

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

24 novembre 2003

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE**Compétences du Vice-premier Ministre
et Ministre du budget et
des Entreprises publiques (*)**

Documents précédents :

Doc 51 0325/ (2003/2004) :

001 à 004 : Notes de politique générale.
005 : Budget général des Dépenses I.
006 : Budget général des Dépenses II.
007 à 009 : Notes de politique générale.
010 à 012 : Justifications.
013 à 028 : Notes de politique générale.

(*) Conformément à l'article 111 du Règlement de la Chambre des représentants, le ministre du Budget et des Entreprises publiques a transmis sa note de politique générale.

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

24 november 2003

ALGEMENE BELEIDSNOTA**Bevoegdheden van de Vice-Eerste Minister,
Minister van Begroting
en Overheidsbedrijven (*)**

Voorgaande documenten :

Doc 51 0325/ (2003/2004) :

001 tot 004 : Beleidsnota's.
005 : Algemene Uitgavenbegroting I.
006 : Algemene Uitgavenbegroting II.
007 tot 009 : Beleidsnota's.
010 tot 012 : Verantwoordingen.
013 tot 028 : Beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement van de Kamer van volksvertegenwoordigers heeft de minister van Begroting en Overheidsbedrijven zijn beleidsnota overgezonden.

Le Gouvernement a déposé cette note politique le 24 novembre 2003.

Le «bon à tirer» a été reçu à la Chambre le 24 novembre 2003

De Regering heeft deze beleidsnota op 24 november 2003 ingediend.

De «goedkeuring tot drukken» werd op 24 november 2003 door de Kamer ontvangen.

<i>cdH</i>	:	<i>Centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	:	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
<i>N-VA</i>	:	<i>Nieuw - Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	:	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a - spirit</i>	:	<i>Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	:	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	:	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA : Questions et Réponses écrites
CRIV : Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)
CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV : Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN : Séance plénière (couverture blanche)
COM : Réunion de commission (couverture beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)
CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)
CRABV : Beknopt Verslag (op blauw papier)
PLEN : Plenum (witte kaft)
COM : Commissievergadering (beige kaft)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

1. Transport ferroviaire

1.1. Contrat de gestion de la SNCB

Réinvestir massivement dans la SNCB et dans l'infrastructure ferroviaire ne prend tout son sens que si l'on s'efforce de rencontrer les besoins de l'actuelle clientèle et de celle qu'on veut attirer, en lui offrant des transports efficaces et de grande qualité. C'est l'objectif du futur troisième Contrat de gestion.

En parallèle avec l'exécution du plan d'entreprise de la S.N.C.B. dont le plan de transport et dans le respect des engagements du Gouvernement par rapport aux dotations de la SNCB, il conviendra de déterminer un point d'équilibre réaliste entre les moyens disponibles et les objectifs politiques dans une optique pluriannuelle. Il s'agira de préciser les obligations de l'entreprise ferroviaire, en contribuant à la satisfaction des besoins de déplacement des usagers et en augmentant la qualité de service au niveau des missions de service public, notamment en termes de confort, de vitesse et de fréquence, mais aussi en matière de ponctualité, de sécurité de l'exploitation et des personnes dans les gares et dans les trains.

Ce troisième contrat de gestion de la S.N.C.B. devra être conclu dans la foulée du plan d'entreprise afin de consigner ou de rendre opérationnelles les évolutions constatées au cours des années passées, de pouvoir aborder l'avenir, en particulier le contexte européen et de mieux définir les missions de toutes les parties concernées par ce contrat : le Gouvernement, la S.N.C.B. et le Service public fédéral Mobilité et Transports.

L'accent sera mis sur la nécessité d'exercer un contrôle sur la qualité du service, la réalité de l'offre de trains et les indices de régularité. Cette action est particulièrement importante et demande un reporting au ministre co-signataire du contrat de gestion.

Les mesures inscrites dans le contrat de gestion permettront de réaliser les objectifs poursuivis par le Gouvernement, concernant la politique tarifaire. Il s'agira de simplifier les tarifs et de tendre, au travers des accords sociaux ou des plans de transport d'entreprise, vers la gratuité des déplacements domicile – lieu de travail par chemin de fer. Pour ce faire des moyens supplémentaires de 4 millions euros par an seront mis à la disposition de la SNCB dès 2004.

1. Spoorvervoer

1.1. Beheerscontract

Massaal herinvesteren in de NMBS en de spoorweginfrastructuur is pas zinvol als men tegemoet tracht te komen aan de behoeften van de huidige klanten en van de klanten die men naar het spoor wil aantrekken, door hen efficiënt vervoer van hoge kwaliteit aan te bieden. Dat is de doelstelling van het toekomstige beheerscontract.

Parallel met de uitvoering van het ondernemingsplan van de NMBS, waaronder het vervoerplan, en in naleving van de verbintenissen van de regering omtrent de dotaties van de NMBS, zal een realistisch evenwicht gevonden moeten worden tussen de beschikbare middelen en de politieke doelstellingen gespreid over verscheidene jaren. Het zal erop aankomen de verplichtingen van de spoorwegonderneming vast te leggen, door mee in te spelen op de verplaatsingsbehoeften van de gebruikers en door de kwaliteit van de dienstverlening op het vlak van haar overheidstaken op te trekken, onder meer qua comfort, snelheid en frequentie, maar ook qua stiptheid, veiligheid van de exploitatie en van de personen in de stations en op de treinen.

Dit derde beheerscontract van de NMBS moet in aansluiting op het ondernemingsplan gesloten worden om de evoluties in de voorbije jaren op te pikken of operationeel te maken, klaar te zijn voor de toekomst, met name de Europese context, en werk te maken van een betere taakomschrijving van alle betrokken partijen bij dit contract : de regering, de NMBS en de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De klemtoon zal liggen op de noodzaak om toezicht te houden op de kwaliteit van de dienstverlening, het reële treinaanbod en de regelmaatindicatoren. De actie is bijzonder belangrijk en vraagt om een rapportering aan de minister die het beheerscontract mee-ondertekent.

De maatregelen in het beheerscontract zullen de verwezenlijking van de regeringsdoelstellingen betreffende de tariefpolitiek mogelijk maken – de tarieven zullen vereenvoudigd moeten worden en via sociale akkoorden of bedrijfsvervoerplannen zal gestreefd moeten worden naar gratis woon-werk-treinverkeer; daartoe zullen vanaf 2004 4 miljoen euro extra middelen per jaar ter beschikking gesteld worden van de NMBS.

Dans cette même optique un système d'indemnisation de la clientèle sera mis en place en fonction de paramètres, comme la ponctualité. L'objectif final est l'augmentation du nombre de voyageurs à la fin de la législature de 25% par rapport à l'année 2000.

1.2. Exécution du plan d'investissement 2001-2012

Le plan pluriannuel d'investissements pour le rail belge découle d'une concertation entre l'Entreprise, le Gouvernement fédéral et les trois Régions. Tel qu'il a été conçu ce plan devrait permettre d'assurer à la fois le maintien et l'extension des capacités afin de rencontrer les objectifs de mobilité du Gouvernement.

Le plan complet couvrant la période 2001-2012 sera prolongé de 2 ans, conformément à l'accord de Gouvernement et à la décision du Comité de concertation du 22 septembre 2003.

Cette décision donnera également lieu à actualisation de la première période, portant sur les années 2004-2007.

Cette actualisation est nécessaire afin de respecter la dotation pour investissements prévue au Contrat de gestion et d'éviter le recours à l'endettement.

Le Comité de concertation État -Régions s'est accordé sur un programme 2004-2007 qui tient compte des priorités de chaque Région. Dans ce contexte, les instruments en matière de préfinancement seront mis en œuvre afin de contribuer à l'exécution des projets prioritaires. Parmi eux figurent les investissements prévus pour réaliser le « diabololo » de l'aéroport de Bruxelles-National afin de renforcer son accessibilité ferroviaire à partir des grandes villes belges et son intégration dans le projet RER.

1.3. Reprise de l'endettement de la SNCB

Conformément aux mécanismes prévus par la loi-programme du 24 décembre 2002, et à la décision du Gouvernement de reprendre, avant le 31 décembre 2005, les dettes de la SNCB (dette historique au 31 décembre 1992, déficits d'exploitation et dette active de la Financière -TGV), les mesures exécutoires en vue de concrétiser cette décision seront préparées.

Vanuit ditzelfde oogpunt zal een systeem van schadeloosstelling van de klanten en van tegemoetkoming van de staat opgezet worden in het licht van parameters als de stiptheid. De bedoeling is dat tegen het einde van de regeringsperiode het aantal reizigers met 25 % gestegen is t.o.v. het jaar 2000.

1.2. Uitvoering van het investeringsplan 2001-2012

Het meerjareninvesteringsplan voor het Belgische spoor is het resultaat van overleg tussen de onderneming, de federale regering en de drie gewesten. Dit plan is zo opgevat dat zowel het behoud als de uitbreiding van de capaciteiten gewaarborgd kunnen worden om tegemoet te komen aan de mobiliteitsdoelstellingen van de regering.

Het volledige plan die de periode 2001-2012 dekt zal met 2 jaar verlengd worden, overeenkomstig het regeerakkoord en de beslissing van het overlegcomité van 22 september 2003.

Door deze beslissing moet de eerste periode, van 2004 tot 2007, geactualiseerd worden.

Deze actualisering is nodig om de investeringsdotatie te eerbiedigen zoals voorzien in het beheerscontract en om geen beroep op nieuwe schulden te doen.

Het overlegcomité Staat-Gewesten is over een programma 2004-2007 overeengekomen dat rekening houdt met de prioriteiten van ieder gewest. In het kader hiervan zullen de middelen qua gezamenlijke en voorlopige financiering ingezet worden om bij te dragen aan de uitvoering van de prioritaire projecten, waaronder de investeringen ter verwezenlijking van de «diabololo»-spoorverbindingen om de luchthaven Brussel-Nationaal vlotter bereikbaar te maken vanuit de grote Belgische steden en te integreren in het GEN-project.

1.3. Overname van de schuld van de NMBS

Conform de in de programmawet van 24 december 2002 vastgestelde mechanismen voor overnames van activa en de regeringsbeslissing om de schulden van de NMBS (historische schuld per 31 december 1992, exploitatietekorten en actieve schuld van HST-FIN) vóór 31 december 2005 over te nemen, zullen de uitvoeringsmaatregelen ter invulling van deze beslissing voorbereid worden.

1.4. RER

La Convention visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles approuvée le 4 avril 2003 par les ministres concernés de l'État fédéral et des Gouvernements régionaux, doit encore être ratifiée par les Parlements respectifs. La procédure d'assentiment est en cours.

Cette convention fixe un objectif général de mise en service du RER à l'horizon 2010-2012 et se concentre sur un scénario d'exploitation à court terme de deux premières lignes radiales : Braine-le-Comte – Bruxelles – Termonde et Grammont – Enghien – Hal – Malines.

Elle précise la structure de concertation et les organes à mettre en place. Elle vise également à étudier des mesures transitoires spécifiques afin de valoriser et renforcer les capacités et les fréquences actuelles sur certaines futures lignes radiales.

Les travaux du Comité de pilotage, qui sera mis en place prochainement, reposeront notamment sur les études existantes relatives aux besoins de déplacement en matière de fréquence, d'amplitude et de points d'arrêts.

Sur base des conclusions d'un groupe de travail État-Régions sur la quantité et la qualité suffisantes du matériel roulant destiné au RER et la manière de couvrir le déficit d'exploitation, la procédure de commande entamée par la S.N.C.B. sera poursuivie.

Les moyens disponibles dans le Fonds RER, créé par la loi-programme du 19 juillet 2001, seront libérés et versés à la SNCB en fonction d'un timing proposé par l'entreprise et correspondant aux dépenses réelles en études et en investissements. La technique du pré-financement pourra être utilisée pour des projets « localisables ».

2. La Poste

2.1. Services – répondre aux tendances du marché postal

L'environnement dans lequel La Poste opère, change vite.

La Poste opère, en premier lieu, dans un marché qui devient de plus en plus restreint, où les médias électroniques gagnent de plus en plus de terrain. En outre, La Poste doit à cause de la libéralisation du marché

1.4. GEN

De Overeenkomst ter uitvoering van het programma voor het Gewestelijk Express Net van, naar, in en rond Brussel, die op 4 april 2003 goedgekeurd werd door de betrokken ministers van de federale Staat en van de gewestregeringen, moet nog bekrachtigd worden door de respectieve parlementen. De instemmingprocedure is aan de gang.

De overeenkomst legt tegen 2010-2012 een algemene doelstelling voor de inbedrijfstelling van het GEN vast en is op korte termijn toegespitst op een exploitatiescenario van twee radiaallijnen : 's Gravenbrakel – Brussel – Dendermonde en Geraardsbergen – Edingen – Halle – Mechelen.

Ze stelt de overlegstructuur en de organen vast die opgezet moeten worden. De bedoeling is ook specifieke overgangsmaatregelen te bestuderen om de huidige capaciteiten en frequenties op bepaalde toekomstige radiaallijnen te valoriseren en te versterken.

De werkzaamheden van de stuurgroep die binnenkort zullen starten zullen zich op grond van bestaande studies baseren met betrekking op de verplaatsingsbehoeften qua frequentie, bereik, en stopplaatsen.

Op basis van de conclusies van een werkgroep Staat-Gewesten over het voldoende aantal en kwaliteit van het rollend materieel bestemd voor het GEN en de wijze waarop het exploitatie te kort zal worden gedekt, zal de bestelprocedure door de NMBS worden voortgezet.

De beschikbare middelen in het GEN Fonds, dat opgericht werd bij de programmawet van 19 juli 2001, zullen vrijgemaakt en aan de NMBS gestort worden volgens een door de onderneming voorgesteld tijdschema dat overeenstemt met de reële studie- en investeringsuitgaven. Prefinancieringstechnieken kunnen worden gebruikt voor «localiseerde» projecten.

2. De Post

2.1. Diensten - inspelen op de trends in de postale markt

De omgeving waarin De Post opereert, verandert snel.

Allereerst opereert De Post in een krimpende markt, waar elektronische media meer en meer terrein winnen. Daarnaast maakt de liberalisering van de postale markt - onder invloed van de Europese reglementering

postal – sous l'influence de la réglementation européenne – supporter de plus en plus de concurrents. Le marché des expéditions de plus de 100 grammes est libéralisé depuis le 1^{er} janvier 2003, celui des expéditions entre 50 et 100 grammes sera libéralisé le 1^{er} janvier 2006. Et à partir de 2009, d'autres étapes pourront encore être franchies dans le processus de libéralisation.

Pour La Poste – dont la plus grande partie des revenus provient d'activités postales et qui, à l'heure actuelle, n'est présente que de manière limitée dans les segments libres d'accès – ces tendances ont des répercussions importantes. La Poste doit être préparée afin de pouvoir se mesurer aux autres concurrents qui souhaitent conquérir une partie du marché postal.

Cela signifie concrètement que La Poste doit augmenter ses efforts afin d'offrir une prestation de services complète, supérieure sur le plan qualitatif. Une offre de service complète et de qualité, un réseau de bureaux serré et aisément accessible avec des heures d'ouverture qui correspondent aux besoins du client, et une livraison plus rapide du courrier en constitueront des piliers importants. Il est évident qu'on cherchera ici un équilibre entre le rôle social de La Poste, et donc l'accessibilité financière des services offerts, et la rentabilité de l'entreprise postale.

Dans le cadre du développement d'une prestation de service qui est supérieure sur le plan qualitatif, le mouvement de modernisation, qui a débuté à La Poste, sera accéléré. L'automatisation devient ici une notion essentielle. L'informatisation des activités des guichets dans les bureaux de poste et l'organisation d'une structure efficace pour le triage en sont des exemples concrets.

De plus, La Poste aura la possibilité de développer des activités qui vont plus loin que «la poste classique». En complétant l'offre de la correspondance avec des services complémentaires, comme l'impression de facture, ou la gestion de documents – La Poste doit, le cas échéant par ses filiales, se développer en un acteur qui offre un package complet à ses clients – aussi bien les entreprises que les particuliers. Ces derniers peuvent également simplifier leur administration par La Poste.

2.2. Sécurité des facteurs

Les efforts fournis afin de garantir la sécurité des facteurs, en continuant à diminuer le nombre de paiements en liquide des allocations sociales à domicile,

– dat De Post in toenemende mate concurrenten naast zich zal moeten dulden. Sinds 1 januari 2003 is de markt voor zendingen boven 100 gram vrij, deze van zendingen tussen 50 en 100 gram wordt vrijgemaakt op 1 januari 2006. En vanaf 2009 kunnen nog verdere stappen worden gezet in het liberaliseringproces.

Voor De Post – die het merendeel van haar inkomsten haalt uit «mail» activiteiten en die vandaag slechts in beperkte mate aanwezig is in de segmenten die vrij toegankelijk zijn – hebben deze tendensen belangrijke gevolgen. De Post moet met name worden klaargestoomd om het te kunnen opnemen tegen andere spelers die een deel van de postmarkt wensen in te pikken.

Concreet betekent dit dat De Post haar inspanningen zal opvoeren om een vollediger en kwalitatief hoogwaardiger dienstverlening aan te bieden. Een volledig en hoogwaardig dienstenaanbod, een vlot toegankelijk en fijnmazig kantorennetwerk met openingsuren die beantwoorden aan de behoeften van de klant, en een snellere aflevering van de brievenpost zullen daarbij belangrijke pijlers zijn. Uiteraard zal hierbij een evenwicht worden gezocht tussen de sociale rol van De Post, en dus de financiële toegankelijkheid van de aangeboden diensten, en de rentabiliteit van het postbedrijf.

In het kader van de uitbouw van een kwalitatief hoogstaande dienstverlening zal de moderniseringsweging die bij De Post op gang is getrokken, versneld worden. Automatisering wordt hierbij een kernbegrip. De informatisering van de loketactiviteiten in de postkantoren en het organiseren van een efficiënte structuur voor sortering zijn hiervan concrete voorbeelden.

Daarnaast zal De Post de kans krijgen om activiteiten te ontwikkelen die ruimer gaan dan wat tot de «klassieke post» kan worden gerekend. Door het aanbod inzake briefwisseling aan te vullen met complementaire diensten, zoals het drukken van facturen, of het beheer van documenten – moet De Post, desgevallend via haar filialen, zich ontwikkelen tot een speler die een totaalpakket aanbiedt aan haar klanten – bedrijven zowel als particulieren. Ook de laatste kunnen via De Post hun administratie vereenvoudigen.

2.2. Veiligheid van de postbode

De inspanningen om de veiligheid van de postbode te waarborgen, via het verder terugdringen van het aantal cash betalingen aan huis van sociale uitkeringen, zul-

seront poursuivis. A cet effet, toutes les entraves légales, réglementaires et procéduriales restantes seront supprimées afin de parvenir au paiement sur compte bancaire en tant que procédure standard. Il va de soi que cela se fera en accordant l'attention nécessaire aux besoins des pensionnés et des moins valides.

3. Télécommunications – Belgacom

3.1. Services

À la demande du ministre des Entreprises publiques, Belgacom a fourni un aperçu les plus importantes lignes directrices des services. Il s'agit en premier lieu, des objectifs de Belgacom pour la création d'une offre qui est supérieure au niveau qualitatif et technique.

Concrètement, cela concerne une offre de nouveaux services via le réseau à large bande, un segment dans lequel Belgacom a déjà aujourd'hui, atteint un développement avancé en tant que leader dans le secteur européen des télécommunications concernant l'offre d'ADSL et de large bande en général. En même temps, cela couvre également l'offre de services de données très développés via le réseau mobile. L'accès Internet sans fil et mobile et services constituent une part importante de l'offre.

En même temps, Belgacom soutient le développement des services publics. Sur le marché de l'information actuel en rapide progression, cela comprend entre autres les objectifs de réduction du clivage numérique. Tout cela évidemment sans porter atteinte à l'objectif d'offrir à chacun les services de base déjà existants de manière la plus qualitative possible.

Enfin, les nouveaux services et l'offre d'infrastructure pour ces services doivent garantir le maintien de la compétitivité de l'économie belge. Dans l'économie actuelle, la croissance est déterminée en partie par les télécommunications. Dans un très large éventail de services qui, à cet égard, seront importants dans l'avenir, nous mentionnons par exemple le télétravail et le développement de l'e-Gouvernement

3.2. La reprise du Fonds de pension

Dans la lignée de la convention du 2 octobre entre Belgacom et ses actionnaires de Belgacom, les obligations de pension de Belgacom sont transférées à l'État. L'approbation des organisations syndicales de l'en-

len worden voortgezet. Daartoe zullen alle resterende wettelijke, regelgevende en procedurele hinderpalen worden weggewerkt om te komen tot de betaling op bankrekening als standaardprocedure. Uiteraard zal dit gebeuren met de nodige aandacht voor de behoeften van de gepensioneerden en van de mindervaliden.

3. Telecommunicatie – Belgacom

3.1. Diensten

Op vraag van de minister van Overheidsbedrijven werd door Belgacom een overzicht verstrekt van de belangrijke hoofdlijnen van de diensten. In de eerste plaats betreft het de doelstellingen van Belgacom om te voorzien in een aanbod dat kwalitatief en technisch hoogstaand is.

Concreet betreft het een aanbod van nieuwe diensten via het breedbandnetwerk, een segment waarin Belgacom vandaag al een vergevorderde ontwikkeling heeft bereikt als leider in de Europese telecommunicatie sector voor wat betreft het aanbod van ADSL en breedband in het algemeen. Tegelijk omvat dit ook het aanbieden van sterk ontwikkelde data – diensten via het mobiel netwerk. Draadloze en mobiele internettoegang en – diensten vormen een belangrijk deel van dit aanbod.

Tegelijkertijd staat Belgacom ook voor het uitbouwen van de publieke dienstverlening. In de huidige snel ontwikkelende informatiemarkt omvat dit onder meer de doelstelling van het reduceren van de digitale kloof. Dit alles vanzelfsprekend zonder afbreuk te doen aan de doelstelling om de reeds bestaande basisdiensten op een zo kwalitatief mogelijke manier aan te bieden aan iedereen.

Ten slotte zullen nieuwe diensten en het aanbieden van de infrastructuur voor deze diensten moeten garant staan voor het behouden van de competitiviteit van de Belgische economie. Groei wordt in de hedendaagse economie voor een deel gestuurd door telecommunicatie. In een zeer brede waaier van diensten die in dat opzicht van belang zullen zijn in de toekomst vermelden we bijvoorbeeld teleworking en de uitbouw van e-Government.

3.2 De overname van het Pensioenfonds

In lijn met de overeenkomst tussen de aandeelhouders van Belgacom en Belgacom zelf van 2 oktober 2003 worden de pensioenverplichtingen van Belgacom overgedragen aan de Staat. Met goedkeuring van de

treprise implique que les obligations fortement croissantes, qui existent aujourd'hui dans l'entreprise et qui peuvent créer de l'insécurité pour les organisations syndicales et l'entreprise, ne seront plus une charge à partir du 1^{er} janvier 2004. Il ne s'agit que d'une rectification, étant donné que cela concerne le premier pilier des pensions et donc une incertitude qui, dans presque tous les cas, ne doit pas être supportée par la concurrence. Cela signifie également que le Fonds de pensions en tant que personne de droit cessera d'exister à la fin de cette année. Ce transfert concerne un paiement de Belgacom à l'État d'un montant en contrepartie des obligations de pensions déjà constituées des statutaires de Belgacom. Comme toute autre entreprise, Belgacom payera une contribution régulière aux pouvoirs publics pour pouvoir garantir les obligations de pension à constituer dans le futur.

3.3. Introduction en bourse

Dans la convention du 2 octobre 2003, il est également fixé que l'actionnaire minoritaire vendra ses actions, et cela au moyen d'une offre de ses actions sur les marchés financiers. Cela implique que les actions des actionnaires minoritaires seront vendues au moment où les conditions s'y prêteront. Comme l'on a fait dans le passé, l'objectif est de continuer à diriger l'entreprise selon des règles solides de bonne gestion. Cela implique que l'on recherche constamment à fournir un système de décision optimale pour toutes les parties intéressées, des employés aux actionnaires, mais également en ce qui concerne les aspects environnementaux.

4. Aéroport – BIAC

4.1. Transformation en une société anonyme de droit privé

Conformément aux articles 157 et 158 de la loi-programme du 30 décembre 2001, un nouveau cadre de fonctionnement est mis en œuvre pour BIAC. Sur le plan de la gestion opérationnelle, l'on choisit le cadre juridique de la gestion privée via la transformation en une société anonyme de droit privé. En ce qui concerne le cadre régulateur, le contrat de gestion est remplacé par le mécanisme d'une licence d'exploitation où le rôle de l'État en tant que régulateur est renforcé.

De plus, conformément à l'accord social entre les organisations syndicales et la direction, la situation du personnel statutaire est liée à l'exploitation de l'aéro-

vakbonden van het bedrijf houdt dit in dat de sterk toenemende verplichtingen die vandaag bestaan in het bedrijf en voor onzekerheid kunnen zorgen voor vakbonden en het bedrijf vanaf 1 januari 2004 niet langer ten laste zullen zijn. Dit is enkel een rechtzetting door het feit dat het hier eerste pijler pensioenen betreft, en dus een onzekerheid die in bijna alle gevallen door de concurrentie niet dient te worden gedragen. Dat betekent ook dat het Pensioenfonds als vehikel zal ophouden te bestaan eind dit jaar. Deze overheveling omvat een betaling van Belgacom aan de Staat van een bedrag dat staat tegenover de reeds opgebouwde pensioenverplichtingen van Belgacom statutairen. Zoals elk ander bedrijf zal er een regelmatige bijdrage worden betaald aan de Overheid om in te staan voor de toekomstig op te bouwen pensioenverplichtingen.

3.3. Beursgang

In de overeenkomst van 2 oktober 2003 werd eveneens bepaald dat de minderheidsaandeelhouder zijn aandeel zal verkopen, en dit door middel van een aanbod van zijn aandelen op de financiële markten. Dat houdt in dat de aandelen van de minderheidsaandeelhouder verkocht zullen worden op een ogenblik dat de omstandigheden zich daartoe lenen. In lijn met het verleden is het de bedoeling om het bedrijf verder te leiden volgens degelijke regels van deugdelijk bestuur. Dat houdt in dat er blijvend naar wordt gestreefd om voor alle belanghebbende partijen, van werknemers tot aandeelhouders, maar ook voor wat betreft milieuaspecten, te zorgen voor een optimaal beslissingssysteem.

4. Luchthaven – BIAC

4.1. Omvorming tot naamloze vennootschap van privaatrecht

In de lijn van artikelen 157 en 158 van de programmatwet van 30 december 2001 wordt een nieuw werkingskader voor BIAC geïmplementeerd. Op het vlak van het operationeel beheer wordt geopteerd voor het juridisch kader van het privaat beheer via de omvorming naar de vorm van een naamloze vennootschap van privaatrecht. Ten aanzien van het regulerend kader wordt het beheerscontract vervangen door het mechanisme van een exploitatielicense, waarbij de rol van de Staat als regulator wordt versterkt.

In de lijn van het sociaal akkoord tussen werknemersorganisaties en het management wordt daarbij de situatie van de statutaire personeelsleden via een sys-

port de manière garantie, via un système de «grandfathering». Cette réglementation est capitale en vue de l'intégration du personnel contractuel et statutaire.

4.2. Diabolo

Le préfinancement du projet Diabolo doit permettre de concurrencer les aéroports voisins qui sont devenus de mieux en mieux accessibles et de plus en plus rapidement grâce au TGV. Une meilleure interconnexion entre le TGV et l'aéroport doit faire du transport ferroviaire une alternative à part entière pour des destinations plus courtes. Le gérant de l'aéroport, soucieux de garantir son développement à moyen terme, doit assurer ce préfinancement. Une redevance ferroviaire aéroportuaire payable par les usagers voyageant de et vers l'aéroport permettra le financement des intérêts du préfinancement. Le préfinancement nécessaire, en fonction de la réalisation physique accélérée, ainsi que le mécanisme de remboursement sur la base des dotations d'investissement fédérales ultérieures ont été présentés au Comité de concertation le 22/09/2003. Ce préfinancement permettra de terminer les travaux en 2010 au lieu de 2014.

*Le ministre du Budget et
des Entreprises publiques,*

Johan VANDE LANOTTE

teem van «grandfathering» op gewaarborgde wijze verbonden aan de exploitatie van de luchthaven. Deze regeling is cruciaal met het oog op de integratie van de contractuele en statutaire personeelsleden.

4.2. Diabolo

De prefinanciering van het Diaboloproject moet toelaten om concurrentie te voeren met de naburige luchthavens die alsmaar beter en sneller toegankelijk geworden zijn dankzij de HST. Een betere verbinding tussen de HST en de luchthaven moet van het spoorvervoer een volwaardig alternatief maken voor kortere afstanden. De beheerder van de luchthaven moet, in zijn bezorgdheid om de ontwikkeling van de luchthaven op middellange termijn te waarborgen, deze prefinanciering verzekeren. Een spoorwegvergoeding voor de verbinding naar de luchthaven die door de reizigers van en naar deze laatste betaald wordt, zal de financiering van de intresten van de prefinanciering toelaten. De noodzakelijke prefinanciering in functie van de versnelde concrete verwezenlijking, en ook het mechanisme voor de terugbetaling op basis van latere federale investeringsdotaties werden op 22 september 2003 aan het Overlegcomité voorgelegd. Deze prefinanciering zal toelaten om de werken te beëindigen in 2010 i.p.v. 2014.

*De minister van Begroting
en Overheidsbedrijven,*

Johan VANDE LANOTTE