer une série de dérives qui, tout en respectant en apparence les «règles du jeu» des pratiques commerciales, aboutissent d'une manière ou d'une autre à piéger le consommateur. Dès lors, la Commission a conçu deux nouvelles armes pour permettre aux consommateurs de mieux se défendre.

**Arme n°1: l'action en cessation.** La nouvelle directive ouvre à toute association de consommateurs la possibilité d'obtenir d'un tribunal étranger la cessation d'une publicité ou d'une pratique s'adressant aux consommateurs de l'Etat où l'association est implantée.

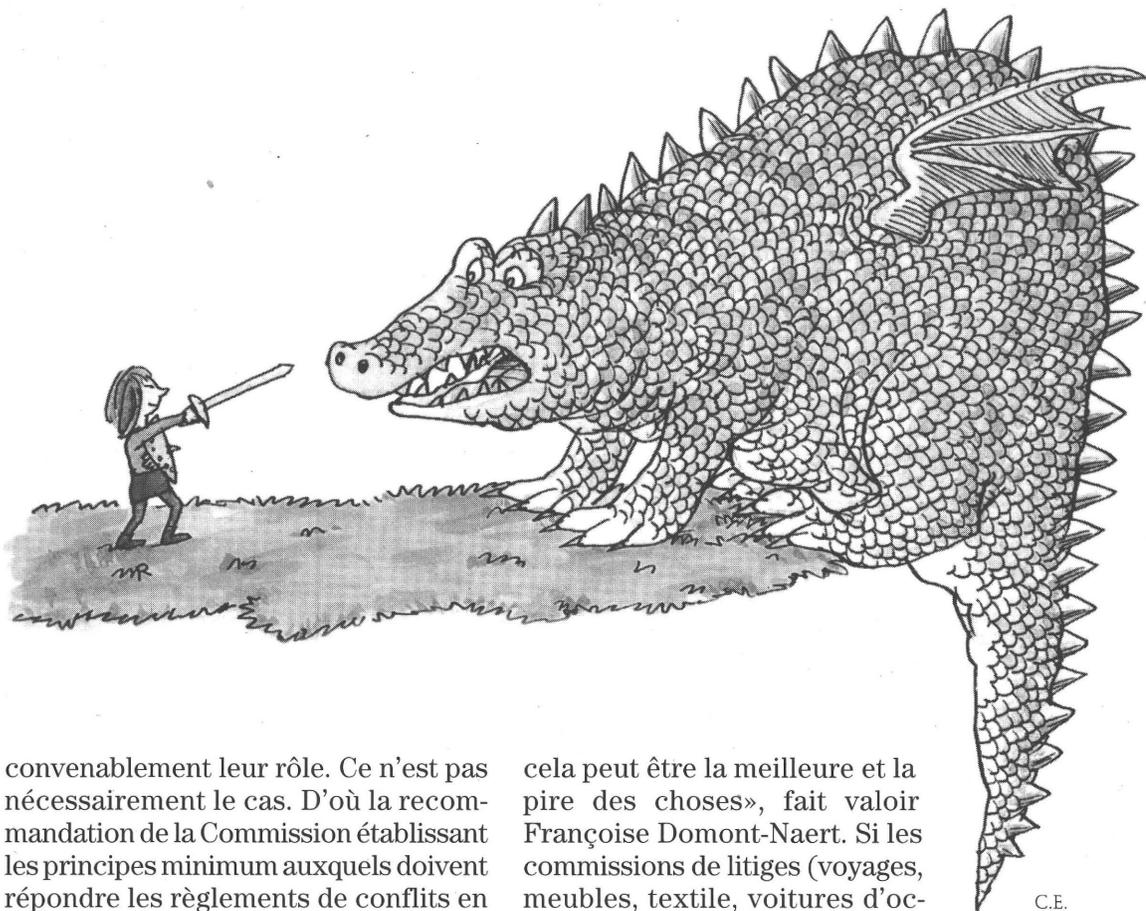
«Jusqu'à présent», explique Françoise Domont-Naert, spécialiste en droit de la consommation à l'association belge Test-Achats, «il était impossible d'assigner par exemple une société allemande adressant au public français un mailing contenant une publicité interdite par la loi française, mais autorisée en Allemagne. La directive met fin à cette situation en autorisant les associations de consommateurs à intervenir devant un tribunal d'un autre Etat pour faire cesser la publicité ou les pratiques commerciales en cause. Une

exception importante, cependant: les publicités télévisées (pour le tabac, notamment) sont exclues du champ de cette réglementation. Mais au moins ne pourra-t-on pas écarter d'office l'action des associations de consommateurs d'autres Etats, ce qui permettra de juger au cas par cas. Et cela, c'est une avancée importante dans le droit européen des consommateurs».

La directive devra en effet être intégrée dans les législations nationales dans les 30 mois de sa publication, soit au début de l'an 2001. De belles batailles juridiques en perspective?

**Arme n°2: à la rescousse du pot de terre.** La deuxième mesure adoptée par la Commission concerne la solution extra-judiciaire des litiges. Autrement dit, une formule d'arbitrage pour régler les conflits. En matière de consommation, en effet, les contestations devant les tribunaux sont longues. A quoi bon alors entamer une longue procédure judiciaire pour un résultat à tout le moins aléatoire? C'est un peu la lutte du pot de terre contre le pot de fer.

Aussi, pour éviter la voie judiciaire, différents mécanismes ont été imaginés: ce sont les commissions de litiges et les ombudsmen. Mais encore faudrait-il que ces organes de conciliation remplissent



C.E.

convenablement leur rôle. Ce n'est pas nécessairement le cas. D'où la recommandation de la Commission établissant les principes minimum auxquels doivent répondre les règlements de conflits en dehors des tribunaux.

- Principe de base: ces organes ne peuvent être liés aux secteurs professionnels concernés. S'il s'agit d'une commission, elle doit être constituée paritairement; s'il s'agit d'un ombudsman, il doit présenter des garanties réelles d'indépendance.

- Principes de transparence et d'efficacité: la recommandation fixe des règles de transparence en matière de procédure, de coût de fonctionnement, etc... La procédure doit aussi être contradictoire et efficace, notamment par la brièveté des délais, et l'accès direct sans l'intermédiaire d'un avocat.

- Principe de recours en justice: le consommateur ne peut renoncer par avance à un recours devant les tribunaux s'il apparaît que le litige ne peut être réglé autrement.

#### Ombudsman sur la sellette ?

Du côté des associations de consommateurs, on se réjouit évidemment de cette évolution qui correspond à des revendications émises de longue date. «Un organe extra-judiciaire pour résoudre des litiges de consommation,

cela peut être la meilleure et la pire des choses», fait valoir Françoise Domont-Naert. Si les commissions de litiges (voyages, meubles, textile, voitures d'occasion) qui se sont créées chez nous répondent le plus souvent aux principes fixés par la recommandation, il n'en va pas toujours de même avec les ombudsmen. Trop souvent, ceux-ci n'offrent aucune garantie d'indépendance vis-à-vis du secteur professionnel concerné. En outre, ils se bornent à émettre un simple avis qui n'a pas de force contraignante. Il est donc important que les organisations de consommateurs aient leur mot à dire dans leur nomination, comme c'est le cas pour la composition des différentes commissions des litiges. La recommandation de la Commission va donc dans le bon sens».

**L'exemple qui vient du froid.** Mais il faut savoir que, contrairement à la directive, la recommandation de la Commission n'a aucune valeur contraignante. C'est donc aux Etats membres de prendre l'initiative pour traduire dans leur législation les souhaits de l'exécutif européen. En l'occurrence, il y a des précédents. En Suède et en Norvège, des règles légales garantissent l'indépendance et le financement des services d'ombudsman. La Belgique pourrait s'en inspirer.

**Formulaire européen**  
La Commission vient de lancer un formulaire européen de réclamation pour le consommateur. Ce document, bientôt accessible en 11 langues sur Internet et aux Euroguichets des consommateurs, propose un choix de réponses multiples pour aider le consommateur à formuler clairement ses problèmes et sa demande. Principal avantage de ce document, selon les associations de consommateurs: faciliter les actions individuelles des consommateurs en rendant inutile le recours à un avocat.

L'adresse Internet: <http://europa.eu.int/comm/dg24>

# DES EMPLOIS...

*En croissance continue dans toute l'Europe, le tourisme est un réservoir non négligeable d'emplois, notamment pour des travailleurs sans grande qualification. Le Commissaire européen Christos Papoutsis a entamé à ce sujet une véritable croisade: ce secteur est en effet non seulement grand pourvoyeur d'emplois, mais en outre son développement est particulièrement bénéfique pour les petites et moyennes entreprises.*

L'industrie européenne du tourisme, pourtant confrontée à une concurrence accrue, continue à produire de la croissance en termes de volume et de revenus. En Belgique également, le tourisme, avec un chiffre d'affaires de l'ordre de 200 milliards de francs, est loin d'être une activité économique négligeable. Même si, chez nous, cette «industrie» est loin d'être exportatrice. En 1994 (\*), derniers chiffres disponibles, notre balance touristique présentait un solde déficitaire de 83 milliards de francs, essentiellement au profit de la France (-30 milliards), des Etats-Unis (-25 milliards), de l'Espagne (-20 milliards) et de la Grande-Bretagne. Seuls les Néerlandais contribuent de manière significative à alléger quelque peu le déficit du tourisme, en abandonnant en Belgique un surplus touristique de 22 milliards.

**Près de 200.000 emplois.** Au-delà, de ces aspects économique-financiers, le tourisme est aussi un secteur à haute intensité de main-d'oeuvre. Une donnée importante, dans un contexte marqué par un chômage structurel important et... un temps de loisirs qui va croissant: allongement de la durée de vie, prépensions tous azimuts, réductions du temps de travail...

Les chiffres de l'emploi dans le secteur touristique en Belgique existent... mais

sont à prendre avec la plus grande prudence. En effet, le travail y a, par nature, un caractère hautement saisonnier. D'autre part, certains «petits boulots» réclamant peu de qualifications (garçon de café, surveillant d'entrées, etc...) peuvent être effectués par des tra-

vailleurs occasionnels, pas toujours déclarés à qui de droit. De plus, il est difficile, dans certains sous-secteurs comme la restauration par exemple, de faire la part du «tourisme» au sens strict.

Ces réserves faites, on estime, sur base des données de sécurité

sociale, l'emploi du secteur touristique en Belgique à 190.000 unités: 115.000 emplois en Flandre, 43.000 en Wallonie et 32.000 à Bruxelles, salariés et indépendants confondus.

C'est la restauration qui se taille la part du lion avec près de 115.000 emplois, dont 80.000 salariés. Le secteur «attractions» (spectacles, centres sportifs) occupe 35.000 travailleurs (dont 28.000 salariés). Viennent ensuite l'hôtellerie avec 14.500 emplois, les transports (avions, autocars non réguliers) avec 13.000 emplois et les agences de voyage, avec 6.000 emplois.

**8% de croissance annuelle!** Ces dernières - les agences de voyage - sont évidemment un lieu privilégié d'observation et un bon baromètre du phénomène touristique et de son évolution. «Notre secteur est en progression constante

**LE GISEMENT  
D'EMPLOIS SE  
TROUVE DANS  
LE TOURISME  
DE PROXIMITÉ**

## DANS LES LOISIRS

depuis plusieurs années», explique Yves Bouüaert, secrétaire général de Belgian Travel Organisation (BTO), association qui regroupe 16 agences spécialisées dans les voyages d'affaires (par opposition au tourisme de vacances). «Fin 1997, nos membres ont réalisé un chiffre d'affaires de 40 milliards BEF, dont 26,5 milliards rien que pour les ventes de billets d'avions. Cela représente 60% de tous les billets d'avions vendus Belgique pour des vols réguliers. Notre chiffre est en progression de quelque 8% (en francs constants) d'année en année mais, grâce à la productivité accrue, l'emploi ne suit pas nécessairement cette progression. En outre, les agences doivent affronter de nouveaux défis».

«En effet, fait valoir le secrétaire général de BTO, la concurrence accrue entre les compagnies aériennes, et notamment la forte pression des compagnies régulières bon marché du type Virgin Express ou Ryan Airlines (à ne pas confondre avec les compagnies charter), amène les compagnies à réduire les commissions payées aux agences, qui sont elles-mêmes tenues de réduire le service à la clientèle, ou de le facturer. (Ce qui, soit dit en passant, profite au TGV, dont la minceur des commissions aux agences apparaît du même coup moins rébarbative...)».

«Mais surtout, souligne Yves Bouüaert, la nature de la profession est en train de changer, sous l'influence de l'informatique notamment. Ce n'est plus tant de spécialistes du tourisme que les agences ont besoin, mais bien de personnel capable de jongler avec l'informatique, les banques de données, etc. Les clients eux-mêmes, c'est-à-dire les hommes d'affaires, vont de plus en plus jongler sur leur PC avec les tarifs, les destinations, etc. A nous de justifier notre existence en leur fournissant un service supplémentaire qu'ils ne trouveront pas, ou pas aussi facilement sur Internet».

**Services personnalisés.** «Une grande agence de voyages peut très bien réserver un certain nombre de sièges, chaque jour, sur une destination très fréquentée par ses clients», imagine le secrétaire général de BTO. Ainsi, les voyageurs pourront se voir systématiquement attribuer des sièges correspondant à leurs desiderata particuliers, sans qu'il doivent chaque fois les spécifier: fumeur, à l'avant de l'appareil, près de la fenêtre, etc. De même, rien n'empêche une agence de réserver en bloc, à meilleur compte, un certain nombre de voitures de location à des escales très fréquentées, etc.»

«C'est là, dans ce service plus fin, mieux adapté à la clientèle, que se situent les clés de notre développement», estime Yves Bouüaert pour qui ces développements ne devraient pas se traduire par une progression spectaculaire de l'emploi chez les voyagistes: «Bien sûr, on est entré dans l'ère des loisirs. Mais les moyens n'augmentent pas en proportion du temps libéré. Les voyages lointains ne vont donc pas connaître un envol extraordinaire. Si progression de l'emploi il doit y avoir, ce sera surtout dans le tourisme de proximité, le tourisme d'un jour notamment. Un peu partout, il faudra augmenter le nombre de personnes qui encadrent ces activités: hôtesses, guides, gardiens, animateurs. C'est là que réside le véritable gisement d'emplois».

Un gisement qu'on aurait d'autant plus tort de négliger que, très souvent, ces emplois ne requièrent pas de grandes qualifications et que, justement, ce sont les travailleurs les moins qualifiés qui sont touchés en premier par le chômage. Ne rejoint-on pas là une des préoccupations majeures du sommet «emploi» de Luxembourg?

(\*) Office de Promotion du Tourisme (OPT),  
Statistiques du Tourisme, 1994, 1995.

# TOUT SAVOIR SUR RENDEZ-VOUS

*Qu'est-ce qui assure la liaison entre la Belgique, l'Europe et le monde? Le nouveau site Internet du Bureau d'information pour la Belgique du Parlement européen! Les institutions de l'Union européenne ont un bureau d'information et de relations publiques dans chaque Etat membre. Le Bureau pour la Belgique du Parlement européen se situe à Bruxelles, sur le même site que le Parlement lui-même. Sa mission première est de faire connaître les activités de l'institution et de ses membres. Le voici mieux outillé pour ce faire. Désormais, il dispose d'un nouveau médium de portée mondiale.*

Le Bureau pour la Belgique est en contact permanent avec une panoplie d'institutions et d'organisations qui relaient elles-mêmes les informations. Ce sont les médias, les universités, les autorités fédérales, régionales ou locales, les acteurs socio-économiques etc. En outre, grâce à sa situation centrale à Bruxelles, le Bureau dessert directement un grand nombre de diplomates et de lobbyistes à la recherche de documents. La mise à disposition de ce nouveau site sur Internet n'est donc pas sans importance pratique pour ceux-ci. Toutefois, c'est aussi et surtout au simple citoyen -belge, européen ou du monde- que le Bureau s'adresse. Jonction, information, médiation et transparence sont les maître-mots de sa mission. Il élabore ses propres publications et collabore à la rédaction de revues éditées par la Commission européenne, telle EURINFO. Il organise également séminaires et colloques, expositions, activités «portes ouvertes» et projets pour la jeunesse. Lorsque la médiation entre le Parlement et les citoyens dépasse ses compétences, il informe ces derniers sur les voies à emprunter.

**Du visiteur du site...** Le site Internet du Bureau pour la Belgique est bien sûr accessible à tous, dans les trois langues nationales. Les informations y sont classées par

thème, de façon claire et méthodique. Dans une fenêtre thématique, il suffit de «cliquer» sur le sujet souhaité pour en obtenir les détails. Le visiteur peut, par exemple, obtenir la liste des représentants belges au Parlement. Possibilité lui est offerte de les rechercher par groupe politique, par commission ou délégation parlementaire ou individuellement et d'en savoir davantage sur chacun d'eux.

Des articles sur des sujets spécifiques, relatifs au Parlement européen de Bruxelles et qui font souvent «la une» de la presse nationale sont aussi proposés. Par exemple l'édification du complexe Léopold baptisé «le Caprice des dieux». Toute l'information sur les futures élections européennes sera développée de la même façon. Une autre fenêtre ouvre la liste, régulièrement mise à jour, des publications générales du Parlement européen. Au menu, figure également l'agenda de toutes les activités proposées au public: «portes ouvertes», conférences, projections de films, débats etc.

Quant aux sessions parlementaires, le Bureau pour la Belgique publiera jusqu'en décembre '98 «Info Reflets», soit un dépliant d'information. L'agenda de la session paraît, quant à lui, la semaine précédant la session et la liste des textes adoptés (rapports et résolutions), la semaine qui la suit. Dès le 1er janvier '99,

# L'EUROPARLEMENT : SUR LE NET

le support papier d'«Info Reflets» sera supprimé et les utilisateurs d'Internet pourront le trouver sur le site du Parlement européen (<http://www.europarl.eu.int>). L'utilisateur disposera en général sur ce site de toute l'information qu'il ne trouvera pas sur le site propre du Bureau pour la Belgique.

**...au visiteur du Parlement.** La visite du site Internet incitera certainement le citoyen, résidant ou de passage à Bruxelles, à celle du Parlement européen lui-même. En effet, sur le «web», il aura préalablement obtenu l'adresse du service responsable des visites. Rappelons encore que les réunions des commissions parlementaires et sessions plénières dont il aura l'agenda sont publiques. Il lui suffit, à ces dates, de se présenter à la réception du Parlement qui lui attribuera un badge d'accès. Les adresses où se dérouleront toutes les autres activités annoncées seront bien évidemment mentionnées sur Internet, à l'instar de celle des Euro-Info Centres et des Info Points Europe. Quant au Bureau pour la Belgique, il reste bien sûr «physiquement» ouvert au citoyen pour tout renseignement complémentaire et pour toute aide dans la recherche de documents.

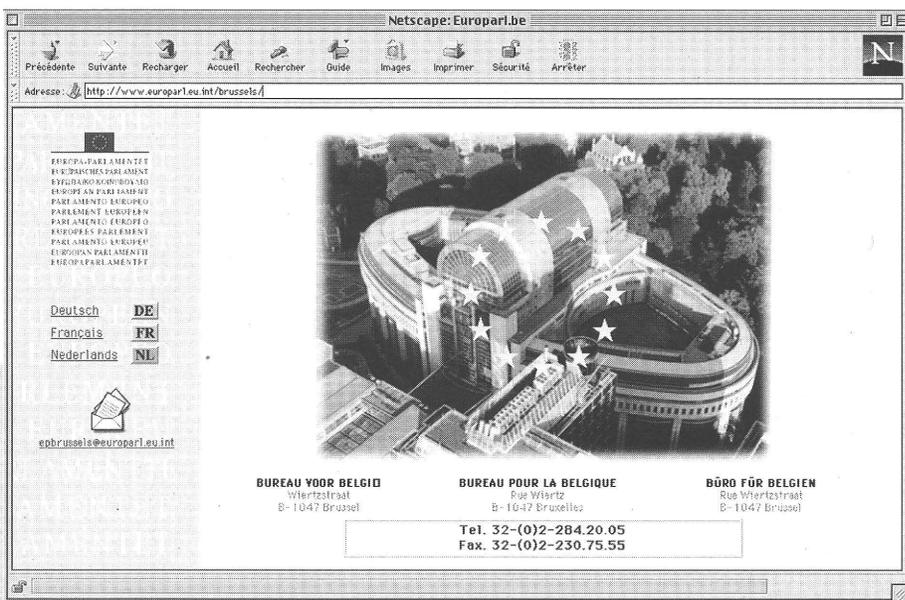
**Participations interactives** L'Union européenne n'est pas virtuelle. S'informer, visiter: le but est de participer. Sur le site du Bureau pour la Belgique, tout citoyen du monde pourra émettre ses commentaires et suggestions.

Pour une participation plus active encore, le Bureau pour la Belgique organise lui-même ou collabore à un certain nombre de projets visant à associer davantage la jeunesse à l'unification européenne (Euroscola, Europolis, Journée européenne des écoles). La plupart de ces projets ont un caractère permanent et

son mis en oeuvre dans les bâtiments du Parlement européen à Bruxelles ou, parfois, à Strasbourg. Il s'agit notamment de sessions parlementaires simulées auxquelles prennent part les jeunes «apprentis députés» ou de concours à thématique européenne. Ces projets, tout comme les modalités pour y participer, sont détaillés sur le site du Bureau pour la Belgique.

Enfin et dans un tout autre registre, toute personne physique ou morale peut introduire une requête soit au Médiateur européen soit à la commission des pétitions du Parlement de l'Union suivant la nature de sa demande. Ici encore, le site Internet récemment ouvert constitue un support utile pour savoir où s'adresser et comment procéder.

<http://www.europarl.eu.int/brussels>





### *Taxer l'épargne des non-résidents*

En décembre dernier, le Conseil des ministres de l'U.E. avait décidé de prendre des mesures afin de combattre la concurrence fiscale déloyale entre Etats membres. Une de ces mesures concerne les revenus de l'épargne des non-résidents, sur lesquels pratiquement aucun Etat membre ne perçoit d'impôt. Pour mettre fin à cette pratique jugée déloyale, la Commission propose une directive qui prévoit deux formules: ou bien une retenue à la source de 20% est opérée sur les revenus de l'épargne du non-résident, ou bien celui-ci choisit de payer ses impôts dans le pays où il vit. Dans ce cas, l'Etat membre où il a placé son argent lui délivre un certificat qui sera transmis à l'administration fiscale du pays où ces revenus devront être déclarés. A souligner que cette proposition de directive vise les intérêts de capitaux placés, et non les dividendes d'actions ou de parts dans des fonds de placement et sicavs.

### *Consultez votre Euro-Info Centre*

Il existe actuellement, dans l'ensemble des pays de l'Union européenne, 233 Euro-Info centres. Autant de «guichets» où

## A LA CONQUÊTE DU JAPON.



Vous êtes cadre dans une entreprise européenne, vous êtes intéressé par le Japon, vous êtes motivé à l'idée d'y suivre des formations, de visiter des entreprises, de participer à des séminaires et stages? Alors vous avez le bon profil: c'est pour vous que la Commission européenne a conçu le programme ETP (Executive Training Programme). Il s'agit d'un programme de formation de haut niveau que peuvent suivre chaque année 50 jeunes cadres européens. Au fil d'un séjour de 18 mois, les participants découvrent la culture, les habitudes de vie et les méthodes de travail des japonais. La formation est toutefois axée sur le management et le développement, l'objectif étant de stimuler les exportations européennes vers le Japon.

Pour chaque première participation d'une entreprise européenne au programme ETP, la Commission octroie une bourse de 110.000 écus (4,5 millions de francs belges), outre une prime d'installation de 600.000 yens ( $\pm 156.000$  BEF) et une bourse mensuelle de 400.000 yens ( $\pm 104.000$  BEF). La sélection des candidats est assurée par SHL Belgium qui présentera, d'octobre à décembre 1998, 90 finalistes à la Commission. Celle-ci en retiendra 50 lauréats qui, après un séminaire de préparation, partiront pour le Japon en juin 1999 et en reviendront en novembre 2000.

SHL Belgium, Europe House, rue Maurice Charlent, 53 - 1160 Bruxelles. Tél: 02/663.48.40



les petites et moyennes entreprises peuvent obtenir toutes informations utiles sur des sujets tels que les normes européennes, les programmes d'aide, les soutiens à la recherche ou à l'exportation, ou encore les partenariats. Pour faciliter l'accès à ces sources d'information, la DG XXIII a mis en place depuis fin mai 1998 un service d'appel gratuit où chaque appelant pourra obtenir les coordonnées de l'Euro-Info Centre le plus proche de chez lui. Pour la Belgique, ce numéro est le 0800.11.22.

### *Protéger*

**le travail à domicile**  
Quelque 6,9 millions de personnes, estime Eurostat, exécutent leur travail à domicile. Soit 4,9% de la population active. Le plus souvent, ces travailleurs sont mal rémunérés et pratiquement exclus des prestations sociales: pas de congé de maladie ou de maternité, pas de sécurité sociale, pas de congés payés ni d'indemnité de licenciement. C'est la raison pour laquelle la Commission européenne invite tous les Etats membres à signer la convention de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) de juin 1996 sur le travail à domicile. Cette Convention, que seules l'Allemagne et la Grande-



Bretagne n'ont pas signée, vise à améliorer la condition des travailleurs à domicile et à leur assurer, autant que possible, l'égalité de traitement par rapport aux autres catégories de travailleurs. A cet effet, la Commission invite les Etats membres à l'informer, dans un délai de 18 mois, sur les dispositions prises pour appliquer la Convention.

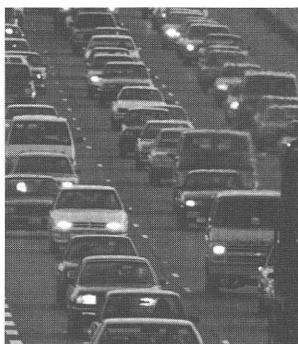


#### La route qui tue

Les routes les plus sûres de l'Union européenne se

trouvent au Royaume-Uni et en Suède, annonce Eurostat, l'Office statistique des Communautés européennes. Les routes les plus meurtrières, par contre, sont celles de la province du Luxembourg en Belgique, et de l'Algarve au Portugal. En effet, le nombre de décès dus à un accident de la route par million et par an d'habitants est en moyenne de 119 pour l'ensemble de l'UE. La province de Luxembourg atteint par contre le chiffre effrayant de 416 décès par an, alors

que la moyenne pour la Belgique est de 143. Une consolation: la Région bruxelloise est trois fois plus sûre: le taux n'y est que de 47 décès.



**Toujours moins de CO<sub>2</sub>**  
L'association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) a formulé une nouvelle proposition d'accord environnemental sur les émissions de CO<sub>2</sub> imputables aux voitures. Les constructeurs s'engagent à réduire d'ici 2008 les émissions de CO<sub>2</sub> à 140 grammes par kilomètre. Pour la Commission, cette proposition est acceptable, et les négociations se poursuivent sur cette base.

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

Nom et prénom: .....

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.

Veuillez m'envoyer Eurinfo à ma nouvelle adresse

(Joindre l'étiquette du dernier numéro reçu)

## 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-98-006-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:**  
Patrick Anspach, Johan Debière,  
Paul Louyet.

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



# UN REPRÉSENTANT SPÉCIAL

« Dès le premier abord, il provoque: «Je suis un accident», constate-t-il. «Théoriquement, ma fonction de représentant spécial du Ministre des Affaires étrangères pour la Conférence Intergouvernementale (CIG) ne pouvait pas exister. Pas dans nos structures administratives, diplomatiques et même mentales. Et pourtant, elle existe. Il est vrai que le contenu de cette fonction est assez imprécis pour qu'on puisse en faire quelque chose d'intéressant.»

Bientôt quadragénaire, Franklin Dehousse n'est en tout cas pas un adepte de l'esprit conformiste. Il serait plutôt comme un électron libre qui va là où sa grande curiosité le pousse. Grâce à cette liberté de mouvement intellectuelle, il perçoit rapidement la structure d'ensemble des dossiers qu'il traite, et il établit des relations là où d'autres ne voient que cloisons étanches. «Comment ne pas voir, dit-il, les interactions évidentes entre par exemple la réforme de la politique agricole commune et celle des fonds structurels, et comment traiter ces problématiques sans tenir compte des perspectives de l'élargissement et de l'impact de l'Organisation Mondiale du Commerce?»

Professeur de Droit dans plusieurs universités (Liège, Collège d'Europe, Robert Schuman de Strasbourg), auteur d'un nombre impressionnant de publications juridiques, consultant occasionnel de la Commission européenne, administrateur à Belgacom et enfin «représentant spécial», Franklin Dehousse est manifestement de ceux qui s'amusent en travaillant. Surtout lorsqu'il s'agit de décortiquer des dossiers particulièrement complexes. Et sa méthode, apparemment, donne des résultats appréciables. Au départ, il

avait en effet été nommé Représentant spécial du ministre des Affaires étrangères pour participer aux travaux du groupe de réflexion constitué pour préparer la CIG. Et dans ce cadre, peut-être bien parce qu'il n'est ni diplomate ni fonctionnaire, il a largement contribué à donner forme aux positions belges. Mieux encore: il a préparé avec ses interlocuteurs une négociation complexe en traçant la voie de

compromis possibles. «Mon approche est simple, explique-t-il: il s'agit d'abord de bien maîtriser les données techniques des problèmes à traiter - ce qui demande une sérieuse préparation - mais surtout il s'agit d'en comprendre les dimensions politiques.»

Quoi qu'il en soit, cette contribution a permis à la Belgique de déposer sur la table de la CIG pratiquement la moitié des propositions déposées par l'ensemble des Pays membres de l'Union européenne.

«Il faut croire, ajoute Franklin Dehousse, qu'on n'a pas été trop mécontent de mon travail, même si j'ai été parfois dérangeant: mon mandat a été prolongé. Mais on a biffé la référence à la CIG. A présent, je suis plus simplement

représentant spécial du ministre des Affaires étrangères auprès de l'Union européenne.» A ce titre, ce jeune professeur d'université plonge dans tous les dossiers européens, et notamment celui de l'Agenda 2000 et de l'élargissement. Or, constate-t-il déjà, «comment croire que l'Europe des 25 fonctionnera encore comme celle des 15? Le changement sera radical. Mais la machine européenne continue à tourner comme si elle ne voulait rien savoir. Parfois, j'ai même l'impression qu'il y a une volonté implicite, mais ferme, de faire en sorte que rien ne change...»



Franklin Dehousse, Représentant spécial du ministre belge des Affaires étrangères auprès de l'U.E.: «Comment croire que l'Europe des 25 fonctionnera encore comme celle des 15?»