

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1997-1998

16 DECEMBER 1997

- I. De problemen van Sabena, de Regie der Luchtweegen (RLW) en de Brussels Airport Terminal Company (BATC)
- II. Wetsontwerp tot rationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal

Evocatieprocedure

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN DE
ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT DOOR DE DAMES
BRIBOSIA-PICARD EN LIZIN

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heren Hatry, voorzitter; Bock, Ph. Charlier, Coene, Delcroix, D'Hooghe, Goovaerts, Hotyat, Moens, Santkin, mevrouw Van der Wildt, de heer Weyts en mevrouw Bribosia-Picard, rapporteur.
2. Plaatsvervangers: de heren Happart, Poty en mevrouw Lizin, rapporteur.

Zie:

Gedr. St. van de Senaat:

1-780 - 1997/1998:

- Nr. 1: Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.
Nr. 2: Amendementen.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1997-1998

16 DÉCEMBRE 1997

- I. Problèmes de la Sabena, de la Régie des Voies aériennes (R.V.A.) et de la Brussels Airport Terminal Company (B.A.T.C.)
- II. Projet de loi visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National

Procédure d'évocation

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES
AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR MMES BRIBOSIA-PICARD ET LIZIN

Ont participé aux travaux de la commission:

1. Membres effectifs: MM. Hatry, président; Bock, Ph. Charlier, Coene, Delcroix, D'Hooghe, Goovaerts, Hotyat, Moens, Santkin, Mme Van der Wildt, M. Weyts et Mme Bribosia-Picard, rapporteuse.
2. Membres suppléants: MM. Happart, Poty et Mme Lizin, rapporteur.

Voir:

Documents du Sénat:

1-780 - 1997/1998:

- N° 1: Projet transmis par la Chambre des représentants.
N° 2: Amendements.

INHOUD

SOMMAIRE

	Blz.		Pages
	—		—
DEEL I		PARTIE I	
Hoofdstuk I: De Regie der Luchtwezen (RLW)	4	Chapitre I ^{er} : La Régie des Voies aériennes (R.V.A.)	4
Hoofdstuk II: Brussels Airport Terminal Company (BATC)	31	Chapitre II: La Brussels Airport Terminal Company (B.A.T.C.)	31
Hoofdstuk III: Sabena	44	Chapitre III: La Sabena	44
A. Vergadering van 12 juni 1996	44	A. Réunion du 12 juin 1996	44
B. Vergadering van 12 maart 1997	81	B. Réunion du 12 mars 1997	81
Hoofdstuk IV: Het plan om de luchthaven Brussel-Nationaal onder een beheer te brengen	106	Chapitre IV: Le projet de l'unicité de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National	106
Bijlage	118	Annexe	118
DEEL II		PARTIE II	
Wetsontwerp tot rationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal	131	Projet de loi visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National	131
I. Inleidende uiteenzetting van de minister van Vervoer	131	I. Exposé introductif du ministre des Transports	131
II. Algemene bespreking	135	II. Discussion générale	135
III. Bespreking van de amendementen	162	III. Discussion des amendements	162
IV. Stemmingen	183	IV. Votes	183
V. Tekstverbetering	184	V. Correction de texte	184
VI. Tekst verbeterd door de commissie	184	VI. Texte corrigé par la commission	184
VII. Bijlagen	185	VII. Annexes	185

Begin 1996 heeft de commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden zich gebogen over de problemen van de luchthaven Brussel-Nationaal. In een eerste fase is de commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden samengekomen op 27 maart en 12 juni 1996 en op 12 maart en 25 juni 1997 om de problematiek van Sabena, de Regie der Luchtwezen en BATC te bestuderen.

Hiertoe organiseerde ze hoorzittingen met:

de heer Kirsch, administrateur-generaal van de Regie der Luchtwezen

de heer Ghijssaert, secretaris-generaal van Sabena

de heer Klees, directeur-generaal en chief executive officer (CEO) van BATC

de heer De Rouck, commercieel directeur van BATC

de heer Reutlinger, voorzitter en chief executive officer (CEO) van Sabena.

Die hoorzittingen vormen het eerste deel van dit verslag.

In een tweede fase heeft de commissie tijdens haar vergaderingen van 26 november, 3, 11 en 16 december 1997, in het kader van de evocatie-procedure, het wetsontwerp tot rationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal besproken.

Die besprekingen vormen het tweede deel van dit verslag.

Dès le début de l'année 1996, la commission des Finances et des Affaires économiques a estimé nécessaire de se pencher sur les problèmes de l'aéroport de Bruxelles-National. Dans un premier temps la commission des Finances et des Affaires économiques s'est réunie les 27 mars et 12 juin 1996 et les 12 mars et 25 juin 1997 pour étudier la problématique de la Sabena, de la R.V.A. et de B.A.T.C.

À cette fin, elle a procédé à l'audition de:

M. Kirsch, administrateur général de la R.V.A.

M. Ghijssaert, secrétaire général de la Sabena

M. Klees, directeur général et chief executive officer (C.E.O.) de la B.A.T.C.

M. De Rouck, directeur commercial de la B.A.T.C.

M. Reutlinger, président et chief executive officer (C.E.O.) de la Sabena

Ce sera la première partie de ce rapport.

Dans un deuxième temps, la commission a examiné au cours de ces réunions des 26 novembre, 3, 11 et 16 décembre 1997, dans le cadre de la procédure d'évocation, le projet de loi visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National.

Ce sera la seconde partie de ce rapport.

DEEL I

HOOFDSTUK I

DE REGIE DER LUCHTWEGEN (RLW)

**I. UITEENZETTING DOOR DE HEER KIRSCH,
ADMINISTRATEUR-GENERAAL VAN DE
REGIE DER LUCHTWEGEN**

De heer Kirsch situeert de Sabena-kwestie in het
luchthavengebeuren.

PARTIE I

CHAPITRE PREMIER

La R.V.A. (Régie des Voies aériennes)

**I. EXPOSÉ DE M. KIRSCH, ADMINISTRATEUR
GÉNÉRAL DE LA R.V.A.**

M. Kirsch situe la question de la Sabena dans
l'actualité aérienne.

Deze slide is beschikbaar op papier en op de
WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et
sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Op basis van de cijfers voor 1996, stelt de heer Kirsch vast dat het aantal bewegingen op tien jaar tijd precies verdubbeld is.

Pour commencer, en considérant les chiffres de 1996, M. Kirsch a constaté que le nombre de mouvements a exactement doublé en 10 ans.

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze grafiek toont de maandelijkse groeipercentages van Brussel-Nationaal en van de vijf belangrijkste ons omringende luchthavens. Er is duidelijk te zien hoe Parijs-Orly in het begin van het jaar de luchthaven van Zaventem overtrof. De groei van het aantal bewegingen in Orly berust echter op een zeer specifiek fenomeen. Wegens een totaal verbod op de uitbreiding van het aantal bewegingen, kende deze luchthaven jarenlang geen enkele groei.

In 1994 werd de Franse overheid gedwongen opnieuw concurrentie te aanvaarden, met name van luchtvaartmaatschappijen als British Airways, die vanaf dan opnieuw op Parijs-Orly konden vliegen. De spectaculaire groei van het aantal bewegingen begin 1995 was dus duidelijk nog het resultaat van het openstellen van de luchthaven in de loop van 1994.

Vanaf juli 1995 neemt deze groei af, wat duidelijk blijkt uit het feit dat de maanden, rekening houdend met het openstellen van de luchthaven, constantere cijfers vertonen.

Het specifieke geval van Parijs-Orly buiten beschouwing gelaten, kende de luchthaven van Brussel-Nationaal in 1995, behalve voor de maand december (stakingen bij Sabena), de grootste groei van het aantal bewegingen van alle belangrijke luchthavens uit de regio.

Over verschillende jaren beschouwd, blijft het resultaat gelijk. Zaventem staat, zo niet als eerste, dan toch minstens in de top 3 gerangschikt wat de groei betreft.

Ce graphique reprend les taux de croissance mensuels de Bruxelles National (voir Annexe) et des 5 aéroports les plus importants qui nous entourent. On y voit qu'au début de l'année, Paris-Orly dépassait l'aéroport de Zaventem. Cette croissance du nombre de mouvements à Orly est un phénomène tout à fait particulier. Pendant des années, cet aéroport n'a pas connu de croissance du tout, étant donné une interdiction totale d'augmenter les mouvements.

En 1994, les autorités françaises ont été obligées d'accepter à nouveau de la concurrence et notamment celle des compagnies aériennes telle que British Airways, qui — à ce moment — ont pu recommencer à opérer sur Paris Orly. Donc, la croissance spectaculaire en nombre de mouvements au début de 1995 était le résultat de l'ouverture de l'aéroport dans le courant de 1994.

À partir de juillet 1995, cette croissance diminue puisque les mois deviennent comparables du point de vue de l'ouverture de l'aéroport.

Hors le cas spécifique de Paris Orly, sauf pour le mois de décembre (grèves à la Sabena), l'aéroport de Bruxelles National était, en 1995, celui qui présentait la plus grande croissance en nombre de mouvements de tous les grands aéroports de la région.

Sur plusieurs années, le résultat est comparable. Zaventem figure sinon au top, au moins parmi le top «3» en croissance.

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Voor het aantal passagiers geldt dezelfde trend, zelfs op een meer uitgesproken manier.

Tussen 1986 en 1995 is het aantal passagiers in Zaventem meer dan verdubbeld.

Evenwel valt de onevenwichtige verdeling tussen enerzijds de intercontinentale en anderzijds de Europese passagiers te onderstrepen.

Het intercontinentale luchtverkeer blijkt in vergelijking met 1986 bijna niet toegenomen te zijn. De toename van het aantal passagiers in Zaventem beperkt zich dan ook bijna volledig tot het intra-Europese luchtverkeer.

Een lid vraagt of het stagnerende aantal intercontinentale passagiers in Zaventem te wijten is aan het feit dat andere luchthavens betere resultaten boeken dan Brussel-Nationaal.

De heer Kirsch antwoordt bevestigend. In de ons omringende luchthavens is het transcontinentale luchtverkeer duidelijk toegenomen. Dat eenzelfde groei zich hier niet voordeed, is onder andere te wijten aan historisch te verklaren problemen die Sabena ondervindt. Sabena opereert immers binnen een intercontinentaal netwerk dat sterk geconcentreerd is op Afrika. Dit netwerk kent momenteel een duidelijke malaise.

Het verwijt aan het adres van de verantwoordelijken bij Sabena, namelijk dat zij verzuimd hebben de nodige initiatieven te nemen, is niet helemaal terecht. Ook de vergelijking met KLM loopt mank. Weliswaar voerde KLM een energieke beleid, maar men mag niet vergeten dat deze maatschappij om historische redenen opereert op een markt die, als bij toeval, de meest explosieve economische groei inzake luchtverkeer heeft gekend in de laatste 10 tot 15 jaar.

Toch is het onmiskenbaar zo dat Sabena er enerzijds niet in slaagde in de toenemende concurrentiestrijd haar volledige intercontinentale netwerk te behouden, en dat de leidinggevende personen anderzijds niet voldoende flexibiliteit aan de dag legden om andere maatschappijen aan te trekken die de intercontinentale verbindingen, die Sabena om economische redenen moest afschaffen, voor hun rekening hadden kunnen nemen.

Een lid meent dat nochtans verschillende pogingen in deze richting zijn ondernomen. Hij herinnert zich dat Sabena een aantal Noord-Amerikaanse steden aandeed (Verenigde Staten, Canada, Mexico). Daarnaast waren er een aantal bestemmingen in Azië (Oost-Azië, het Nabije Oosten), de Emiraten, enz. Deze bestemmingen werden een na een opgegeven.

Quant au nombre de passagers, la tendance est la même, voire plus significative.

Entre 1986 et 1995, Zaventem a vu plus que doubler le nombre de ses passagers.

Il convient toutefois de souligner le déséquilibre de la répartition entre les passagers intercontinentaux, d'une part, et européens, d'autre part.

En fait, l'on constate que par rapport à 1986, on n'a pratiquement pas connu de croissance au niveau du trafic intercontinental. Presque toute la croissance en nombre de passagers à Zaventem a été réalisée au niveau du trafic intra européen.

Un membre demande si le fait que le nombre de passagers intercontinentaux à Zaventem n'a guère évolué est dû au fait que les autres aérodromes se comportent mieux que Bruxelles national.

M. Kirsch confirme que tel est le cas. Le trafic transcontinental a augmenté considérablement à partir des aéroports qui nous entourent. Cette croissance a été nettement moindre, notamment à cause des difficultés qui se sont présentées à la Sabena pour des raisons purement historiques. La Sabena s'est retrouvée avec un réseau intercontinental fort sur un continent, l'Afrique, réseau qui est actuellement dans le marasme.

Il ne faut pas toujours reprocher aux responsables de la Sabena de ne pas avoir pris les initiatives nécessaires. La comparaison avec la KLM, en dehors de sa politique plus volontariste, nécessite de souligner qu'historiquement la KLM se trouvait dans un marché qui, comme par hasard, a connu la croissance économique en termes de trafic aérien la plus explosive depuis 10 à 15 ans.

D'autre part, il est vrai que d'un côté, la Sabena, n'a pas pu maintenir, à cause de la concurrence, tout son réseau intercontinental et que d'un autre côté, ses responsables n'ont pas toujours eu l'ouverture d'esprit qu'il fallait pour attirer d'autres opérateurs afin de reprendre les liaisons intercontinentales que la Sabena a dû abandonner pour des raisons économiques.

Le membre croit que ce n'est pas faute d'avoir essayé. Il se souvient que la Sabena desservait plusieurs villes nord-américaines (États-Unis, Canada, Mexique). De plus il y avait des destinations vers l'Asie orientale, le Proche Orient, les Émirats, etc. Tout cela a été progressivement abandonné.

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

De vergelijking inzake aantal passagiers tussen de zes belangrijkste ons omringende luchthavens, toont aan dat Zaventem in 1995 de grootste groei van het aantal passagiers kende.

La comparaison du nombre de passagers des six principaux aéroports qui nous entourent montre qu'en 1995, c'est Zaventem qui a connu le plus fort accroissement.

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Om een bredere vergelijkingsbasis te hebben, is ook de vergelijking gemaakt met de 20 grootste Europese luchthavens inzake de gemiddelde stijging. De stijgingspercentages van Zaventem voor het aantal passagiers, voor het cargovolume en voor het aantal bewegingen zijn (afgezien van december 1995 met de stakingen bij Sabena) hoger dan het gemiddelde van de 20 grootste Europese luchthavens.

Pour disposer d'une base comparative plus large, on a également fait la comparaison avec les 20 plus grands aéroports européens pour ce qui est de l'accroissement moyen. Les pourcentages de croissance du nombre de passagers, du volume de fret et du nombre de mouvements sont supérieurs (abstraction faite des grèves qui ont eu lieu à la Sabena en décembre 1995) à la moyenne des 20 plus grands aéroports européens.

Op vraag van een lid bevestigt spreker dat de vergelijking in nominale cijfers totaal anders ligt. In 1995 heeft London-Heathrow ongeveer 52 miljoen passagiers verwerkt. Schiphol-Amsterdam heeft de 25 miljoen overschreden. Paris-Charles de Gaulle schommelt rond de 35 miljoen. Zaventem telde 12,5 miljoen passagiers.

De heer Kirsch meent dat vooral de trend belangrijk is. Daaruit blijkt dat Brussel-Nationaal zijn achterstand aan het inhalen is.

À la demande d'un membre, l'intervenant confirme que la comparaison en chiffres nominaux est toute différente. En 1995, London Heathrow a enregistré environ 52 millions de passagers. Schiphol Amsterdam a dépassé les 25 millions. Zaventem a compté 12,5 millions de passagers.

M. Kirsch estime que c'est surtout la tendance qui est importante. Celle-ci montre que Bruxelles National est en train de résorber son retard.

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

De heer Kirsch verklaart dat een belangrijk element in de stijging van het aantal passagiers de stijging is van het aantal transferpassagiers.

Dit onderscheid in de soorten passagiers, waarbij het om 2 totaal verschillende markten gaat, is zeer belangrijk.

De «*O & D-passengers*» (originating/destinating-passengers), de lokale passagiers zijn de passagiers die Brussel als eindbestemming of als origineel vertrekpunt hebben. Anderzijds zijn de transferpassagiers diegene die in Brussel aankomen, bijvoorbeeld met een vlucht uit Schiphol, om hier over te stappen op bijvoorbeeld een intercontinentale vlucht van Sabena op Afrika.

Met de tijd stijgt in Zaventem het aandeel van de transferpassagiers. Van 12 % in 1992 is dit aandeel tot 20 % in 1995. Deze stijging valt volledig te verklaren door het effect van het uitwerken van de «hub» door Sabena. Belangrijk is dat niet alleen het aandeel van de transferpassagiers in de totaliteit is gestegen, maar dat ook het stijgingspercentage van de transferpassagiers hoger ligt dan het stijgingspercentage van het totaal aantal passagiers. Dit betekent dat een belangrijk gedeelte van de stijging van het aantal passagiers te Brussel te danken is aan de stijging van het aantal transferpassagiers. Deze laatste stijging komt quasi volledig op rekening van Sabena.

M. Kirsch déclare qu'un élément important est l'accroissement du nombre des passagers de transfert.

S'agissant de deux marchés tout à fait différents, cette distinction entre les types de passagers est très importante.

Les «*O & D-passengers*» (originating/destinating-passengers), les passagers locaux, sont les passagers qui ont Bruxelles comme destination finale ou comme point de départ initial. Par ailleurs, les passagers de transfert sont ceux qui arrivent à Bruxelles, par exemple par un vol en provenance de Schiphol, pour prendre ici la correspondance d'un vol intercontinental de la Sabena à destination de l'Afrique, par exemple.

Au fil du temps, le nombre des passagers de transfert augmente à Zaventem. De 12 % en 1992, la part qu'ils représentent est passée à 20 % en 1995. Cet accroissement s'explique intégralement par l'incidence du développement du «hub» (transit) par la Sabena. L'important est que non seulement la part des passagers de transfert a augmenté par rapport à l'ensemble, mais aussi que le pourcentage d'accroissement des passagers de transfert est supérieur à celui de l'accroissement du nombre total de passagers. Cela signifie qu'une part importante de la progression du nombre des passagers à Bruxelles est due à la croissance du nombre des passagers de transfert, qui est presque exclusivement le fait de la Sabena.

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Een tweede belangrijk onderscheid tussen de passagiers te Brussel is het onderscheid *European/non-European*.

Wat het aantal passagiers betreft, is Brussel-Nationaal voor ongeveer 70 % een Europese luchthaven. Twee gegevens moeten hier samen worden geïnterpreteerd: enerzijds, het aantal transferpassagiers dat 20 % bedraagt, en anderzijds het betrekkelijk lage aantal intercontinentale passagiers, namelijk 30 %. Hier ligt het belangrijkste verschil met de luchthaven van Schiphol (Amsterdam).

Une deuxième distinction importante entre les passagers de Bruxelles est la distinction «Européens/non-Européens».

L'on voit qu'en nombre de passagers, Bruxelles National est un aéroport européen à environ 70 %. En fait, il y a lieu de combiner 2 chiffres: d'un côté, un pourcentage de passagers de transfert de 20 % et, de l'autre côté, un pourcentage relativement bas de 30 % de passagers intercontinentaux. Là se trouve la différence avec l'aéroport de Schiphol (Amsterdam).

Schiphol doet het op beide punten duidelijk beter dan Brussel-Nationaal. Het aantal transferpassagiers ligt in Schiphol hoger dan 35 %. Ook voor de intercontinentale vluchten scoort Schiphol hoger dan de 30 % van Brussel-Nationaal.

Sur ces 2 critères, l'aéroport de Schiphol est nettement mieux positionné que Bruxelles National. En ce qui concerne les transferts, Schiphol dépasse 35 %. Pour les vols intercontinentaux, Schiphol dépasse largement les 30 % de Bruxelles National.

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Aan de hand van 3 plannetjes wenst de heer Kirsch het essentiële verschil in werking tussen het oude en het nieuwe Sabena aan te tonen. Het oude Sabena moet worden gezien in de context van de bilaterale akkoorden waar in feite de nationale carriers binnen Europa alleen de hoofdsteden aandeden.

Vroeger deed Sabena ook aan *feeding*. Tegen haar reputatie in, verrichtte Sabena op dit vlak vernieuwend werk.

Alle Europese luchtvaartmaatschappijen bezaten verkeersrechten tussen de Europese hoofdsteden onderling, en tussen deze steden en de internationale hoofdsteden. Voor Sabena lagen vele van deze hoofdsteden in Afrika.

Onze markt was beperkt tot het Brusselse *hinterland*. Dit volstond echter niet om op voldoende frequente basis vliegtuigen als een Boeing 747 te vullen.

De heer Kirsch benadrukt ook het belang van de frequentie van de vluchten. Passagiers kiezen een luchthaven, een vliegtuig en een maatschappij op basis van het aantal retouromogelijkheden dat hun geboden wordt. De frequentie heeft eveneens een belangrijke weerslag op de kosten voor de luchtvaartmaatschappij (infrastructuur en personeel).

Om een minimumbezetting van haar vliegtuigen te verzekeren, heeft Sabena als eerste maatschappij het systeem van *feeding* ingevoerd. Om dit concept te verduidelijken, geeft de heer Kirsch het voorbeeld van Dublin. In de marge van de verbinding tussen Brussel-Nationaal en Dublin kan men trachten in Dublin passagiers voor Afrika te werven, aangezien tussen Dublin en Afrika bijna geen verbindingen bestaan. Deze passagiers kunnen worden overgebracht naar Brussel om een minimumbezetting van de vliegtuigen te verwezenlijken. Niet alleen in Dublin, maar ook in Kopenhagen, Frankfurt, enz. ging Sabena op deze manier te werk. Sabena verzekerde ook een van de belangrijkste verbindingen naar New-York voor passagiers uit Griekenland. De vliegtuigen van de maatschappij die terugkeerden uit Leopoldstad, maakten toen een tussenlanding in Athene. Het koste bijna niets om een bijkomende passagier mee te nemen op dit kleine stukje, aangezien hij voor de vlucht naar New-York het volledige tarief betaalde.

Kortom *feeding* is een techniek die erop gericht is het aantal passagiers op het intercontinentale net uit te breiden door ze op te pikken in de verschillende Europese hoofdsteden.

Sinds kort is Sabena echter nieuwe wegen ingeslagen, en de zogenaamde *feeding* zal deel gaan uitmaken van een groter geheel.

À l'aide de deux petites cartes, M. Kirsch voudrait montrer la différence essentielle de fonctionnement entre l'ancienne et la nouvelle Sabena. L'ancienne Sabena doit être vue dans le contexte des accords bilatéraux en vertu desquels, en Europe, les transporteurs nationaux ne reliaient, en fait, que les capitales.

Dans le passé, la Sabena faisait du «feeding». Contrairement à sa réputation, la Sabena a été assez innovatrice dans ce genre d'opérations.

Toutes les compagnies aériennes d'Europe avaient des droits de trafic entre leurs capitales et entre leurs capitales et les capitales internationales. Pour la Sabena, beaucoup de ces capitales se trouvaient en Afrique.

Notre marché se limitait à l'*hinterland* de Bruxelles. Cet *hinterland* ne suffisait pas pour remplir, avec une fréquence suffisante, des avions comme les Boeing 747.

M. Kirsch souligne aussi l'importance de la fréquence des avions. Les passagers choisissent un transfert via un aéroport, un avion, une compagnie en fonction du nombre de possibilités de retour qu'on leur offre. La fréquence est également très importante pour une deuxième raison: les coûts de la compagnie aérienne (infrastructure et équipages).

Donc, la Sabena, pour pouvoir remplir un minimum ses avions, a été la première à introduire le système du «feeding». Pour expliquer le concept du «feeding», M. Kirsch donne l'exemple de Dublin. Il existe un trafic entre Bruxelles National et Dublin, mais, marginalement, l'on pourrait peut-être essayer de trouver des passagers de Dublin pour l'Afrique, sachant qu'il n'y a pratiquement pas de liaisons entre Dublin et l'Afrique. Ces quelques passagers seront transférés à Bruxelles pour aider à remplir les avions au volume minimal requis. Cette opération était menée non seulement sur Dublin, mais également sur Copenhague, sur Francfort, etc. La Sabena a également été un des transporteurs les plus importants vers New-York, de la clientèle grecque. À l'époque, les avions de la Sabena, en revenant de Léopoldville, faisaient une escale à Athènes. Il ne coûtait rien de prendre un passager supplémentaire sur ce petit bout de vol, en sachant que le passager payerait le tarif plein pour voyager vers New-York.

Bref, le «feeding» consiste donc à essayer d'alimenter le réseau intercontinental en prenant sur le réseau des capitales européennes, en nombre de passagers.

Depuis quelques temps, la Sabena s'est lancée dans quelque chose de tout à fait différent et le «feeding» doit pouvoir s'insérer dans quelque chose de beaucoup plus large.

In de nieuwe operationele structuur van Sabena, de intra-Europese *Hub and Spoke*, ligt de nadruk meer op passagiers afkomstig uit kleinere Europese steden. Zij vormen immers een interessant passagierspotentieel, niet alleen voor intra-Europese vluchten maar ook voor het intercontinentale net.

De dienst op steden als Manchester, Bordeaux en Turijn laat, zelfs voor het intra-Europese luchtverkeer, veel te wensen over en de verbindingen tussen deze steden nog meer.

Het interessante is dat, als men op die manier meer passagiers kan aantrekken om hier een transfer te maken, men ook kan proberen op die vliegtuigen supplementaire passagiers te plaatsen. Dit wordt nu des te belangrijker omdat ondertussen een verregaande liberalisering heeft plaatsgehad en de grotere carriers veel vlotter, zowel binnen als buiten Europa, kunnen vliegen. Het is dus niet zo gemakkelijk meer om alleen maar vanuit Frankfurt, Dublin en Kopenhagen de intercontinentale vluchten te vullen. Willen we deze intercontinentale vluchten nog gevuld krijgen, dan moeten wij ons richten naar bestemmingen die zelf niet veel intercontinentale vluchten kunnen aanbieden. De passagiers, vertrekkende vanuit deze luchthavens, moeten immers voor hun intercontinentale vluchten hoe dan ook een transfer maken.

Dit systeem zal Sabena kunnen toepassen vanwege de unieke plaats die Brussel inneemt als hoofdstad van Europa. De lokale passagiers die naar Brussel komen, zijn relatief belangrijker voor Zaventem dan voor de andere luchthavens. Zij moeten de basis vormen om de kosten te dekken voor de vluchten tussen hun vertrekplaatsen en Brussel. Zodra die passagiers te Brussel zijn aangekomen, kunnen zij naar andere luchthavens met minder verbindingen worden doorgevlogen.

Zodra Brussel daarvoor een goede reputatie heeft opgebouwd, zal het een uniek overgangspunt worden, ook voor intercontinentale vluchten voor passagiers vertrekkende van Manchester, Bordeaux, Torino, enz.

Dans la nouvelle structure opérationnelle de la Sabena, le HUB AND SPOKE intra-européen, l'accent est davantage mis sur des passagers en provenance de villes européennes secondaires. Ils constituent un potentiel intéressant, non seulement pour des transferts intra-européens, mais également pour le réseau intercontinental.

Des villes comme Manchester, Bordeaux et Turin sont des destinations qui, même pour le trafic intraeuropéen, ne sont pas bien desservies et certainement pas entre-elles.

L'intéressant est que si l'on peut attirer ainsi davantage de passagers pour réaliser un transfert chez nous, on peut également tenter d'ajouter des passagers dans ces avions. Cela revêt d'autant plus d'importance qu'entre-temps, toute la libéralisation étant intervenue, les grands transporteurs peuvent bien entendu se déplacer beaucoup plus aisément tant à l'intérieur qu'en dehors de l'Europe et qu'il n'est donc plus si facile de compléter les vols intercontinentaux rien qu'au départ de Francfort, de Dublin ou de Copenhague. Si nous voulons maintenir ces vols intercontinentaux au complet, nous devons nous tourner vers des destinations qui ne peuvent offrir elles-mêmes beaucoup de vols intercontinentaux. Les passagers partant de ces aéroports doivent en effet de toute façon faire un transfert pour leurs vols intercontinentaux.

La Sabena pourra appliquer ce système grâce à la place unique que Bruxelles occupe en tant que capitale de l'Europe. Les passagers locaux qui viennent à Bruxelles sont relativement plus importants pour Zaventem que pour les autres aéroports. Ils doivent constituer la base permettant de couvrir le coût des vols entre leurs points de départ et Bruxelles. Une fois arrivés à Bruxelles, ces passagers peuvent embarquer dans un avion à destination d'aéroports offrant moins de correspondances.

Lorsque Bruxelles se sera forgé une bonne réputation sur ce plan, elle deviendra une escale idéale pour les passagers en provenance de Manchester, Bordeaux, Turin, etc., y compris pour les vols intercontinentaux.

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Op de intercontinentale vluchten verwezenlijkt Sabena een groei van 11,30 %. 90 % hiervan is voor rekening van Sobelair, dat opereert op de chartermarkt. De Braziliaanse maatschappij Vasp kende op een jaar tijd een groei van 63,89 %.

Een gelegenheid voor Sabena om op deze markt samen te werken, stuitte op een weigering van Air France.

Een commissielid schrijft deze weigering van Air France toe aan de financiële moeilijkheden die Vasp op dat ogenblik kende.

La Sabena, sur les vols intercontinentaux, a réalisé une augmentation de 11,30 %. Sobelair a fait 90 % sur le marché des charters. Vasp (du Brésil) a réalisé une croissance de 63,89 % en 1 an.

Dans ce dernier marché, la Sabena a raté une occasion de pouvoir collaborer à cause du «niet» d'Air France.

Un commissaire pense que le refus d'Air France était inspiré par les difficultés financières auxquelles la Vasp était confrontée.

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

In vergelijking met 1994 nam het passagiersaantal op de intra-Europese vluchten van Sabena in 1995 met 21,06 % toe. Op dit gebied zijn er twee uitschieters: enerzijds EBA dat met de introductie van een aantal nieuwe regelmatige lijnen een groei van 66,98 % verwezenlijkte, en SAS, dat een groei van 35,37 % dankt aan de toetreding van Zweden tot de Europese Unie.

De heer Kirsch benadrukt dat de Europese *hub* van Sabena ontegensprekelijk succesvol is. Vooral Sabena heeft in het intra-Europees verkeer het aantal passagiers van de luchthaven aanzienlijk kunnen verhogen, voornamelijk op het vlak van de transfers.

Pour les vols intra-européens, de 1994 à 1995, la Sabena a augmenté de 21,06 % en nombre de passagers. Deux cas spéciaux sont E.B.A. qui, avec le lancement de nouvelles lignes régulières, a réalisé une augmentation de 66,98 % et la S.A.S. qui, grâce à l'effet de l'entrée de la Suède dans l'Union européenne a fait 35,37 %.

M. Kirsch de la Sabena souligne que le Hub européen est incontestablement un succès, c'est surtout la Sabena qui, dans le trafic intra-européen, réalise la plus importante augmentation du nombre de passagers de l'aéroport et notamment au niveau des transferts.

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

In globale cijfers heeft Sabena een groei van 18,34 % gekend en blijft daarmee uiteraard de voornaamste carrier voor de luchthaven van Brussel-Nationaal.

En chiffres globaux, la Sabena a connu une croissance de 18,34 % et reste ainsi, bien entendu, le principal transporteur pour l'aéroport de Bruxelles National.

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

De heer Kirsch werpt de vraag op of Sabena eigenlijk nodig is. Hij meent dat spijtig genoeg de bewijzen daarvoor de laatste dagen (eind maart 1996) zijn geleverd.

Het aantal vertrekkende transferpassagiers van Sabena is voorgesteld door de purperen lijn. De zwarte lijn stelt het totaal aantal Sabena-passagiers voor. De blauwe lijnen zijn de transferpassagiers van de andere carriers. De groene lijn levert het totaal aantal passagiers op van de andere maatschappijen.

Het is duidelijk dat op de dagen waarop Sabena staakt, het aantal transferpassagiers op Brussel-Nationaal *quasi* nihil wordt. Op de drie stakingsdagen was het totaal aantal Sabena-passagiers tot nul herleid, doch de luchthaven verwerkte nog 10 000 pax in plaats van het normale gemiddelde van 13 à 14 000 pax. Het verlies voor de luchthaven bedraagt dus 3 à 4 000 pax terwijl Sabena per dag normaal 6 à 7 000 pax aanbrengt.

M. Kirsch pose la question de savoir si la Sabena est réellement nécessaire. Il estime que ces derniers jours (fin mars 1996) ont malheureusement été probants à cet égard.

Le nombre de passagers de transfert partants de la Sabena est représenté par la ligne pourpre. La ligne noire représente le nombre total de passagers de la Sabena et la ligne bleue, les passagers de transfert des autres transporteurs. La ligne verte donne le nombre total de passagers des autres compagnies.

Il est clair que les jours où la Sabena est en grève, le nombre total des passagers de transfert à Bruxelles National devient quasiment nul. Lors des trois jours de grève, le nombre total de passagers Sabena a été ramené à zéro, mais l'aéroport a encore accueilli 10 000 pax, au lieu des 13 à 14 000 en moyenne normale. La perte pour l'aéroport est donc de 3 à 4 000 pax, la Sabena amenant normalement de 6 à 7 000 pax par jour.

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Het aantal bewegingen van regelmatige passagiersvluchten wordt ook op een grafiek uiteengezet. Bij de staking van Sabena valt de luchthaven van 300 tot 150 vertrekken per dag terug. Hoewel het aantal bewegingen dus wordt gehalveerd, vermindert het totaal aantal passagiers slechts met 30 à 40 %. De transferactiviteit valt weg, alleen de lokale passagiers blijven over. Dit betekent dat de lokale passagiers kunnen worden verwerkt zonder dat daarvoor de vliegtuigen van Sabena noodzakelijk zijn.

Een lid wenst te vernemen of de luchthaven het zonder Sabena kan stellen. De heer Kirsch antwoordt hierop dat gezien de samenstelling van de passagiersaantallen Brussel-Nationaal ook zonder Sabena nog tamelijk succesvol zou zijn.

Hij wijst er echter opnieuw op dat in dat geval alle transferactiviteiten voor de luchthaven verloren zouden gaan, dat wil zeggen elke mogelijkheid om via *feeding* de bezettingsgraad van het intercontinentaal luchtverkeer aan te vullen.

Le nombre de vols réguliers de passagers est également illustré par un graphique. Lors de la grève de la Sabena, l'aéroport est retombé de 300 à 150 départs par jour. Même si le nombre des mouvements est réduit de moitié, celui des passagers ne diminue que de 30 à 40 %. L'activité de transfert devient nulle, seuls les passagers locaux subsistent. Cela signifie que les passagers locaux, peuvent être pris en charge sans que cela nécessite le concours des avions de la Sabena.

Un membre désirant savoir si l'aéroport pourrait donc se passer de la Sabena, M. Kirsch répond que, par rapport à la composition du nombre de passagers, aujourd'hui, l'aéroport Bruxelles National serait encore relativement prospère.

Toutefois, il répète que l'aéroport perdrait toutes les activités de transfert, c'est-à-dire, toutes les possibilités de «*feeding*» pour augmenter le potentiel du trafic intercontinental.

Als Sabena verdwijnt, blijven alleen de «O & D»-passagiers over. Indien men aanvaardt dat de taak van Brussel Nationaal zich beperkt tot de opvang van passagiers die Brussel als bestemming hebben, met name de intra-Europese passagiers, heeft men Sabena inderdaad niet nodig.

Indien men echter meer ambitieuze plannen koestert voor de luchthaven, heeft deze een maatschappij nodig die als draaischijf kan fungeren. Indien we een waterkansje willen maken om het intercontinentale verkeer op deze luchthaven te behouden, moet de transferactiviteit in Brussel blijven en moet er een luchtvaartmaatschappij bestaan die deze transferfunctie blijft uitoefenen. British Airways kan deze rol niet van Sabena overnemen, aangezien hun intercontinentaal net Londen als basis heeft.

De verdwijning van Sabena zou de luchthaven van Brussel Nationaal in een negatieve spiraal meesleuren, waardoor zij alle voordelen van de intra-Europese transfers zou verliezen. Om het intercontinentale luchtverkeer naar Brussel Nationaal te brengen, zou men er enkel nog op kunnen wijzen dat dit de luchthaven is waar passagiers naar en uit Brussel aankomen. Bovendien zouden onze intercontinentale passagiers meer dan vroeger naar andere luchthavens moeten worden overgebracht, omdat Brussel niet meer zou beschikken over directe lijnen met een hoge vertrek- en aankomstfrequentie.

De hamvraag is te weten welk type luchthaven men wil. Willen we een luchthaven die te vergelijken is met Amsterdam of een die te vergelijken is met Genève? Zonder enige commerciële inspanning, haalt deze laatste luchthaven 6 tot 7 miljoen passagiers per jaar.

De heer Klees, directeur-generaal CEO van BATC, meent dat het doel van de ontwikkeling van het transferverkeer uiteindelijk ligt in het binnenhalen van de internationale «long haul». Volgens hem heeft de ontwikkeling van de transfer anders geen zin. Men mag zich met andere woorden niet van doelstelling vergissen. Het doel is wel degelijk de aankomst van internationale «long hauls» (lange afstandsverkeer).

Rest natuurlijk de vraag of Sabena deze «hub» zelf moet doen. De heer Klees meent dat als men een beroep zou kunnen doen op een tweede Virgin Airways, het niet ondenkbaar zou zijn deze «hub» aan een andere luchtvaartmaatschappij toe te vertrouwen. Dat Sabena het zelf doet, is geen slechte zaak op voorwaarde dat de einddoelstelling duidelijk het binnenhalen van de «long haul» blijft. Daarnaast zou Sabena op de markt even succesvol en efficiënt moeten optreden als bijvoorbeeld Virgin Airways. Er is geen enkele reden waarom het absoluut een nationale «flag» zou moeten zijn, het volstaat dat de maatschappij in kwestie een «home carrier» is.

Dans l'hypothèse de la disparition de la Sabena, seuls les passagers «O & D» resteraient. Si Bruxelles National se limite à être l'aéroport qui accueille les passagers qui doivent être à Bruxelles, et notamment les passagers intra-européens, l'on n'a pas besoin de la Sabena.

Du moment que les ambitions sont plus importantes, l'aéroport a besoin d'un opérateur qui soit vraiment la plaque tournante de l'aéroport. Si nous voulons avoir une petite chance pour conserver du trafic intercontinental sur cet aéroport, il faut que cette activité de transfert reste à Bruxelles et que, notamment, une compagnie aérienne continue à faire du transfert. Ce n'est certainement pas la British Airways en ce moment qui viendra faire la même chose que la Sabena puisque leur réseau intercontinental opère à partir de Londres.

La disparition éventuelle de la Sabena risque d'entraîner l'aéroport de Bruxelles National dans une spirale négative où il perdrait tous les atouts de transferts intra-européens. En conséquence, le seul atout qui resterait pour attirer du trafic intercontinental serait d'être l'aéroport où arrivent et partent les passagers pour et de Bruxelles. En plus, dans une plus large mesure que par le passé, nos passagers intercontinentaux devraient être transférés vers d'autres aéroports puisqu'il n'y aurait pas de lignes à fréquence assez élevée en direct à partir de Bruxelles.

La question est donc vraiment de savoir quel aéroport l'on veut. Est-ce un aéroport qui se compare à Amsterdam ou notre ambition est-elle d'avoir un aéroport qui se compare à Genève? L'aéroport de Genève, sans faire le moindre effort commercial, fait 6 à 7 millions de passagers par an.

M. Klees, directeur général C.E.O. de la B.A.T.C., croit de son côté que si l'on veut développer le trafic des transferts, c'est avec l'objectif d'amener du «long haul» international. Il ne voit donc aucun intérêt à développer le transfert si ce n'est pas le corollaire qui suit. Autrement dit, il ne faut pas se tromper de cible. La cible est l'arrivée de «long hauls» internationaux.

Quant à la question de savoir si c'est la Sabena qui doit faire ce «hub», M. Klees estime que si l'on avait un autre Virgin Airways, l'on pourrait aussi imaginer que ce soit un autre carrier qui fasse le «hub». Il est très bien que ce soit la Sabena, à condition qu'il y ait un objectif final bien défini, le «long haul». Deuxièmement, la Sabena doit être performante sur le marché comme peuvent l'être des compagnies telles que Virgin Airways. Il n'y a pas de raisons spécifiques pour que ce soit un «flag» national. Il suffit que ce soit un «home carrier».

Een lid wijst erop dat dit systeem enkel kan functioneren op voorwaarde dat de overheid geen verborgen protectionistische maatregelen neemt ten voordele van de nationale luchtvaartmaatschappij, waardoor andere maatschappijen die zich met dit type luchtverkeer bezighouden, uit Brussel zouden verdwijnen.

De heer Kirsch herinnert eraan dat het eerste vrijheidsrecht beperkt blijft tot het recht om over een luchthaven te vliegen. Het tweede bestaat erin te mogen stoppen om technische redenen (bijvoorbeeld om brandstof op te nemen). Het derde en het vierde bestaan in het opnemen en afzetten van passagiers op de luchthaven. Het vijfde kan worden geïllustreerd met het voorbeeld van Singapore Airlines, die een vlucht Singapore-Brussel-New-York verzorgen. Op deze vlucht was Brussel aanvankelijk een puur technische stop. De luchtvaartmaatschappij profiteerde echter van deze technische stop om een vijfde vrijheidsrecht te creëren, namelijk het recht passagiers op te nemen van Brussel naar New-York.

Spreeker ziet nog andere voorbeelden zoals bijvoorbeeld de cabotage.

De heer Ghysaert, secretaris-generaal van Sabena voegt hieraan toe dat het zesde vrijheidsrecht erin bestaat twee tickets voor de prijs van een aan te bieden, zonder dat men beschikt over de verkeersrechten tussen de twee luchthavens. Bijvoorbeeld Kopenhagen-Brussel-Johannesburg. Dit is eigenlijk het klassieke «feeding-systeem» van Sabena. Deze praktijk wordt ook het «zesde vrijheidsrecht» genoemd.

De heer Kirsch verduidelijkt het begrip «cabotage» met het voorbeeld van British Airways, die in Parijs passagiers opnemen voor Toulouse. Tot nog toe is dit een verboden praktijk. Na de liberalisering van de luchtvaart op 1 april 1997 zal dit echter toegelaten zijn.

Un commissaire y ajoute la condition que les pouvoirs publics ne pratiquent pas une politique de protectionnisme déguisé à l'égard de la compagnie nationale, qui chasserait les autres opérateurs de Bruxelles pour faire ce genre de trafic.

M. Kirsch rappelle que la première liberté se limite au survol. La deuxième est de s'arrêter pour une raison technique (p.ex. prendre du fuel). La troisième et la quatrième sont de prendre les passagers et de les amener vers. La cinquième liberté est illustrée par l'exemple de Singapore Airlines qui avait une ligne Singapore — Bruxelles — New-York. Pour cette ligne, Bruxelles était simplement un «*stop technique*». Or, ils ont profité de ce «*stop technique*» pour en faire une cinquième liberté, c'est-à-dire prendre des passagers à Bruxelles pour New-York.

L'intervenant croit qu'il y a encore d'autres avantages comme le cabotage.

M. Ghysaert, secrétaire général de la Sabena, ajoute que la sixième liberté est, sans avoir les droits de trafic entre deux aéroports, de présenter deux tickets pour un prix. Par exemple: Copenhague — Bruxelles — Johannesburg. C'est le «*feeding*» classique de la Sabena. Cette pratique est baptisée «sixième liberté».

Le cabotage, selon M. Kirsch, c'est par exemple British Airways qui prend des passagers à Paris pour Toulouse. Cette pratique, jusqu'à présent, n'est pas encore autorisée. Elle sera légalisée à partir de la libéralisation du 1^{er} avril 1997.

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Het gemiddeld aantal passagiers per beweging voor Parijs-Orly bedraagt 129,6. Voor Brussel-Nationaal bedraagt dit aantal iets minder dan 62.

In verband met de vraag of onze luchthaven Sabena wel nodig heeft, herhaalt de heer Kirsch dat Brussel een *captive market* is. Als de EU vergaderingen houdt, dan zullen de deelnemers met of zonder Sabena blijven toestromen.

Le nombre moyen de passagers par mouvement pour Paris Orly est de 129,6. Pour Bruxelles National, ce nombre est légèrement inférieur à 62.

À la question de savoir si notre aéroport a bien besoin de la Sabena, M. Kirsch répète que Bruxelles est un « *captive market* ». Lorsque l'U.E. tient des réunions, les participants continuent d'affluer, avec ou sans la Sabena.

Brussel zit nu op een vijfde plaats inzake aantal bewegingen.

Mocht Sabena verdwijnen met zijn *hub*-activiteit, dan zou Brussel-Nationaal naar een 15de plaats worden verwezen en een kleine regionale luchthaven worden.

De goede rangschikking van Palma en Manchester is te danken aan het overwegend belang voor deze luchthavens van de charteractiviteit.

Een lid meent dat het lage cijfer voor Brussel-Nationaal te wijten is aan de schrapping door Sabena van een aantal van haar intercontinentale vluchten.

De heer Kirsch bevestigt dat, hoewel het totaal aantal passagiers is gestegen van 6 miljoen in 1986 tot 12,5 miljoen vandaag, het aantal intercontinentale passagiers op die 10 jaar slechts gestegen is van 1,6 tot 1,9 miljoen in 1994 en 2 miljoen in 1995.

Sabena heeft inderdaad een aantal intercontinentale verbindingen afgeschaft en daarbij niet altijd het nodige initiatief getoond om andere carriers aan te trekken om via commerciële akkoorden met Sabena deze verbindingen over te nemen.

Anderzijds staat de reglementering uit de bilaterale akkoorden andere Europese luchtvaartmaatschappijen niet toe intercontinentale vluchten te lanceren vanuit Brussel.

De heer Ghysaert van Sabena verklaart dat het relatief lage cijfer van 61 pax per beweging een verklaring vindt in het feit dat Sabena kleinere toestellen heeft gekocht voor de exploitatie van haar ster-vormig netwerk. Om het aantal Europese bestemmingen uit te breiden van 40 tot 65, heeft Sabena noodgedwongen kleinere markten voor haar rekening genomen. Het is dan ook niet meer dan logisch dat Sabena voor deze markten vliegtuigen inzet met een beperkt aantal zetels.

Een commissielid meent dat dit beleid voor Sabena een belangrijke «toegevoegde waarde» creëert. Anderzijds meent hij dat de luchthaven van Brussel nood heeft aan een zekere bestendigheid in de omvang van het luchtverkeer. Een nationale luchtvaartmaatschappij kan hiervoor zorgen.

Een lid vraagt op welke manier de Regie der Luchtwegen bijdraagt tot de goede werking van de luchthaven.

De heer Kirsch antwoordt dat de Regie der Luchtwegen twee belangrijke functies heeft. Ten eerste draagt zij de verantwoordelijkheid voor de volledige *air traffic control* (zo'n 300 tot 350 luchtverkeersleiders). Deze dienst is 24 uur op 24 werkzaam.

Bruxelles occupe actuellement la cinquième place pour le nombre de mouvements.

Au cas où la Sabena et son activité «*hub*» disparaîtraient, Bruxelles National serait renvoyé à la quinzième place et deviendrait un petit aéroport régional.

Le classement honorable de Palma et de Manchester est imputable à la place prépondérante qu'occupe, pour ces aéroports, l'activité de charter.

Un commissaire estime que le chiffre peu élevé de Bruxelles National est dû à la suppression, par la Sabena, d'un certain nombre de ses vols intercontinentaux.

M. Kirsch confirme que, bien que le nombre total des passagers soit passé de 6 millions en 1986 à 12,5 millions aujourd'hui, le nombre des passagers intercontinentaux n'a progressé, durant ces dix années, que de 1,6 à 1,9 millions en 1994 et 2 millions en 1995.

La Sabena a, en effet, supprimé un certain nombre de liaisons intercontinentales et n'a pas toujours pris les initiatives voulues pour attirer d'autres transporteurs qui auraient repris ces correspondances en concluant des accords commerciaux avec la Sabena.

D'un autre côté, la réglementation des accords bilatéraux ne permet pas encore à d'autres compagnies européennes de lancer des routes intercontinentales à partir de Bruxelles.

M. Ghysaert de la Sabena explique que le chiffre assez bas de 61 *pax/movement* s'explique par le fait que la Sabena a acheté de plus petits avions pour l'exploitation de son réseau en étoile. Pour passer de 40 destinations sur l'Europe à 65 destinations, la Sabena a dû prendre les petits marchés. Or, il est évident que pour ces marchés, la Sabena exploite des avions avec un nombre nettement moindre de sièges.

Un commissaire estime que cette politique rapporte à la Sabena en termes de valeur ajoutée. D'autre part, il croit qu'il faut une certaine constance en volume pour l'aéroport de Bruxelles. Une compagnie nationale peut procurer cette constance.

Un membre demande quelle est la contribution de la R.V.A. au fonctionnement de l'aéroport.

M. Kirsch répond que la R.V.A. a deux responsabilités principales. Tout d'abord, la responsabilité pour tout ce qui concerne l'«*air traffic control*» (les aiguilleurs du ciel qui sont 300 à 350). Ce service est opérationnel 24 heures sur 24.

Daarnaast is de Regie der Luchtwegen verantwoordelijk voor de infrastructuur van de luchthaven, behalve van de terminal, die onder de bevoegdheid van BATC valt. Concrete voorbeelden zijn: de luchthaveninspectie, het onderhoud van de pistes, de brandweer en de politie van de luchthaven, de cargozone, enz.

Voor de Regie der Luchtwegen is Sabena in de eerste plaats een *home carrier* en een maatschappij die haar commerciële strategie momenteel concentreert op Brussel-Nationaal. Toch koestert de heer Kirsch ook ambities in de richting van intercontinentale vluchten.

Een lid wenst te vernemen of in bepaalde landen de *national carrier* zelf instaat voor de taken die de Regie der Luchtwegen in Brussel voor haar rekening neemt.

De heer Kirsch gelooft van niet. In alle landen is de *air traffic control* een afzonderlijke dienst. Wat het beheer van de luchthaven betreft, bestaan er twee modellen van organisatie. Enerzijds is er het Europese model (Schiphol, Londen-Heathrow, Parijs-Charles de Gaulle enz.) waarbij één luchthaveninstantie verantwoordelijk is zowel voor de gebouwen als voor de pistes. Daartegenover staat het Amerikaanse model, waar de instantie van de luchthaven enkel verantwoordelijk is voor de pistes, en (tenminste in de grotere luchthavens) de verantwoordelijkheid voor de terminals rechtstreeks of onrechtstreeks wordt overgelaten aan de luchtvaartmaatschappijen.

Een lid vraagt in hoeverre de stakingen blijvende negatieve gevolgen hebben. Zijn er passagiers die niet meer via Brussel willen vliegen?

D'autre part, la R.V.A. est responsable de tout ce qui se trouve à l'aéroport, en dehors du terminal qui relève de la compétence de la B.A.T.C. Des exemples sont: l'inspection aéroportuaire, l'entretien des pistes, les pompiers et policiers aéroportuaires, la zone «Cargo», etc.

Pour la R.V.A., la Sabena est un *home carrier* et une compagnie qui est en train de développer une stratégie axée sur l'aéroport de Bruxelles National. Toutefois, l'ambition de M. Kirsch s'étend également aux vols intercontinentaux.

Un membre voudrait savoir si dans certains pays c'est le «*national carrier*» qui assure les fonctions qu'exerce la R.V.A. à Bruxelles.

M. Kirsch ne le croit pas. Dans tous les pays, l'«*air traffic control*» est une fonction séparée. En ce qui concerne l'exploitation en général, il existe deux modèles d'organisation pour aéroports. Il y a le modèle européen: Schiphol, London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, etc., où il y a une seule autorité aéroportuaire qui est responsable, tant des bâtiments que des pistes. Il existe également un modèle américain, où il y a une autorité aéroportuaire qui est responsable des pistes, et, dans les grands aéroports, les terminaux sont directement ou indirectement laissés à l'initiative des compagnies aériennes.

Un membre demande dans quelle mesure les grèves ont des conséquences négatives permanentes. Y-a-t-il une série de passagers qui ne veulent plus passer par Bruxelles?

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

De heer Kirsch herneemt een eerder getoonde grafiek waarop de gevolgen van de stakingen bij Sabena te zien zijn. Hij herhaalt dat een groot deel van de passagiers Brussel als eindbestemming heeft; dat deel van de markt is een *captive market* die door Sabena maar evengoed door een ander maatschappij kan worden bediend. De transferpassagiers van hun kant rekenen maar op één ding: een zo kort mogelijke tijdsspanne tussen aankomst en vertrek. De luchthaven waar die overstap gebeurt, is voor die passagiers van ondergeschikt belang. Vandaar rijst de cruciale vraag: willen we in België alleen een *captive market* naar het voorbeeld van Genève, of willen we, rekening houdend met onze infrastructuur en onze ligging, meer interessante activiteiten aantrekken: een luchthaven naar het voorbeeld van Schiphol.

De heer Kirsch stelt vast dat in de USA de luchthavens *hub* zijn voor minstens 2 carriers. De beste partner voor de *hub* van de RLW is Sabena. Dit betekent niet dat Sabena gesubsidieerd moet worden. Economische criteria moeten doorslaggevend zijn. De uitbreiding van de luchthaveninfrastructuur is de beste hulp die aan Sabena kon worden gegeven.

M. Kirsch reprend un graphique montré précédemment, sur lequel on peut voir les conséquences des grèves à la Sabena. Il répète qu'une grande partie des passagers ont Bruxelles comme destination finale; cette partie du marché est un « *captive market* » qui peut être desservi par la Sabena, mais peut l'être tout autant par une autre compagnie. Les passagers en transit, pour leur part, ne tiennent compte que d'une chose: un laps de temps le plus bref possible entre l'arrivée et le départ. L'aéroport où a lieu le transfert n'a pour ces passagers qu'une importance secondaire. D'où la question cruciale qui se pose: voulons-nous, en Belgique, uniquement un « *captive market* » comme Genève ou, compte tenu de notre infrastructure et de notre situation, entendons-nous attirer des activités plus intéressantes et avoir un aéroport du genre Schiphol?

M. Kirsch constate qu'aux États-Unis, les aéroports sont « *hubs* » pour au moins deux transporteurs. Le meilleur partenaire pour le « *hub* » de la R.V.A. est la Sabena. Cela ne signifie pas qu'il faille subventionner la Sabena. Les critères économiques doivent être prépondérants. L'extension de l'infrastructure aéroportuaire est la meilleure aide que l'on ait pu apporter à la Sabena.

Om op de vraag van de spreekster betreffende de gevolgen van de stakingen voor Sabena te antwoorden, verklaart de heer Klees dat in het klachtendossier dat BATC bewaart een groot aantal brieven zijn opgenomen van personen die het voornemen uiten niet meer met Sabena te vliegen omdat ze de maatschappij niet langer betrouwbaar vinden. Het is dus duidelijk dat de stakingen een niet te verwaarlozen negatief effect hebben gehad. Dit kan echter moeilijk in cijfers worden uitgedrukt.

Een commissielid meent dat de stiptheid in het internationale verkeer er in het algemeen sterk op achteruitgaat.

HOOFDSTUK II

BATC (Brussels Airport Terminal Company)

I. UITEENZETTING VAN DE HEER KLEES, DIRECTEUR-GENERAAL, CHIEF EXECUTIVE OFFICER (CEO) VAN BATC

De heer Klees legt uit dat BATC de afkorting is van Brussels Airport Terminal Company. Hij overhandigt de leden een samenvattende nota over de werking van BATC (zie bijlage 1).

BATC werd opgericht in december 1987 door middel van een eerste privatisering waarbij zeven miljard frank uit de begroting werd gehaald en gebruikt voor de uitbreiding van het luchthavengebouw (het incheckgebouw met daaronder de verdieping waar de passagiers aankomen en nog daaronder de verdieping waar de bagage verwerkt wordt, met de respectieve bijhorende pieren). De tweede opdracht was het beheer van het luchthavengebouw waarbij BATC van de Regie der Luchtweegen een recht van opstal verkreeg alsook, in ruil voor 47% van het kapitaal, dat wil zeggen 1 miljard frank, de bestaande gebouwen (die dienen voor alle mogelijke passagiersactiviteiten).

Het verschil tussen de opdracht van BATC en die van de Regie der Luchtweegen was zeer duidelijk (BATC is een privaatrechtelijke vennootschap; de RLW is nog steeds een parastatale «A»). Alles wat in de luchthaven te maken heeft met de passagiers behoort tot de bevoegdheid van BATC.

De regering heeft evenwel onvoldoende voorzorgsmaatregelen genomen bij de opsplitsing van de taken. Een passagier heeft bijvoorbeeld gewoonlijk bagage bij zich. Volgens de heer Klees is een luchthaven niets anders dan een fabriek die een passagier met bagage ontvangt, die de passagier van zijn bagage moet scheiden en daarna passagier en bagage terug moet samenbrengen op de door de passagier bepaalde plaats.

Pour répondre à l'intervenante sur l'effet des grèves à la Sabena, M. Klees indique que dans le dossier de plaintes que conserve la B.A.T.C., il y a un assez grand nombre de plaintes de gens disant que dorénavant ils ne prendront plus la Sabena, faute de fiabilité. Il est certain que les grèves ont un effet négatif non négligeable. Toutefois, il est difficile de le chiffrer.

Un commissaire fait remarquer que, d'une manière générale, il y a une dégradation de la ponctualité dans le transport international.

CHAPITRE II

La B.A.T.C. (Brussels airport Terminal Company)

I. EXPOSÉ DE M. KLEES, DIRECTEUR GÉNÉRAL, CHIEF EXECUTIVE OFFICER (C.E.O.) DE LA B.A.T.C.

M. Klees explique que B.A.T.C. est l'abréviation de «Brussels Airport Terminal Company». Il remet aux membres une note de synthèse sur son fonctionnement (Voir annexe 1).

La B.A.T.C. a été fondée en décembre 1987 sous forme d'une première privatisation qui visait à débudgétiser le budget de l'État en trouvant 7 milliards de francs pour l'extension de l'aérogare (le bâtiment d'enregistrement avec, en-dessous, l'arrivée des passagers et, encore en-dessous, le traitement des bagages et les jetées qui y sont associées). L'autre mission était de gérer l'aérogare, en recevant un droit de superficie de la R.V.A. et en recevant, contre 47 % du capital, c'est-à-dire un milliard de francs, les bâtiments existants (qui correspondaient à tout ce qui est traitement des passagers).

La différence de mission entre les deux entités (la B.A.T.C. est une société de droit privé alors que la R.V.A. est toujours un parastatal «A») était très claire. Tout ce qui, à l'aéroport, concerne les passagers, relève de la compétence de la B.A.T.C.

Évidemment, lorsque le Gouvernement a fait cette répartition, il n'a pas pris le soin de le faire avec suffisamment de précaution. Exemple: un passager en général a des bagages. Or, d'après M. Klees, un aéroport n'est rien d'autre qu'une usine qui reçoit un passager équipé de ses bagages, qui doit les séparer, et, à un endroit déterminé, fixé par le passager, il faut les reconsolider.

Met heeft evenwel het bagageprobleem volledig vergeten aangezien de betrekkingen met de *handlers* tot de bevoegdheid van de RLW zijn blijven behoren terwijl BATC verantwoordelijk is voor de passagiers. BATC is dus in principe niet bevoegd voor de bagage (een dergelijke toestand leidt tot algemene verwarring) maar is wel verplicht de nodige installatie ter beschikking te stellen van de *handlers*.

De heer Klees is het volledig eens met wat de heer Kirsch gezegd heeft over de ontwikkeling van de luchthaven en over de luchtverbindingen. Wanneer men het over Sabena heeft, moet men echter weten dat Sabena verschillende gezichten heeft.

Sabena is niet alleen een luchtvaartmaatschappij maar ook een bedrijf dat grondendiensten verleent aan de passagiers (*handling*). Daarenboven is het een cateringbedrijf (bevoorrading van de vliegtuigen met drank en voedsel). Sabena heeft ook een zeer belangrijke technische afdeling.

De eerste opdracht van BATC was de uitbreiding van het luchthavengebouw. Sedert 1958, toen diezelfde luchthaven een markante verwezenlijking was, werd er niets meer bijgebouwd (behalve in 1977 de satelliet). Dat luchthavengebouw was vrij klein (opgevat voor 6 miljoen passagiers per jaar). In 1987 was dit passagiersaantal reeds bereikt. Tussen 1987 en december 1994, het jaar waarin het nieuwe luchthavengebouw in dienst werd genomen, heerste er voor de passagiers een complete chaos. Daarenboven was de interne uitrusting niet geautomatiseerd, was er geen airconditioning, ontbraken tal van andere zaken.

In 1987 heeft de regering besloten het gebouw uit te breiden. Voor 150 000 m² bijkomende te bebouwen oppervlakte werd een budget van slechts 7 miljard uitgetrokken. Alleen al voor een kantoorgebouw zonder de uitrusting voor de verwerking van de bagage, zonder de informatica nodig voor het op elkaar afstemmen van vliegtuig, passagier en bagage, is meer nodig. In 1992 is men tot het besef gekomen dat in plaats van 7 miljard 25 miljard nodig was. Die vaststelling heeft tot grote beroering geleid bij de banken die onmiddellijk de toenmalige kredietlijnen hebben geschrapt. BATC boekte nochtans resultaten. In januari 1993 kreeg de heer Klees de opdracht die financiële crisis op te lossen, de bouwwerken binnen de gestelde termijn en voor het vastgestelde bedrag te voltooien. Ten slotte bebouwde BATC een oppervlakte van 250 000 m² voor een bedrag van 20 miljard terwijl het op de begroting uitgetrokken bedrag 21 miljard bedroeg. Het gebouw werd met tweeënhalve jaar voorsprong geopend, op 11 december 1994 om 5 uur 's morgens.

BATC stelt 90 mensen te werk, onder wie 35 universitair geschoolden.

Or, l'on a tout à fait oublié le problème des bagages, puisque les rapports avec les «handlers» sont restés à la R.V.A. bien que la B.A.T.C. ait la responsabilité des passagers. La B.A.T.C. n'a donc en principe aucune responsabilité en matière de bagages (cette situation crée une confusion générale) avec cependant une obligation de fournir l'installation aux «handlers».

M. Klees se rallie entièrement à ce que M. Kirsch a dit sur le développement de l'aéroport et sur les lignes aériennes. Mais quand l'on parle de la Sabena, il faut savoir qu'elle a plusieurs visages.

La Sabena est non seulement une compagnie aérienne mais également une société d'assistance au sol aux passagers («handling»). En plus, elle est une société de «catering» (de fourniture des avions en nourriture et en boissons). Elle a également une division technique très importante.

L'obligation de la B.A.T.C. a été d'abord de construire l'extension de l'aérogare. Depuis 1958, au moment où cette aérogare était une belle réalisation (à part, en 1977, le satellite), plus rien n'a été fait. Cette aérogare était relativement petite (conçue pour 6 millions de passagers par an). Or, déjà en 1987, l'on avait atteint ce nombre de passagers. De 1987 à décembre 1994, au moment de la mise en service de la nouvelle aérogare, cela a été une pagaille épouvantable pour les passagers sans compter que les équipements internes n'étaient pas automatisés, qu'il n'y avait pas de conditionnement d'air, qu'il manquait toute une série d'autres éléments dans l'aérogare.

En 1987, le Gouvernement a décidé de construire une extension. Pour 150 000 m² supplémentaires, surface au sol, de bâtiments à construire, un budget de 7 milliards seulement était prévu. Déjà, un bâtiment de bureaux sans les équipements de traitement de bagages, sans l'informatique qui doit, en temps réel, réconcilier l'avion, le passager et ses bagages, dépasse ce montant. En 1992, on s'est aperçu qu'il fallait 25 milliards au lieu de 7 milliards. Ce constat a provoqué l'émoi des banques qui ont fermé les lignes de crédit à l'époque. La B.A.T.C. n'avait pourtant aucun problème de résultat. En janvier 1993, M. Klees avait pour mission de résoudre cette crise financière, de terminer la construction convenablement dans les délais fixés et pour le montant fixé. Finalement, la B.A.T.C. a construit 250 000 m² au sol pour un montant de 20 milliards alors que le budget était de 21 milliards de francs. L'ouverture était prévue deux ans et demi à l'avance, le 11 décembre 1994 à 5 heures du matin.

La B.A.T.C. est forte de 90 personnes, dont 35 universitaires.

De inkomsten van BATC zijn voor 45 % handelsinkomsten en voor 55 % luchthaveninkomsten.

47,5 % van de aandelen van BATC zijn in handen van de Regie der Luchtwegen en 52,5 % in handen van privé-aandeelhouders. Die laatste zijn voornamelijk institutionelen en twee grote industriële groepen (GBL en GBM). Elke partner bezit 6,75 % van de aandelen. De aandeelhouders hebben geen rendementswaarborg op hun beleggingen. BATC heeft in de twee of drie eerste jaren een dividend uitgekeerd. Daarna heeft BATC, gelet op de financiële crisis in 1992, geen dividenden meer uitgekeerd. Dit jaar wordt aan de algemene vergadering voorgesteld opnieuw een dividend uit te keren.

De omzet van BATC bedraagt 5 miljard frank. Het bedrijfsresultaat na belastingen bedraagt 250 miljoen. Een bedrag van 80 miljoen wordt gebruikt om de dividenden uit te keren.

BATC heeft duidelijk voor een mentaliteitswijziging gezorgd in de luchthaven. Zij vraagt dat de dienstverlening correct vergoed wordt. BATC moet evenwel concurrentieel blijven.

De heer Klees onderstreept dat Brussel-Nationaal over evenveel banen beschikt als London-Heathrow. Die luchthaven vervoert evenwel 48,5 miljoen passagiers per jaar. Bijgevolg betekent het onderhoud van de (ongebruikte) banen een zware last voor de begroting van de RLW. Er rest de Regie nog slechts een enkele strategie: zorgen voor intercontinentale vluchten.

De heer Klees steunt de *hub and spoke*-plannen van Sabena volledig op voorwaarde dat men de beoogde klanten kan aantrekken. Dat is de kracht van de *global alliance* met Singapore Airlines, Austrian Airlines, Swissair en Delta Airlines.

Van de 12,5 miljoen «pax» die de luchthaven aandoen, zijn er 34 % passagiers afkomstig uit landen die het Schengenverdrag ondertekend hebben en 66 % passagiers uit andere landen. Dit onderscheid tussen de passagiers leidt tot een probleem met de rijkswacht wat de identiteitscontrole betreft. Er is eveneens een probleem met de douane.

De heer Ghijssaert, secretaris-generaal van Sabena, verklaart dat voor de passagiers die tot de Schengen-landen behoren enkel het vervoerbewijs gecontroleerd wordt en in principe niet de identiteitskaart.

De heer Klees verklaart dat BATC een jaar geleden de installaties heeft aangepast aan de regelgeving. Hij betwist niet dat er nog verbeteringen moeten worden aangebracht. De klachten die BATC krijgt, betreffen vooral de weg die door de Schengenpassagiers moet worden afgelegd. Zolang het luchthavengebouw zijn huidige structuur behoudt en zo lang Schengen is wat het is, dat wil zeggen onvolledig en niet volledig uitgewerkt, kunnen die proble-

Les revenus de la B.A.T.C. sont pour 45 % commerciaux et 55 % aéroportuaires.

L'actionariat de la B.A.T.C. est composé comme suit: 47,5 % pour la R.V.A., 52,5 % pour le privé. Le groupe privé est constitué essentiellement d'institutionnels et deux grands groupes industriels (GBL et la SGB). Chacun de ces partenaires possède 6,75 % des actions. Ils ne disposent d'aucune garantie de rendement sur leurs placements. La B.A.T.C. a distribué des dividendes pendant les 2 ou 3 premières années. Puis, compte tenu de la crise financière en 1992, la B.A.T.C. n'a plus distribué de dividendes. Cette année, il est proposé à l'assemblée générale d'en redistribuer.

Le chiffre d'affaires de la B.A.T.C. est de l'ordre de 5 milliards de francs. Le résultat après impôts s'élève à 250 millions. Un montant de 80 millions est attribué au paiement de dividendes.

La B.A.T.C. a clairement introduit un changement de culture à l'aéroport où elle demande que les services rendus soient rémunérés à leur juste prix. La B.A.T.C. doit toutefois rester compétitive.

M. Klees souligne que l'aéroport de Bruxelles National dispose d'une capacité de pistes égale à celle de London Heathrow. Or, cette aérogare fait 48,5 millions de passagers par an. Par conséquent, l'entretien des pistes (en surcapacité) pèse très lourd dans le budget de la R.V.A. Il lui reste une seule stratégie: amener des vols intercontinentaux.

M. Klees soutient le «*hub and spoke*» de la Sabena à fond, à condition qu'on arrive à attirer ces clients et c'est la force de leur «*global alliance*» avec Singapore Airlines, Austrian Airlines, Swissair et Delta Airlines.

Des 12,5 millions de «pax» qui passent à l'aéroport, 34 % sont des passagers en provenance des pays participant à l'accord de Schengen et 66 % ne le sont pas. Cette distinction entre les passagers crée un problème avec la gendarmerie quant au contrôle d'identité. Il y a également un problème avec la douane.

M. Ghijssaert, secrétaire général de la Sabena, déclare que pour les passagers dits «Schengen», l'on contrôle le titre de transport mais l'on ne contrôle en principe pas la carte d'identité.

M. Klees annonce que depuis un an, la B.A.T.C. a adapté ses installations en fonction des réglementations. Il ne conteste pas qu'il reste encore des améliorations à apporter aux installations. Les plaintes que reçoit la B.A.T.C. concernent surtout le parcours à suivre par les passagers Schengen. Dans la structure actuelle de l'aérogare, il n'y a pas moyen d'éviter ces problèmes tant que Schengen est ce qu'il est, c'est-à-dire incomplet, non-planifié, fugitif et latitant. Il

men niet worden voorkomen. Geen enkele andere wetgeving waarvan het doel zo opmerkelijk is, werd zo slecht in praktijk gebracht. Een Schengen-passagier heeft bijvoorbeeld geen toegang tot de nieuwe winkels. Daarom diende de oude handelszone behouden te blijven.

Een lid merkt op dat de Schengen-passagiers in 1999 niet langer taxfree zullen kunnen winkelen.

De Heer De Rouck, handelsdirecteur bij BATC, bevestigt dat de Europese Unie inderdaad voorziet in de afschaffing van de intra-Europese taxfree handel vanaf 30 juni 1999. Die maatregel zou de handelsinkomsten van BATC fors doen dalen. Die bedragen thans 45 % van het totaalinkomen van het bedrijf en meer dan twee miljard. Die inkomsten zijn evenwel niet uitsluitend het resultaat van de taxfree handel.

Indien bovenvermelde dreiging werkelijkheid wordt, zal dit ongetwijfeld gevolgen hebben voor het beheer van BATC, aangezien BATC die inkomsten gebruikt voor het onderhoud van de terminal. In tweede instantie worden ook de toekomstige investeringen, de aanpassingen die onontbeerlijk zijn indien het verkeer in het huidige tempo blijft toenemen, in gevaar gebracht. In derde en laatste instantie zou die maatregel de kostprijs van een vliegtuigreis beïnvloeden. Indien BATC die inkomsten, die ten slotte niemand benadelen, aan haar neus ziet voorbijgaan, zal zij verplicht zijn andere inkomsten te zoeken om haar opdrachten te kunnen blijven vervullen. Het zullen in zekere zin de luchtvaartmaatschappijen zijn die een bijdrage moeten leveren.

Het lid is van mening dat BATC op dit gebied twee tegenstanders heeft. Er is enerzijds de Europese Commissie die symbolisch wil aantonen dat de Europese Unie één grote economische ruimte is geworden. Anderzijds zijn er de ministers van Financiën die belastingen willen innen. Het voorbeeld van de schepen kan hier evenwel nuttig zijn. Zodra de schepen de territoriale wateren hebben verlaten, is de taxfree verkoop toegestaan. Die verkoop zou dan in de vliegtuigen plaatshebben en dat interesseert BATC niet meer.

De heer De Rouck voegt eraan toe dat er niet uitsluitend wordt gelobbyd om dit verbod te voorkomen; er worden ook marktstudies verricht. De *European Travel Research Foundation*, die verenigingen van al de betrokken Europese landen groepeerd, bestudeert de impact van die afschaffing op economisch gebied en op het gebied van de werkgelegenheid. De oplossing is zeer makkelijk. Het gaat om een methode die reeds streng door BATC wordt toegepast in Brussel-Nationaal: de *vendor control*. Daarbij wordt streng gecontroleerd of de persoon die taxfree koopt wel degelijk een vervoerbewijs

n'existe pas d'autre législation aussi stupide dans sa mise en place alors que le but est remarquable. Un passager Schengen ne peut par exemple pas entrer dans les nouveaux magasins. Pour cette raison, l'ancienne zone commerciale a dû être conservée.

Un membre fait remarquer qu'en 1999, les passagers «Schengen» ne pourront plus acheter en exonération de taxe («*tax free*»).

M. De Rouck, Directeur commercial à la B.A.T.C., confirme qu'effectivement, l'U.E. prévoit l'abolition du commerce hors taxe intra-européen à partir du 30 juin 1999. Cette mesure réduirait les revenus commerciaux de la B.A.T.C. Ceux-ci constituent 45 % du revenu total de la société et dépassent le montant de 2 milliards. Mais ces revenus ne proviennent pas uniquement du marché hors taxes.

Si cette menace se réalise, cela aura sans aucun doute un impact sur la gestion de la B.A.T.C. puisqu'elle utilise ces ressources pour le maintien du terminal. En second lieu, cela conditionnerait les investissements futurs, les aménagements qui seront indispensables si le trafic continue à augmenter à la cadence actuelle. Finalement, en troisième lieu, cette mesure aurait un impact sur le coût du voyage aérien. Si ces revenus qui, finalement, ne font de tort à personne, échappent à la B.A.T.C., elle sera obligée de trouver d'autres ressources afin de pouvoir continuer ses missions. Ce seront les compagnies aériennes qui, quelque part, devront intervenir.

Le membre estime que sur ce plan, la B.A.T.C. se trouve face à deux adversaires. Il y a, d'une part, la Commission européenne qui veut symboliquement démontrer que l'U.E. est devenue un seul espace économique. D'autre part, il y a les ministres des Finances qui désirent percevoir. Toutefois, l'exemple des bateaux pourrait être utile. Dès qu'ils ont quitté les eaux territoriales, ils peuvent vendre hors taxes. Là, évidemment, ce serait dans les avions et la B.A.T.C. n'est plus intéressée.

M. De Rouck ajoute qu'il n'y a pas uniquement du «*lobbying*» pour éviter cette interdiction, il y a également des études de marché. Le «*European Travel Research Foundation*», qui regroupe des associations de tous les pays européens concernés, étudie l'impact de cette abolition au niveau économique et au niveau de la main d'œuvre. La solution égale est très facile. Il s'agit d'une méthode déjà appliquée rigoureusement par la B.A.T.C. à l'aéroport de Bruxelles-National: le «*vendor control*». C'est un contrôle rigoureux qui vérifie que la personne qui achète est bien porteuse d'un titre de

bezit en niet meer koopt dan het toegestane bedrag van 90 ecu plus een bepaalde hoeveelheid alcohol, sigaretten en parfum.

Die vorm van zelfcontrole zou moeten worden uitgebreid. De sector is bereid een convenant voor te stellen aan de Europese Commissie om de afschaffing te verkrijgen van die maatregel, die zij als al te drastisch beschouwt.

Studies bewijzen dat veel taxfree aankopen impulsieve aankopen zijn. Het is dus geen handelsvorm die in andere verkooppunten kan worden toegepast. Een *win-win*-situatie zou worden vervangen door een *lose-lose*-situatie.

Het lid is van mening dat de passagier relatief weinig belang heeft bij taxfree aankopen in de luchthaven, tenzij voor tabak en alcohol.

De heer Klees merkt op dat de Sabena-groep voor BATC 42 % van haar klantenbestand vertegenwoordigt. Die klanten zijn passagiers. Het gaat om klanten die onmisbaar op de een of andere manier een voorkeursbehandeling moeten kunnen krijgen. Elk bedrijf kent voordelen toe aan zijn beste klanten. Het spreekt vanzelf dat zulks binnen het wettelijk kader moet gebeuren.

De luchthaventaks te Brussel-Nationaal bedraagt vandaag 520 frank. Die prijs is redelijk vooral wanneer men weet dat transferreizigers geen taksen betalen. Er zijn luchthavens waar alle passagiers taksen betalen. Van die 520 frank gaat 60 frank direct naar de Regie der Luchtwegen ter compensatie van de helft van de reële kosten die de Regie maakt met het oog op de veiligheid van de passagiers en de bagage. De heer Klees merkt op dat Brussel-Nationaal op dat punt een modelluchthaven is aangezien het de enige luchthaven ter wereld is die voor 100 % de bagage van transferreizigers controleert.

Spreker vraagt wie de tijdsspanne bepaalt die ligt tussen het vertrek van het vliegtuig en het ogenblik waarop de passagier zich moet aanmelden.

De heer Klees antwoordt dat de luchtvaartmaatschappij dat doet, op grond van de capaciteit van de luchthaven. Wanneer de voorschriften soepel zijn en er niet te veel drukte heerst kan die tijdsspanne veel korter zijn. BATC streeft ernaar niet meer dan 20 minuten te laten verlopen tussen het ogenblik waarop de passagier de luchthaven binnenstapt en het ogenblik waarop hij aan boord gaat. Om verschillende redenen werd dit doel nog niet bereikt: er zijn de lange rijen voor de rijkswacht, enz. Tussen het verlaten van het vliegtuig en het buitenstappen zouden eveneens niet meer dan 20 minuten mogen liggen.

transport et qu'elle n'achète pas pour des montants excédant les allocations permises qui sont de 90 écus plus une certaine quantité d'alcool, de cigarettes et de parfum.

Cette forme d'auto-contrôle devrait s'étendre. C'est un convenant que le secteur est disposé à proposer à la Commission européenne pour obtenir la suppression de cette mesure qu'elle considère comme trop draconienne.

Les études prouvent que beaucoup d'achats hors taxes («*tax free*») sont des achats d'impulsion. Ce n'est donc pas une forme de commerce qui se matérialiserait dans d'autres points de vente. Une situation «*win-win*» serait remplacée par une situation «*lose-lose*».

Le membre estime que l'intérêt pour le passager d'acheter hors taxes à l'aéroport, sauf pour le tabac et l'alcool, est tout à fait limité.

M. Klees indique que pour la B.A.T.C., le groupe de la Sabena représente 42 % de son véhicule de clients qui sont des passagers définitifs. Il s'agit de clients qui incontestablement doivent bénéficier d'une manière ou d'une autre d'un traitement privilégié. Toute entreprise commerciale privilégie ses meilleurs clients. Il va sans dire qu'il faut le faire dans le cadre des mesures légales.

La taxe d'embarquement à Bruxelles-National s'élève à 520 francs aujourd'hui. Ce prix est raisonnable d'autant plus qu'il faut savoir que les passagers en transfert ne paient pas de taxes. Il existe des aéroports où tous les passagers paient des taxes. De ces 520 francs, il y a 60 francs qui vont directement à la R.V.A. pour compenser, à peu près seulement, pour moitié les coûts réels que la Régie expose pour la sécurité des passagers et des bagages. Sur ce point, M. Klees fait remarquer que Bruxelles-National est un aéroport pilote parce que le seul à avoir 100 % de contrôle sur les bagages en transfert à l'heure actuelle dans le monde.

L'intervenant demande qui fixe le délai qui sépare le départ de l'avion et le moment où le passager doit se présenter.

M. Klees répond que c'est la ligne aérienne qui le fixe en fonction des capacités de l'aéroport. Lorsque les dispositions et les marchés sont aisés, le temps peut être plus court. L'objectif de la B.A.T.C. est de ne pas dépasser les 20 minutes entre le moment où le passager entre dans l'aérogare et le moment où il entre dans son avion. Pour diverses raisons, cet objectif n'est pas encore atteint: il y a la queue devant la gendarmerie, etc. L'objectif à la sortie est également de 20 minutes.

Brussel-Nationaal is een van de zeldzame luchthavens waar er reële concurrentie bestaat voor de *handling* (grondendiensten). De grote concurrenten zijn Belgavia en Sabena die er vandaag respectievelijk 12 en 20 minuten over doen om, rekening houdend met alle bestaande bepalingen, de passagier zijn bagage terug te bezorgen.

Een commissielid verheugt zich over de vooruitgang die op dit terrein werd geboekt.

Wat het verschijnsel van de zoekgeraakte bagage betreft, verklaart de heer Klees dat dit niet alleen voor de passagier vervelend is. Het opsporen ervan kost de luchtvaartmaatschappij gemiddeld 6 000 frank. Het zoekraken van bagage is gedeeltelijk toe te schrijven aan de machine zelf, ook aan de kwaliteit van de etiketten en ten slotte aan de organisatie zelf van de *handling*. Het probleem rijst vooral bij de bagage van transferreizigers.

De heer De Rouck verzekert de Commissie dat het probleem van het zoekraken van bagage niet typisch is voor Zaventem. Het is typisch voor alle grote logistieke systemen waarmee de grote luchthavens thans zijn uitgerust.

De heer Klees verklaart dat de brandbeveiligingswerken in de luchthaven 1 miljard zullen kosten en de engineering en de studies 2,5 miljard, dit wil zeggen 12 %, wat vrij normaal is.

BATC stelt momenteel een masterplan op in perfecte samenwerking met de engineering en de strategieafdeling van Sabena. Tegen de maand juni zal Sabena haar becijferd strategisch plan voor de komende tien jaar bekendmaken. BATC is ervan overtuigd dat vanaf het jaar 2000 nieuwe installaties in gebruik zullen moeten worden genomen en in het bijzonder een nieuwe pier. BATC hoopt ook de programma's van de administraties te krijgen, in het bijzonder voor de toepassing van de Schengenbepalingen.

Het balanstotaal van BATC bedraagt thans 18 miljard. De eigen middelen bedragen ongeveer 7 miljard frank, de jaarlijkse cashflow 1,4 miljard.

Net zoals de RLW en Sabena wil ook BATC intercontinentale vluchten naar Brussel-Nationaal brengen en bijgevolg de *Global Alliance* ontwikkelen. In ruil wenst Sabena meer uitrusting (gebouwen) voor de *Global Alliance*. Op het ogenblik is Sabena te klein om een pier voor zich alleen te hebben.

De heer Klees herhaalt dat BATC een mentaliteitswijziging wenst in de luchthaven, in die zin dat elke dienst op billijke wijze vergoed moet worden. Twintig miljard vrijmaken is niet mogelijk zonder de

Bruxelles-National est un des rares aéroports où existe une concurrence réelle pour le «*handling*» (l'assistance au sol). Les concurrents sont Belgavia et la Sabena qui font aujourd'hui, avec toutes les dispositions qui existent, depuis le moment où l'avion s'est arrêté et le moment où le passager retrouve ses bagages, respectivement 12 et 20 minutes.

Une commissaire se réjouit du progrès dans ce domaine.

En ce qui concerne le phénomène des bagages égarés, M. Klees déclare que non seulement cela embête le passager, mais coûte à la ligne aérienne 6 000 francs par bagage réconcilié en moyenne. Là, une partie de la responsabilité est due à la machine elle-même, aussi à la qualité des étiquettes et puis à l'organisation même du «*handling*». C'est dans le trafic des transferts que le problème se pose.

M. De Rouck assure à la commission que le phénomène de l'égarément des bagages n'est pas propre à Zaventem. Il est propre aux grands systèmes logistiques qui existent actuellement dans les grands aéroports.

M. Klees déclare que l'aménagement de l'aéroport coûtera 1 milliard de francs pour la protection contre l'incendie et 2,5 milliards de francs pour les «*engineering*» et les études, donc 12 %, ce qui est assez normal.

La B.A.T.C. est occupée à établir un «*master plan*» en accord parfait avec l'engineering de la Sabena et sa stratégie. Pour le mois de juin, la Sabena donnera son plan stratégique pour les dix années à venir, chiffres à l'appui. La B.A.T.C. a la conviction que dès l'an 2000, elle devra mettre en place de nouvelles installations et notamment une nouvelle jetée. Elle espère aussi recevoir de la part des administrations leurs programmes, notamment pour l'application des dispositions de Schengen.

Le total du bilan de la B.A.T.C. s'élève maintenant à 18 milliards de francs. Les fonds propres sont à peu près de 7 milliards de francs. Le cash-flow annuel s'élève à 1,4 milliard de francs.

Aussi bien que la R.V.A. et la Sabena, la B.A.T.C. veut amener des vols intercontinentaux à Bruxelles-National et, par conséquent, développer la «*Global Alliance*». En échange de quoi la Sabena souhaiterait avoir davantage d'équipements (de bâtiments affectés) pour la «*Global Alliance*». Actuellement, la Sabena est trop petite pour avoir à elle seule une jetée.

M. Klees répète que la B.A.T.C. a voulu un changement culturel à l'aéroport en ce sens que chaque service doit recevoir une juste rémunération. Lever 20 milliards de francs est impossible sans pouvoir

bankiers die het geld lenen enige zekerheid te bieden en hun een return op hun investering en hun risico te waarborgen.

BATC is erin geslaagd samen met Sabena dagelijkse werkgroepen op te richten die zorgen voor de coördinatie van de uitrusting. Bijvoorbeeld: de 120 incheckbalies zijn volkomen universele balies. Niettemin blijven we nog geconfronteerd met de naweeën van de vroegere beperkingen van de incheckbalies waardoor de capaciteit van de huidige terminal niet optimaal kan worden gebruikt. Een eerste voordeel van de *Common Use terminal equipment* zou de inkorting van de lange rijen wachtenden zijn door een opsplitsing van het personeel. Een tweede voordeel zou het openstellen van incheckbalies zijn voor de incheckformaliteiten. De techniek maakt het reeds mogelijk maar het is ook nodig dat de mentaliteit verandert.

BATC is ervan overtuigd dat met de bestaande terminal 21 miljoen passagiers kunnen worden bediend. Over tien jaar zal BATC wellicht nieuwe incheckgebouwen in gebruik moeten nemen. Een nieuwe pier is dringend noodzakelijk teneinde meer vliegtuigen dichtbij de pieren te kunnen stationeren in plaats van te moeten voorzien in *remote parkings* en in een busdienst die niet alleen verontreinigend maar ook duur en omslachtig is.

De heer Klees verklaart bovendien dat BATC technologieën ontwikkelt die thans in luchthavenkringen beschouwd worden als zeer modern, in het bijzonder met betrekking tot de registratie van de bagage en zelfs van de passagiers met chipetiketten en *smart cards* die er weldra voor zullen zorgen dat men het vliegtuig kan nemen met een aantal registraties ter plaatse dat veel beperkter is.

De heer Klees voegt eraan toe dat de betrekkingen tussen Sabena en BATC de jongste drie jaar blijvend aanzienlijk verbeterd zijn. Er zijn verbindingspersonen bij de twee instellingen die het goed met elkaar kunnen vinden. Beide instellingen hebben beslist dat de toekomstige ontwikkeling van de gebouwen, van de installaties en van de technologie zou aansluiten bij de ontwikkelingsstrategie van Sabena.

BATC wenst dat het einddoel niet slechts een intra-Europese luchthaven zou zijn maar een intra-Europese luchthaven die ook internationale vluchten aantrekt, aangezien het die activiteit is die de grootte van de luchthaven bepaalt.

Ook met de RLW zijn de betrekkingen relatief verbeterd, ondanks het feit dat de opsplitsing van de verantwoordelijkheid nergens anders in de wereld bestaat. De luchtvaartcontrole blijft tot de bevoegdheid van de RLW behoren. Maar voor het beheer van de luchthaven is er geen enkele reden om de

rassurer les banquiers qui prêtent l'argent et donner à ces prêteurs un return sur leur investissement y compris leur risque.

Avec la Sabena, la B.A.T.C. est arrivée à constituer des groupes de travail journaliers qui veillent à la coordination entre les équipements. Un exemple: les 120 comptoirs de «check-in» sont tout à fait universels. Par contre, il reste encore des séquelles de cette affectation permanente du bureau d'enregistrement qui empêche d'utiliser à sa juste capacité l'actuel terminal. Un premier avantage du «Common Use terminal equipment» serait de diminuer les queues d'attente par un dédoublement du personnel. Un deuxième avantage serait d'affecter des comptoirs d'enregistrement pour l'opération d'enregistrement. La technique le permet déjà mais il faut que les opérateurs changent aussi leur culture.

La B.A.T.C. est convaincue qu'avec le terminal existant, elle peut traiter 21 millions de passagers. Dans 10 ans, elle devra probablement avoir mis en service de nouveaux bâtiments d'enregistrement proprement dit. Mais il lui faut rapidement une nouvelle jetée pour pouvoir faire accoster davantage d'avions directement aux jetées plutôt que de faire des parkings «remote» et d'opérer un service de bus qui est non seulement polluant mais coûteux et encombrant.

M. Klees déclare aussi que la B.A.T.C. développe des technologies qui sont considérées aujourd'hui dans le monde aéroportuaire comme tout à fait modernes, notamment l'enregistrement des bagages et même des passagers avec des étiquettes à puces et des «smart cards» qui font que bientôt il sera possible de prendre l'avion avec un nombre d'enregistrements sur place beaucoup plus réduit.

M. Klees ajoute que les rapports entre la Sabena et la B.A.T.C. dans les trois dernières années se sont de manière permanente considérablement améliorés. Il existe des officiers de liaison réciproques qui s'entendent parfaitement bien. Les deux instances ont décidé que le développement futur des bâtiments des installations et des technologies serait en phase complète avec la stratégie de développement de la Sabena.

La B.A.T.C. souhaiterait que le but final ne soit pas de faire un aéroport seulement de distribution intra-européenne, mais bien cette distribution intra-européenne à partir de vols internationaux, parce que c'est cette activité qui crée le volume de l'aéroport.

Avec la R.V.A., les relations se sont aussi relativement améliorées, malgré le fait que la division des responsabilités est unique dans le monde. Le contrôle aérien restera évidemment du domaine de la R.V.A. Mais, pour la gestion aéroportuaire, il n'y a aucune raison de séparer le passager des pistes parce

passagier te scheiden van de banen, daar men aldus een vliegtuigendispatching in het luchthavengebouw (op de pieren) krijgt die vrij incoherent is. Drie jaar geleden heeft McKinsey de hereniging voorgesteld in de vorm van het ZUM-project (Zaventem Unified Management). Het ontwerp is zeer eenvoudig. De organisatie van de luchthaven zoals ze door de minister van Vervoer werd aanvaard is driehoekig. Aan de drie hoekpunten zijn er drie instellingen: het Bestuur der Luchtvaart en een nationale maatschappij der luchtweegen die de luchtvaartcontrole beheren in al zijn vormen en vervolgens een AEX-vennootschap (exploitatie van de luchthaven) die eigenlijk de luchthavenautoriteit is.

Alle betrokken partijen zijn het eens geworden over de verdeling van de taken onder die drie instellingen. Het zwaartepunt van die gelijkzijdige driehoek wordt gevormd door een controle en regelingscomité. Het is voor de helft samengesteld uit vertegenwoordigers van de AEX en voor de helft uit vertegenwoordigers van de luchtvaartcontrole (de TSE of de NML). Het zou worden voorgezeten door een vertegenwoordiger van de overheid, bijvoorbeeld de kabinetschef van de minister van Vervoer.

Het debat draait vandaag rond de vraag welk statuut (juridische vorm) gegeven moet worden aan die AEX-vennootschap teneinde te voldoen aan de rechtmatige eisen van de overheid. Sommigen verdedigen de stelling volgens welke het om een privaatrechtelijke vennootschap gaat met overheidskapitaal, anderen beweren dat het om een publiekrechtelijke naamloze vennootschap gaat.

De heer Klees is ervan overtuigd dat de rechtsstructuur van het bedrijf weinig invloed heeft op het goede functioneren van de luchthaven. Een dergelijk bedrijf zou enkele opdrachten in het algemeen belang moeten vervullen: de veiligheid, de controle enz. Het is dus normaal dat de overheid een controlerecht heeft en kan deelnemen aan het beheer. Een professioneel doeltreffend en krachtadig beheer veronderstelt evenwel dat het beheer van die vennootschap flexibel kan zijn in de normen die door de overheid worden vastgelegd op het stuk van de controle van de concurrentiekracht en de kwaliteit, de naleving van de normen... Het bedrijf is ten dode opgeschreven indien we opnieuw in het onbeweeglijke statuut van vroeger terechtkomen. Het statuut zou een contractueel statuut moeten zijn dat evenwel gekoppeld wordt aan een formele verbintenis van alle bestaande aandeelhouders van BATC om de personeelsleden van de RLW die zouden worden overgeheveld (namelijk 750 personen) hun baan, hun wedde en hun pensioen te blijven garanderen.

Men zou die personeelsleden ook een opleidingsprogramma moeten voorstellen dat aangepast is aan hun baan. Het is de bedoeling een academie voor luchthavenfuncties in het leven te roepen. De vak-

que l'on arrive alors à avoir un dispatching des avions dans l'aérogare (sur les jetées) assez incohérent. McKinsey, il y a trois ans, a proposé la réunification sous la forme du projet ZUM (Zaventem Unified Management). Le schéma est très simple. L'organisation de l'aéroport, telle que le ministre des Transports l'a acceptée, est triangulaire. Aux trois sommets, il y a les trois organismes qui sont: l'administration de l'Aéronautique et une société nationale des voies aériennes qui gèrent le contrôle aérien sous toutes ses formes et puis une société A.E.X. (exploitation de l'aéroport), qui est en réalité l'autorité aéroportuaire.

Toutes les parties concernées se sont mises d'accord sur la répartition des tâches entre ces trois organismes. Au centre de gravité de ce triangle équilatéral, il y aurait un comité de contrôle et de régulation. Ce comité serait composé « fifty/fifty » entre l'A.E.X. et le contrôle aérien (la T.S.E. ou la S.N.V.A.). Il serait présidé par un représentant des pouvoirs publics, par exemple le chef de cabinet du ministre des Transports.

Le débat aujourd'hui est de savoir quel statut (la forme juridique) donner à cette société A.E.X. pour satisfaire les exigences légitimes du pouvoir public. Il y a les tenants de la thèse selon laquelle il s'agit d'une société de droit privé avec des capitaux publics, et ceux qui disent que c'est une société anonyme de droit public.

M. Klees est convaincu que si l'on veut que l'aéroport fonctionne, la structure juridique de cette société importe peu. Cette société aurait quelques missions publiques: la sécurité, le contrôle des polices, etc. Il est donc normal que l'autorité publique puisse contrôler et participer à la gestion de ces opérations. Mais si l'on veut une gestion professionnelle, efficace et qui donne une performance à l'aérogare, il faut que la gestion de cette société puisse être flexible dans des normes fixées par les pouvoirs publics en matière de contrôle de la compétitivité et de la qualité, en matière du respect des normes,... Si l'on retrouve un statut immobile comme dans le passé, cette société ne marchera jamais. Le statut devrait être un statut contractuel avec cependant un engagement formel et militaire de tous les actionnaires actuels de la B.A.T.C. de garantir l'emploi des agents de la R.V.A. qui seraient transférés (à savoir 750 personnes), de garantir leur traitement et leur pension.

Il faudrait aussi leur offrir un programme de formation adaptée à leur métier. Le souhait est de créer une académie de la fonction aéroportuaire. Les leaders syndicaux partagent ce point de vue. La diffi-

bondsleiders delen dit standpunt. Het probleem is het personeel op een pedagogische manier te overtuigen van dit standpunt, aangezien men zich geen staking kan veroorloven.

II. GEDACHTEWISSELING

Een lid bespreekt het probleem van het lawaai van de vliegtuigen en de problemen in verband met de uitbreiding van de luchthaven van Brussel-Nationaal. Ze vernam graag welke mening de heer Klees heeft over deze complexe problematiek.

De heer Klees wijst er in de eerste plaats op dat dit probleem onder de bevoegdheid van de RLW en niet van BATC valt. Toch belangt het BATC aan voor de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven.

De heer Klees meent dat men drie punten moet onthouden :

In de eerste plaats is er een aanzienlijke vooruitgang in de technologie van de vliegtuigbouw. Het aantal decibel dat elk toestel produceert in de verschillende omstandigheden bij het naderen van een luchthaven en bij het opstijgen daalt jaarlijks met 5 tot 10 %. Het is echter duidelijk dat vliegtuigen nooit geluidloos zullen zijn.

Vervolgens moet men weten wat men wil. Professor dr. Leo Sleuwaegen (KUL) en professor dr. P. Kestens (ULB) hebben een studie verricht over de economische weerslag van de ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem. Tegenwoordig werken 18 000 mensen op de luchthaven. Tussen juni 1994 en juni 1995 zijn 1 002 terugkerende en vaste banen tot stand gekomen waarvan een groot deel voor laaggeschoolden. In deze categorie van werknemers is de werkloosheid het hoogst. Bovendien toont professor dr. Leo Sleuwaegen aan dat indien de luchthaven ontwikkeld wordt volgens de capaciteiten die in haar bereik liggen, een pool van 38 000 banen tot stand kan worden gebracht. Ofwel wordt Zaventem dus een *major airport*, ofwel blijft Zaventem een miniluchthaven. Het komt de wetgevende macht toe te beslissen over de vraag of een bijkomend en aanzienlijk comfort voor een beperkte bevolkingsgroep die in een betrekkelijk aangename omgeving woont, waarbij de meesten bij de aankoop van hun eigendom op de hoogte waren van de nabijheid van de luchthaven, primeert op de economische groei, niet alleen van de luchthaven maar ook van de gehele activiteit van het land.

De heer Klees verklaart dus heftig gekant te zijn tegen de wetsvoorstellen van de heer Jacques Vandenhautte in de Kamer van volksvertegenwoordigers (Stuk Kamer, nr. 46/1, 47/1 en 48/1 — 1995 (BZ)) en van de heer Govaerts in de Senaat (Stuk Senaat nr. 102/1, 103/1 en 104/1).

culté sera de le faire admettre pédagogiquement par le personnel parce que l'on ne peut pas se permettre une grève.

II. ÉCHANGE DE VUES

Une membre aborde le problème du bruit des avions et les problèmes liés à l'extension de l'aéroport de Bruxelles-National. Elle voudrait connaître le sentiment de M. Klees sur cette problématique complexe.

M. Klees souligne d'abord que ce problème relève de la compétence de la R.V.A. et non de la B.A.T.C. N'empêche que ce problème intéresse la B.A.T.C. pour le futur développement de l'aéroport.

M. Klees estime qu'il faut savoir trois choses :

Premièrement, le progrès dans la technologie de la construction des avions est considérable. Le nombre de décibels que chaque appareil, dans les différentes circonstances d'approche ou de décollage d'un aéroport, émet, se réduit à raison de 5 à 10 % par an. Il est clair toutefois que les avions ne fonctionneront jamais sans bruit.

Deuxièmement, il faut savoir ce que l'on veut. Le professeur Dr. Leo Sleuwaegen (K.U. Leuven) et le professeur Dr. P. Kestens (U.L.B.) ont fait une étude sur ce que représentait sous l'impact économique le développement de l'aéroport de Zaventem. Aujourd'hui, il y a 18 000 personnes qui travaillent à l'aéroport. Entre juin 1994 et juin 1995, 1 002 emplois récurrents et permanents ont été créés dont une grande partie dans des emplois peu qualifiés. Or, c'est parmi cette catégorie de travailleurs que le chômage est le plus élevé. En plus, le professeur Dr. Leo Sleuwaegen montre que si l'aéroport est développé en fonction des capacités qu'il peut avoir, il est possible de créer un pôle de 38 000 emplois. Donc, ou bien Zaventem devient un «major airport», ou bien Zaventem reste un miniport. Le pouvoir législatif aura la responsabilité de décider si un confort supplémentaire et appréciable pour une population limitée relativement confortablement installée dans des endroits où la plupart des gens ont acheté leur propriété sachant qu'il y avait un aéroport à côté, prévaut la croissance économique non seulement de l'aéroport proprement dit, mais de l'ensemble de l'activité du pays.

M. Klees se déclare donc profondément opposé aux propositions de loi déposées par M. Jacques Vandenhautte à la Chambre des représentants [doc. Ch., n^{os} 46/1, 47/1 et 48/1 — 1995 (S.E.)] et par M. Leo Govaerts au Sénat (doc. Sénat, n^{os} 102/1, 103/1 et 104/1).

De heer Klees meent ook dat het noodzakelijk is het lawaai van de vliegtuigen verder te verminderen. Volgens hem behoort dit ook tot de belangrijkste doelstellingen van de vliegtuigbouwers.

Ten derde is het in de luchthaventechnieken mogelijk dit lawaai te verminderen. Drie realisaties worden tegenwoordig te Zaventem toegepast door de meeste luchtvaartmaatschappijen. De contactbruggen zijn uitgerust met *preconditionned air* en de «400 hertz». Dat brengt mee dat zodra het vliegtuig contact heeft en zolang het contact heeft, al zijn reactoren en ook al zijn hulpmotoren uitgeschakeld worden. Bijgevolg is er geen lawaai meer (het vliegtuig is in rusttoestand), de lucht wordt niet meer vervuild door de uitlaatgassen van het vliegtuig en in het vliegtuig heerst een aanvaardbare temperatuur en vochtigheidsgraad. De «400 hertz» is de stroomtoevoer die het vliegtuig ook in staat stelt zijn *auxiliary units* uit te schakelen, hetgeen het gebruik van lawaai makende en vervuilende stroomgeneratoren aan de voet van het vliegtuig niet meer noodzakelijk maakt. Nu wordt deze elektriciteit opgewekt in een hoek van de luchthaven zonder dat veel mensen hiervan last ondervinden.

Door een groter aantal *contact gates* te plaatsen wordt het vervuilende busverkeer vermeden. En door een *dogging guidance system* te plaatsen zullen de kleine voertuigen die de vliegtuigen leiden en die ook vervuilen, niet meer voorkomen.

Een ander lid wenst te vernemen welke betrekkingen bestaan tussen de nationale luchthaven en de regionale luchthavens. In welke mate ondersteunen ze elkaar of doen ze elkaar concurrentie aan? Bestaat er een langetermijnplan om het beleid in verband met de verschillende regionale luchthavens te integreren in het algemene beleid voor de nationale luchthaven?

De heer Klees antwoordt dat de ministers in al hun verklaringen dit voornemen te kennen hebben gegeven. In de praktijk komt hier echter niets van terecht. De heer Klees denkt dat het onmogelijk is iets te doen.

De heer Klees legt uit dat wanneer men van de luchthavens een gewestelijke materie heeft gemaakt, de luchthaven van Brussel federaal is gebleven. Er zijn vier gewestelijke luchthavens, twee in Vlaanderen (Deurne en Oostende) en twee in Wallonië (Bierset en Gosselies). Er bestond klaarblijkelijk geen enkel economisch verband. Het was enkel een kwestie van evenwicht.

Toen de luchthavens naar de gewesten overgeheveld werden, werd beslist dat zij de luchtcontrole van elk van deze luchthavens niet moesten betalen aan de RLW. Dat betekent voor de RLW een kostprijs van 380 miljoen per jaar, hetgeen uiteindelijk

Ceci dit, M. Klees estime aussi qu'il est indispensable de continuer à réduire le bruit des avions. D'après lui, c'est la préoccupation majeure de la construction aéronautique.

Troisièmement, il y a moyen dans les techniques aéroportuaires de réduire également ces bruits. Trois réalisations sont actuellement mises en pratique à Zaventem par la plupart des compagnies aériennes. Les passerelles de contact sont équipées de *preconditionned air* et les «400 Hertz». Cela implique que dès que l'avion est au contact et tant qu'il est au contact, il coupe tous ces réacteurs y compris ses auxiliaires. Par conséquent, il n'y a plus de bruit (l'avion est au repos), il n'y a plus de pollution de l'air par les gaz d'échappement de l'avion et à l'intérieur de l'avion il fait une température et une humidité acceptables. Le «400 Hertz», c'est l'alimentation électrique qui permet aussi à l'avion de couper ses *auxiliary units* et qui évite l'utilisation de groupes électrogènes mis au pied de l'avion, qui tournent, qui font du bruit et qui font de la pollution. Maintenant, l'on fabrique cette électricité dans un coin de l'aéroport sans que cela gêne beaucoup de gens.

En mettant un plus grand nombre de *contact gates*, l'on évitera le trafic de bus qui pollue. Et, en mettant un *dogging guidance system*, l'on n'aura plus les petits véhicules qui conduisent les avions et qui polluent aussi.

Un autre membre souhaite connaître les rapports qui existent entre l'aéroport national et les aéroports régionaux. Dans quelle mesure est-ce qu'ils se confortent mutuellement ou se font-ils concurrence? Est-ce qu'il existe un plan à long terme pour intégrer la politique des différents aéroports régionaux dans la politique générale de l'aéroport national?

M. Klees répond que dans toutes les déclarations des ministres, il y a l'intention de le faire. Toutefois, dans la pratique, il n'en est rien. M. Klees pense qu'il est impossible de faire quelque chose.

M. Klees explique que lorsque l'on a régionalisé les aéroports, l'aéroport de Bruxelles est resté fédéral. Il y a 4 aéroports régionaux, 2 en Flandre (Deurne et Ostende) et 2 en Wallonie (Bierset et Gosselies). Manifestement, il n'y avait aucun rapport économique. C'était uniquement une question d'équilibre.

Au moment de la régionalisation de ces aéroports, il a été décidé que ceux-ci ne payaient pas à la R.V.A. le contrôle aérien de chacun de ces aéroports. Cela représente un coût pour la R.V.A. de 380 millions par an, ce qui est finalement un subside aux

een subsidie voor de gewestelijke luchthavens vormt. Men kan zich afvragen of men daarvoor nog altijd op het begrip van de Europese Unie mag rekenen.

Alle gewestelijke luchthavens (behalve misschien Bierset voor dit jaar) zijn verliesgevend, zonder mee te rekenen dat zij niets betalen voor hun luchtcontrole.

De heer Klees vindt het heel normaal dat er vlieghavens bestaan. Het *hinterland* is echter veel te klein om in België vijf internationale luchthavens economisch te onderhouden. Om luchthavens te hebben, zijn er vliegtuigen nodig. En om vliegtuigen te hebben, moeten er passagiers voor lijnvluchten zijn die naar deze gewestelijke luchthavens gaan. Aangezien de vluchten op deze luchthavens een te lage frequentie hebben, haken de passagiers af.

De heer Klees denkt dat er op korte termijn geen verdere ontwikkeling mogelijk is in de lijnvluchten. Dan blijven er de charters, de vrachtvliegtuigen, de militaire vluchten, de kleine vliegtuigen van de rijks-wacht (4 Cessna's) en de zakenvluchten.

Men zou zich kunnen voorstellen dat een van de gewestelijke luchthavens bijvoorbeeld de 15e Wing en de rijkswacht overneemt. Het is een probleem dat het koninklijk huis de mogelijkheid wenst te hebben om een vliegtuig in Brussel-Nationaal te nemen. Maar men zou dit vliegtuig evengoed kunnen laten komen van een gewestelijke luchthaven, en het laten stoppen in Zaventem om er de bevoegde overheden te laten instappen.

Een ander spoor betreft volgens de heer Klees de zakenvluchten. De vliegtuigen zijn hier ook klein en betalen niet zoveel *landing fee*, want de landingsbelasting wordt betaald volgens het gewicht. Zaventem zou ze graag laten vertrekken in de gewestelijke luchthavens. De betrokken personen gaan evenwel niet akkoord. Daar zitten dus moeilijkheden.

De heer Klees merkt op dat de luchthaven van Bierset zeer grote inspanningen levert op het vlak van de bevrachting en het onderhoud van helikopters.

Een commissielid verklaart dat er een koerierdienst is die Keulen verlaten heeft om zich te Bierset te vestigen.

In Charleroi liggen de trainingsbanen voor Sabena en de fabrieken van Sabca en Sonaca.

De heer Klees meent dus dat de gewesten de onderhoudskosten van deze luchthavens moeten dragen gedurende een periode van ten minste 20 jaar, wat toch niet te verwaarlozen is.

De heer Klees herhaalt dat het niet mogelijk is de gewestelijke luchthavens te integreren in een gemeenschappelijk beleid met Zaventem.

De spreker merkt op dat heel wat vluchten voor de start op een aantal vaste uren (9 uur, 10 uur,

aéroports régionaux. L'on peut se poser la question si cela est toujours dans la compréhension de la Communauté européenne.

Tous les aéroports régionaux (sauf peut-être Bierset pour cette année) sont déficitaires sans compter qu'ils ne paient rien pour leur contrôle aérien.

M. Klees trouve tout à fait normal d'avoir des aérodromes. Toutefois, le *hinterland* est beaucoup trop petit pour alimenter économiquement 5 aéroports internationaux en Belgique. Pour avoir des aéroports, il faut des avions. Et pour avoir des avions, il faut que des passagers, qui veulent prendre un avion de ligne, se rendent à ces aéroports régionaux. Comme la fréquence des vols sur ces aéroports est trop réduite, les passagers sont découragés.

M. Klees croit qu'à court terme, il n'y a pas de développement possible en navigation de lignes. Restent les « charters », le cargo, le militaire, les petits avions de la gendarmerie (4 Cessna) et l'aviation d'affaires.

L'on pourrait s'imaginer que l'un des aéroports régionaux reprenne par exemple le 15^e Wing et la gendarmerie. Un problème est que la maison royale souhaite avoir la possibilité de prendre un avion à Bruxelles-National. Mais l'on pourrait très bien faire venir cet avion d'un aéroport régional et s'arrêter à Zaventem pour y charger les autorités compétentes.

Une autre voie, toujours d'après M. Klees, est l'aviation d'affaires. Les avions sont aussi petits et ne paient pas très cher leur *landing fee* puisque c'est au poids que l'on paie les taxes d'atterrissage. Zaventem les verrait volontiers partir dans des aéroports régionaux. Toutefois, les personnes concernées ne sont pas d'accord. Là, il y a donc des difficultés.

M. Klees signale que l'aéroport de Bierset fait un très gros effort en matière de fret et d'entretien des hélicoptères.

Un commissaire signale qu'il y a une société de courrier rapide qui a quitté Cologne pour s'installer à Bierset.

À Charleroi, il y a les pistes d'entraînement pour la Sabena et les usines Sabca et Sonaca.

M. Klees pense donc que pendant une période d'au moins 20 ans, il faut que les régions supportent les frais de maintenance de ces aéroports, ce qui n'est pas rien.

M. Klees répète qu'intégrer les aéroports régionaux dans une politique commune avec l'aéroport de Zaventem, n'est pas possible.

L'intervenant fait observer qu'à certaines heures fixes (9 heures, 10 heures, 11 heures), se concentrent

11 uur) samenvallen. Het gevolg daarvan is dat deze vluchten niet op tijd vertrekken. Waarom staat men desondanks zo op deze vaste uren?

De heer Klees verklaart dat het met voldoende perfecte radaruitrustingen technisch gezien mogelijk zou zijn de twee parallelle banen gelijktijdig te gebruiken. Op dit ogenblik gebeurt dat niet. Er zijn verschillende redenen voor dit fenomeen. De eerste is dat de luchthaven internationale verbindingen heeft met vaste dienstregelingen. Zo komen alle vluchten uit Noord-Amerika aan om 7 uur 's morgens.

De heer Klees vindt dat de luchthaven zich krachtig moet ontwikkelen, onder meer in de richting van Zuidoost-Azië. Daardoor zou het mogelijk worden de aankomsten met 6 uur te verschuiven en zo de spitsuren van de ochtend, de middag en van 17 uur te vermijden. De aankomsturen hebben natuurlijk invloed op de vertrekuren. Sabena tracht de start van haar vluchten te spreiden.

De heer De Rouck verklaart dat het gegeven dat alle luchtvaartmaatschappijen op hetzelfde uur willen vertrekken, eveneens tot uiting komt in de boekingsystemen. De geïnformatiseerde boekingsystemen gaan voor bepaalde bestemmingen na welke vertrek- en aankomsturen de passagier het best passen. Op basis daarvan koopt men een vliegtuigticket van een maatschappij en niet van een andere. Alle maatschappijen vechten dus om binnen die beperkte tijdruimte te kunnen vertrekken. Daardoor ontstaan er op bepaalde uren opstoppingen.

De heer Ghysaert denkt dat dit verschijnsel nog verscherpt wordt door het *hub and spoke*-systeem van Sabena. Er zijn drie golven per dag en het is de bedoeling dat de mensen die van de *spokes* naar de *hub* komen, binnen «x» aantal minuten hun aansluiting vinden.

De heer Klees merkt op dat de luchthavens ontworpen moeten zijn voor de spitsuren. Indien de spits even comfortabel zou verlopen als de dalperiode, zou de prijs daarvoor buitensporig hoog zijn. Bijgevolg zullen er zich tijdens de spitsuren ongemakken blijven voordoen.

De heer De Rouck meent dat een mogelijke oplossing erin bestaat voor de luchtvaartmaatschappijen een *incentive* te creëren om deze spitsuren juist niet te gebruiken maar om het landen en het opstijgen tijdens de daluren te laten plaatsvinden. Dat heet *yield management*.

De huidige structuur van de verhoudingen tussen de RLW en BATC maakt het alleen onmogelijk dat dienaangaande een verfijnd beleid wordt gevoerd.

Wat betreft de geruchten dat de heer Kirsch bij BATC ontslag zou hebben genomen, verklaart de heer Klees dat het duidelijk is dat er op de luchthaven twee entiteiten zijn, waaronder de luchthaven-

toute une série de départs. Le résultat en est que ces vols ne partent pas à l'heure. Pourquoi malgré cela tient-on tellement à ces heures fixes?

M. Klees fait remarquer que techniquement, avec des équipements de radar suffisamment parfaits, l'on pourrait utiliser les 2 pistes parallèles simultanément. À l'heure actuelle, cela ne se fait pas. Il y a plusieurs raisons à ce phénomène. La première est que l'aéroport a des liaisons internationales avec des horaires déterminés. Tous les vols en provenance de l'Amérique du Nord arrivent ainsi à 7 heures du matin.

M. Klees trouve qu'un des grands développements de l'aéroport doit se faire vers l'Asie du Sud-Est. Ceci permettrait de décaler de 6 heures les arrivées et d'éviter les pointes du matin, du midi et de 17 heures. Les heures d'arrivée conditionnent évidemment les heures de départ. La Sabena essaie d'étaler ses départs.

M. De Rouck explique que le fait que toutes les compagnies aériennes veulent partir à la même heure est dû à leur place dans les systèmes de réservation. Les systèmes de réservation informatisés regardent pour certaines destinations quelles sont les heures de départ et les heures d'arrivée qui conviennent le mieux au passager. C'est sur cette base que l'on achète un ticket d'une compagnie plutôt que d'une autre. Par conséquent, toutes les compagnies se battent pour pouvoir partir dans ce slot. De là vient cet encombrement à certaines heures.

M. Ghysaert croit que ce phénomène est encore accentué par le système «hub and spoke» de la Sabena. Il y a trois vagues par jour, le but étant que les gens venant des «spokes» vers le «hub» trouvent leur correspondance dans les «x» minutes.

M. Klees fait observer qu'il faut concevoir l'aéroport pour les heures de pointe. Toutefois, si on le faisait avec le même confort à la pointe que quand l'on n'a pas la pointe, ce serait à un prix exorbitant. Par conséquent, aux heures de pointe, il y a un inconfort qui existera toujours.

M. De Rouck estime qu'une solution est possible en créant un «incentive» pour les compagnies aériennes pour justement ne pas utiliser ces heures de pointe mais atterrir et partir à des heures creuses. C'est ce qui s'appelle le «yield management».

Seulement, la structure actuelle des rapports entre la R.V.A. et la B.A.T.C. ne permet pas d'avoir une politique affinée à ce point.

En ce qui concerne les rumeurs selon lesquelles M. Kirsch aurait démissionné chez B.A.T.C., M. Klees déclare qu'il est clair qu'il y a deux entités sur l'aéroport dont une est l'activité aéroportuaire, c'est-

autoriteit, namelijk de RLW en BATC. Tussen de twee bestaat er een wisselwerking die aanleiding kan geven tot conflicten. Het conflict waarvan sprake is, had betrekking op een benzinstation.

Er is een ander element waarmee de heer Klees sterk verveeld zat, namelijk dat de inkomsten van de luchthaven van BATC via de RLW passeren. De luchtvaartmaatschappijen die de taksen van de passagiers innen, betalen ze aan de Regie, die ze aan BATC terug geeft. De RLW veroorloofde het zich eenzijdig twee maanden betalingen te blokkeren.

Uiteindelijk zijn de problemen tussen de RLW en BATC opgelost dankzij het initiatief van de minister van Verkeerswezen die een coördinatiecomité heeft opgericht onder voorzitterschap van een van zijn medewerkers.

Een lid verwijst naar het ongeval met het Israëliësche vrachtvliegtuig van enkele jaren geleden te Bijlmermeer (Amsterdam). Bovendien was er het probleem van een vlucht in moeilijkheden van Air Zaire rond de luchthaven van Zaventem. Bestaat er algemeen gezien een rampenplan voor de problemen van een luchthaven die zo dicht bij Brussel ligt, waar de stad door een vliegtuigongeval getroffen zou kunnen worden?

De heer Klees wijst erop dat het vliegtuig naar zijn weten per passagier en kilometer veruit het veiligste vervoermiddel blijft. Het is evenwel niet totaal onwaarschijnlijk dat er zich een ongeval zoals het lid dat beschrijft, of eventueel nog erger, kan voordoen.

De heer Klees verklaart alleen dat de luchthaven van Zaventem in haar overeenkomsten met luchtvaartmaatschappijen dusdanige keuzen maakt dat ze niet alleen wat ongevallen maar ook wat storingen betreft recordcijfers te zien geeft. Men moet wel erkennen dat voor het aantal vluchten te Brussel-Nationaal deze vliegtuigen voortreffelijk onderhouden worden en dat het aantal storingen miniem is. Sabena is wat de vluchtveiligheid betreft zeker een van de beste vliegtuigmaatschappijen. Sabena Technics sluit trouwens onderhoudscontracten voor vele andere luchtvaartmaatschappijen.

De records van de andere maatschappijen van de *global alliance* (Swissair, Singapore Airlines en Delta Airlines) zijn even opmerkelijk. Het credo van de leiding van Sabena is dat de kwaliteit en de vluchtveiligheid uiterst belangrijke elementen zijn.

Wat de veiligheid op de luchthaven zelf betreft, worden elk jaar verschillende scenario's opgesteld en ingeoefend voor de nodige hulpverlening in geval van een ongeval op de luchthaven. De heer Klees weet niet wat er gedaan wordt voor ongevallen boven de stad Brussel.

à-dire la R.V.A. et l'autre B.A.T.C. Entre les deux il existe des interférences qui peuvent devenir sources de conflits. Le conflit dont question portait sur une station service d'essence.

Il y a surtout un autre élément qui a profondément irrité M. Klees. C'est que les revenus aéroportuaires de B.A.T.C. transitent par la R.V.A. C'est-à-dire que les compagnies aériennes qui reçoivent les taxes des passagers les paient à la Régie, qui les rend à la B.A.T.C. La R.V.A. s'était unilatéralement permis de bloquer deux mois de paiement.

Finalelement, les problèmes entre la R.V.A. et la B.A.T.C. se sont réglés grâce à l'initiative du ministre des Transports qui a instauré un comité de coordination présidé par un de ses collaborateurs.

Une membre rappelle l'accident avec l'avion cargo israélien il y a quelques années à Bijlmermeer (Amsterdam). En plus, il y a eu le problème d'un vol en difficulté d'Air Zaire qui a eu lieu autour de l'aéroport de Zaventem. En gros, pour la problématique d'un aéroport aussi proche de la ville de Bruxelles, où un accident d'avion risquerait de toucher la ville, existe-t-il un plan catastrophe?

M. Klees souligne d'abord qu'à sa connaissance, le moyen de transport passager par kilomètre le plus sûr reste de loin l'avion. La probabilité qu'il y ait un accident tel que le décrit l'intervenante et à la limite plus grave n'est toutefois pas nulle.

Seulement, M. Klees déclare que le choix des accords que l'aéroport de Zaventem prend en faisant venir des compagnies aériennes, est tel que Zaventem dispose des records non seulement d'accidents mais également des incidents. Il faut bien reconnaître que pour le nombre de lignes aériennes à Bruxelles-National et la qualité de l'entretien de ces avions, le nombre minime d'incidents est tout à fait excellent. À cet égard, la Sabena est certainement une des meilleures lignes sur le plan de la sécurité de vol. Sabena Technics conclut d'ailleurs des contrats d'entretien pour beaucoup d'autres compagnies aériennes.

Les «records» des autres compagnies du «global alliance» (Swissair, Singapore Airlines et Delta Airlines) sont tout aussi remarquables. Le credo des dirigeants de la Sabena est que la qualité et la sécurité en vol sont des éléments tout à fait essentiels.

En ce qui concerne la sécurité même à l'aéroport, il y a chaque année différents scénarios qui sont mis en place et en essai pour les secours qui sont nécessaires dans le cas d'un accident à l'aéroport. M. Klees ignore ce qui est fait pour les accidents au-dessus de la ville de Bruxelles.

De heer De Rouck bevestigt van zijn kant dat er een rampenplan bestaat. Hij vraagt zich trouwens af of de vliegtuigen werkelijk boven het centrum van de stad vliegen.

De heer Klees verklaart dat de luchtvaartmaatschappijen zware boeten moeten betalen indien hun vliegtuigen boven het centrum van Brussel vliegen.

HOOFDSTUK III

SABENA

A. VERGADERING VAN 12 JUNI 1996

I. UITEENZETTING DOOR DE MINISTER VAN VERVOER

De commissie heeft de heer Reutlinger precies op het juiste moment uitgenodigd, gezien het feit dat de directie van Sabena net het plan «Horizon 1998» heeft opgezet, en de krachtlijnen heeft uiteengezet voor de kaderleden van het bedrijf, de vakbondsorganisaties en de pers.

De heer Reutlinger zal over dit plan volledige en nauwkeurige informatie verstrekken. Hij kan ook alle vragen beantwoorden.

Voor de heer Reutlinger aan het woord komt, wil de minister herinneren aan de moeilijke toestand van Sabena, die veroorzaakt werd door de vroegere directie.

De Staat heeft in deze omstandigheden zijn taak als aandeelhouder opgenomen en is overgegaan tot de nodige benoemingen in de Raad van bestuur.

De nieuwe directie, door de Raad aangesteld onder het voorzitterschap van de heer Jan Huyghebaert, bijgestaan door de heer Philippe Suinen, vice-voorzitter, is onmiddellijk aan het werk gegaan om de dialoog met de vakbondsorganisaties te herstellen. De collectieve arbeidsovereenkomsten zijn opnieuw ingesteld, naar gelang van het geval voor een onbepaalde duur of voor een tijdsspanne die lang genoeg is om de onderhandelingen opnieuw in een sereen klimaat te laten verlopen.

Dankzij dit serene klimaat is reeds een belangrijk akkoord afgesloten betreffende de carrière van de piloten binnen de Sabena-groep.

Toch zal de onderneming nog een grote inspanning moeten leveren om opnieuw rendabel te worden en haar concurrentievermogen in deze bijzonder woelige sector te vrijwaren.

Bij velen zijn vragen gerezen omtrent de rol die de Staat te vervullen heeft tegenover een onderneming als Sabena, waarvan hij, als men zijn directe en indi-

M. De Rouck de son côté affirme qu'il existe un plan catastrophe. Il se demande d'ailleurs si les avions survolent vraiment le centre de la ville.

M. Klees déclare que si les avions survolent le centre de Bruxelles, les compagnies aériennes sont amenées à payer des amendes considérables.

CHAPITRE III

LA SABENA

A. RÉUNION DU 12 JUIN 1996

I. EXPOSÉ DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Le moment choisi par la commission pour inviter M. Reutlinger lui paraît particulièrement opportun puisque la direction de la Sabena vient d'arrêter un plan «Horizon 1998» dont la teneur vient d'être exposée aux cadres de l'entreprise, aux organisations syndicales et à la presse.

M. Reutlinger fournira des informations complètes et précises sur ce plan. Il a également la possibilité de répondre à toutes les questions.

Avant que M. Reutlinger ne prenne la parole, le ministre tient à rappeler la situation difficile de la Sabena, laquelle est due à l'ancienne direction.

Dans cette circonstance, l'État a joué son rôle d'actionnaire en procédant aux nominations nécessaires au sein du Conseil d'administration.

La nouvelle direction mise en place par le Conseil présidé par M. Jan Huyghebaert, assisté de M. Philippe Suinen, Vice-Président, s'est immédiatement attelée à rétablir un climat de dialogue avec les organisations syndicales. Les conventions collectives de travail ont été rétablies selon les cas pour une durée indéterminée et pour une durée suffisante pour permettre à la négociation de se dérouler dans un climat rasséréné.

Ce climat a permis déjà la conclusion d'un important accord sur la carrière des pilotes au sein du groupe Sabena.

Cela dit, l'effort à réaliser par l'entreprise pour rétablir sa rentabilité et sa compétitivité dans un environnement particulièrement turbulent, reste considérable.

Beaucoup se sont interrogés sur le rôle de l'État face à une entreprise comme la Sabena, dont il reste, en additionnant sa participation directe et ses parti-

recte participaties samentelt, de meerderheid van de aandelen in handen heeft. De minister wijst er nadrukkelijk op dat Sabena volledig onderworpen is aan de gecoördineerde wetten betreffende de handelsvennootschappen. Dat betekent dat de Staat niet meer rechten heeft dan die welke de wet verleent aan de gewone aandeelhouders. Men moet ook voor ogen houden dat de bestuurders van de vennootschap, of ze nu behoren tot de groep van de Staat dan wel tot de Swissair-groep, steeds het belang van de onderneming moeten dienen.

De minister meent overigens dat het in het belang is van de directie én van de onderneming om bij het uitstippelen van de krachtlijnen van het beleid rekening te houden met de wensen van de voornaamste aandeelhouders.

Wat de Staat betreft, moeten de contacten tussen de directie en de minister en zijn medewerkers ervoor zorgen dat elke partij de verwachtingen van de andere kent, en dit met het grootste respect voor hun respectieve taken.

Het partnerschap tussen Sabena en Swissair heeft de crisis van het begin van dit jaar overleefd. Het blijft voor beide partijen een winstgevende keuze. De minister spreekt de wens uit dat de directie de potentiële kracht van het partnerschap ten volle zal benutten zodat de ondernemingen een zekere toekomst tegemoet gaan, op basis van een aanvaardbare rentabiliteit.

cipations indirectes, l'actionnaire majoritaire. Le ministre tient, à ce sujet, à rappeler que la Sabena est intégralement soumise aux lois coordonnées sur les sociétés commerciales. L'État n'y a donc pas d'autres pouvoirs que ceux que la loi réserve aux actionnaires ordinaires. Il faut se remémorer aussi que les administrateurs de la société, qu'ils appartiennent au groupe État ou au groupe Swissair, doivent gérer la société dans l'intérêt de celle-ci.

Cela étant posé, il pense que c'est l'intérêt de la direction et celui de la société, que celle-ci, dans le choix de ses grandes orientations, prête attention aux préoccupations des principaux actionnaires.

En ce qui concerne l'État, les contacts qui ont été établis entre la direction de la société, le ministre et ses collaborateurs, doivent permettre que chacun connaisse bien les attentes de l'autre dans le respect total des rôles respectifs.

L'accrochage entre la Sabena et la Swissair a résisté à la crise du début de cette année. Le partenariat reste une option profitable pour les deux parties. Le ministre forme le vœu que la direction puisse en concrétiser le potentiel dans le cadre d'entreprises assurées de leur avenir, car dégageant une rentabilité correcte.

II. UITEENZETTING DOOR DE HEER PAUL REUTLINGER, CHIEF EXECUTIVE OFFICER (CEO) VANSABENA, OVER HET PLAN «HORIZON 1998»

II. EXPOSÉ DE M. PAUL REUTLINGER, CHIEF EXECUTIVE OFFICER (C.E.O.) DE LA SABENA, SUR LE PLAN «HORIZON 1998»

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Vooreerst brengt de heer Reutlinger enkele cijfers in verband met de algemene situatie van Sabena in herinnering.

Er zijn twee belangrijke aandeelhouders :

— de Belgische Staat, die 50,5 % van het kapitaal van Sabena in handen heeft;

— en, sinds mei 1995, de maatschappij Swissair, die 49,5 % van het kapitaal van de onderneming in handen heeft.

Hij wijst er ook op dat het contract tussen Sabena en Swissair bepaalt dat Swissair ten vroegste vanaf het jaar 2000 de meerderheid in de vennootschap mag verkrijgen, en dit op voorwaarde dat Zwitserland een bilateraal akkoord over het luchtverkeersplan afsluit met de Europese Unie.

Spreker wenst geen commentaar te leveren op het Zwitserse beleid op dit vlak. Hij voegt er wel aan toe dat hij de mening van de meerderheid der Zwitsers niet deelt en betreurt dat Zwitserland nog steeds geen deel uitmaakt, op welke wijze dan ook, van de Europese Unie. Hij hoopt dat dit zeer spoedig zal gebeuren.

Sinds het vertrek van de heer Godfroid, die tegelijk voorzitter van de Raad van bestuur en *Chairman* en *Chief Executive Officer* was, is de Raad van bestuur samengesteld uit de personen die vermeld worden in de tabel.

M. Reutlinger rappelle tout d'abord quelques chiffres à propos de la situation générale de la Sabena.

Il y a deux actionnaires principaux :

— l'État belge, qui représente 50,5 % du capital de la Sabena;

— et, depuis le mois de mai 1995, la compagnie Swissair, qui détient 49,5 % du capital de la société.

Il rappelle que le contrat qui lie la Sabena et la Swissair prévoit que cette dernière n'aura la possibilité de prendre la majorité dans la société qu'à partir de l'an 2000, et à la condition que la Suisse ait conclu un accord bilatéral avec l'Union européenne sur le plan du trafic aérien.

L'orateur ne désire pas faire de commentaire quant à la politique menée par la Suisse à cet égard. Mais il ajoute qu'il ne se rallie pas à l'opinion majoritaire de son pays et regrette que la Suisse ne soit pas encore entrée, sous une forme ou l'autre, dans l'Union européenne. Il espère que cela se fera très prochainement.

Depuis le départ de M. Godfroid, qui était, à la fois, président du Conseil d'administration et *Chairman* et *Chief Executive Officer*, le Conseil est composé comme il est mentionné sur le tableau ci-dessus.

HET PLAN «HORIZON 1998»

LE PLAN «HORIZON 1998»

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze grafiek is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce graphique est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Het gaat hier om cumulatieve resultaten voor 1995 en 1996, tot eind april.

Zeer duidelijk te zien zijn de enorme terugval na februari en de invloed van de stakingen en incidenten op de bedrijfsresultaten.

Het is duidelijk dat de verliezen van februari niet meer goedgeemaakt kunnen worden. Sabena lijdt nog steeds onder die situatie, aangezien vele reisagentschappen niet meer bij de onderneming boeken om dit soort risico's te vermijden.

De heer Reutlinger stelt de vakbonden voor in de toekomst dergelijke incidenten te vermijden. Zij schaden immers het imago van België, van de luchthaven Brussel-Nationaal en van Sabena.

Eind april beliep het tekort ten aanzien van het voorziene budget 840 miljoen Belgische frank, wat niet voor het einde van het jaar kan worden goedge maakt.

De heer Reutlinger wil vervolgens de recente initiatieven van de concurrenten van Sabena bespreken.

Il s'agit des résultats cumulatifs pour 1995 et 1996, jusque fin avril.

On y voit la terrible chute, après le mois de février, et l'influence des grèves et des incidents que nous avons connus, sur les résultats de l'entreprise.

Il est tout à fait clair qu'il est impossible de récupérer ce qui a été perdu en février. Et on souffre actuellement de cette situation, parce que beaucoup d'agences de voyage ne réservent plus sur Sabena pour éviter ces aléas.

M. Reutlinger, lorsqu'il s'adresse aux syndicats, leur propose d'éviter ce genre d'incidents à l'avenir. Ils sont mauvais à la fois pour l'image de la Belgique, celle de l'aéroport de Bruxelles National et celle de la Sabena.

En comparaison avec le budget prévu, fin avril l'écart est de l'ordre de 840 millions de francs qui sont irrécupérables d'ici la fin de l'année.

M. Reutlinger voudrait ensuite évoquer les initiatives récentes de la concurrence de la Sabena.

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

De belangrijkste Europese concurrenten van Sabena zijn: British Airways, Lufthansa, KLM en Air France.

Aan dit lijstje moeten we nog een andere maatschappij toevoegen, nl. EBA, die recentelijk opgekocht is door Virgin.

De heer Reutlinger onderstreept dat bijna al deze maatschappijen in 1995 reeds winst boekten maar dat zij niettemin de laatste weken nog drastische kostenverminderingprogramma's hebben aangekondigd.

Dit bewijst duidelijk dat op het gebied van de burgerluchtvaart een enorme concurrentieslag aan de gang is. Als Sabena haar kosten niet terugschroeft zal zij haar concurrentievermogen verliezen en er niet in slagen uit het dal te klimmen.

Nos plus grands concurrents en Europe sont: British Airways, Lufthansa, K.L.M. et Air France.

Nous devons également ajouter à cette liste: E.B.A., qui vient d'être achetée par Virgin.

Il souligne que pratiquement toutes ces compagnies ont déjà affiché un profit en 1995 mais que, malgré cela, elles ont encore annoncé des programmes drastiques de réduction des coûts ces dernières semaines.

Ceci démontre que l'environnement concurrentiel dans le domaine de l'aviation civile est extrêmement brutal. Il s'y pratique une concurrence acharnée et si la Sabena n'arrive pas à réduire les coûts, elle ne pourra demeurer concurrentielle et remonter la pente.

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Op deze slide worden 3 elementen naast elkaar gezet.

Er wordt een vergelijking gemaakt met de andere Europese maatschappijen voor 1994.

De cijfers voor 1995 zijn jammer genoeg nog niet beschikbaar.

Zij worden geleverd door de AEA (Europese Vereniging van Luchtvaartmaatschappijen).

Op deze slide worden een positief en twee negatieve elementen belicht.

Het positieve element is de eenheidsopbrengst.

Sabena heeft uitstekende eenheidsopbrengsten dankzij de samenstelling van het verkeer vanuit en naar België.

Dit komt doordat het percentage passagiers dat *business class* vliegt zeer hoog is ten gevolge van het grote aantal internationale evenementen die plaatsvinden in België.

Wij stellen ook vast dat telkens wanneer een nieuw land lid wordt van de Europese Unie, het verkeer vanuit de hoofdstad van dat land naar België in de *business class* met 20 à 30 % toeneemt.

Nochtans zijn de eenheidsopbrengsten fundamenteel in gevaar, omdat de ten gevolge van de deregulering toenemende concurrentie in Europa in de toekomst zeker zal leiden tot dalende tarieven.

De negatieve elementen voor Sabena zijn:

— de bezettingsgraad.

De bezettingsgraad was bij Sabena in 1994 zogoed als minimaal. Dat wil zeggen dat de maatschappij iedere dag bijna 40 % lege stoelen vervoert. Een niet-verkochte zetel is voorgoed verloren. Hij kan immers niet gestockeerd worden zoals een niet-bezette hotelkamer. De bezettingsgraad moet absoluut verhoogd worden.

— de operationele kosten.

De operationele kosten van Sabena zijn niet zo rampzalig als die van Swissair.

Toch zijn de operationele kosten per kilometer nog te hoog in vergelijking met die van de concurrenten.

Ook hier zal dus een bijzondere inspanning moeten worden geleverd.

Een lid verwondert zich over het feit dat Lufthansa zo goedkoop is.

De heer Reutlinger wijst erop dat Lufthansa reeds twee nogal ingrijpende herstructureringsprocedures achter de rug heeft.

Drie of vier jaar geleden zat deze maatschappij in hetzelfde schuitje als Sabena nu.

Vervolgens belicht de heer Reutlinger de maatregelen die genomen moeten worden om het tekort van 6,7 % aan te vullen:

Ce slide montre trois éléments.

Il s'agit d'une comparaison avec d'autres compagnies européennes pour 1994.

Les chiffres pour 1995 ne sont malheureusement pas encore disponibles.

C'est l'A.E.A. (Association européenne des compagnies d'aviation) qui les fournit.

Sur ce slide, il y a un élément positif et deux négatifs.

L'élément positif est la recette unitaire.

Sabena a une excellente recette unitaire grâce à la composition du trafic depuis et vers la Belgique.

Cela provient du fait que le pourcentage de passagers «business class» est extrêmement élevé, et ce, grâce au nombre d'activités internationales qui se passent en Belgique.

Nous pouvons également constater que, dès qu'un nouveau pays entre dans l'Union européenne, le trafic de sa capitale vers la Belgique augmente de 20 à 30 % en business class.

Néanmoins, cette recette unitaire est tendanciellement en danger parce que l'accroissement de la concurrence en Europe dû à la déréglementation, fait que les tarifs européens vont certainement s'orienter à la baisse.

Les éléments négatifs sont:

— le taux d'occupation.

La Sabena, en 1994, a été pratiquement au minimum. C'est-à-dire qu'elle transporte chaque jour environ 40% de sièges vides. Or, un siège qui n'est pas vendu est perdu pour toujours. On ne peut le stocker comme une chambre inoccupée dans l'hôtellerie. Il faudra absolument augmenter ce taux d'occupation.

— les coûts opérationnels.

Ils ne sont pas aussi désastreux que ceux de Swissair.

Mais si on les compare avec les concurrents, il faut constater que nos coûts opérationnels au km sont trop élevés.

Un effort particulier sera donc nécessaire.

Un membre s'étonne que la Lufthansa soit si bon marché.

M. Reutlinger fait remarquer que la Lufthansa a déjà réalisé deux procédures de restructuration assez drastiques.

Il y a trois ou quatre ans, elle se trouvait dans la même situation que la Sabena actuellement.

M. Reutlinger indique ensuite les mesures à prendre pour combler les 6,7 % de déficit:

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Onze belangrijkste troeven zijn de volgende:

— *Product « hub and spoke » Europa*

Uit zijn analyses leidde de heer Reutlinger af dat het sinds enkele jaren gevoerde beleid op de goede weg zat.

Toch moeten nog meer *hubs* opgebouwd worden, dit wil zeggen: nieuwe bestemmingen moeten worden toegevoegd en de frequentie moet gedeeltelijk worden opgedreven.

— Natuurlijk is er ook Brussel als troef, hoofdstad van Europa, gelegen in het hart van Europa. Brussel is als het ware van nature voorbestemd om als knooppunt van het luchtverkeer te dienen, wat een niet te onderschatten voordeel is.

— *De capaciteit van de luchthaven is eveneens een troef.*

Brussel is een van de laatste Europese luchthavens van een zekere omvang die nog een bepaalde reserve heeft. De luchthaven is nog niet verzadigd en men kan enkele lijnen toevoegen.

De minister bereidt trouwens een dossier betreffende het beheer van de luchthaven voor, dat in de door Sabena gewenste richting gaat.

De heer Reutlinger maakt van de gelegenheid gebruik om te onderstrepen dat Sabena absoluut een eigen terminal moet hebben in de luchthaven van Zaventem.

Al onze buitenlandse concurrenten hebben immers eigen terminals om hun klanten beter te dienen: Lufthansa in Frankfurt, British Airways in London, KLM in Amsterdam en Air France in de luchthaven Charles de Gaulle.

Als we ons concurrentievermogen willen vrijwaren, moeten we over dit hulpmiddel beschikken.

Vanzelfsprekend is dit een project dat tijd vergt, maar met de hulp van de minister, de BATC en de RLW wordt hieraan gewerkt.

De heer Reutlinger voegt hier voor alle duidelijkheid aan toe dat, naast dit infrastructuurproject, eveneens moet worden gedacht aan een afgebakende zone waarin alle operaties van Sabena worden samengebracht.

Momenteel moet een doorgaand passagier die op een van de twee uiteinden aankomt 35 minuten te voet afleggen, wat duidelijk te veel is. Het verkeer moet dus anders geïmponeerd worden.

Daarnaast is er nog het probleem van de verdeling Schengen/niet-Schengen, waarvoor in de toekomst een oplossing zal moeten worden gezocht.

De heer Reutlinger verklaart dat ook op dit vlak vooruitgang wordt geboekt met de steun van de minister van Vervoer.

Cela signifie que nos atouts sont:

— *Produit HUB and SPOKE Europe.*

Après avoir fait des analyses, M. Reutlinger a constaté que cette politique, entamée depuis quelques années déjà, était bonne.

Mais nous devons encore construire davantage de «hubs», c'est-à-dire encore ajouter des destinations et augmenter partiellement les fréquences.

— Bien sûr, nous avons l'atout de Bruxelles, capitale de l'Europe, et aussi sa situation géographique au cœur de l'Europe. En effet, elle a une vocation naturelle au trafic de correspondance, ce qui est un avantage énorme.

— *La capacité de l'aéroport est aussi un atout.*

Bruxelles est un des seuls aéroports d'une certaine dimension, en Europe, qui dispose encore d'une réserve. Il n'est pas saturé et on peut y ajouter des mouvements.

Le ministre prépare d'ailleurs un dossier concernant la gestion de l'aéroport qui va dans la direction que souhaite la Sabena.

M. Reutlinger saisit l'occasion de dire que la Sabena doit absolument avoir son propre terminal à l'aéroport de Zaventem.

Tous nos concurrents, la Lufthansa à Francfort, la British Airways à Londres, la K.L.M. à Amsterdam et Air France à Charles de Gaulle, ont leurs propres terminaux pour mieux servir leur clientèle.

Et si nous voulons rester concurrentiels, nous devrions avoir cet instrument.

Bien sûr, il s'agit d'une entreprise à long terme, mais avec l'aide du ministre, de la B.A.T.C. et de la R.V.A., on y travaille.

Ce que M. Reutlinger veut préciser ici, c'est qu'outre ce projet d'infrastructure, il aimerait qu'on puisse trouver, ensemble, une zone géographique regroupant toutes les opérations de la Sabena.

Actuellement, le passager en transit, qui arrive aux deux extrêmes, marche 35 minutes, ce qui est manifestement beaucoup trop. Il faut donc regrouper le trafic différemment.

S'ajoute, bien entendu, à cela le phénomène de la répartition Schengen/non Schengen, qui pose un problème qu'il faudra essayer de solutionner.

M. Reutlinger déclare qu'on progresse également en ce domaine, avec le soutien du ministre des Transports.

— De volgende belangrijke troef is het bekwame en gemotiveerde personeel.

Deze troef noemt de heer Reutlinger niet uit tactische overwegingen maar uit overtuiging.

In de drie maanden dat hij aan het hoofd van Sabena staat, heeft hij verschillende werkbezoeken afgelegd, zowel in België als in het buitenland. Hij heeft vastgesteld dat Sabena beschikt over toegewijd personeel, dat niets liever wil dan het voortbestaan van de onderneming.

De heer Reutlinger maakt van de gelegenheid gebruik om aan te stippen dat hem vaak gevraagd wordt naar de verschillen tussen de Belgische en de Zwitserse werknemer. Hij antwoordt hierop stevast dat deze vraag zinloos is aangezien er geen verschil is. Bij direct contact met de werknemer krijgt hij precies dezelfde indruk. Het enige verschil is misschien dat in België de mentale overgang van een staatsonderneming naar een privé-onderneming nog niet helemaal gemaakt is.

Volgens de heer Reutlinger behoort het tot de opdracht die men hem heeft toevertrouwd deze overgang te bewerkstelligen, en ervoor te zorgen dat het tot iedereen doordringt dat de Staat niet langer bereid is financiële hulp te bieden aan de maatschappij en dat Sabena op eigen houtje moet kunnen overleven.

— *Partners van hoge kwaliteit*

Er bestaat momenteel een samenwerkingsakkoord tussen British Airways en American Airlines, wat de concurrentiestrijd nog feller maakt.

Bij nader toezien blijkt dat wereldwijd een viertal grote groepen zijn ontstaan.

Het is van het allergrootste belang dat Sabena deel uitmaakt van een van die groepen. Het klimaat is er gunstig voor, daar Sabena zich in de kopgroep bevindt dankzij het partnerschap van Swissair en Austrian Airlines voor Europa en dat van Delta Airlines en Singapore Airlines voor het Verre Oosten.

De samenwerking met Delta is uitstekend. Recentelijk werd een tweede vlucht Brussel-New York ingelegd (*coach sharing*).

Deze twee maatschappijen hebben samen met Oostenrijk en Zwitserland de *open sky* verkregen tussen Brussel en New York.

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de *anti-trust immunity*, wat inhoudt dat deze maatschappijen het recht verkrijgen op economisch vlak samen te werken en hun prijzen op elkaar af te stemmen.

— L'atout suivant est le personnel qui est compétent et motivé.

Il ne le dit pas par tactique, mais par conviction.

Depuis trois mois qu'il est à la tête de la Sabena, il a fait de nombreuses visites sur le terrain, aussi bien en Belgique qu'à l'étranger. Il a constaté que la Sabena dispose vraiment d'un personnel dévoué qui ne souhaite que la survie de l'entreprise.

Il aimerait profiter de l'occasion pour dire qu'on lui demande souvent quelle est la différence entre le travailleur belge et le suisse. Ce à quoi il répond que la question est mal posée parce qu'il n'y a pas de différence. Sur le terrain, lorsqu'il regarde un ouvrier dans les yeux, il a exactement la même impression. La différence réside peut-être dans l'assimilation de la transition de l'esprit d'une compagnie étatique vers celui d'une compagnie privée qui ne s'est pas encore complètement opérée.

M. Reutlinger estime que l'un de ses devoirs, au cours de la mission qu'on lui a confiée, est de faire en sorte que ce déclic se produise en faisant comprendre à tous que le temps où l'État était prêt à accorder son aide financière à la compagnie est terminé et que la Sabena doit pouvoir survivre par ses propres moyens.

— *Partenaires de haute qualité*

Il existe actuellement un accord de coopération entre British Airways et American Airlines, ce qui rend la concurrence encore plus acharnée.

Si on observe ce phénomène, on constate que se sont formés trois ou quatre grands groupements sur le plan mondial.

Il est primordial pour la Sabena de faire partie d'un de ces groupements. La situation se présente bien, car avec le partenariat de Swissair et Austrian Airlines sur le plan européen et celui de Delta Airlines et Singapore Airlines pour l'extrême orient, la Sabena se retrouve dans le peloton de tête.

La coopération avec Delta est excellente, Un deuxième vol Bruxelles-New-York vient d'être inauguré (*coach sharing*).

Ces deux compagnies ainsi que l'Autriche et la Suisse, ont obtenu l'«*open sky*» entre Bruxelles et New-York.

Nous sommes en train de finaliser l'«*antitrust immunity*», ce qui veut dire que ces compagnies ont aussi le droit de coopérer sur le plan économique et de coordonner leurs prix.

II. Goede strategische keuzes maken

Het is van het grootste belang dat de juiste strategische keuzes worden gemaakt in functie van de geëigende markt.

Ten tijde van de associatie van British Airways en Sabena World Airlines werd Sabena verdeeld in dochtermaatschappijen.

Dit idee was gebaseerd op het feit dat de maatschappij zich richt op verschillende activiteiten.

De vakbonden kunnen er moeilijk toe gebracht worden het concept van de analyse per activiteit te aanvaarden.

— Voornaamste activiteit: het vervoer (*Airline business*)

- * reizigersvervoer;
- * vrachtovervoer;
- * vervoer van post.

— Aanverwante activiteiten:

- * techniek;
- * cargo;
- * catering;
- * *ground services*.

II. Effectuer les bons choix stratégiques

Il s'agit pour nous d'effectuer les bons choix stratégiques en fonction des marchés propres.

À l'époque de l'association de la British Airways et de la Sabena World Airlines, a eu lieu la filialisation de la Sabena.

À la base de cette idée se trouvait le fait qu'il existe différentes activités au sein de l'entreprise.

Cette notion d'analyse par activité est difficile à faire comprendre par les syndicats.

— Activité principale: le transport (*Airline business*)

- * des passagers;
- * du fret;
- * de la poste.

— Activités annexes:

- * la technique;
- * le cargo;
- * le catering;
- * les *ground services*.

Deze slide is beschikbaar op papier en op de
WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le
site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de
WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le
site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

De heer Reutlinger onderstreept dat hij kiest voor de groeioptie. Er wordt gewerkt rond drie opties voor verdere ontwikkeling: stabiliseren, versterken, groeien.

— Stabiliseren, bij voorkeur door inkrimping.

— Versterken, via consolidatie.

— Groeien, uiteraard via uitbreiding van de maatschappij.

De keuze voor de groeioptie brengt vanzelfsprekend de uitbreiding van het aantal bestemmingen en frequenties mee, waarbij de kosten evenwel beperkt moeten blijven. Die beslissing is belangrijk, vooral gezien het feit dat elders sprake is van verminderingen van het personeelsbestand. Wanneer zich een zekere groei voordoet, kan men een vermindering van het personeelsbestand immers gedeeltelijk opvangen.

M. Reutlinger indique clairement qu'il a choisi l'option de la croissance et explique qu'on a travaillé sur trois options de développement: stabiliser, renforcer, croître.

— Stabiliser, plutôt sous forme de réduction.

— Renforcer, sous forme d'une consolidation.

— Croître, consistant naturellement dans l'expansion de la société.

Le choix de l'option de croissance amène donc à accroître le nombre de destinations et de fréquences, tout en maîtrisant les coûts. Cette décision est extrêmement importante, dans l'optique où on parle aussi de réduction des effectifs en certains endroits. En effet, si on se trouve dans un processus de croissance, on peut amorcer une diminution des effectifs tout en la compensant partiellement.

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Er moet dringend werk worden gemaakt van de harmonisering van de vloot. Deze is veel te heterogeen wat betreft lange en korte vluchten. Er zijn te veel verschillende vliegtuigtypes. Het directiecomité heeft daarom besloten voor lange vluchten vanaf 1998 nog slechts twee types vliegtuigen in te zetten en vanaf 2000 nog slechts één. Dit zal enorme kostenverminderingen tot gevolg hebben. Momenteel moet men bijvoorbeeld voor elk type van toestel een hoofdpiloot en een administratieve dienst hebben.

De heer Reutlinger wijst erop dat het product Sabena bij het internationale publiek een minder goede reputatie heeft dan het eigenlijk verdient. Wij ondervinden ongetwijfeld nog de weerslag van het slechte imago dat onze diensten in het verleden hadden.

Voor British Airways geldt bijvoorbeeld net het tegenovergestelde.

De communicatie met het publiek moet dus verbeterd worden (zie de reclamecampagne met de Belgische zwemploeg van de Olympische Spelen in Atlanta).

En ce qui concerne la flotte, il y a beaucoup à faire, en vue de son harmonisation. Dans le domaine des longs et courts courriers, elle est trop hétérogène. Il y a trop de types d'avions différents. Ainsi le comité de direction vient-il de décider, pour les longs courriers, qu'en 1998 elle ne comprendrait plus que deux types d'avion et un seul type en l'an 2000. Cela aura comme conséquence des réductions de coût énormes. Par exemple, actuellement, pour chaque type d'appareil on doit avoir un pilote en chef et une administration.

M. Reutlinger tient à déclarer que la perception du produit Sabena, dans le public, sur le plan international, est moins bonne que ce produit n'est en réalité. Nous souffrons sans doute d'une mauvaise image de marque de notre service dans le passé.

C'est par exemple le contraire en ce qui concerne British Airways.

Il faudra donc améliorer la communication (*cf.* la campagne publicitaire actuelle avec l'équipe de nageurs qui représentent la Belgique aux Jeux Olympiques d'Atlanta).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de
WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le
site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de
WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le
site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de
WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le
site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de
WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le
site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

De maatschappij heeft geprobeerd lessen te trekken uit het mislukken van de laatste onderhandelingen.

Momenteel voert zij een strategie waarbij in de eerste plaats gesproken wordt over de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen het management en het personeel.

De cijfers die in de tabellen worden genoemd zijn uitersten.

Momenteel ligt de bal in het kamp van de vakbonden. Het is nu aan hen om de beste oplossing te vinden op basis van de drie elementen van de driehoek.

Tot slot spreekt de heer Reutlinger zijn optimisme uit. De voorgestelde maatregelen zijn gunstig onthaald door de pers.

Op elk niveau is contact opgenomen met de vakbonden en zij hebben blijk gegeven van een groot begrip ten aanzien van de bestaande problemen.

De geloofwaardigheid van de directie is van groot belang in de dialoog die nu moet volgen.

De heer Reutlinger is ervan overtuigd dat door middel van onderhandelingen de nodige middelen zullen worden gevonden om deze doelstellingen te bereiken en dat hij over twee jaar zal kunnen aankondigen dat zijn opdracht beëindigd is en Sabena opnieuw winstgevend.

La société a essayé de tirer les enseignements de l'échec des dernières négociations.

La stratégie choisie est, tout d'abord, de parler d'un partage des responsabilités entre le management et le social.

Les chiffres mentionnés sur les tableaux sont des chiffres extrêmes.

Pour l'instant, la balle est dans le camp des syndicats. C'est à eux de trouver la meilleure formule sur base des trois éléments du triangle.

En conclusion, M. Reutlinger se dit très optimiste. Les mesures qui ont été prises ont été favorablement accueillies dans la presse.

Des contacts ont été pris avec les syndicats à tous les niveaux et ils ont montré beaucoup de compréhension devant les problèmes qui se posent.

Il est important que la direction soit crédible pour le dialogue qui va suivre.

M. Reutlinger est persuadé qu'en négociant autour d'une table on trouvera les moyens d'atteindre ces objectifs et que dans deux ans il pourra venir annoncer que sa mission est accomplie et que la Sabena est, à nouveau, rentable.

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

III. GEDACHTEWISSELING

Een commissielid bedankt de heer Reutlinger. Zijn uiteenzetting wekt grote hoop, maar een bereedere hoop die berust op ambities die in vervulling kunnen gaan.

Een lid zou, indien mogelijk, een idee willen hebben van de strategische positie die de groep waartoe Sabena en Swissair behoren, binnen de grote groepen van luchtvaartmaatschappijen bekleedt.

Anderzijds heeft de heer Reutlinger gewezen op de noodzaak om een AL-terminal te vestigen. Mag men weten om welke reden?

Een ander lid vraagt of men reeds een keuze heeft gemaakt inzake de toestellen voor langeafstandsvluchten, en zo ja, op welke gronden?

Wat betreft de drie elementen die de sociale driehoek vormen, kan men zich vragen stellen omtrent de beslissingen in personeelszaken.

Waar plaatst men de keuze om personeelsleden naar andere plaatsen over te brengen: bij de loonsvermindering, bij de productiviteit? Bestaat deze mogelijkheid, die de heer Reutlinger in zijn gesprek vanmorgen heeft aangehaald, werkelijk?

Een senator komt eveneens terug op de problematiek van de delocalisatie van het vliegpersoneel. Deze problematiek komt niet voor in de driehoek.

Als men wil voortbouwen op de krachten van de maatschappij, gaat men voor het overige uit van elementen als competentie en motivatie van het personeel.

Indien echter voor sommigen mogelijkwijze delocalisatie dreigt en men aan anderen als zelfmoordwapen de vakbonden aanbiedt, hoe kan men dan volgens de heer Reutlinger uiteindelijk rekenen op de competentie en de motivatie van dit personeel?

Is anderzijds voorzien in de groeiplanning die hier voorgesteld wordt en die trouwens de doelstelling van heel de maatschappij vormt, vooral in het licht van de internationale allianties die thans gesloten worden (*cf.* American Airlines en British Airways), dat niet-rendabele bestemmingen nu al geschrapt worden?

Een lid stelt de volgende vragen:

Komen Sabena, BATC en de Regie der Luchtwezen tot dezelfde bevinding, namelijk dat er een tekort is aan passagiers op langeafstandsvluchten?

Worden nieuwe bestemmingen in het vooruitzicht gesteld?

III. ÉCHANGE DE VUES

Un commissaire remercie M. Reutlinger. Son exposé suscite beaucoup d'espoir, mais un espoir raisonné, qui se fonde sur des ambitions susceptibles de se réaliser.

Un membre voudrait, si possible, avoir un aperçu de la position stratégique du groupe auquel appartiennent la Sabena et Swissair au sein des grands groupes de compagnies aériennes.

D'autre part, M. Reutlinger a évoqué la nécessité d'implanter un terminal A.L. Peut-on en connaître la raison?

Un autre membre demande si des choix ont déjà été faits quant aux types d'appareils longs courriers et, dans l'affirmative, sur quelles bases.

Quant aux trois éléments qui composent le triangle social, on peut se poser des questions pour ce qui concerne les décisions prises en matière de personnel.

Où place-t-on les choix de transferts des effectifs vers d'autres lieux: la réduction des salaires, la productivité? Cette possibilité, évoquée par M. Reutlinger dans son interview de ce matin, existe-t-elle réellement?

Un sénateur revient également sur la problématique de la délocalisation du personnel navigant. Elle ne se retrouve pas dans le triangle.

Au surplus, dans l'optique de construire sur les forces de la société, on se base sur les éléments de compétence et de motivation du personnel.

Or, si on laisse planer la possibilité de la délocalisation de certains et que pour d'autres on donne le choix de l'arme du suicide aux syndicats, comment M. Reutlinger croit-il arriver à compter sur la compétence et la motivation de ce personnel?

D'autre part, dans le planning de croissance qui est proposé, et qui est, d'ailleurs, l'objectif de toute la société, et surtout au vu des alliances internationales qui se font actuellement (*cf.* American Airlines et British Airways), est-il prévu d'éliminer dès à présent les destinations non rentables?

Un membre pose les questions suivantes:

La Sabena, la B.A.T.C. et la Régie des Voies aériennes sont d'accord pour constater qu'il y a un déficit du nombre de passagers sur les vols longs courriers.

De nouvelles destinations sont-elles envisagées?

Tegenwoordig exploiteren Sabena en Tap-Air Portugal een gemeenschappelijke verbinding naar Macao. Dat is een voortreffelijk idee want daar staan wij aan de poorten van een formidabele markt.

Anderzijds wordt overwogen de niet-rendabele bestemmingen te schrappen.

Spreker veronderstelt dat dit zich op het Europees vlak afspeelt aangezien de heer Reutlinger opgemerkt heeft dat de kostprijs van te korte vluchten te hoog ligt.

Kan men vernemen over welke bestemmingen het gaat?

Anderzijds ziet men wat de HST betreft dat Schiphol, Lyon, Rijsel en Parijs op de luchthaven zelf reeds een verbinding met de HST hebben of zullen krijgen, en dit met de bedoeling om volk aan te brengen. Men moet de gevaren onder ogen zien die daaruit kunnen voortvloeien (*cf.* het wegzuigen van passagiers op New York tegen onklopbare tarieven door bookers die «last-minuteplaatsen», met name naar Parijs en Londen, verkopen). Welke zijn de wensen van Sabena in verband met het aanleggen van een HST-terminal op de luchthaven? Welke middelen denkt zij aan te wenden om deze integratie tussen spoor en vliegtuig tot stand te brengen?

Anderzijds is het een voortreffelijk initiatief dat men een avondvlucht op New York heeft georganiseerd. Het is alleen jammer dat men er niet eerder aan gedacht heeft. Is het reeds mogelijk te weten welke weerslag dit heeft gehad?

Welke invloed heeft de aankondiging van de toenadering tussen American Airlines en British Airlines gehad op Sabena en Swissair? Zij komen te staan tegenover een reus met een duizendtal vliegtuigen. Dat zal zeker zeer moeilijk te verwerken zijn.

Dichter bij ons is EBA overgenomen door Virgin en is Virgin European Express opgericht. Wat denkt de heer Reutlinger hierover?

Wat Afrika betreft, is de politieke toestand, na Rwanda, nu ook sterk aan het verslechteren in Burundi.

Kan men de gevolgen hiervan voor de vluchten van de maatschappij reeds kennen of inschatten?

Wat Zaïre betreft, met welke frequentie wordt thans de verbinding Brussel-Kinshasa georganiseerd? Hoe sterk zijn de vliegtuigen bezet? Hoeveel bedraagt het rendement in volume en waarde van de bezette plaatsen?

Ten slotte stelt spreker voor een nieuwe verbinding met Rwanda in te stellen, in samenwerking met TAP, zoals men voor Macao gedaan heeft.

Een commissielid wenst een vraag te stellen over het managementgedeelte van het herstelplan. Hij verklaart enigszins verwonderd te zijn over de grote

Actuellement, la Sabena et T.A.P.-Air Portugal exploitent une liaison commune vers Macao. C'est une excellente idée puisque nous sommes là aux portes d'un formidable marché.

D'autre part, on envisage de supprimer les destinations non rentables.

L'intervenant suppose qu'il s'agit du niveau européen étant donné que M. Reutlinger a fait remarquer que le coût de trop courtes liaisons est trop élevé.

Peut-on avoir une idée des destinations dont il s'agit?

Sur un autre plan, à l'égard du T.G.V., on voit que Schiphol, Lyon, Lille, Paris vont avoir, ou ont déjà, à l'aéroport même, une liaison avec le T.G.V. Ceci dans le but, à la fois d'amener du monde et de voir les dangers que cela peut représenter (*cf.*: le drainage de passagers sur New-York à des tarifs sans concurrence possible par des bookers vendant des sièges «*last minute*», notamment vers Paris et Londres). Quels seraient les souhaits de la Sabena quant à l'arrivée d'un terminal du T.G.V. à l'aéroport? Quels sont les moyens qu'elle compte mettre en œuvre pour réaliser cette intégration rail/avion?

C'est, d'autre part, une excellente initiative d'avoir créé un vol du soir vers New-York. Il est seulement dommage de ne pas y avoir pensé plus tôt. Est-il possible, dès à présent, de savoir quelles en ont été les répercussions?

Quelle sera l'influence de l'annonce du rapprochement entre American Airlines et British Airways sur la Sabena et Swissair? Elles vont se trouver devant un géant comptant un millier d'avions. Ce sera certainement très difficile à gérer.

Plus près de nous, il y a la reprise d'EBA par Virgin et la mise en place de Virgin European Express. Qu'en pense M. Reutlinger?

Enfin, en ce qui concerne l'Afrique, après le Rwanda la situation politique se dégrade très fort au Burundi.

Peut-on déjà connaître ou estimer les implications qui en résulteront sur les vols de la compagnie?

Quant au Zaïre, quel est actuellement le rythme des liaisons Bruxelles-Kinshasa? Quel est le taux de remplissage des avions? Quel est le résultat en volume et en valeur des sièges occupés?

Pour terminer, l'intervenant suggère qu'on établisse une nouvelle liaison avec le Rwanda, en association avec T.A.P., comme on l'a fait pour Macao.

Un commissaire désire poser une question sur le volet management du plan de redressement. Il se déclare un peu étonné de la grande marge d'écono-

marge voor besparingen die men daar aangetroffen heeft. De vorige directie blijkt dus niet alle mogelijkheden gebruikt te hebben. Welke maatregelen worden meer in het bijzonder in het vooruitzicht gesteld? Wat is de invloed van het sociale gedeelte op de verwezenlijking van het managementgedeelte?

Spreker wenst bovendien een opmerking te maken in verband met de slide over de inkomsten per eenheid en de bezettingsgraad. Het is opvallend dat de luchtvaartmaatschappijen er omgekeerd gerangschikt zijn. De prijs moet zeker een rol spelen. Wat is het standpunt van de heer Reutlinger?

Een lid stelt vast dat Sabena sinds vele jaren problemen ondervindt in haar verbindingen met Noord-Amerika. Deze problemen zijn in de loop van de tijd een beetje verholpen.

Er zijn een aantal overeenkomsten gesloten met American Airlines en op dit ogenblik met Delta Airlines.

Welke voordelen zullen wij op middellange en lange termijn uit deze associatie halen en tot op welke hoogte verkrijgen wij hiermee toegang tot de Amerikaanse markt, hetgeen zeker het belangrijkste is?

Zijn tweede vraag is van een heel andere aard. Sabena heeft af te rekenen gehad met zware stakingen die een enorme schade veroorzaakt hebben. Valt anderzijds, rekening houdend met de toestand van de bevolking die dag en nacht het lawaai van de overvliegende vliegtuigen moet verduren, niet te vrezen dat niet meer de Sabena-werknemers maar de inwoners van de getroffen gemeenten de toegangen tot de luchthaven zullen blokkeren?

Een commissielid merkt op dat Sabena traditioneel een opmerkelijk gebrek aan soepelheid vertoont. Toen onze commissie in april jongstleden naar de Verenigde Staten reisde, stond Sabena haar geen *upgrading* toe, zodat de Commissie de reis met American Airlines maakte.

Onlangs, bij een andere gelegenheid, vroeg hij op de vlucht Istanbul-Brussel een Belgische krant van de dag. Er lagen stapels kranten in het vliegtuig. Dat werd hem geweigerd om dat hij zich in *economy class* bevond. Bij aankomst lagen de kranten er nog, goed voor de scheurmand.

Meer in het algemeen merkt de spreker op dat hij vijfenveertig jaar geleden met het vliegtuig is begonnen te reizen.

Vroeger werd men verzorgd en verwend, terwijl men tegenwoordig recht heeft op een massabehandeling. Wat men steeds vaker vaststelt, is een gebrek aan stiptheid, het minstens tijdelijk verdwijnen van de bagage in één vlucht op drie, en het toenemende aantal incidenten tijdens de vlucht. Dit alles heeft

mies qu'on y a découverte. La direction passée ne semble donc pas avoir utilisé toutes les possibilités. Quelles mesures envisage-t-on plus précisément? Quelle est l'influence du volet social sur les réalisations du volet management?

En outre, l'intervenant désire faire une remarque concernant le slide sur les recettes unitaires et les taux d'occupation. Il est frappant que le classement des compagnies aériennes y est inverse. Le prix doit certainement jouer un rôle. Quel est le point de vue de M. Reutlinger?

Un membre constate que, depuis de nombreuses années, la Sabena connaît des problèmes dans ses liaisons avec l'Amérique du Nord, problèmes qui se sont un peu améliorés au fil du temps.

On a conclu certains accords tels qu'avec American Airlines et actuellement avec Delta Airlines.

À moyen et à long termes, quels avantages retirons-nous de cette association, et jusqu'à quel point cela nous donne-t-il accès au marché américain, qui est, certainement, le plus important?

Sa deuxième question est d'une toute autre nature. La Sabena a subi des grèves importantes qui ont causé un énorme préjudice. D'autre part, si on prend en considération la situation des populations qui, nuit et jour, subissent le bruit des avions qui les survolent, ne craint-on pas que ce ne seront plus les employés de la Sabena mais les habitants des communes perturbées qui vont bloquer les accès de l'aéroport?

Un commissaire rappelle que la Sabena présente traditionnellement un manque de souplesse notoire. Ainsi, lorsque notre commission s'est rendue aux États-Unis, en avril dernier, la Sabena ne lui a accordé aucun *upgrading*, de sorte que c'est avec American Airlines que la commission a effectué le voyage.

À une autre occasion récemment, l'intervenant, après le vol Istanbul-Bruxelles, a demandé à pouvoir disposer d'un journal belge du jour, dont il y avait des piles dans l'avion. Cela lui a été refusé, parce qu'il se trouvait en classe *economy*. À l'arrivée ces journaux étaient toujours là, bons pour la poubelle.

Sur un plan plus général, l'intervenant rappelle qu'il a commencé à voyager en avion il y a quarante-cinq ans.

À l'époque, on était soignés, choyés, alors qu'aujourd'hui, on a droit à un traitement de masse. Ceci dit, ce qu'on constate de plus en plus, c'est le manque de ponctualité, la disparition, au moins temporaire des bagages dans un vol sur trois, et la multiplication des incidents en cours de vol. Tout

niet alleen betrekking op Sabena, de achteruitgang is trouwens in andere gevallen nog beter te zien, bijvoorbeeld bij Air France. De aangename kant van het vliegen is volledig verdwenen.

Een ander lid meent dat het zeer belangrijk is de sociale vrede bij Sabena te herstellen. De stakingen hebben het imago van de maatschappij bij het publiek sterk aangetast. Hij kent verschillende zakenlieden die zich definitief van de maatschappij hebben afgekeerd wegens haar gebrekkige betrouwbaarheid.

Dat is eveneens te wijten aan de stakingen van de verkeersleiders die men met Sabena vereenzelvt. Het is belangrijk dat men ook met hun afgevaardigden een overeenkomst sluit. Daarom moet de Regie der Luchtwegen bij de onderhandelingen betrokken worden.

Wat zijn ervaringen als passagier betreft, spreker wijst erop dat hij vrijdag jongstleden heen en terug naar Rome moest. EBA bood een retourbiljet voor de aantrekkelijke prijs van 6 800 frank en haar vliegtuigen zaten allemaal vol.

Sabena bood in een reclame hetzelfde traject aan voor de prijs van 7 800 frank. Maar daar zei men hem dat, hoewel hij nog op tijd was, alle biljetten verkocht waren. Hij heeft voor dit traject dus 19 000 frank betaald. Men voelt zich uiteindelijk bedrogen door een leugenachtige reclame van Sabena.

Een dergelijke handelwijze is uiterst schadelijk. Het is beter geen reclame te maken dan ze niet na te komen, ofwel moet men duidelijk vermelden dat het om een beperkt aantal biljetten gaat.

Hij merkt op dat Alitalia voor dit traject eveneens biljetten aanbiedt tegen 7 500 frank.

Het gevaar bestaat dat de passagier nooit meer een Sabena-vlucht zal nemen indien hij zich bedrogen voelt.

De minister zou ook enkele opmerkingen willen maken.

De heer Reutlinger heeft over de langeafstandsvluchten gesproken en een lid heeft daarover enige toelichting gevraagd. Maar wat gebeurt er met de korteafstandsvluchten?

Anderzijds dringt de minister aan op een zeer duidelijke uitleg over de problematiek van de delocalisatie van het vliegend personeel. Dat is immers de hamvraag waarmee wij op verschillende gezagsniveaus geconfronteerd zullen worden.

Op de laatste slide staat vermeld dat er een te overbruggen kloof is van 4,7 miljard in 1998.

ceci ne vise pas particulièrement la Sabena, d'ailleurs dans certains cas, la dégradation est beaucoup plus visible encore, comme avec Air France. Le caractère plaisant du vol a totalement disparu.

Un autre membre estime qu'il est particulièrement important que la paix sociale soit instaurée à la Sabena. Les grèves ont profondément détérioré l'image de la compagnie auprès du public. Il connaît beaucoup d'hommes d'affaires qui l'ont définitivement abandonnée à cause de son manque de fiabilité.

Cela est dû également aux grèves des contrôleurs aériens, qu'on identifie à la Sabena. Il est important de conclure également un accord avec leurs représentants. C'est pourquoi la Régie des voies aériennes doit être intégrée aux négociations.

Maintenant, concernant son expérience de passager, l'intervenant devait faire un aller-retour à Rome vendredi dernier. EBA proposait un billet aller-retour au prix intéressant de 6 800 francs et ses avions étaient tous complets.

La Sabena, dans une publicité, proposait le même trajet pour 7 800 francs. On lui a répondu que bien qu'étant dans les délais, tous les billets étaient vendus. Il a donc payé 19 000 francs pour ce trajet. En conclusion, on se sent dupé par une publicité mensongère de la Sabena.

De tels procédés sont extrêmement néfastes. Mieux vaut ne pas faire de publicité que de ne pas l'honorer, ou préciser que cela ne porte que sur un nombre limité de billets.

Il signale qu'Alitalia propose également des billets pour ce trajet à 7 500 francs.

Il faut être attentifs au fait que si le passager se sent trompé, il ne prendra plus jamais de vol Sabena.

Le ministre désirerait aussi émettre quelques remarques.

M. Reutlinger a parlé des longs courriers, et un membre a demandé certaines précisions à ce sujet. Mais qu'en est-il des courts courriers?

D'autre part, le ministre insiste pour avoir une explication très claire concernant la problématique d'une éventuelle délocalisation du personnel navigant. En effet, c'est la question fondamentale à laquelle nous allons être confrontés à différents niveaux de pouvoirs.

Sur un plan plus personnel, sur le dernier slide, on dit qu'y a un gap à combler de 4,7 milliards en 1998.

De minister zou willen weten hoe deze ontwikkeling verloopt, waardoor men tot een tekort van 1,5 miljard in 1995 en van 4,7 miljard in 1998 gekomen is. Dat is nogal verwarrend.

Antwoorden van de heer Reutlinger

— *De groeperingen van luchtvaartmaatschappijen op Europees vlak*

De belangrijkste Europese maatschappijen zijn Air France, British Airways en Lufthansa.

Air France heeft nog niet duidelijk een partner gekozen, noch voor Noord-Amerika, noch voor het Verre Oosten.

British Airways heeft een financiële participatie van 25 % in US Air. Op commercieel vlak komt daar de samenwerking bij met American Airlines, Quantas en andere maatschappijen in het Verre Oosten.

Dat vormt een reusachtige groep. Men moet afwachten of deze samenwerking met American Airlines aanvaard zal worden wat de mededinging betreft, want het gaat nagenoeg om een monopolie.

Lufthansa werkt samen met United Airlines, met Thai en South African Airways. Dat vormt in omvang de tweede groep.

Dan komt de groep Sabena, Swissair, Austrian, Delta en Singapore Airlines, onder de benaming Global Excellence. Wij bekleden dus de vierde plaats.

Het doel van deze groep is duidelijk: opklimmen naar de derde plaats.

— *Samenwerking met Delta Airlines*

Tegenwoordig kiest de klant, en vooral de zakenman, niet meer een maatschappij maar een systeem waarin hij een aantal faciliteiten wenst te vinden, waaronder de voordelen van het klantenbindingsprogramma de belangrijkste zijn.

Het is ook mogelijk aan *cosharing* te doen. Sabena doet dit met Delta. Dat betekent dat wij toegang hebben tot de binnenmarkt van de Verenigde Staten indien Sabena hetzelfde vluchtnummer verder dan haar bestemming behoudt (*cf.* vlucht Brussel-Phoenix terwijl Atlanta/Phoenix door Delta Airlines gebeurt).

Deze affichering in de elektronische boekingsnetten is zeer belangrijk; 85 % van de boekingen geschieden immers op de eerste bladzijde, en zo mogelijk, op de eerste regel.

Kortom, Sabena behoort tot een van de vier grote families en het is de bedoeling nummer drie te worden.

Le ministre voudrait savoir comment se réalise cette évolution qui permet d'arriver de 1,5 milliard de déficit en 1995 à 4,7 milliards en 1998. Cela paraît un peu confus.

Réponses de M. Reutlinger

— *Les groupements de compagnies aériennes, sur le plan européen*

Les plus importantes compagnies européennes sont Air France, British Airways et Lufthansa.

Air France n'a pas encore clairement choisi de partenaire pour l'Amérique du Nord, ni pour l'extrême orient.

British Airways a une participation financière de 25 % dans U.S. Air. Sur le plan commercial s'y ajoute la coopération avec American Airlines, Quantas et d'autres compagnies en extrême orient.

Cela constitue un groupe géant. Il faut voir si cette collaboration avec American Airlines va être tolérée sur le plan de la concurrence, parce qu'il s'agit d'un quasi monopole.

La Lufthansa coopère avec United Airlines, avec la Thai et South African Airways. Cela représente le deuxième groupement en importance.

Ensuite vient le groupement Sabena, Swissair, Austrian, Delta et Singapore Airlines, appelé Global Excellence. Nous occupons donc la quatrième place.

Le but de ce groupement est clair: monter à la troisième place.

— *Coopération avec Delta Airlines*

Actuellement, le client, et surtout l'homme d'affaires, ne choisit plus une compagnie mais un système dans lequel il désire retrouver certaines facilités, dont la plus importante est le programme de fidélisation.

Il est aussi possible de faire du *cosharing*. Sabena le fait avec Delta. Cela signifie que nous avons accès au marché intérieur des États-Unis si la Sabena garde le même numéro de vol au-delà de sa destination (*cf.* vol Bruxelles/Phoenix alors qu'Atlanta/Phoenix se fait par Delta Airlines).

Cet affichage dans les réseaux électroniques de réservation est extrêmement important, en effet 85 % des réservations sont faites sur la première page et si possible, à la première ligne.

En conclusion, la Sabena fait partie d'une des quatre grandes familles, le but étant de devenir le numéro trois.

— *De terminal*

Het zou ideaal zijn te beschikken over een gebouw dat van Sabena en haar partners is.

Maar met de thans bestaande infrastructuur en de Schengen-problematiek is dat niet mogelijk.

Men moet een geografische zone vinden waarin men al deze operaties zo dicht mogelijk bij elkaar kan onderbrengen om de arbeidsefficiëntie te verhogen.

In dit verband meent de heer Reutlinger dat BATC zich zou moeten bezinnen over de mogelijkheid om het uitzicht van het oude gedeelte van de luchthaven te verbeteren. Dat stemt niet overeen met het imago van Brussel, Hoofdstad van Europa.

— *De keuze van het type van langeafstandsvliegtuig*

De doelstellingen zijn dus:

- in 1998: twee vliegtuigtypes;
- in 2000: een vliegtuigtype.

Thans worden studies uitgevoerd over alle producenten, dat wil zeggen Airbus, MD 11 en Boeing.

Men moet een evaluatie verrichten waarbij rekening wordt gehouden met de vliegtuigen die thans deel uitmaken van de vloot.

De planning van de vloot zal eerst geharmoniseerd worden binnen de Sabena-groep (Sobelair-DAT) in synergie met Swissair.

Op dit ogenblik kan men nog niet zeggen dat er zich een tendens aftekent, aangezien alle berekeningen nog niet gemaakt zijn.

— *Ecologisch probleem*

Aan de keuze van nieuwe vliegtuigen is natuurlijk ook een ecologisch aspect verbonden, in die zin dat elk nieuw vliegtuig minder geluid maakt. De oude vliegtuigen van twintig jaar en meer veroorzaken problemen en moeten vervangen worden als men de reacties van de ontevreden omwonenden wil vermijden.

De minister voegt eraan toe dat hij met tevredenheid heeft vastgesteld dat rekening wordt gehouden met het aspect geluidshinder.

Hij wordt immers met dit grote probleem geconfronteerd in Brussel. Daarom heeft hij de verbintenis aangegaan de wetgeving te wijzigen. Over dit reeds ver gevorderde wetsontwerp wordt overleg gepleegd.

Het zou logisch zijn 's nachts een aantal vliegtuigen te verbieden (*cf.* Boeing 737, Tupolev, enz.) en de nacht met een uur te verlengen.

— *Le Terminal*

L'idéal serait de disposer d'un bâtiment appartenant à la Sabena et à ses partenaires.

Mais avec l'infrastructure actuellement en place et la problématique de Schengen, ce n'est pas possible.

Il faut trouver une zone géographique où on puisse regrouper toutes ces opérations le plus près possible afin d'augmenter l'efficacité du travail.

À ce propos, M. Reutlinger pense que la B.A.T.C. devrait réfléchir à la possibilité d'améliorer l'aspect de l'ancienne partie de l'aéroport qui ne correspond pas à l'image de Bruxelles Capitale de l'Europe.

— *Le choix du type d'avion long courrier*

Les objectifs sont donc:

- en 1998: deux types d'avion;
- en 2000: un type d'avion.

Des études sont faites actuellement sur tous les producteurs, c'est-à-dire, Airbus, MD 11 et Boeing.

Il faut procéder à une évaluation en tenant compte des avions existant actuellement dans la flotte.

La planification de la flotte sera d'abord l'harmonisation au sein du groupe Sabena (Sobelair-DAT) en synergie avec la Swissair.

Pour l'instant, on ne peut pas encore parler d'une tendance qui se dessinerait, tous les calculs n'étant pas faits.

— *Aspect écologique*

Le choix de nouveaux avions et le renouvellement de la flotte ont naturellement aussi un aspect écologique, en ce sens que tout nouvel avion est plus silencieux. Les vieux avions de vingt ans et plus posent problème et devront être remplacés pour éviter les réactions des riverains mécontents.

Le ministre ajoute qu'il a relevé avec satisfaction cette prise en considération de l'aspect nuisance sonore.

En effet, il est confronté avec ce problème majeur à Bruxelles. C'est pourquoi il avait pris l'engagement d'entreprendre une modification de la législation. Ce projet de loi est déjà très avancé et a été soumis à la concertation.

La logique serait d'interdire la nuit un certain nombre d'avions (*cf.* Boeing 737, Tupolev, etc.) en allongeant la nuit d'une heure.

Daarenboven zou men het geluidsniveau in eerste instantie moeten stabiliseren en het daarna vermindern, dat allemaal zonder de activiteit op de luchthaven te verstikken.

Wat de chartervluchten in de zomer betreft, vraagt de minister zich af of men om Zaventem te ontlasten geen overeenkomsten kan sluiten met de luchthavens van Oostende, Gosselies of Bierset. Bovendien leeft deze vraag bij de regionale luchthavens.

De heer Reutlinger gaat voort met zijn antwoorden.

— *De delokalisatie*

De cijfers houden geen rekening met de gevolgen van de delokalisatie. Dat lijkt voorzichtiger aangezien nog heel wat problemen een oplossing moeten krijgen.

Dit dossier wordt sinds lang bestudeerd. Op dit ogenblik gaat de voorkeur uit naar de Zwitserse oplossing.

De besprekingen op het vlak van de twee regeringen zijn goed opgeschoten maar men moet rekening houden met de twee volgende aspecten.

Op de eerste plaats, hoe zal de publieke opinie reageren?

Hoe zullen, op de tweede plaats, de vakbonden reageren? Men moet immers met hen onderhandelen en niet met de vereniging van de beroepspiloten.

De heer Reutlinger kan ze reeds geruststellen wat het domein van de sociale zekerheid betreft. Het is mogelijk dat dat deel in België blijft. Alleen het gedeelte «belastingen» zou gedelokaliseerd worden.

Hij merkt eveneens op dat het niet om een geografische delokalisatie gaat. De piloten zullen hun woonplaats in België blijven houden.

Anderzijds zal de vloot gedelokaliseerd worden. De vliegtuigen zullen in Zwitserland ingeschreven worden maar dat moet nog uitgewerkt worden.

Om al deze redenen is het voorbarig er in het openbaar over te spreken. Dat is dus niet voorzien in het plan «Horizon 1998».

Een commissielid merkt op dat de delokalisatie slechts kunstmatig kan zijn en dus alleen maar op het boordpersoneel betrekking zal hebben.

De heer Reutlinger bevestigt dit maar merkt op dat dit personeel in elk geval in België zal wonen. Het gaat dus niet om een fysieke delokalisatie.

Spreker voegt eraan toe dat behoedzaam moet worden gehandeld. Als men alles laat betijen, zullen andere bedrijven, met Sabena als voorbeeld, meteen dezelfde voordelen willen. Indien deze maatregelen

En plus de cela, il faudrait, dans un premier temps, stabiliser le niveau du bruit pour ensuite le réduire, et tout cela sans tuer l'activité de l'aéroport.

Quant aux vols charters, pendant l'été, le ministre se demande si on ne pourrait pas conclure des accords de délestage avec les aéroports d'Ostende, Gosselies ou Bierset. D'autant plus que la demande existe au niveau des aéroports régionaux.

M. Reutlinger reprend le fil de ses réponses.

— *La délocalisation*

Les chiffres ne tiennent pas compte des effets de la délocalisation. Cela semble plus prudent étant donné que pas mal de problèmes doivent encore être résolus.

Ce dossier est à l'étude depuis longtemps. Actuellement, la priorité est donnée à la solution suisse.

Les discussions au niveau des deux gouvernements sont assez avancées, mais il faut tenir compte des deux aspects suivants.

Premièrement, quelle sera la réaction de l'opinion publique?

Deuxièmement, quelle sera la réaction des syndicats? Or, c'est avec eux qu'il faut traiter et non avec la corporation des pilotes professionnels.

M. Reutlinger peut déjà les tranquiliser en ce qui concerne le domaine de la sécurité sociale. Il est possible que ce volet reste en Belgique. Seule la partie «impôts» serait délocalisée.

Il précise également qu'il ne s'agit pas d'une délocalisation géographique. Les pilotes continueront à résider en Belgique.

Par contre, il y aura délocalisation de la flotte. Les avions seront immatriculés en Suisse, ce qui doit encore être mis au point.

Pour toutes ces raisons il est prématuré d'en parler publiquement. Ce n'est donc pas prévu dans le plan «Horizon 1998».

Un commissaire fait remarquer que la délocalisation ne peut être artificielle et ne touchera donc que le personnel de bord.

M. Reutlinger le confirme, mais précise que de toutes manières, ce personnel habiterait toujours en Belgique. Il n'y aura donc pas de délocalisation physique.

L'intervenant ajoute qu'il faut aussi agir prudemment. La Sabena servant d'exemple, si on lui laisse tout faire, d'autres sociétés voudront immédiatement avoir les mêmes avantages. D'autre part, si ces mesu-

anderzijds brutaal in werking zouden treden, bijvoorbeeld op 1 januari 1997, zou de minister van Financiën problemen krijgen met de 3%-grens.

Een precedent is zeer belangrijk, met name op het vlak van de sociale zekerheid.

De heer Reutlinger herhaalt dat men de oplossing heeft gevonden voor de sociale zekerheid. Zij zal Belgisch blijven.

Een senator wijst op het precedent van de handelsvloot die gedelokaliseerd is in Luxemburg. Dat heeft geen problemen opgeleverd op het vlak van de sociale zekerheid of de fiscaliteit maar een vermindering van Belgische banen en een overdracht van banen naar het buitenland.

Anderzijds haalt hij het probleem aan van de baggerwerken in de Schelde met de Nederlanders, waarvoor er eveneens delocalisatie plaatsvindt met het overbrengen van de vestigingsplaats van Belgische baggerbedrijven naar Nederland.

Zal Sabena zich in het kader van haar betrekkingen met Swissair ertoe verbinden het personeelsbestand van het vliegend personeel op hetzelfde peil houden?

De minister erkent dat hierdoor een aanzienlijk probleem rijst, vooral nu de sociale zekerheid aan hervorming en modernisering toe is.

De heer Reutlinger gaat voort met zijn antwoorden.

— *Wat zijn de prioriteiten?*

Wanneer men met de vakbonden spreekt, wordt prioriteit gegeven aan de productiviteit. De personeelsaantallen of de lonen terugschroeven is uitgesloten.

Men kan zich moeilijk inbeelden dat men er zo komt.

Het personeelsbestand zal waarschijnlijk ingekrompen worden.

Men zal meer aandacht moeten schenken aan de loonmatiging, behalve voor bepaalde personeelscategorieën, en een differentiatie moeten invoeren.

De directie heeft niet het doel de lonen als dusdanig lineair te verminderen.

De termijn die voor deze onderhandeling vastgesteld is, verstrijkt op 31 oktober 1996.

De heer Reutlinger ontmoet volgende week de ondernemingsraad opnieuw en zal dan de eerste reacties op zijn voorstellen krijgen.

Antwoordend op de opmerking dat voor de vakbonden alleen maar de keuze blijft op welke wijze ze zelfmoord plegen, uit de heer Reutlinger de mening

res devaient prendre cours brutalement, par exemple le 1^{er} janvier 1997, le ministre des Finances aurait des problèmes avec la limite des 3 %.

Le phénomène du précédent est très important, notamment sur le plan de la sécurité sociale.

M. Reutlinger répète qu'on a trouvé la solution au problème de la sécurité sociale. Elle restera belge.

Un sénateur signale le précédent de la flotte marchande délocalisée au Luxembourg, qui n'a pas créé de problème au niveau de la sécurité sociale ou de la fiscalité, mais une baisse d'emplois belges et un transfert d'emplois à l'étranger.

D'autre part, il cite le problème du dragage de l'Escaut avec les Hollandais, pour lequel il y a aussi délocalisation et transfert de domiciliation de firmes de dragage belges aux Pays-Bas.

La Sabena va-t-elle s'engager dans le cadre de ses relations avec Swissair, à ce que le quota de personnel navigant belge reste le même?

Le ministre reconnaît que cela pose un important problème, surtout au moment de la réforme et de la modernisation de la sécurité sociale.

M. Reutlinger reprend le fil de ses réponses.

— *Quelles sont les priorités?*

Lorsqu'on discute avec les syndicats, la priorité est donnée à la productivité. Les réductions d'effectifs ou de salaires sont exclues.

Il est difficile d'imaginer qu'on puisse y arriver ainsi.

Il y aura probablement des réductions d'effectifs.

Il faudra être plus attentif aux réductions de salaire, sauf pour certaines catégories de personnel et faire une différenciation.

L'objectif de la direction n'est pas une réduction linéaire des salaires, en tant que telle.

Le délai fixé pour cette négociation expire le 31 octobre 1996.

M. Reutlinger rencontrera à nouveau le Conseil d'entreprise la semaine prochaine et il aura alors les premières réactions à ses propositions.

En réponse à la remarque selon laquelle il ne reste aux syndicats que le choix de la forme de leur suicide, M. Reutlinger estime que les explications

dat uit de pas gegeven toelichting blijkt dat er helemaal geen sprake is van zelfmoord. De voorstellen die hij gedaan heeft, hebben wel degelijk het overleven van de onderneming tot doel en zullen uiteindelijk uitmonden in een toestand die winst zal opleveren, zowel voor de onderneming als misschien zelfs voor de beroeps categorieën (*win-win*).

— *De niet-rendabele bestemmingen*

Het is duidelijk dat ons hele net ontgonnen moet worden. Het probleem van de niet-rendabele lijnen heeft te maken met de manier waarop de overstapmogelijkheden zijn opgevat. Indien men hiermee geen rekening diende te houden, zouden de niet-rendabele lijnen makkelijk kunnen worden afgeschaft.

In Europa is de minst rendabele lijn die naar Londen. Maar de verbindingsfunctie ervan is zo groot dat men ze niet kan afschaffen zonder de rest van het net schade toe te brengen.

Een lid herinnert eraan dat Sabena kort na elkaar verschillende tegenstrijdige beleidsmaatregelen heeft genomen.

De laatste ervan beoogde Brussel te laten uitgroeien tot het middelpunt van een soort spinnenweb, dat een net voorstelde waarin de grote, de middelgrote en zelfs de kleine Europese steden met elkaar verbonden zijn.

Indien Sabena nu ook weer van houding verandert, kan toch de vraag gesteld worden of die onbeslistheid niet nadelig is voor haar imago?

De heer Reutlinger erkent dat het ongetwijfeld niet goed is te vaak van strategie en beleid te veranderen.

Onlangs werd bevestigd dat Sabena het door de heer Godfroid ingevoerde beleid op het gebied van de Europese *hub* handhaaft. Uit onderzoek blijkt dat wij op de goede weg waren. Dit Europese net, dat niet afgewerkt is, moet verder ontwikkeld worden.

Er is dus geen beleidswijziging.

— *De langeafstandsvluchten*

De heer Reutlinger, die van mening is dat men er zou kunnen vanuit gaan dat het niet normaal is dat een vreemdeling aan het hoofd staat van een nationale luchtvaartmaatschappij, wenst van zijn aanwezigheid in de Commissie gebruik te maken om een verklaring af te leggen.

In de eerste plaats verklaart hij echt getroffen te zijn door de tolerantie en de menselijke warmte waarmee hij ontvangen werd in regerings-, economische en andere kringen van dit land. Zulks getuigt van een grote openheid ten aanzien van Europa.

qu'il vient de donner démontrent bien qu'il n'est nullement question de suicide. Les propositions qu'il a faites ont bien pour but la survie de l'entreprise et déboucheront en définitive sur une situation qui comportera à la fois un gain pour l'entreprise et peut-être même pour les catégories professionnelles (*win-win*).

— *Les destinations non-rentables*

Il est évident qu'il va falloir défricher tout notre réseau. Le problème des lignes non rentables réside dans la conception du trafic de correspondance. Sans cela il serait facile de les annuler.

En Europe, la ligne la moins rentable est celle de Londres. Mais le volume de correspondances est tellement important qu'on ne peut la supprimer sans nuire au reste de notre réseau.

Un membre rappelle que la Sabena a mené des politiques successives très contradictoires.

La dernière a été de faire de Bruxelles le centre d'une sorte de toile d'araignée représentant un réseau reliant les grandes, les moyennes et même les petites villes européennes.

Si maintenant la Sabena change à nouveau d'attitude, cette indécision ne nuira-t-elle pas à son image?

M. Reutlinger reconnaît qu'il n'est certainement pas bon de changer trop souvent de stratégie et de politique.

Ce qui vient d'être confirmé est que la Sabena conserve la politique instaurée par M. Godfroid sur le plan du « *hub* » européen. Les analyses effectuées ont montré que nous étions sur une bonne voie. Il faut continuer de construire ce réseau européen, qui n'est pas terminé.

Il n'y a donc pas de changement de politique.

— *Les longs courriers*

M. Reutlinger, jugeant qu'on peut considérer qu'il n'est pas normal qu'un étranger soit à la tête d'une compagnie aérienne nationale, désire faire une déclaration à l'occasion de sa présence devant la Commission.

Tout d'abord il a été extrêmement touché par la tolérance et la chaleur humaine avec lesquelles il a été reçu dans les milieux gouvernementaux, économiques et autres de ce pays. Cela prouve une grande ouverture vis-à-vis de l'Europe.

Vervolgens is hij er vast van overtuigd dat iemand die aan het hoofd staat van een luchtvaartmaatschappij een kritische geest moet hebben.

Hij houdt er voor Sabena dezelfde ideeën op na als die welke hij had toen hij voor Swissair werkte.

Het net van de nationale maatschappij is van het allergrootste belang voor de ecologische, de industriële en de toeristische ontwikkeling van een land. Er is nood aan een sterke maatschappij.

Toen hij in België aankwam, heeft hij dan ook onmiddellijk gezegd dat de langeafstandsvluchten niet mochten worden onderschat. Een deel van de Europese verbindingsvluchten vormen daarenboven de Europese *feeding* van de langeafstandsvluchten en omgekeerd.

De langeafstandsvluchten moeten opnieuw verder ontwikkeld worden want er is nog een ander aspect dat in aanmerking moet worden genomen. Dankzij het werk van de burgerluchtvaart bezit België enorm veel ongebruikte verkeersrechten.

Maar tot wanneer nog?

Indien wij ze niet gebruiken zullen steeds meer buitenlandse maatschappijen ze zich toe-eigenen.

De heer Reutlinger is van mening dat de meeste aandacht moet uitgaan naar het Verre Oosten. Hij heeft vastgesteld dat de regering veel belang hechtte aan het aanknopen en onderhouden van de betrekkingen met die landen, wat logisch is aangezien algemeen wordt aangenomen dat daar de economische groei thans het sterkst is en dat daar in de toekomst zaken te doen zijn.

Daarom vraagt hij zich af of het aanbieden van de bestemming Macao via de TAP de beste oplossing is.

Persoonlijk verkiest hij Hongkong. Men onderzoekt ook of Vietnam als bestemming in aanmerking kan komen.

Indien Sabena toch op al die markten aanwezig kan zijn, waarom dan geen nichepolitiek voeren?

De heer Reutlinger snijdt het probleem aan van de langeafstandsvluchten naar Noord-Amerika die sedert enkele jaren voor alle maatschappijen verliesgevend zijn wegens de overcapaciteit en de dumpingpraktijken van vele luchtvaartmaatschappijen.

Dergelijke vluchten vormen evenwel de ruggengraat van elk net en men kan zich niet veroorloven ze niet aan te bieden.

Zonder dat reeds beslissingen genomen werden, plaatst hij vraagtekens bij de verbinding met Chicago die op dramatische wijze verliesgevend is. Hij zou ze willen vervangen door een verbinding met Cincinnati, dat na Atlanta de tweede *hub* van Delta Airlines is (560 vluchten per dag).

Ensuite, il a la ferme conviction que le dirigeant d'une compagnie d'aviation doit avoir un esprit critique.

Il maintient pour la Sabena les mêmes idées que celles qu'il avait lorsqu'il travaillait pour la Swissair.

Le réseau de la compagnie nationale est primordial pour le développement écologique, industriel et touristique d'un pays. Il faut que la compagnie soit forte.

C'est pourquoi, dès qu'il est arrivé en Belgique, il a dit qu'il ne fallait pas sous-estimer le long courrier. En effet, entre les correspondances européennes, il y a aussi le *feeding* européen sur les longs courriers et vice-versa.

Le long courrier doit, à nouveau, être développé davantage, car il y a un autre aspect à prendre en considération. Grâce aux travaux de l'aviation civile, la Belgique possède énormément de droits de trafic inutilisés.

Mais jusqu'à quand?

Si nous ne les utilisons pas, davantage de compagnies étrangères vont se les approprier.

M. Reutlinger estime que nous devons mettre l'accent principal sur l'Extrême Orient. Il a constaté que le Gouvernement attachait beaucoup d'importance au développement des relations avec ces pays, ce qui est logique puisque d'une façon générale, c'est là que la croissance économique est la plus forte actuellement et que les choses vont se passer dans l'avenir.

C'est pourquoi il se demande si l'opportunité d'avoir une destination à Macao par la T.A.P. est la meilleure solution.

Personnellement, il préférerait Hong Kong. On étudie également la possibilité d'une destination au Vietnam.

Si la Sabena est présente sur ces grands marchés, pourquoi ne pas mener une politique de niches?

M. Reutlinger aborde la problématique des longs courriers sur l'Atlantique Nord, qui, depuis quelques années sont déficitaires pour toutes les compagnies, à cause de la surcapacité et du dumping pratiqué par beaucoup d'entre elles.

Mais c'est la colonne vertébrale de tout réseau, et on ne peut se permettre de ne pas en faire partie.

Sans que des décisions soient prises, il remet en question la liaison vers Chicago qui est dramatiquement déficitaire. L'idée est de la mettre à Cincinnati, qui est le deuxième « *hub* » de Delta Airlines après Atlanta (560 vols par jour).

Dat cijfer kan onmogelijk met Chicago gehaald worden aangezien wij geen samenwerkingsakkoord hebben gesloten met American Airlines.

— *Impact van de HST*

De heer Reutlinger herinnert eraan dat hij in 1981 in Frankrijk handelsdirecteur was bij Swissair, op het ogenblik dat de HST-lijn Parijs-Genève in gebruik werd genomen.

Die toestand is te vergelijken met de exploitatie van de huidige verbinding Brussel-Londen en-Parijs via de kanaaltunnel.

Van bij de aanvang van dit treinaanbod daalde het luchtverkeer op die lijn enorm (met 30 tot 50 %). Naderhand hebben zowel de trein als het vliegtuig hun marktaandeel kunnen uitbreiden maar de terugval van het luchtverkeer is plots gebeurd en is onherstelbaar.

In de beginfase van het HST-verkeer hebben de luchtvaartmaatschappijen fouten gemaakt door de frequentie te behouden en de prijzen te laten dalen.

Men heeft een tariefstructuur vernietigd en men slaagt er niet meer in ze te herstellen.

Men is tot het besluit gekomen dat de trein beschouwd moet worden als een aanvulling van het vliegtuig.

Men moet ook rekening houden met het ecologisch aspect. Een vlucht voor een afstand van 200 tot 300 km is immers nog nauwelijks te verantwoorden.

Trein en vliegtuig moeten dus niet langer wedijveren met elkaar doch elkaar aanvullen.

— *HST-station*

Sabena is voorstander van een HST-station in Zaventem i.p.v. in Schiphol. Zo iets zou de langeafstandsvluchten ondersteunen. Het Franse voorbeeld toont dit aan.

Men kan onmogelijk voorspellen wanneer een dergelijk plan kan worden uitgevoerd.

De minister bevestigt dat het bestaande plan hierin niet voorziet.

In dat plan is enkel sprake van een verbetering van het pendelverkeer tussen de luchthaven en de HST-terminal.

Hij ziet evenwel het nut van dit project in, vooral na zijn bezoek aan de luchthaven van Roissy die een prachtconstructie is.

De heer Reutlinger verstrekt antwoorden op de gestelde vragen.

Ce n'est pas possible de réaliser cela à Chicago puisque nous n'avons pas d'accord de coopération avec American Airlines.

— *Impact du T.G.V.*

M. Reutlinger rappelle qu'il était en poste en France en qualité de directeur commercial de la Swissair, en 1981, lorsque le T.G.V. a relié Paris à Genève.

Le phénomène était identique aux actuelles liaisons Bruxelles-Londres et -Paris via le tunnel sous la manche.

Dès l'apparition de cette offre, il y a eu une chute énorme (de 30 à 50 %) de l'utilisation de l'avion. Ensuite, le train et l'avion ont repris leur croissance normale. Mais, en effet, cette chute est immédiate et irrécupérable.

Au début de la mise en circulation des T.G.V., les compagnies aériennes ont commis des erreurs, en voulant les contrecarrer par le maintien des fréquences et la baisse des tarifs.

On a donc détruit une structure tarifaire qu'on n'arrive plus à restaurer.

Il en est donc arrivé à la conclusion que le train doit être considéré comme complémentaire à l'avion.

Il faut également tenir compte de l'aspect écologique. En effet, un transport en avion pour un trajet de 200 ou 300 km ne se justifie guère.

Donc, il faut jouer la complémentarité et non la concurrence.

— *Gare T.G.V.*

Effectivement, la Sabena aimerait avoir une gare T.G.V. à Zaventem, plutôt qu'à Schiphol. Cela constituerait surtout un réseau d'appui pour les vols longs courriers, les Français l'ont montré.

Mais il n'est pas possible de dire quand cela pourra être réalisé.

Le ministre confirme que ce n'est pas dans le plan actuel

Il y est seulement prévu d'améliorer la navette entre l'aéroport et le terminal T.G.V.

Mais il se rend compte de l'utilité de ce projet, surtout après sa visite à l'aéroport de Roissy, qui est une magnifique réalisation.

M. Reutlinger poursuit ses réponses.

— *Nachtvluchten naar New York*

Hij is het ermee eens dat die een groot succes zijn.

— *De komst van Virgin op de markt*

Dit is inderdaad een probleem. Hij heeft persoonlijk contact opgenomen met de eigenaar van Virgin in een poging de schade te beperken. Er wordt aan bepaalde formules gedacht die misschien geen slechte oplossingen zijn.

— *Afrika*

Afrika is steeds het sterke punt van Sabena en zelfs van Swissair geweest. Samen zijn zij nummer één op het terrein van de langeafstandsvluchten naar het continent.

Het belang van Kinshasa is zonder meer duidelijk. Het is evenwel niet zo eenvoudig de frequentie op te drijven omdat daarover telkens opnieuw onderhandeld moet worden en omdat de Afrikaanse staten geneigd zijn compensaties te vragen die zo buitensporig zijn dat de vlucht vanuit economisch oogpunt onhaalbaar wordt.

Hij overweegt ook een verbinding met Rwanda.

— *Daling van de bezettingsgraad*

Er bestaat vanzelfsprekend een verband tussen de ontvangst per klant en de bezettingsgraad, die vrij laag is.

Het te voeren beleid moet erop gericht zijn de gulden middenweg te vinden. Het zou belachelijk zijn enkel met één gegeven rekening te houden.

— *Parlementaire reizen*

Het is voor de heer Reutlinger inderdaad een schok te moeten vernemen dat een delegatie van de Senaat met een buitenlandse maatschappij heeft moeten vliegen op een traject dat door Sabena wordt afgelegd.

Sabena moet zich als een privé-maatschappij gedragen maar in de toekomst zou er toch moeten voor gezorgd worden dat regerings- en parlements-delegaties voor hun reizen zoveel mogelijk een beroep doen op Sabena.

— *Onthaal en begeleiding van de passagiers*

Het voorbeeld van het krantenprobleem, dat ondertussen werd opgelost, heeft de aandacht gevestigd op het aspect «relaties met de passagiers».

— *Vols de nuit vers New-York*

Il est d'accord pour dire que c'est une réussite.

— *L'arrivée de Virgin sur le marché*

C'est en effet un problème. Il a personnellement pris contact avec le propriétaire de Virgin pour essayer de limiter les dégâts. Certaines formules se dessinent qui ne seraient peut-être pas de mauvaises solutions.

— *L'Afrique*

Elle a toujours été le point fort de la Sabena et même de la Swissair. À elles deux elles sont «*number one*» pour les dessertes long courrier de ce continent.

L'importance de Kinshasa est tout à fait claire. Mais il n'est pas si simple d'augmenter les fréquences parce qu'il faut à nouveau les négocier et les États africains ont tendance à demander des compensations de nature telle qu'elles peuvent anéantir le résultat économique de l'opération.

Il envisage aussi une liaison avec le Rwanda.

— *Baisse du taux d'occupation*

Bien sûr il y a un lien entre la recette unitaire et le taux d'occupation qui est relativement bas.

La politique à mener consiste à trouver le juste milieu. Il serait ridicule de tenir uniquement compte de l'un ou de l'autre élément.

— *Voyages parlementaires*

M. Reutlinger est effectivement outré d'apprendre qu'une délégation du Sénat a dû voyager sur une compagnie étrangère pour un trajet desservi par la Sabena.

Sabena doit se comporter en compagnie privée, mais, à l'avenir, dans la mesure du possible, il faudrait s'arranger pour que les délégations gouvernementales et parlementaires voyagent avec Sabena.

— *Accueil et accompagnement des passagers*

L'exemple du problème des journaux, qui, entre-temps, a été réglé, a attiré l'attention sur l'aspect des relations avec les passagers.

Een lid merkt op dat een van de argumenten die hij in het antwoord op zijn brief over dit incident heeft aangetroffen, was dat EBA evenmin kranten verstrekt.

— *Luchtverkeersleiding*

De minister merkt op dat er, los van de stakingsproblemen die zich bij Sabena zouden kunnen voordoen, ook problemen in verband met de luchtverkeersleiding zijn die door de publieke opinie van de eerstgenoemde problemen niet onderscheiden worden en die tot dezelfde hinder leiden.

De minister gaat ervan uit dat de problemen sedert een jaar substantieel verminderd zijn. Er is slechts één staking van de luchtverkeersleiders geweest.

De minister heeft na een direct contact met de betrokkenen, de situatie nog de dag zelf kunnen deblokken.

Nu de vakantie in aantocht is, begint men opnieuw druk uit te oefenen op hem, meer bepaald van de zijde van de Regie der Luchtwegen.

Daarom heeft de minister in een interview aan *La Dernière Heure* gepreciseerd dat het geenszins zijn bedoeling was de Regie der Luchtwegen en BATC te privatiseren en dat hij integendeel beide instellingen onder één beheer wou plaatsen. Het zou de bedoeling zijn beide instellingen eerst te hergroeperen en daarna opnieuw op te splitsen maar op een andere basis.

De heer Reutlinger onderstreept dat de samenwerking tussen de minister van Vervoer en Sabena werkelijk uitstekend is.

Hij voegt er in verband met de luchtverkeersleiders aan toe dat de stiptheid een zeer groot probleem is.

Er valt heel wat te doen op dat terrein onder meer op het Europees vlak.

Er zijn voor het hele grondgebied van de Verenigde Staten slechts vier centra voor luchtverkeersleiding.

In Europa zijn er 22. Men kan zich voorstellen hoeveel samenwerkings- en coördinatieproblemen er rijzen.

De minister merkt op dat er over enkele dagen een vergadering is van de Europese transportministers.

De rationalisering van de sector staat zeker op de agenda.

— *Tariefbeleid*

De heer Reutlinger wijst erop dat het beleid inzake stuntprijzen anders moet worden gevoerd om te voorkomen dat het contraproductief wordt.

Un commissaire fait remarquer que, dans la réponse à sa lettre à propos de cet incident, un des arguments invoqués était qu'après tout, EBA ne donnait pas de journaux non plus.

— *Le contrôle aérien*

Le ministre intervient pour dire qu'effectivement, indépendamment des problèmes de grèves qui pourraient survenir à la Sabena, il y a aussi les problèmes de contrôle aérien qui y sont assimilés par l'opinion publique et qui gênent les mêmes nuisances.

Depuis un an, le ministre considère que les problèmes se sont substantiellement réduits. On a connu un seul mouvement de grève des contrôleurs aériens.

Après être entré directement en contact avec eux, le ministre a pu débloquer la situation le jour même.

Actuellement, les vacances approchent et on recommence à faire pression sur lui, notamment la R.V.A.

C'est pourquoi, lors d'une interview à la *Dernière Heure*, le ministre a tenu à préciser qu'il n'entrait nullement dans ses intentions de privatiser R.V.A. et B.A.T.C., mais qu'au contraire, il voulait tenter de réaliser l'unicité de gestion. C'est une opération qui regroupe puis rescinde ces deux organismes, mais sur une autre base.

M. Reutlinger tient à souligner que la coopération entre le ministre des Transports et la Sabena est vraiment excellente.

Il ajoute, à propos des aiguilleurs du ciel, que la ponctualité est un problème très important.

Il y a beaucoup de choses à faire à ce propos, entre autres sur le plan européen.

Sur tout le territoire des États-Unis, il y a quatre centres de contrôle aérien.

En Europe, il y en a vingt-deux. On peut imaginer les problèmes de coopération et de coordination qui se posent.

Le ministre signale qu'il y a dans quelques jours une réunion des ministres européens des transports.

Ce point sur la rationalisation du secteur reviendra à l'ordre du jour.

— *Politique tarifaire*

M. Reutlinger prend note qu'il faudra veiller à l'organisation des promotions tarifaires, pour qu'elles ne deviennent pas contreproductives.

— *Exploitatiecijfers*

Er wordt een bedrag van 4,7 miljard geciteerd voor 1998 en 6,7 miljard voor het jaar 2000.

Het is de bedoeling in 1998 uit de rode cijfers te zijn en rendabel te zijn in 2000.

De druk die aandeelhouder Swissair uitoefent is vanzelfsprekend veel groter dan die uitgeoefend door de Belgische regering als aandeelhouder.

Deze laatste is reeds tevreden niets meer te moeten betalen voor Sabena terwijl Swissair wil dat het geïnvesteerde kapitaal opbrengt.

Zoiets moet geleidelijk gebeuren.

Een commissielid merkt op dat de Belgische aandeelhouders en Swissair enigszins verschillend redeneren.

Swissair is een beursgenoteerde onderneming die rendabel moet zijn, zoals trouwens ook KLM en Lufthansa dat zijn, terwijl zulks nooit een zorg is geweest voor Sabena. Daarom ook is voor de heer Reutlinger een mentaliteitswijziging van zijn medewerkers en van het basispersoneel een zeer belangrijk gegeven.

De voorzitter bedankt en feliciteert de heer Reutlinger voor zijn vrijmoedigheid en voor de degelijke antwoorden die hij heeft verstrekt tijdens de werkzaamheden van de Commissie.

B. VERGADERING VAN 12 MAART 1997**1. UITEENZETTING VAN DE HEERREUTLINGER, CHIEFEXECUTIVEOFFICER (CEO) VAN SABENA**

De heer Reutlinger herinnert eraan dat hij na de middag een persconferentie houdt om de beheersresultaten van Sabena over 1996 bekend te maken.

De avond voordien is de raad van bestuur bijeen gekomen. Spreker zegt die informatie te zullen meedelen aan de Commissie aan het eind van zijn uiteenzetting.

— *Chiffres d'exploitation*

On a parlé de 4,7 milliards pour 1998 et 6,7 milliards pour l'an 2000.

Le but est d'arriver dans les chiffres noirs en 1998 et d'être rentables en 2000.

Bien entendu, la pression de l'actionnaire Swissair est plus grande que celle de l'actionnaire gouvernement belge.

Ce dernier étant déjà heureux de ne plus rien payer pour la Sabena, alors que la Swissair désire avoir des intérêts sur le capital investi.

En conclusion, cela doit se faire progressivement.

Un commissaire fait remarquer qu'il y a une petite différence de philosophie entre les actionnaires belges et la Swissair.

Cette dernière est une entreprise cotée en bourse, qui doit être rentable, comme le sont d'ailleurs K.L.M. et la Lufthansa, alors que la Sabena n'a jamais eu ce souci. C'est pourquoi un changement d'esprit de ses collaborateurs et du personnel de base est un élément très important pour M. Reutlinger.

Le président le remercie et le félicite pour sa franchise et la qualité des réponses fournies au cours de sa participation aux travaux de la Commission.

B. RÉUNION DU 12 MARS 1997**1. EXPOSÉ DE M. REUTLINGER, CHIEFEXECUTIVEOFFICER (C.E.O.) DE LA SABENA**

M. Reutlinger rappelle que dans l'après-midi même, il donnera une conférence de presse pour annoncer les résultats de la gestion de la Sabena pour 1996.

Il y a eu une réunion du conseil d'administration hier soir, et à la fin de son exposé, l'intervenant fera part de ces informations à la Commission.

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Raad van Bestuur

Voorzitter: Valère Croes

11 leden

6 leden aangewezen door de Belgische aandeelhouders:

- ☞ Philippe Suinen, Vice-Voorzitter
- ☞ Jan Huygebaert
- ☞ Jacques Moulaert
- ☞ Michel Van der Stichele
- ☞ Eddy Wymeersch
- ☞ Claire Ysebaert

5 leden aangeduid door Swissair:

- ☞ Philippe Bruggisser
- ☞ Benedict Hentsch
- ☞ Otto Loepfe
- ☞ Thomas Schmidheiny
- ☞ Georges Schorderet

Conseil d'Administration

Président: Valère Croes

11 membres

6 membres désignés par les actionnaires belges:

- ☞ Philippe Suinen, Vice-Président
- ☞ Jan Huygebaert
- ☞ Jacques Moulaert
- ☞ Michel Van der Stichele
- ☞ Eddy Wymeersch
- ☞ Claire Ysebaert

5 membres désignés par Swissair:

- ☞ Philippe Bruggisser
- ☞ Benedict Hentsch
- ☞ Otto Loepfe
- ☞ Thomas Schmidheiny
- ☞ Georges Schorderet

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

De heer Reutlinger deelt mee dat men tijdens de onderhandelingen met de representatieve werknemersorganisaties altijd die doelstellingen voor ogen heeft gehouden.

Men is daar niet van afgeweken ofschoon men terdege wist dat het resultaat over het jaar 1996 maand na maand slechter werd. De berekening gaat uit van de resultaten per 31 december 1995.

Na zijn uiteenzetting zal de heer Reutlinger het cijfermateriaal over 1996 meedelen. Dat komt dan bij de tabel.

M. Reutlinger précise qu'on a travaillé avec ces objectifs tout au long des négociations avec les organisations syndicales représentatives.

Ils n'ont pas été modifiés bien qu'on sût que le résultat de l'année 1996 se détériorait un peu plus chaque mois. Ce calcul était basé sur les chiffres du 31 décembre 1995.

Après son exposé, M. Reutlinger donnera les chiffres pour l'année 1996. Ceux-ci devront être ajoutés à ce tableau.

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Airline

De heer Reutlinger wil nadere uitleg geven over de verruiming van het partnerschap met Virgin Express, wat niet voor iedereen even duidelijk is geweest binnen noch buiten de maatschappij.

We moeten hier rekening houden met twee aspecten.

Eerst is er het feit dat Virgin Express EBA heeft overgenomen, reeds voordien een geducht concurrent, wat de zaken alleen maar erger maakt, meer bepaald door de faam van de maatschappij Virgin en door het charisma van haar eigenaar.

Men heeft de keuze gehad tussen concurrentie en samenwerking en de voorkeur is naar de samenwerking uitgegaan.

Een tweede aspect betreft de verbinding Brussel-Londen, die voor Sabena van vitaal belang is. Wij hebben daar een dramatische terugval van het aantal reizigers vastgesteld. Dat is te wijten enerzijds aan het aantal concurrenten en anderzijds aan de Euro-tunnel.

Daar komt nog bij dat het uiterst moeilijk blijkt korte vluchten rendabel te maken.

Aangezien Virgin Express veel lagere tarieven biedt dan de onze heeft Sabena dus besloten ook op dat punt een partnerschap aan te gaan.

Het besluit hiervan is dat Sabena en Virgin Express de volgende routes samen exploiteren:

- Brussel-Londen (Heathrow)
- Brussel-Barcelona (sedert 15 februari 1997)
- Brussel-Rome (sedert april 1997)
- weldra enkele vluchten van Brussel naar Gatwick.

De heer Reutlinger meent te weten dat er problemen zijn geweest om dat aanbod ingang te doen vinden. Bij het begin heeft hij een aantal klachtenbrieven ontvangen.

Volgens spreker hebben de reizigers niet onmiddellijk gemerkt dat de tarieven aanzienlijk goedkoper zijn geworden ook voor de *business class*.

Men kan wel eens van mening verschillen over de vraag of de naam van de luchtvaartmaatschappij niet onheus werd behandeld, doch de heer Reutlinger kan nu reeds met een gerust geweten verklaren dat het voor Sabena een goede zaak is geweest. Zelfs door minder stoelen aan te bieden is zij erin geslaagd haar aantal passagiers naar Heathrow te verhogen en de rentabiliteit van de vluchten op te drijven.

De heer Reutlinger verklaart er zich evenwel bewust van te zijn welke gevaren een dergelijke samenwerking inhoudt. Daarom reikt die ook niet verder dan wat hij zonet heeft uiteengezet.

Airline

À propos du renforcement du partenariat avec Virgin Express, qui n'a pas été très bien compris, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de la compagnie, M. Reutlinger tient à donner quelques précisions.

Nous nous trouvons devant deux éléments.

D'un côté, le rachat par Virgin Express de EBA, qui était déjà un concurrent sérieux, a aggravé la situation — et notamment par la réputation de la première et le charisme de son propriétaire.

Il fallait choisir entre la compétition et la coopération. On a donc opté pour cette dernière solution.

Le deuxième élément concerne la desserte Bruxelles-Londres, qui est extrêmement importante pour la Sabena. Nous y avons enregistré des reculs de trafic extrêmement importants. À cause, d'une part, du nombre de concurrents et, d'autre part, d'Euro-tunnel.

De plus, il faut savoir que pour les vols très courts, la rentabilisation est extrêmement difficile.

Donc, étant donné que Virgin Express propose des tarifs beaucoup plus bas que les nôtres, la Sabena a opté là aussi pour le partenariat.

En conclusion, Sabena et Virgin Express desservent ensemble les lignes suivantes:

- Bruxelles-Londres (Heathrow)
- Bruxelles-Barcelone (depuis le 15 février 1997)
- Bruxelles-Rome (à partir d'avril 1997)
- et bientôt quelques vols Bruxelles-Gatwick.

M. Reutlinger est conscient que se pose un problème d'acceptation de ce produit. Au début, un certain nombre de lettres de réclamations lui sont parvenues.

Il croit que les usagers n'avaient pas remarqué tout de suite que les tarifs avaient été considérablement réduits, et ce, également en *business class*.

On peut discuter sur le fait qu'il s'agisse d'une forme de cannibalisation de la marque mais M. Reutlinger peut d'ores et déjà dire, en bonne conscience, qu'il s'agit d'une bonne opération pour la Sabena. Même en offrant moins de places, elle a augmenté son nombre de passagers sur Heathrow et la rentabilité de route s'est améliorée.

Cependant, M. Reutlinger se déclare conscient des dangers présentés par une telle collaboration. Aussi, la coopération s'arrête-t-elle à ce qu'il vient d'exposer.

Spreker voegt eraan toe dat zulks ook is toe te schrijven aan het feit dat die samenwerking bij de piloten niet in goede aarde is gevallen omdat zij vreesden dat Sabena uiteindelijk in Virgin Express zou opgaan.

Hij legt er de nadruk op dat zulks niet in de bedoeling lag.

Met de piloten werd overeengekomen dat de samenwerking met Virgin Express niet meer dan 17,7 % van de productie van Sabena mag bedragen.

Thans bevinden wij ons op nagenoeg 16% en dat laat ons nog een kleine manoeuvreerruimte.

Het ander partnerschap dat werd verruimd is Atlantic Excellence, met Delta Airlines.

In de loop van 1996 hebben België, Oostenrijk en Zwitserland de *open sky* van de Verenigde Staten ontvangen en enkele maanden later de *anti-trust immunity*.

Zo krijgen we vrij spel voor de samenwerking, die ingegaan is op 1 februari 1997. Sederdien worden alle transatlantische vluchten van die vier luchtvaartmaatschappijen (Sabena-Swissair, Delta en Austrian Airlines) beschouwd als die van één enkele maatschappij, waarbij kosten en inkomsten worden gedeeld.

Met de *anti-trust immunity* kunnen wij de tarieven en de vluchtschema's op elkaar afstemmen.

Ook is er veel vooruitgang geboekt bij de harmonisatie en de uniformering van de luchtvloot.

De vliegtuigen van het DC 10-type en die van het Airbus A310-type maken geen deel meer uit van de langeafstandsvloot.

Vanaf augustus 1997 blijven er maar twee types vliegtuigen meer over: Boeings 747 Jumbo en Airbus A330 en A340 met dezelfde cockpit, wat betekent dat zij door dezelfde piloten bestuurd kunnen worden. Dat biedt de kans doelmatige toerbeurten uit te voeren.

Binnen een tweetal jaar moet Sabena tot een beslissing komen over de twee Boeings 747 aangezien er uiteindelijk niet meer dan één vliegtuigtype kan overblijven, te weten de A330 en A340.

Om het zover te krijgen had Sabena gedurende een viertal jaar zijn vier A340-toestellen verhuurd aan Air France. Thans komen die terug naar onze vloot. Daar komt nog bij dat er A330-toestellen werden besteld om de A310-toestellen te vervangen.

Sabena heeft nu ook een *product management* ingevoerd. Zo kan ze contacten op gang brengen met de klanten en de kwaliteit van de dienstverlening verbeteren.

Il ajoute que cela provient également du fait que les pilotes n'ont pas apprécié cette collaboration, craignant une évolution aboutissant au passage de Sabena à Virgin Express.

Il déclare très clairement que tel n'est pas le but de cette opération.

Un accord a été conclu avec les pilotes prévoyant que la coopération avec Virgin Express ne peut dépasser les 17,7 % de la production de la Sabena.

Nous sommes actuellement à environ 16 %, ce qui nous laisse encore une petite marge de manœuvre.

L'autre partenariat qui a été renforcé est Atlantic Excellence, avec Delta Airlines.

Dans le courant de 1996, la Belgique, l'Autriche et la Suisse ont reçu le «*Open Sky*» des États-Unis, suivi quelques mois plus tard par l'«*anti-trust immunity*».

Cela nous a laissé le champ libre pour la coopération qui a débuté le 1^{er} février 1997. Depuis lors, tous les vols transatlantiques de ces quatre compagnies (Sabena-Swissair, Delta et Austrian Airlines) sont considérés comme appartenant à une seule compagnie, les revenus et coûts étant partagés.

L'«*Anti-Trust Immunity*» nous donne aussi la possibilité de coordonner les tarifs et les horaires.

En ce qui concerne l'harmonisation et l'uniformisation de la flotte, nous avons aussi accompli de grands pas.

Dans la flotte longs courriers sortent les DC 10 et les Airbus A310.

À partir du mois d'août 1997, nous aurons deux types d'avions : les Boeings 747 Jumbo's et les Airbus A330 et A340, dont le cockpit est compatible et qui peuvent donc être pilotés par les mêmes pilotes. Cela nous permettra de procéder à des rotations plus efficaces.

D'ici un à deux ans, la Sabena devra prendre une décision quant aux deux Boeings 747, le but final étant de n'avoir qu'un seul type d'avion, A330 et A340.

Pour arriver à ce résultat, la Sabena avait loué pendant 3 ou 4 ans ses quatre A340 à Air France. Ils reviennent actuellement dans notre flotte. En outre, des A330 sont en commande, en vue de remplacer les A310.

La Sabena a également introduit un *Product Management*. Cela permet un dialogue avec la clientèle et permet d'améliorer la qualité des services.

Wat die kwaliteit betreft kan de heer Reutlinger met de gepaste trots meedelen dat Sabena tijdens de maanden december 1996 en januari 1997 de eerste plaats heeft weggekaapt onder de Europese luchtvaartmaatschappijen.

Dat heeft een symboolwaarde. Stiptheid kan men immers niet bereiken dan wanneer alle werknemers daarin bijdragen. Dat bewijst ook nog eens dat wanneer de maatschappij duidelijke oogmerken nastreeft zij die ook kan bereiken.

Sociaal

Op 5 november 1996 werden er overeenkomsten getekend met de representatieve werknemersorganisaties.

Die handelen over de vier punten vermeld op de slide.

Het sociaal pakket bevat ook het brugpensioen en het vrijwillig vertrek.

De heer Reutlinger grijpt de gelegenheid aan om de vakbonden en de representatieve organisaties officieel zijn dankbaarheid te betuigen voor de sereniteit die tijdens de onderhandelingen geheerst heeft, in tegenstelling tot wat in februari en maart 1996 gebeurd is.

Techniek

Sabena heeft over de sluiting van de onderhoudsketen van de A310 onderhandeld.

Men heeft een *reingeneering* verricht van het departement motoren en wij bieden *full support packages* voor de Boeing 737.

Catering

In dit domein heeft Sabena een commerciële en technische overeenkomst getekend met Gate Gourmet, de tweede groep ter wereld in het domein van de vliegtuigcatering.

De heer Reutlinger vermeldt dat zijn voorganger kenbaar gemaakt had de catering te willen verkopen, hetgeen onder meer aanleiding heeft gegeven tot de sociale acties van februari 1996.

Ground handling

Sabena werkt nauw samen met BATC en de RLW.

Op lange termijn hoopt de heer Reutlinger dat ze hun terminal zullen hebben te Zaventem.

Hij vermeldt in dit verband, zonder politieke beschouwingen te willen maken, dat het hun innigste wens is een gemeenschappelijk beheer tot stand te brengen.

À propos de qualité, M. Reutlinger est fier de pouvoir annoncer qu'aux mois de décembre et de janvier, la Sabena a été classée en tête de toutes les compagnies européennes.

Cela a un caractère symbolique. On ne peut arriver à la ponctualité qu'avec le concours de tous dans l'entreprise. En outre, cela prouve que lorsque la société à des objectifs clairs, elle peut arriver à les réaliser.

Social

Dans ce domaine, les accords avec les organisations représentatives ont été conclus le 5 novembre 1996.

Ils portent sur les quatre points mentionnés sur le slide.

Le *package* social portait également sur la préretraite et les départs volontaires.

M. Reutlinger profite de l'occasion pour dire officiellement qu'il est reconnaissant aux syndicats et organisations représentatives de la sérénité qui a régné au cours des négociations, contrairement à ce qui s'est passé en février et mars 1996.

Technique

La Sabena a négocié la fermeture de la chaîne de maintenance de l'A310.

On a procédé à un *reingeneering* du département moteurs et nous offrons des «*full support packages*» pour le Boeing 737.

Catering

Dans ce domaine, la Sabena a signé un accord commercial et technique avec Gate Gourmet, qui est le deuxième groupe mondial dans le domaine du *catering* aérien.

M. Reutlinger rappelle que son prédécesseur avait annoncé son intention de vendre le *catering*, ce qui, entre autres raisons, avait provoqué les actions sociales de février 1996.

Ground handling

La Sabena travaille en étroite collaboration avec B.A.T.C. et la R.V.A.

À long terme, M. Reutlinger espère qu'elles auront leur terminal à Zaventem.

Il rappelle, à ce propos, sans entrer dans des considérations politiques, que la réalisation d'une gestion unique est leur vœu le plus cher.

Daarom was hij ook zeer tevreden toen hij de minister van Vervoer in december jongstleden officieel hoorde verklaren dat hij dit dossier prioritair in 1997 achtte.

Cargo

Op dit vlak werkt Sabena intens samen met Swissair in die zin dat het de cargocapaciteit van Sabena *en bloc* aan een filiaal van Swissair, Swiss Cargo, verkoopt.

Die houdt zich sinds 1 januari 1997 met de commercialisering bezig.

Sabena behoudt de *handling*.

Aussi a-t-il été très heureux d'entendre, en décembre dernier, le ministre des Transports déclarer officiellement qu'il considérait ce dossier comme prioritaire en 1997.

Cargo

Dans ce domaine, la Sabena collabore avec intensité avec Swissair en ce sens qu'on vend la capacité Cargo Sabena en bloc à une filiale de Swissair, Swiss Cargo.

Elle s'occupe de la commercialisation et ce, depuis le 1^{er} janvier 1997.

Sabena conserve le *handling*.

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Sinds de maand januari heeft Swissair een holdingstructuur aangenomen: de SAir Group.

Depuis le mois de janvier, Swissair s'est donné une structure de holding: le SAir Group.

Sales and marketing

— De pendel Brussel-Zürich wordt verricht door Swissair en de pendel Brussel-Genève door Sabena.

— Op 1 maart 1997 zijn we in het *frequent flyer programme qualifyer* van Swissair en Australian Airlines gestapt. Dit programma telt thans meer dan een miljoen leden.

— In tal van landen wordt de verkoop gezamenlijk georganiseerd.

Ground handling

SAir Group beschikt over heel wat gemeenschappelijke kantoren in de luchthavens en de drie maatschappijen vertegenwoordigen elkaar.

Maintenance

De groep bestudeert de mogelijkheid om een gecentraliseerd magazijn van reserveonderdelen en voor aankoop van deze stukken op te richten.

Catering-Cargo-Harmonisering van de vloot

Deze domeinen zijn hierboven reeds behandeld.

In 1996 bedroegen de synergie tussen Sabena en de SAir Group één miljard Belgische frank (400 miljoen frank voor Sabena en 600 miljoen frank voor Swissair).

Voor het jaar 1997 staat 1,2 miljard frank (600 miljoen frank voor Sabena en 600 miljoen frank voor Swissair) op de begroting.

Sales and marketing

— Les navettes Bruxelles-Zurich sont faites par Swissair et les navettes Bruxelles-Genève par Sabena.

— Le 1^{er} mars 1997, nous sommes entrés dans le *frequent flyer programme qualifyer* de Swissair et Australian Airlines. Ce programme compte actuellement plus d'un million de membres.

— Une organisation conjointe des ventes a été organisée dans de nombreux pays.

Ground handling

SAir Group dispose d'un bon nombre de bureaux communs dans les aéroports et les trois compagnies se représentent mutuellement.

Maintenance

Le groupe est en train d'étudier la mise en place d'un magasin centralisé de pièces de rechange et d'achat de ces pièces.

Catering-Cargo-Harmonisation de la flotte

Ces domaines ont déjà été traités plus haut.

En 1996, les synergies entre Sabena et le SAir Group étaient de un milliard de francs belges (400 millions de francs pour la Sabena et 600 millions de francs pour Swissair).

Pour l'année 1997, on prévoit aux budgets 1,2 milliard de francs (600 millions de francs pour la Sabena et 600 millions de francs pour Swissair.)

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

Deze slide is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

In dit domein heeft een totale overschakeling op het systeem van Swissair plaatsgevonden.

Vroeger was men afgestemd op het systeem-Air France en die verandering heeft grote inspanningen gevergd.

Thans verloopt alles perfect.

Corporate Center

De SAir Group heeft een *pool* van de verschillende verzekeringen gemaakt.

Dit vertegenwoordigt een typisch geval van *win-win situation*.

Elke maatschappij heeft immers aanzienlijke besparingen kunnen realiseren, enerzijds omdat het volume groter is en de *safety record* van Sabena voortreffelijk is en die van de pool dus gunstig beïnvloed heeft.

Charter

Het filiaal van Sabena, Sobelair, waar Sabena ongeveer 70 % van het kapitaal in aandelen bezit, werkt nauw samen met Swissair.

Regional Airlines

De DAT zal voor 100 % een filiaal van Sabena worden. Dankzij de keuze van het hetzelfde type van vliegtuigen als Crossair en door het feit dat wij de simulatoren bezitten, komen de piloten van Crossair er hun opleiding volgen.

Dans ce domaine, on a opéré une migration totale sur le système de Swissair.

Auparavant, elle était sur le système Air France, et ce changement a nécessité beaucoup d'efforts.

Actuellement, tout fonctionne parfaitement.

Corporate Center

Le SAir Group a fait un «*pool*» des différentes assurances.

Ceci représente un cas typique de «*win-win situation*».

En effet, chaque compagnie a pu réaliser d'importantes économies, d'une part parce que le volume est plus grand et que le *safety record* de la Sabena est excellent et a donc favorablement influencé celui du pool.

Charter

La filiale de la Sabena, Sobelair, dont la Sabena détient environ 70 % du capital actions, coopère étroitement avec Swissair.

Regional Airlines

La D.A.T. va devenir une filiale à 100 % de la Sabena. Grâce au choix du même type d'avions que Crossair, et au fait que nous possédons les simulateurs. Les pilotes de Crossair viennent y faire leur écolage.

LE RESULTAT 1996

RESULTAT COURANT	– 4.219 Mio. BEF.
dont manque de trafic	– 2.500 Mio. BEF.
manque nouvelle C.C.T.	– 1.000 Mio. BEF.
RESULTAT EXCEPTIONNEL	– 4.092 Mio. BEF.
dont coûts de restructuration	– 1.500 Mio. BEF.
réduction de valeur sur flotte	– 1.500 Mio. BEF.
RESULTAT D'ENTREPRISE	– 8.317 Mio. BEF.

RESULTAAT 1996

GEWOON RESULTAAT	– 4.219 Mio. BEF.
tekort trafiek	– 2.500 Mio. BEF.
nieuwe CAO	– 1.000 Mio. BEF.
UITZONDERLIJK RESULTAAT	– 4.092 Mio. BEF.
waarvan herstructureringskosten	– 1.500 Mio. BEF.
waardevermindering op de vloot	– 1.500 Mio. BEF.
BEDRIJFSRESULTAAT	– 8.317 Mio. BEF.

Iedereen was erop voorbereid dat er een aanzienlijk verlies zou worden geboekt, en dit om de bekende redenen (de stakingen, het gebrek aan cliënteel tijdens de onderhandelingen, enz.).

De raad van bestuur heeft dus pas beslist eveneens de uitzonderlijke resultaten te boeken.

Zoals u ziet, bedraagt het totale resultaat – 8,3 miljard Belgische frank.

Dit resultaat zal vanmiddag officieel bekendgemaakt worden.

Wat is de reden voor dit bedrag van 4,1 miljard Belgische frank uitzonderlijke resultaten?

Enerzijds moeten we een aantal elementen uit het verleden saneren. Veel ondernemingen gebruiken een jaar waarvan het resultaat in elk geval slecht is om deze uitzonderlijke operatie te verrichten. Zo kan men een betere vertrekbasis verkrijgen om beter de vereiste rendabiliteit te bereiken zowel voor de Belgische Staat die aandeelhouder is, als voor aandeelhouder Swissair.

Anderzijds zijn de waardecorrecties van de vloot erin opgenomen hetgeen te wijten is aan het feit dat Sabena vroeger een conservatieve afschrijvingsmethode toepaste (d.w.z. over een zeer lange duur).

Ook heeft men de hotelafdeling afgeslankt.

Daarbij komen eveneens het aanzienlijke bedrag van de nieuwe sociale enveloppe (herstructurering, brugpensioenen, enz.) en een jaarlijks bedrag dat nog van de sociale enveloppe van 1991 dateert.

Aandeelhouder Swissair is duidelijk niet erg tevreden over dit resultaat. En de Belgische staatsaandeelhouder zeker evenmin. Maar zo kan men opnieuw op een gezondere basis van start gaan en de beslissing is eenparig door de raad van bestuur genomen. De Zwitserse banken zijn dit soort verrichtingen gewoon. Dat zal in België zeker ook het geval zijn.

Wat de begroting voor het jaar 1997 betreft, heeft Sabena harde onderhandelingen gevoerd. De eerste ontwerpbegroting is door de raad van bestuur geweigerd. De tweede is goedgekeurd.

Men voorspelt nog steeds geen winst voor 1997 maar we zijn op goede weg.

Tout le monde était préparé au fait qu'il y aurait une perte considérable dont les raisons sont connues (les grèves, le manque de clientèle durant les négociations, etc.).

Le Conseil d'administration vient donc de décider de procéder également à des résultats exceptionnels.

Comme vous le voyez, le résultat total s'élève à – 8,3 milliards de francs belges.

Ce résultat sera rendu officiel cet après-midi.

Quelle est la raison de ce montant de 4,1 milliards de francs de résultat exceptionnel?

D'une part, nous devons assainir certains éléments du passé. Beaucoup d'entreprises utilisent une année dont le résultat est de toute façon mauvais pour procéder à cette opération exceptionnelle. Cela permet d'avoir une meilleure base de départ pour mieux arriver à la rentabilité exigée aussi bien pour l'actionnaire État belge que pour l'actionnaire Swissair.

D'autre part, elle comporte des corrections de valeur de la flotte, dues au fait que la Sabena utilisait auparavant une méthode d'amortissement conservatrice (c'est-à-dire sur une très longue durée).

On a aussi réduit le domaine hôtelier.

S'y ajoutent également le montant considérable de la nouvelle enveloppe sociale 1996 (restructuration, prépensions, etc.) et un montant annuel datant encore de l'enveloppe sociale de 1991.

Il est évident que l'actionnaire Swissair n'est pas très satisfait de ce résultat. Pas plus certainement que l'actionnaire État belge. Mais cela permet de repartir sur une base plus saine et la décision a été prise à l'unanimité par le Conseil d'administration. Les banques suisses ont l'habitude de ce genre de procédure. Ce sera certainement le cas aussi en Belgique.

En ce qui concerne l'année 1997, la Sabena a mené de dures négociations en ce qui concerne le budget. Le premier projet de budget a été refusé par le Conseil d'administration. Le second a été approuvé.

On ne prévoit toujours pas de bénéfice pour 1997, mais nous sommes en bonne voie.

VERVOER EN PRODUCTIE
(vergeleken met het voorgaande jaar)

	1995	1996	B.97
VERVOER/RTK (Δ in %)	+ 15,1	+ 4,5	+ 15,0
PRODUCTIE ATK (Δ in %)	+ 9,8	+ 11,6	+ 13,6
BEZETTINGSGRAAD (Δ in %pt)	63 % + 2,9	59 % - 4,0	59,1 % + 0,1

TRAFIC ET PRODUCTION
(comparé à l'année précédente)

	1995	1996	B.97
TRAFIC/RTK (Δ en %)	+ 15,1	+ 4,5	+ 15,0
PRODUCTION ATK (Δ en %)	+ 9,8	+ 11,6	+ 13,6
TAUX D'OCCUPATION (Δ en %pt)	63 % + 2,9	59 % - 4,0	59,1 % + 0,1

Hieruit blijkt dat het vervoer tijdens de jongste twee maanden sterk is toegenomen.

Aan de hand van die resultaten meent de heer Reutlinger te kunnen stellen dat de streefcijfers van het budget over 1997 te halen zijn. Hij verzoekt het Parlement met aandrang zijn optreden te steunen. Spreker herhaalt dat België volgens hem over een grote luchtvaartmaatschappij moet kunnen beschikken. Om zijn economische welvaart, zijn toeristische en internationale opbloei te kunnen bestendigen moet België een degelijk net hebben. Een nationale Belgische maatschappij kan daar beter voor zorgen dan een buitenlandse.

2. GEDACHTEWISSELING

Een lid verklaart dat, ook al stemt het aangekondigde bedrijfsresultaat niet tot juichen, zulks niet wegneemt dat de richting die de heer Reutlinger heeft uitgestippeld positief blijkt.

Een ander lid vraagt waarom men thans dat uitzonderlijk resultaat van - 4,1 miljard frank aankondigt.

Hoeveel banen gaan er in 1997 verloren wanneer men de vastgestelde herstructuringsmaatregelen ten uitvoer legt?

Over de samenwerking met Virgin Airways vraagt het eerste lid of men daartoe een toestemming van het directoraat-generaal Mededinging van de Europese Commissie nodig heeft gehad zoals de vrijstelling voor de *anti-trust immunity* inzake de samenwerking voor de transatlantische vluchten.

Een ander lid vraagt waar de luchtverkeersleiders worden opgeleid. Is dat in Duitsland?

Een lid vraagt of Swissair overweegt de structuur van het aandeelhouderschap te wijzigen. Kan het aangekondigd bedrijfsresultaat daarop invloed hebben?

Een lid stelt de volgende vragen:

— Zijn de ramingen voor 1998, 1999 en 2000 cumulatief?

— Volgens de prognoses komt er een gering tekort in 1997 en een positief resultaat van 4 % in 1998. Dat betekent een grote stap voorwaarts. Getuigt een dergelijke prognose van realisme?

— De commercialisering van de sector cargo werd aan Swissair verkocht. Hoe vergoedt Sabena Swissair in de praktijk?

Klopt het dat men in de uitzonderlijke bedrijfsresultaten over 1996 uitgaven wil boeken die voor tal van volgende jaren gepland zijn?

Comme on peut le constater, il y a, au cours des deux premiers mois, une sensible augmentation du trafic.

M. Reutlinger, au vu de ces résultats, croit pouvoir affirmer qu'on pourra réaliser le budget 1997. Il compte instamment sur le soutien du Parlement dans son action. Il répète qu'il estime que la Belgique doit avoir une compagnie d'aviation importante. Pour son bien-être économique, touristique et international, la Belgique doit avoir un réseau performant et une compagnie belge peut davantage le lui fournir qu'une compagnie étrangère.

2. ÉCHANGE DE VUES

Un commissaire déclare que si le résultat annoncé n'est pas réjouissant, cela n'empêche que la direction que vient de tracer M. Reutlinger, est positive.

Un membre voudrait savoir pourquoi on annonce maintenant ce résultat exceptionnel de - 4,1 milliards.

Combien d'emploi supprimera-t-on en 1997 lorsqu'on appliquera les mesures de restructuration décidées?

Le commissaire, relativement à la coopération avec Virgin Airways, voudrait savoir s'il a fallu une autorisation de la direction générale de la concurrence de la Commission européenne pour l'entreprendre, à l'image de l'exemption qui a été obtenue pour l'«*Anti-Trust Immunity*» en ce qui concerne la collaboration sur les lignes transatlantiques?

Un autre membre s'informe sur l'endroit où sont formés les contrôleurs aériens. Est-ce en Allemagne?

Un commissaire aimerait savoir si Swissair a l'intention de modifier la structure de l'actionnariat. Le résultat qu'on vient d'annoncer aura-t-il une influence à cet égard?

Un membre pose les questions suivantes:

— Les estimations prévues pour 1998, 1999 et 2000 sont-elles cumulatives?

— On prévoit encore une petite perte en 1997 et pour 1998 un résultat positif de 4 %. Il semble que ce soit un bond important. Cette prévision est-elle réaliste?

— La commercialisation du secteur cargo a été vendue à Swissair. Comment la Sabena rémunère-t-elle la Swissair en pratique?

— Est-il bien exact qu'on a inclus anticipativement dans les résultats exceptionnels de 1996, dans le cadre de l'enveloppe sociale, des dépenses qui sont prévues pour plusieurs années à venir?

Uit de geprojecteerde slides maakt een ander lid op dat de eigen middelen van de maatschappij 17 miljard frank bedragen. Trekt men daarvan het aangekondigd tekort af dan blijft er ongeveer de helft van over.

Moet Sabena niet krachtens de wet op de handelsvennootschappen aan de algemene vergadering voorstellen de maatschappij in vereffening te brengen?

Wanneer Sabena drie vierde van zijn kapitaal kwijtspeelt is het voorts voldoende dat een kwart van de aandeelhouders beslist de maatschappij te vereffenen om daaraan gevolg te moet geven.

Antwoorden van de heer Reutlinger

Un autre membre a vu, lors de la projection des slides, que les fonds propres de la société s'élèvent à 17 milliards. En tenant compte de la perte qu'on vient d'annoncer, ils sont à peu près réduits de moitié.

La Sabena n'est-elle pas obligée, en vertu de la législation sur les sociétés commerciales de proposer à son assemblée générale la mise en liquidation de la société?

D'autre part, au cas où elle aurait perdu les trois quarts de son capital, il suffirait qu'un quart des actionnaires dise qu'il veut liquider la société, pour qu'on soit obligé de les suivre.

Réponses de M. Reutlinger

FONDS PROPRES FIN DE L'ANNEE

(en Mio. BEF.)	1994	1995	1996
CAPITAL	14.919	24.323	25.454
PERTES REPORTEES	(7.003)	(8.988)	(17.305)
FONDS PROPRES	7.916	15.835	8.649
EN % DU CAPITAL	53,1 %	61,7 %	33,7 %

EIGEN VERMOGEN OP HET EINDE VAN HET JAAR

(in Mio. BEF.)	1994	1995	1996
KAPITAAL	14.919	24.323	25.454
UITGESTELDE VERLIEZEN	(7.003)	(8.988)	(17.305)
EIGEN VERMOGEN	7.916	15.835	8.649
IN % VAN HET KAPITAAL	53,1 %	61,7 %	33,7 %

Wat de verhouding eigen vermogen — geplaatst kapitaal betreft: met de bijzondere operaties waartoe onlangs werd besloten, komt Sabena aan 33,7% eigen vermogen — minder dan 50% dus.

Au point de vue fonds propres et capital souscrit, avec les opérations extraordinaires qui viennent d'être décidées, la Sabena est à 33,7% de ses fonds propres, donc en dessous des 50%.

ARTICLE 103

Perte de 50 % du capital social

Décision de l'Assemblée Générale

- Dissolution de la société
- Continuation de la société

La continuation de la société doit être approuvée par un minimum de 25 % de l'actionnariat.

La décision se fait sur base d'une proposition du Conseil d'Administration.

ARTIKEL 103

Verlies van 50 % van het maatschappelijk kapitaal

Besluit van de algemene vergadering

- Ontbinding van de vennootschap
- Voortzetting van de vennootschap

De voortzetting van de vennootschap moet door minstens 25 % van de aandeelhouders worden goedgekeurd.

De beslissing gebeurt op basis van een voorstel van de raad van bestuur.

Artikel 103 krijgt toepassing, maar we bevinden ons nog niet onder de 25 %.

Zelfs indien men het over 1997 begrote tekort erbij neemt, blijven wij nog boven die 25 %.

De heer Reutlinger wil niet verhelen dat men bij de bijzondere verrichtingen van 4,1 miljard frank heel wat verder had kunnen gaan.

De raad van bestuur heeft een aantal beslissingen getroffen over het voorstel aan de algemene vergadering, die op 24 april 1997 plaatsheeft. Deze laatste moet zich uitspreken over het voortzetten van de verrichtingen of het in vereffening stellen.

De heer Reutlinger wijst erop dat de bijzondere bedrijfsresultaten uit twee delen bestaan.

Het eerste deel betreft de vliegtuigen. In het verleden heeft men de toestand rooskleuriger voorgesteld, maar op een gegeven ogenblik krijgt men de rekening gepresenteerd.

Voorts is er de sociale enveloppe over 1996 en de aanpassing van 1991. Volgens de nieuwe regels inzake *international accounting true and fair* moet men daarin alles opnemen waarvan men op de hoogte is.

Belangrijk is te weten dat de revisor zich zonder enige opmerking akkoord heeft verklaard voor het boekjaar 1996. Uit wettelijk oogpunt is dus alles in orde.

Door de sociale enveloppe over 1996, gaan er bij Sabena 730 werknemers weg. Dat betekent niet dat er een nettoverlies van banen is. Aangezien de productie stijgt, zoals bijvoorbeeld bij de zware *handling*, zal het aantal personeelsleden toenemen.

Uiteraard kan men niet in alle gevallen een beroep doen op dezelfde personen voor andere werkzaamheden. Dat neemt echter niet weg dat men dat zoveel mogelijk wel doet.

Men zal dus te werk gaan met brugpensioenen, vrijwillige vertrekken en enkel opzeggingen.

Netto zullen er 200 banen verdwijnen op een totaal van 9 500.

Alles wat Sabena wil ondernemen met zijn partners wordt veiligheidshalve aan de Europese Commissie voorgelegd.

Voor de opleiding van de luchtverkeersleiders is de RLW bevoegd.

Om de huidige positie van Swissair ten opzichte van Sabena toe te lichten, doet de heer Reutlinger voorlezing van een perscommuniqué dat net is verschenen:

(vertaling)

L'article 103 entre en application mais nous ne sommes pas encore en-dessous des 25 %.

Même si on ajoute la perte budgétisée pour l'année 1997, nous ne tombons pas en-dessous des 25 %.

M. Reutlinger ne cache pas que dans les opérations extraordinaires de 4,1 milliards de francs, on aurait pu aller beaucoup plus loin.

Le Conseil d'administration a pris des décisions en ce qui concerne la proposition à l'assemblée générale qui aura lieu le 24 avril prochain. Cette dernière décidera de la poursuite des opérations ou de la mise en liquidation.

En ce qui concerne les résultats exceptionnels, M. Reutlinger rappelle qu'ils comportent deux parties.

D'une part, les opérations sur les avions. Dans le passé, on a embelli la situation. Il faut à un moment donné payer l'addition.

D'autre part, il y a l'enveloppe sociale 1996 et l'actualisation de celle de 1991. D'après les nouvelles règles d'*international accounting true and fair*, tout ce qu'on connaît doit s'y trouver.

Il est important d'ajouter que le réviseur a donné son attestation pour l'exercice 1996, sans mention. Légalement, tout est donc en ordre.

Suite à l'enveloppe sociale 1996, 730 employés vont quitter la Sabena. Cela ne signifie pas une perte nette d'emplois. Comme nous avons une augmentation de la production, comme par exemple dans le grand *handling*, on augmentera le personnel.

Naturellement, on ne peut pas toujours utiliser les mêmes personnes pour d'autres occupations. On essaye de le faire dans la mesure du possible.

On procédera donc par pré-retraites, départs volontaires et quelques licenciements.

La différence nette sera de 200 emplois en moins, sur 9 500 au total.

En ce qui concerne la Commission européenne, par sécurité, tout ce que la Sabena envisage d'entreprendre avec ses partenaires lui est soumis.

Quant à la formation des contrôleurs aériens, elle est de la compétence de la R.V.A.

Pour indiquer la position actuelle de Swissair vis-à-vis de la Sabena, M. Reutlinger donne lecture du communiqué de presse qu'elle vient de publier:

«Zoals te verwachten viel, heeft Sabena over 1996 een weinig geruststellend bedrijfsresultaat geboekt. Swissair verwacht dat zijn partner dit jaar een veel beter resultaat behaalt en in 1998 de rentabiliteitsdrempel overschrijdt. Onder de verschillende daartoe toegepaste maatregelen zijn de inspanningen om de kosten te drukken en het vervoercijfer te verhogen door een optimalisering van het net wel de belangrijkste.»

Swissair en de andere vennootschappen van de SAir Group willen hun reeds nauwe samenwerking met Sabena nog verruimen en de synergieën zoveel mogelijk benutten. De twee partners werken intensief en doelmatig samen in de segmenten Fret, Catering, Informatica en Organisatie van verkoop en landingsplaatsen. In het kader van Atlantic Excellence kunnen zij tevens de voordelen genieten van een solide verbond met Delta Airlines. Swissair wil deze samenwerking op verschillende vlakken resoluut voortzetten wat ook de beslissing is over een eventuele afschrijving van haar investeringen in Sabena. Die zaak krijgt in de loop van de maand april haar beslag.»

Die afschrijving komt er naar alle waarschijnlijkheid omdat bij de consolidatie 49,5% van de verliezen van Sabena ook op de rekeningen van Swissair werden ingeschreven.

Dat betekent nog niet dat Swissair zich uit Sabena terugtrekt.

Geeft de begroting over 1998 blijk van realisme in het licht van die over 1997 en de in 1996 behaalde resultaten?

De heer Reutlinger meent van wel. Op dat punt verwijst hij naar het dossier van de piloten *Common co-management* (vroeger delocalisatie). Het gaat hier immers niet om een materiële delocalisatie. Men neemt dat dossier dus opnieuw onder de loep omdat het uiterst belangrijke bezuinigingen mogelijk maakt die men nodig heeft om het resultaat over 1998 te halen.

Een aantal ministers waren daartegen gekant doch de heer Reutlinger is ervan overtuigd dat de regering Sabena wil helpen wanneer die een doordacht voorstel doet.

Overigens is het zo dat de Belgische Staat de meerderheid van de aandelen in Sabena heeft en dus ook verantwoordelijk blijft. Als men ziet wat er recentelijk bij Renault-Vilvoorde gebeurd is, moet men alles in het werk stellen om niet in een dergelijke situatie terecht te komen.

Spreker verklaart ook te rekenen op de hulp van het Parlement.

«Sabena a affiché, comme prévu, un résultat peu réjouissant pour l'année 1996. Swissair attend de sa partenaire qu'elle enregistre un résultat nettement meilleur cette année et qu'elle franchisse le seuil de rentabilité en 1998. Parmi les différentes mesures mises en œuvre à cet effet, les efforts entrepris dans le sens d'une réduction des coûts et l'accroissement du trafic grâce à l'optimisation du réseau jouent un rôle capital.»

Swissair et les autres sociétés du SAir Group entendent approfondir encore leur collaboration déjà étroite avec Sabena et utiliser le plus largement possible les synergies. Les deux partenaires entretiennent une coopération intensive et fructueuse dans les segments Fret, *Catering*, Informatique et Organisation de vente et d'escapes. Dans le cadre d'Atlantic Excellence, ils bénéficient également des avantages d'une union solide avec Delta Airlines. Swissair est résolue à poursuivre cette collaboration à différents niveaux, quelle que soit la décision concernant un éventuel amortissement de ses investissements dans Sabena. Elle réglera cette question au mois d'avril.»

L'amortissement aura probablement lieu parce que dans la consolidation, 49,5% de la perte de la Sabena se retrouve aussi dans les comptes de Swissair.

Cela ne signifie par le retrait de Swissair de Sabena.

Le budget de 1998, compte tenu de celui de 1997 et des résultats de 1996, est-il réaliste?

M. Reutlinger le pense. À ce propos, il évoque le dossier des pilotes «*Common co-management*» (anciennement délocalisation). Il ne s'agit pas, en effet, d'une délocalisation physique. On retravaille donc sur ce dossier qui représenterait une économie extrêmement importante et on en a besoin pour atteindre le résultat de 1998.

Certains ministres y étaient opposés, mais M. Reutlinger se déclare persuadé que le Gouvernement est disposé à aider la Sabena si elle fait une proposition intelligente.

D'ailleurs, étant l'actionnaire majoritaire, l'État belge a toujours des responsabilités vis-à-vis de la Sabena, et lorsqu'on voit les récents événements, chez Renault à Vilvorde, il faut tout faire pour éviter d'en arriver à une situation semblable.

Il compte d'ailleurs aussi sur l'aide du Parlement en ce domaine.

Cargo

Sabena heeft de cargocapaciteit in zijn geheel aan Swiss Cargo verkocht tegen een jaarlijks te onderhandelen prijs.

Swiss Cargo zorgt voor de commercialisering zodat het over een ruimere capaciteit kan beschikken en een groter marktsegment.

Men mag niet uit het oog verliezen dat voor Sabena het cargonet vooral intercontinentaal is want in Europa verloopt het vervoer goeddeels over de weg. Na de ontmanteling van het transatlantisch net kan Sabena de concurrentie niet meer aan.

Een lid heeft onthouden dat de heer Reutlinger de prijs van de plaatsen wil herwaarderen. Zou het mogelijk zijn de prijzen van de *business class* aan te passen, zodat die toegankelijker wordt?

Wat de netwerken betreft, heeft men een vergissing begaan door Azië af te stoten. Men heeft er de voorkeur aan gegeven de netwerken in Europa en Afrika uit te bouwen. Spreker komt later terug op het probleem van de Verenigde Staten.

Het Afrikaanse netwerk is weliswaar erg duur, maar de bezettingsgraad van de vliegtuigen is hoog. Bovendien heeft België vanwege het verleden bepaalde verplichtingen tegenover dit werelddeel. Hebben wij momenteel een sterkere positie verkregen op dit netwerk, dat we absoluut nog moeten uitbouwen?

De uniformering van de vloot was zeker noodzakelijk, zelfs vanuit het oogpunt van de passagiers.

Sabena heeft trouwens een uitstekende reputatie wat het comfort betreft, met name in eerste klasse.

Men moet bovendien niet uit het oog verliezen dat Sabena kapitalen heeft geïnvesteerd in de Airbusfabriek.

Op de lijn Brussel-New York is een avondlijn ingesteld, wat een uitstekend idee was. Beantwoorden de resultaten aan de verwachtingen?

Sabena bezit vijf hotels. Is dit wel nodig? Het aantal is te klein om rendabel te kunnen zijn, misschien kunnen hier besparingen worden gerealiseerd?

We kunnen besluiten dat Sabena vóór alles vertrouwen nodig heeft.

Een lid merkt op dat de aangekondigde verliezen ongetwijfeld zullen leiden tot een herkapitalisatie van Sabena.

Vindt Swissair dat Sabena in deze herkapitalisatie moet bijdragen in verhouding tot de verliezen? Welke vorm van herkapitalisatie heeft men voor ogen?

Le Cargo

C'est la totalité de la capacité cargo de la Sabena qui est vendue à Swisscargo à un prix négocié annuellement.

La commercialisation sera faite par Swiss Cargo, ce qui lui donne la possibilité d'avoir une plus grande capacité et une meilleure pénétration dans le marché.

Il ne faut pas oublier que, pour la Sabena, le réseau Cargo est surtout intercontinental car, sur le plan européen, la plus grande partie du transport se fait par la route. Et avec le démantèlement du réseau long courrier atlantique, la Sabena n'est plus compétitive.

Un commissaire a retenu que M. Reutlinger tente de revaloriser le prix des sièges. A-t-il regardé s'il était possible d'adapter les prix des sièges business, afin de les rendre plus accessibles?

Dans le domaine des réseaux, on a abandonné l'Asie, ce qui est une erreur. Par contre, on a développé des réseaux en Europe et en Afrique. L'intervenant reviendra plus tard sur le problème des États-Unis.

Le réseau africain coûte très cher, mais le taux de remplissage des avions est très important. D'autre part, eu égard au passé, la Belgique a des devoirs vis-à-vis de cette région du monde. A l'heure actuelle, avons-nous encore renforcé notre position sur ce réseau que nous devons absolument agrandir?

L'uniformisation de la flotte était nécessaire, même du point de vue des passagers.

En ce qui concerne la valeur confort, et notamment en 1^{re} classe, la Sabena est d'ailleurs très renommée.

En outre, il ne faut pas oublier que la Sabena a investi des capitaux dans l'usine Airbus.

Un vol du soir a été instauré sur la ligne Bruxelles-New-York, ce qui était une excellente idée. Les résultats l'ont-ils confirmée?

La Sabena possède cinq hôtels. Est-ce bien utile? C'est trop peu pour être rentable, peut-être pourrait-on là faire quelques économies?

En conclusion de tout cela, pour que la Sabena puisse marcher, ce qu'il faut absolument, c'est la confiance.

Un membre fait remarquer qu'en fonction des pertes annoncées, une recapitalisation de la Sabena sera sans doute nécessaire.

La Swissair estime-t-elle que la Sabena doit intervenir dans cette recapitalisation proportionnellement aux pertes? Quel genre de recapitalisation vise-t-on?

De heer Reutlinger geeft de volgende antwoorden:

— In 1998 wil men een *bezettingsgraad* van 57% bereiken op het Europese netwerk. Momenteel bedraagt die 54%.

— *De tarieven in business class*

Deze tarieven zijn reeds gedeeltelijk verlaagd (zie de samenwerking met Virgin Airlines en de lijnen op de Noord-Atlantische gebieden). Dit gebeurt uiteraard volgens de wet van vraag en aanbod: de prijzen worden verlaagd op lijnen waar een sterke concurrentie heerst.

De prijzen in *business class* zijn lager naargelang de tarieven in *economy class* voordeliger zijn. Dit beleid moet dus worden herzien.

— *De netwerken*

Azië

Het is inderdaad jammer dat Sabena wat Azië betreft nog slechts drie vluchten op Tokio overhoudt.

Dit probleem wordt momenteel met Sobelair onderzocht. Misschien behoort een vlucht op Bangkok tot de mogelijkheden.

Europa

Het aantal Europese bestemmingen wordt uitgebreid met Moskou, Bayreuth, Nantes, en binnenkort misschien ook Toulouse en Palma (met Sobelair).

Afrika

Afrika blijft de ruggengraat van Sabena voor de lange vluchten. Dankzij haar samenwerking met Swissair is Sabena er nummer 1. Wij hebben het netwerk ten volle ontgonnen en meer non-stopvluchten ingelegd.

Bovendien is met de luchtvaartmaatschappij van Zuid-Afrika een akkoord afgesloten, dat er erg goed uitziet.

— *Airbus*

Terloops willen we wijzen op de hoge kwaliteit van de producten van Airbus. Zoals gezegd beschikken we opnieuw over de twee Airbussen die verhuurd waren aan Air France. Wij hebben er vier besteld voor 1998 en ondertussen huren we er.

— *De nachtvlucht naar New-York*

Dit is inderdaad een succes. De bezettingsgraad van de vliegtuigen ligt erg hoog. Voor de retourvlucht naar Brussel is Sabena de laatste maatschappij die New-York 's avonds verlaat met bestemming Europa, zodat zij alle laatste reizigers kan meeneemen.

M. Reutlinger donne les réponses suivantes:

— *Le taux d'occupation* de 57% sur le réseau européen est l'objectif à atteindre en 1998. Actuellement, il est de 54%.

— *Les tarifs en classe business*

Ces tarifs ont déjà été partiellement réduits (cf. la collaboration avec Virgin Airlines et les lignes sur l'Atlantique Nord). Bien entendu, c'est la loi de l'offre et de la demande qui joue et on diminue les prix là où il y a une forte concurrence.

Or plus les tarifs sont avantageux en *economy class*, plus les prix de la *business class* diminuent également. Cette politique est donc à revoir.

— *Les réseaux*

L'Asie

Il est dommage, en effet, que nous n'ayons pas grand chose sur l'Asie, à part trois vols vers Tokyo.

On étudie cette question avec Sobelair. Peut-être pourrait-on envisager un vol vers Bangkok.

L'Europe

En Europe, nous avons augmenté le nombre de destinations avec Moskou, Bayreuth, Nantes, peut-être bientôt avec Toulouse et Palma (avec Sobelair).

L'Afrique

Elle reste la colonne vertébrale de la Sabena pour les longs courriers. Grâce à sa collaboration avec Swissair, la Sabena y est le n° 1. Nous avons défriché le réseau et mis plus de vols non stop.

De plus, un accord vient d'être conclu avec la compagnie aérienne de l'Afrique du Sud, qui se présente très bien.

— *Airbus*

On salue au passage la qualité du produit Airbus. Comme on l'a déjà dit, deux airbus loués à Air France nous sont revenus, quatre sont en commande pour 1998 et entre-temps nous en louons.

— *Le vol du soir vers New-York*

C'est en effet une réussite. Le taux d'occupation des avions est très important. De même pour le retour vers Bruxelles, la Sabena est la dernière compagnie à quitter New-York le soir vers l'Europe et elle ramasse tout.

— *De hotels*

In de jaren 1980 gingen alle luchtvaartmaatschappijen inderdaad investeren in hotels. Momenteel is dit niet meer het geval. De hotels en de maatschappijen hebben te weinig raakpunten.

Met haar vijf hotels bevindt Sabena zich in een moeilijke positie: het zijn er te weinig om te overleven, maar te veel om de zaak zomaar op te doeken. Op één of twee na draaien ze slecht. Wij willen ze graag verkopen, maar vinden geen kopers.

— *Nieuwe financiering*

Bij de huidige stand van zaken heeft Sabena geen problemen inzake kasmiddelen.

Nog in 1996 heeft zij van de Europese Investeringsbank een omvangrijk krediet gekregen voor haar regionale vloot. Ook met Duitse banken heeft zij akkoorden gesloten. Problemen zijn er dus niet.

Ook al houdt men in 1998 de rentabiliteitsdrempel dan nog is er geen enkele investering gedaan. Men moet dus op zoek gaan naar investeerders.

In de sector motoren (Sabena Technics) bestaat er misschien een mogelijkheid om een *joint venture* op te richten met een Amerikaanse vennootschap.

Blijft men binnen de perken van het budget voor 1997 en blijkt er dan een nieuwe financiering nodig, dan zou Swissair daarmee akkoord gaan.

Tussen Swissair en de Belgische regering werd overeengekomen dat Swissair Sabena in het jaar 2000 zou overnemen op voorwaarde dat er op het Europese niveau een overeenkomst met Zwitserland tot stand komt.

— *Vertrouwen is immers van het allergrootste belang voor de toekomst van Sabena.*

Voor de maatschappij is het thans soms moeilijk argumenten te vinden om haar positie te verstevigen.

Daarom is het zeer belangrijk dat men haar helpt die hindermis te nemen en een vertrouwenwekkend imago op te bouwen.

HOOFDSTUK IV**HET PLAN OM DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL ONDER EEN BEHEER TE BRENGEN****1. Uiteenzetting van de minister van Vervoer**

De Regie der Luchtwegen (RLW), een parastataal organisme van het type A, werd op 20 november

— *Les hôtels*

Ce fut en effet une tendance des années 1980, pour toutes les compagnies aériennes d'investir dans des hôtels. Ce n'est plus le cas actuellement. Les synergies entre les hôtels et les compagnies sont limitées.

Dans le cas de la Sabena, cinq hôtels, c'est trop pour mourir et trop peu pour vivre. Sauf un ou deux, ils marchent mal. On les vendrait volontiers, mais on ne trouve pas d'acheteur.

— *La recapitalisation*

Actuellement, la Sabena ne souffre d'aucun problème de trésorerie.

En 1996, elle a encore obtenu un important crédit de la Banque européenne d'investissement pour sa flotte régionale. Elle a également conclu des accords avec des banques allemandes. Il n'y a donc aucun problème.

Mais même si on arrive à atteindre l'objectif de rentabilité en 1998, on n'aura toujours pas fait le moindre investissement. Il faut trouver des investisseurs.

Peut-être dans le secteur des moteurs (Sabena Technics) existe-t-il une possibilité de créer une «joint venture» avec une société américaine?

Si on réussit à respecter le budget de 1997, et si une recapitalisation s'avérait alors nécessaire, Swissair marquerait son accord.

Dans l'accord conclu entre Swissair et le Gouvernement belge, il était convenu que la Swissair reprendrait la Sabena en l'an 2000, à condition qu'il y ait un accord avec la Suisse au niveau européen.

— *La confiance est en effet l'élément capital pour l'avenir de la Sabena.*

À l'heure actuelle, il est parfois difficile pour la société de trouver des arguments pour la conforter.

C'est pourquoi il est très important qu'on veuille bien l'aider à franchir ce cap et à susciter cette confiance primordiale.

CHAPITRE IV**LE PROJET D'UNICITÉ DE GESTION DE L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL****1. Exposé du ministre des Transports**

La Régie des voies aériennes (R.V.A.), organisme parastatal de type A, a été constituée le 20 novembre

1946 opgericht met een dubbel doel: enerzijds zorgen voor de veiligheid van de luchtvaart en anderzijds luchthavens bouwen en uitbaten.

Op 11 december 1987 heeft de RLW samen met verscheidene grote banken, krediet- en verzekeringsinstellingen de NV Brussels Airport Terminal Company (BATC) opgericht met een kapitaal van 2 000 025 000 frank, dat voor 47,50% in handen is van de BATC en voor 52,50% in handen van haar privé-partners.

Bij die gelegenheid heeft de RLW haar passagiersactiviteiten in het luchthavengebouw van Brussel-Nationaal ingebracht.

Aangezien de RLW over het personeel beschikte, nodig voor de uitvoering van de aan de BATC toevertrouwde taken, werden deze activiteiten uitgevoerd door ambtenaren en beambten van de Regie der Luchtweegen in het raam van een dienstverleningsovereenkomst. Overeenkomstig het RLW-statuut hebben deze personeelsleden hun statuut van RLW-beambte behouden.

Deze overeenkomst ging samen met een contract voor leveringen, aangezien de BATC voor haar activiteiten een beroep moet doen op installaties en materieel toebehorend aan de Regie der Luchtweegen, evenals op leveringen en diensten waarvoor de RLW zorgt (bijvoorbeeld: water, elektriciteit, verwarming, telefoondiensten).

De BATC had ook als opdracht een nieuw luchthavengebouw te Brussel-Nationaal op te trekken, dat in december 1994 werd ingehuldigd. Te dien einde verkreeg zij van de RLW het recht van opstal over de noodzakelijke oppervlakte.

De bouw ervan kende in 1992-1993 een zware financiële crisis die onder andere de drie volgende maatregelen rechtvaardigde:

— de indienstneming van de heer Pierre Klees in de hoedanigheid van directeur-generaal;

— het aangaan van een inwisselbare obligatie lening van 2 000 025 000 frank ten belope van 48,53% door de Regie der Luchtweegen en 51,47% door haar privé-partners;

— de verbintenis vanwege de overheid om de passagierstaks uitsluitend ten behoeve van de BATC te verhogen (deze bedraagt thans 520 frank, waarvan 62 frank voor de RLW en 458 frank voor de BATC).

Op 16 juni 1993 hebben de banken de toestand gedeblokkeerd.

Mettertijd werd het steeds duidelijker dat de cohabitatie van beide bij de luchthavenuitbating betrokken actoren op niets anders dan een permanente conflictsituatie kon uitdraaien. Sindsdien vond het

1946 avec un double objet: d'une part, assurer la sécurité de la navigation aérienne et, d'autre part, construire et exploiter les aéroports.

Le 11 décembre 1987, la R.V.A. a constitué avec plusieurs grandes banques et institutions de crédit et d'assurances la S.A. Brussel Airport Terminal Company (B.A.T.C.) au capital de 2 000 025 000 francs détenu à raison de 47,5% par la R.V.A. et de 52,50% par ses partenaires privés.

À cette occasion, la R.V.A. a fait apport à B.A.T.C. de son activité se rapportant aux passagers dans l'aérogare de Bruxelles-National.

Étant donné que la R.V.A. disposait du personnel nécessaire pour exécuter les tâches confiées à la B.A.T.C., ces activités ont été effectuées par des fonctionnaires et agents de la R.V.A. dans le cadre d'un contrat de louage de services. Conformément au statut de la R.V.A., ces membres du personnel ont conservé leur statut d'agent de la R.V.A.

Ce contrat a été accompagné d'un contrat de fournitures puisque la B.A.T.C. doit faire appel, pour ses activités, à des installations et du matériel appartenant à la R.V.A. ainsi qu'à des fournitures et services qui sont assurés par la R.V.A. (par exemple: eau, électricité, chauffage, services téléphoniques).

La B.A.T.C. avait aussi pour mission de construire une nouvelle aérogare à Bruxelles-National qui a été inaugurée en décembre 1994. Elle s'est vue octroyer à cette fin par la R.V.A. un droit de superficie sur les terrains nécessaires.

Cette construction a connu une crise financière grave en 1992-1993 qui a justifié, entre autres, trois mesures importantes:

— l'engagement de M. Pierre Klees en qualité de directeur général;

— la souscription d'un emprunt obligataire convertible de 2 000 025 000 francs: à concurrence de 48,53% par la R.V.A. et 51,47% par ses partenaires privés;

— l'engagement de la part des pouvoirs publics d'augmenter la taxe passagers au profit exclusif de B.A.T.C. (qui s'élève aujourd'hui à 520 francs, dont 62 francs pour la R.V.A. et 458 francs pour B.A.T.C.).

La situation fut débloquée par les banques le 16 juin 1993.

Au fil du temps, il est apparu de façon de plus en plus évidente que la cohabitation de deux acteurs au niveau de l'exploitation de l'aéroport ne pouvait que déboucher sur une situation conflictuelle perma-

idee van een herwonnen bestuurseenheid op de luchthaven weer gehoor en blijkt thans eenieders goedkeuring weg te dragen.

In deze optiek hebben de heren Kirsch en Klees, respectievelijk gedelegeerd bestuurder van de RLW en directeur-generaal van BATC, op 27 mei 1994 een gezamenlijke nota ingediend, de zogenaamde «KK-nota», die berust op een redelijk zware kruisparticipatie.

In haar zitting van 1 juli 1994 heeft de Minister-raad het principe aanvaard van een studie over de beheerseenheid van de luchthaven Brussel-Nationaal, te realiseren door een door de RLW en BATC te kiezen consultant (Roland Berger); evenals van een financiële evaluatiestudie van de RLW, die het voorwerp kon uitmaken van een *due diligence* door een of twee door BATC gekozen organen.

Anderzijds werd de minister van Verkeerswezen, in afwachting van het resultaat van deze studies, ermee belast tijdelijk een luchthavenautoriteit aan te stellen, meer bepaald voor overleg over het beheer van de luchthaven.

Het verslag van Roland Berger werd ingediend in december 1994 en de door het internationaal bureau Deloitte, Touche en Tohmatsu (DTT) uitgevoerde evaluatiestudie op 15 juni 1995.

Het overlegcomité werd op 4 januari 1996 opgericht.

De *due diligence* kon niet worden uitgevoerd aangezien de privé-partners de evaluatie van DTT hebben betwist. Dit heeft geleid tot bijkomende spanningen tussen de RLW en BATC.

Begin oktober 1995 begonnen de werkzaamheden van een werkgroep met de heren Kirsch en Klees en een expert van het kabinet, met een driedelige opdracht, namelijk:

- het juridisch model;
- de personeelsproblematiek;
- de evaluatie.

Deze werkgroep heeft verschillende keren vergaderd en zijn werkzaamheden hebben het mogelijk gemaakt het beraad een nieuw elan te geven.

Een analyse van de werking van de luchthavens bij onze bureaus toont aan dat zij alle fundamenteel georganiseerd zijn op basis van drie factoren:

- de uitbater van de luchthaven;
- de luchtverkeersleiding;
- de regulering (in de ruimere zin van het woord).

Er dient tevens te worden onderstreept dat wat de uitbater van de luchthaven betreft, er zich sinds enkele jaren een tendens ontwikkelt om het beheer

nente. Dès lors, l'idée de retrouver une unicité de gestion de l'aéroport a fait son chemin et semble faire aujourd'hui l'unanimité.

C'est dans cet esprit que MM. Kirsch et Klees, respectivement administrateur-délégué de la R.V.A. et directeur général de B.A.T.C., ont déposé le 27 mai 1994 une note conjointe dite «note KK» qui repose sur un jeu de participations croisées assez lourd.

En sa séance du 1^{er} juillet 1994, le Conseil des ministres a accepté le principe d'une étude sur l'unicité de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, à réaliser par un consultant choisi par la R.V.A. et B.A.T.C. (ce sera Roland Berger), ainsi qu'une étude d'évaluation financière de la R.V.A., pouvant faire l'objet d'une «due diligence» par un ou deux organismes choisis par B.A.T.C.

Par ailleurs, en attendant le résultat de ces études, le ministre des Communications a été chargé de mettre en place de manière temporaire une autorité de l'aéroport qui aurait notamment un rôle de concertation sur la gestion de l'aéroport.

Le rapport de Roland Berger a été déposé en décembre 1994 et l'étude d'évaluation réalisée par le bureau international Deloitte, Touche & Tohmatsu (D.T.T.) le 15 juin 1995.

Quant au comité de concertation, il a été installé le 4 janvier 1996.

La «due diligence» n'a pu être effectuée car les partenaires privés ont contesté l'évaluation de D.T.T. Cela a conduit à des tensions additionnelles entre la R.V.A. et B.A.T.C.

Au début du mois d'octobre 1995, un groupe de travail réunissant messieurs Kirsch et Klees et un expert du cabinet a entamé une mission portant sur trois volets, à savoir:

- le modèle juridique;
- la problématique du personnel;
- l'évaluation.

Ce groupe s'est réuni à plusieurs reprises et ses travaux ont permis de relancer la réflexion.

Une analyse du fonctionnement des aéroports chez nos voisins montre qu'ils sont tous fondamentalement organisés sur base de trois intervenants:

- l'exploitant de l'aéroport;
- le contrôle aérien;
- la régulation (au sens large).

En ce qui concerne l'exploitant de l'aéroport, il convient aussi de souligner que depuis quelques années se développe une tendance visant à confier la

van de grote Europese luchthavens toe te vertrouwen aan maatschappijen van het commerciële type, waarvan de aanvankelijk openbare aandeelhouder zich soms en geleidelijk aan openstelt voor de privé-sector, zonder dat deze laatste daarom meerderheidsaandeelhouder wordt (behalve in Londen). Zo kan Kopenhagen worden aangehaald, waar de privé-sector 25% van het kapitaal in handen heeft en de Staat 75%, en Wenen, waar de privé-aandeelhouders 46,86% in handen hebben, de Staat 17,38%, het Gewest 17,38%, de stad Wenen 17,38% en de luchthaven van Schiphol 1%.

Daarentegen is het kapitaal van de luchthaven van Schiphol voor 75,8% in handen van de Staat, voor 21,8% van de stad Amsterdam en voor 2,4% van de stad Rotterdam. In Duitsland is het kapitaal van de luchthavens altijd openbaar en is het gewoonlijk verdeeld tussen de federale Staat, de betrokken deelstaat en de stad waar de luchthaven gevestigd is. Zo kan bijvoorbeeld Hamburg worden aangehaald (de Staat bezit 26%, de deelstaat Schleswig-Holstein 10% en de stad Hamburg 64% van het kapitaal), Frankfurt (de Staat 25,9%, de deelstaat Hessen 45,2% en de stad Frankfurt 28,9%) of München (de Staat 26%, de deelstaat Beieren 51% en de stad München 23%).

In Frankrijk zijn de luchthavens van Parijs het exclusieve eigendom van de Staat.

Op grond van deze performante buitenlandse voorbeelden hebben wij gekozen voor een driedelige structuur.

1^o De verschillende activiteiten met betrekking tot de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal zullen gegroepeerd worden binnen de BATC, waarvan de benaming BIAC wordt (*Brussels International Airport Company*) ingevolge de uitbreiding van zijn maatschappelijk doel. BIAC wordt een naamloze vennootschap van publiek recht waarvan het kapitaal verdeeld wordt tussen de Staat en de privé-sector.

2^o De veiligheid van de luchtvaart valt onder de bevoegdheid van een eenheid die, naar analogie van Eurocontrol, Belgocontrol wordt genoemd.

3^o Naast de technische regulering, waarvoor het Bestuur van de Luchtvaart zorg draagt, moet de economische regulering worden georganiseerd. Voornoemde functie zou kunnen worden vervuld door de oprichting van een specifiek orgaan, met name het Coördinatie- en Reguleringscomité (CRC), dat in staat moet zijn te zorgen voor de coördinatie tussen de verschillende partijen (minister van Vervoer, Bestuur van de Luchtvaart, BIAC, Belgocontrol, Adviescomité van de luchthaven).

gestion des grands aéroports européens à des sociétés de type commercial dont l'actionariat initialement public, s'ouvre parfois et progressivement au secteur privé, sans pour autant qu'il soit majoritaire (sauf à Londres). On peut ainsi citer Copenhague où le secteur privé détient 25% du capital et l'État 75% et Vienne où le capital se répartit comme suit: actionnaires privés (46,86%), État (17,38%), région (17,38%), ville de Vienne (17,38%) et l'aéroport de Schiphol (1%).

Par contre, le capital de l'aéroport de Schiphol est détenu à raison de 75,8% par l'État, 21,8% par la ville d'Amsterdam et 2,4% par la ville de Rotterdam. En Allemagne, le capital des aéroports est toujours public et généralement réparti entre l'État fédéral, le land concerné et la ville d'implantation. Ainsi, à titre d'exemples, relevons Hambourg (État 26%, Land de Schleswig-Holstein 10% et ville de Hambourg 64%), Francfort (État 25,9%, Land de Esse 45,2%, et ville de Francfort 28,9%) ou Munich (État 26%, Land de Bavière 51% et ville de Munich 23%).

En France, les aéroports de Paris sont la propriété exclusive de l'État.

Sur base des exemples étrangers performants, nous avons choisi de mettre en place une structure avec trois intervenants.

1^o Les diverses activités relatives à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National seront rassemblées au sein de la B.A.T.C. dont la dénomination deviendra B.I.A.C. (*Brussels International Airport Company*) en raison de l'extension de son objet social. B.I.A.C. prendra la forme de société anonyme de droit public dont le capital sera réparti entre l'État et le secteur privé.

2^o La sécurité de la navigation aérienne sera de la compétence d'une entité distincte qui, par analogie avec Eurocontrol, s'appellera Belgocontrol, entreprise publique autonome.

3^o À côté de la régulation technique assurée par l'Administration de l'aéronautique, il s'imposera d'organiser la régulation économique. Cette dernière fonction pourra être assurée par la mise en place d'un organe spécifique appelé Comité de régulation et de coordination (C.R.C.) susceptible d'assurer la coordination entre les différents intervenants (ministre des Transports, Administration de l'aéronautique, B.I.A.C., Belgocontrol, Comité consultatif de l'aéroport).

Dit comité, zonder eigen personeel, zal als opdracht hebben:

— op verzoek van een van de partijen of van de minister, tussen te komen als verzoeningsinstantie bij geschillen of spanningen tussen BIAC en Belgocontrol;

— de partijen raad te geven omtrent de evolutie van de concurrentiepositie van de nationale luchthaven alsook wat haar capaciteit betreft;

— een gemotiveerd advies uit te brengen omtrent elk verzoek tot verhoging van de luchtvaartheffingen en -tarieven uitgaande van Belgocontrol of BIAC.

Ten slotte — en de minister zal het hierbij laten — zal het herstellen van de bestuursseenheid onze luchthaven toelaten:

— gastvrijer te zijn voor de passagiers dankzij een betere coördinatie van de diensten;

— aan de luchtvaartmaatschappijen een commerciële gesprekspartner te bieden die in staat is snel tegemoet te komen aan hun noden;

— de bezoekers — zij het gewone passagiers of VIP's — een beter beeld te geven van België;

— het bestaande patrimonium beter te valoriseren en de nieuwe investeringen te optimaliseren;

— aan geïntegreerde promotie te doen met commerciële opvolging van het geheel van de geboden diensten.

2. Gedachtewisseling

Een lid vindt al die maatregelen zeer positief maar merkt op dat het letterwoord BIAC reeds werd toegekend en dat het staat voor *Business and Industrial Advisory Committee* van de OESO. Spreker vindt het wel goed klinken doch als afkorting bestaat het al.

De minister zegt tot besluit dat het eenvormig beheer van de luchthaven moet voorgaan. Het klopt dat dit dossier reeds jaren in behandeling is. De RLW en BATC zijn immers voortdurend in conflict.

Het lid merkt op dat de reizigers daarvan gelukkig niets merken.

De minister geeft dat toe.

Wat nu de procedure betreft, heeft hij na heel wat besprekingen een wetsontwerp voorbereid, dat werd voorgelegd aan de Ministerraad en aan de Raad van State en vervolgens opnieuw aan de Ministerraad.

Het betreft een machtigingswet die hij in de zeer nabije toekomst bij de Kamer wil indienen.

Spreker rekent dan voor dat die dus in november of december 1997 door de Kamer zal raken.

Ce comité, qui n'aura pas de personnel propre, aura pour missions:

— d'intervenir comme instance de conciliation en cas de différend ou de tension entre B.I.A.C. et Belgocontrol, à la demande d'une des parties ou du ministre;

— de conseiller les parties au sujet de l'évolution de la position concurrentielle de l'aéroport national ainsi qu'en matière de capacité;

— de remettre un avis motivé sur toute demande de hausse des tarifs et redevances aéronautiques émanant de Belgocontrol ou de B.I.A.C.

Enfin — et le ministre en terminera là —, le rétablissement de l'unicité de gestion permettra à notre aéroport:

— d'être plus accueillant et plus convivial pour les passagers, grâce à une meilleure coordination des services;

— de constituer pour les compagnies aériennes un interlocuteur commercial mieux à même de réagir rapidement à leurs besoins;

— d'offrir aux visiteurs de la Belgique — qu'ils soient passagers ordinaires ou hôtes de marque — un visage plus avenant;

— de mieux valoriser le patrimoine immobilier existant et d'optimiser les nouveaux investissements;

— d'assurer une promotion intégrée avec un suivi commercial pour l'ensemble des services offerts.

2. Échange de vues

Un membre trouve toutes ces mesures très positives, mais fait remarquer que le sigle B.I.A.C. est déjà attribué (Business and Industrial Advisory Committee de l'O.C.D.E.). Cela sonne bien mais c'est déjà pris.

Le ministre conclut que l'unicité de gestion de l'aéroport doit être une priorité. Il est vrai que ce dossier est à l'étude depuis des années. En effet, il y a des conflits permanents entre la R.V.A. et B.A.T.C.

Le membre fait remarquer qu'heureusement les passagers ne s'en rendent pas compte.

Le ministre le reconnaît.

En termes de procédure, après de nombreuses discussions, il a préparé un projet de loi qui a été présenté au Conseil des ministres et au Conseil d'État, puis à nouveau au Conseil des ministres.

Il s'agit d'une loi d'habilitation qu'il espère déposer à la Chambre dans les prochains jours.

L'intervenant constate qu'elle sera donc votée à la Chambre vers novembre ou décembre.

Spreker verwijst naar de reacties van de meerderheidsaandeelhouders van BATC, die daarover geen opmerkingen hebben.

Dat neemt echter niet weg dat zij uiteraard de wens hebben uitgesproken dat hun deelneming in aanmerking wordt genomen volgens de regels op basis waarvan zij bereid waren in het kapitaal deel te nemen.

Eén aspect lijkt evenwel nogal duidelijk.

Op de Beurs spreekt men van kleine minderheidsaandeelhouders en grote minderheidsaandeelhouders.

Het is de minister erom te doen van de huidige meerderheidsaandeelhouders grote minderheidsaandeelhouders te maken die voortdurend gedomineerd zullen worden door de meerderheid van de voormalige RLW, te weten de Staat.

Is het dan ook niet logisch dat zij vooral vrezen dat hun huidige meerderheid wordt omgevormd tot een minderheid behalve wanneer zij over een waterdichte overeenkomst beschikken?

De minister wil deze twee fundamentele aspecten wat nader toelichten.

In de eerste plaats betreft het hier een correct afgesloten overeenkomst. Het spreekt vanzelf dat die strikt wordt nageleefd. Dat leidt tot een omvangrijk evaluatieprobleem, één van de grootste moeilijkheden van dit dossier.

De voorkeur van de minister gaat uit naar een formule waarbij er een revisor van de RLW en een revisor van BATC betrokken is omdat elk van hen zijn respectieve instelling terdege kent. Dezen krijgen de opdracht een gemeenschappelijk rapport op te stellen. Daarbij wordt duidelijk overeengekomen dat er zo nodig een revisor-scheidsrechter wordt aangewezen door de voorzitter van de Commissie voor het bank- en financieuzen, die zich in laatste instantie zou uitspreken over het verslag van de twee andere revisors.

Het lid vraagt waarom die derde revisor niet door de twee anderen wordt aangewezen. Voor de heer Duplat is dat immers een moeilijke opdracht.

Volgens de minister is de voorzitter van de Commissie voor het bank- en financieuzen een onpartijdig man en moet de procedure een objectieve behandeling krijgen.

Een lid voegt eraan toe dat de revisors van RLW en van BATC voor strijdige belangen opkomen. Raken zij het eens over de aanwijzing van een derde revisor, dan bereikt men de gewenste objectiviteit.

Zo lost men arbitrageproblemen op.

Il rappelle que nous avons aussi entendu les réactions des actionnaires majoritaires de B.A.T.C., qui n'ont pas d'objection à formuler.

Mais, bien entendu, ils désirent que leur participation soit valorisée en fonction des règles selon lesquelles ils avaient accepté de participer au capital.

Une chose, cependant, paraît assez évidente.

À la Bourse, on parle de petit minoritaire (c) et de grand minoritaire (C).

Ce que le ministre veut faire ici est de transformer les majoritaires actuels en grands minoritaires qui vont continuellement être dominés par la majorité de l'ex-R.V.A., c'est-à-dire l'État.

Leur principale crainte n'est-elle donc pas que d'une majorité, ils vont tomber dans une minorité, sauf si leur contrat est à toute épreuve?

Le ministre désire donner quelques éléments d'information concernant ces deux facettes fondamentales.

Tout d'abord, ils bénéficient d'une convention en bonne et due forme. Il va sans dire que celle-ci sera strictement respectée. Ce qui pose un grand problème d'évaluation qui constitue une des grandes difficultés de ce dossier.

Le ministre est partisan d'une formule faisant intervenir un réviseur de la R.V.A. et un réviseur de B.A.T.C., chacun d'eux connaissant bien leur entité respective et ayant pour mission de présenter un rapport commun. Étant bien entendu qu'un réviseur-arbitre serait désigné, si nécessaire, par le président de la Commission bancaire et financière, qui traiterait en dernier ressort le rapport présenté par les deux autres.

Le membre voudrait savoir pourquoi ce troisième réviseur n'est pas choisi par les deux premiers. Ce sera une mission difficile pour M. Duplat de le choisir.

Le ministre estime que le président de la Commission bancaire et financière est un homme au-dessus de la mêlée et il faut objectiver la procédure.

Un membre ajoute que les réviseurs de la R.V.A. et de B.A.T.C. ont des intérêts opposés. S'ils se mettent d'accord sur la désignation d'un troisième, on arrive à l'objectivité requise.

C'est comme cela qu'on traite les problèmes en matière d'arbitrage.

De minister stelt voor dat zij het eens worden om er een aan de heer Duplat voor te dragen zodat het probleem van de objectiviteit zijn beslag krijgt.

Daar komt nog bij dat indien de particuliere aandeelhouders de maatschappij willen verlaten, de minister dat ten eerste zal betreuren. Hij staat erop dat duidelijk te maken.

De minister spreekt de wens uit dat zij bij de maatschappij blijven.

Spreker heeft gelijk wanneer hij stelt dat de openbare aandeelhouder bij de praktische uitvoering van de toenadering uiteraard opnieuw een meerderheidsaandeelhouder wordt omdat hij 47,5% van het kapitaal van één instelling en het volledig kapitaal van de andere in handen krijgt.

Wanneer die stap achter de rug is, wil de minister evenwel de particuliere partners voorstellen hun deelneming te verhogen.

Daarbij wenst hij nog dat er een doelmatig privé-management komt. De minister meent dat er in dat verband via consensus aanwijzingsprocedures vastgesteld moeten worden om interne tegenkating bij de onderneming te vermijden.

Een lid verklaart dat hij op dat laatste punt nog wel geloof wil hechten aan de verklaring van de minister wanneer hij zegt te willen voortwerken met privé-partners.

In dat geval zou hij er echter moeten voor zorgen een structuur op te richten waarin die partners hun meerderheid kunnen behouden.

Doet de minister dat niet, dan ziet spreker niet in hoe hij die partners ervan kan overtuigen toch te blijven. Hij kan hun beloven dat zij hun participatie kunnen verhogen. Dat bindt echter alleen de minister zelf, en als dat geen wetsbepaling wordt, kan zijn opvolger gemakkelijker die belofte naast zich neerleggen.

Spreker meent dat de minister weliswaar wenst dat de privé-aandeelhouders blijven, doch daartoe niet het nodige onderneemt.

Over welke waarborgen beschikken die aandeelhouders dat de maatschappij commercieel goed wordt gerund wanneer zij maar over beperkte mogelijkheden beschikken inzake besluitvorming?

Waarom moet die vennootschap voorts de vorm krijgen van een naamloze vennootschap naar publiek recht? Ook daar zijn de belangen van de Staat beter beschermd dan die van de privé-aandeelhouders.

Wat het regulariseringsorgaan betreft, krijgt men de indruk dat de Staat haar verplichtingen wil afschuiven op andere instellingen.

Le ministre propose qu'ils se mettent d'accord pour en proposer un à M. Duplat, ce qui résoudra le problème de l'objectivité.

Au-delà de cela, si les actionnaires privés veulent quitter la société, le ministre le regrettera très sincèrement et tient à le dire clairement ici.

Il souhaite qu'ils restent dans la société.

L'intervenant a raison de dire que dans l'acte mécanique de rapprochement, il est clair que l'actionnaire public va forcément redevenir majoritaire puisqu'il détient 47,5% du capital d'une entité et 100% de l'autre.

Mais, une fois l'opération réalisée, le ministre est disposé à proposer aux partenaires privés d'augmenter leur participation.

En outre, il souhaite qu'il y ait un management privé efficace. Dans ce contexte, il pense qu'il faut mettre en œuvre des procédures de désignation en consensus pour éviter des oppositions internes dans l'entreprise.

Un commissaire, sur ce dernier point, veut bien croire le ministre lorsqu'il dit qu'il souhaite continuer avec les partenaires privés.

Mais dans ce cas, il devrait faire en sorte de créer une structure dans laquelle ces partenaires pourraient conserver leur majorité.

Sinon, l'intervenant ne voit pas bien comment le ministre va les convaincre de rester. Il peut leur promettre qu'ils pourraient augmenter leur participation. Mais cela n'engage que lui, et si ce n'est pas prévu dans la loi, son successeur peut très bien ne pas respecter cette promesse.

A son avis, le ministre souhaite que le privé reste, mais ne fait pas ce qu'il faut pour cela.

Quelles sont les garanties pour le privé que la société sera bien gérée sur le plan de l'efficacité commerciale alors qu'il sera limité dans ses possibilités sur le plan décisionnel?

D'autre part, pourquoi cette société doit-elle avoir la forme d'une société anonyme de droit public? Là aussi, la balance penche en faveur de la protection de l'État et non de la protection des intérêts des actionnaires privés.

En ce qui concerne l'organe de régulation, on a l'impression que l'État veut se décharger de ses obligations sur d'autres organismes.

Volgens spreker moet de Staat haar regelende opdracht uitvoeren. Er hoeven dus geen bemiddelende organen te komen, wat ertoe leidt dat niemand nog enige politieke verantwoordelijkheid draagt.

Tot slot kan men stellen dat eenieder akkoord gaat over de noodzaak om tot een eenvormig beheer van de luchthaven te komen, doch niet in die vorm.

Een ander lid stelt een vraag over de territoriale bevoegdheid. Belgocontrol is nationaal en houdt zich met alle luchthavens bezig. BIAC is dat niet en is alleen bevoegd voor Brussel-Nationaal.

Wat is de territoriale bevoegdheid van het reguleringsorgaan en van het raadgevend comité?

Een ander lid vraagt om de tekst van het voorontwerp van wet. De betrekkingen tussen de luchtvaartmaatschappijen en de nieuwe structuur heeft nog niet op de agenda gestaan. Hoe zal die relatie zijn?

Een lid heeft vernomen dat de minister wil dat een van de nieuwe organen zich bezighoudt met de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven. Wie moet deze opdracht precies uitvoeren en heeft de opdracht ook betrekking op de kwaliteit van de dienstverlening in de luchthaven, wat een essentieel aspect is in de concurrentiestrijd?

Het systeem kan niet naar behoren functioneren zonder een efficiënte dienstverlening aan de gebruiker.

Antwoorden van de minister

Voor de minister is het Reguleringscomité bevoegd voor de luchthaven van Brussel-Nationaal.

De Regie der Luchtwegen speelt thans in de regionale luchthavens objectief gezien slechts een beperkte rol.

Een lid merkt op dat de veiligheid in elk geval een federale opdracht moet blijven.

De minister is het hiermee eens en wijst erop dat in dat verband samenwerkingsakkoorden met de gewesten bestaan.

Het was echter wel zijn bedoeling dat het Reguleringscomité met name zou bemiddelen bij geschillen tussen BIAC en Belgocontrol in de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Het lid wijst erop dat het luchtverkeer tot de federale bevoegdheid blijft behoren. Er kunnen dus problemen rijzen met betrekking tot de regionale luchthavens.

De minister herhaalt dat het Reguleringscomité in de eerste plaats bedoeld was om de betrekkingen tus-

L'intervenant estime qu'il appartient à l'État d'exercer la mission de régulation. Il est donc inutile de créer des organes intermédiaires qui ont pour résultat que plus personne n'en assume la responsabilité politique.

En conclusion, tout le monde est d'accord sur la nécessité d'une unité de gestion de l'aéroport, mais pas sous cette forme.

Un membre désire poser une question quant à la compétence territoriale. Belgocontrol est national et s'occupe de tous les aéroports. B.I.A.C. ne l'est pas et est uniquement compétent pour Bruxelles National.

Quelle est la compétence territoriale de l'organe de régulation et du comité consultatif?

Un autre membre voudrait pouvoir disposer du texte de l'avant-projet de loi. La relation entre les compagnies aériennes et la nouvelle structure n'a pas été abordée aujourd'hui. Quelle sera-t-elle?

Un commissaire a entendu que le ministre a prévu qu'un de ces nouveaux organes s'intéresserait à l'aspect prospectif de l'évolution de l'aéroport. À quel endroit cette mission s'insère-t-elle et va-t-elle s'intéresser aussi à la qualité du service dans l'aéroport, vis-à-vis des usagers, ce qui est essentiel sur le plan concurrentiel?

Il est indispensable d'avoir un service efficace, parce que, si cette dimension consommateur n'est pas rencontrée, le système ne fonctionnera jamais convenablement.

Réponses du ministre

Dans son esprit, le Comité de régulation a comme compétence l'aéroport de Bruxelles National.

De toute manière le rôle que la R.V.A. joue actuellement pour les aéroports régionaux est objectivement très limité.

Un membre fait remarquer, cependant, que la sécurité doit rester une mission totalement nationale.

Le ministre est d'accord et rappelle qu'il existe à ce propos des accords de coopération avec les régions.

Mais il prévoyait que cet organe de régulation intervienne, notamment, pour régler des différends entre B.I.A.C. et Belgocontrol à Bruxelles National.

Le membre fait remarquer que tout ce qui concerne la navigation aérienne est restée de la compétence fédérale. Donc, des problèmes peuvent se poser à propos des aéroports régionaux.

Le ministre répète qu'au départ, il a été prévu que c'était pour effectuer la régulation des relations entre

sen Belgocontrol en BIAC te regelen in de luchthaven van Brussel-Nationaal, maar dat het geenszins uitgesloten is dat het Comité zich ook met dergelijke problemen zou bezighouden.

Wat het Reguleringscomité betreft, houdt de minister zich aan de logica van het BIPT. Het gaat hier dus niet om een vlucht voorwaarts, noch om een overdracht van verantwoordelijkheden.

In laatste instantie is het toch de minister die beslist. Hij denkt vooral aan substantiële tariefverhogingen.

Het is ook verheugend dat dit reguleringsorgaan uit beroepsmensen zal bestaan, die het dossier zullen onderzoeken.

Een lid merkt op dat hij zich hierin kan vinden, maar niet als de minister met het voornaamste beheersorgaan van de luchthaven, BIAC, een soort programma-overeenkomst zou afsluiten, waarin deze principes uitdrukkelijk worden vastgesteld, zoals de programma-overeenkomst inzake petroleum die een einde heeft gemaakt aan het conflict tussen de petroleumsector en de Staat. Was was het nut van zo'n programma-overeenkomst en de reden waarom hij nog steeds bestaat, zij het in een licht gewijzigde vorm?

Het antwoord is dat de minister van Economische Zaken op die manier geen politieke verantwoordelijkheid meer hoefde te nemen. De formule werd uitgewerkt door een van zijn verre voorgangers — niet noodzakelijk van dezelfde politieke partij — die de prijsstommelingen van de petroleumproducten wilde regelen.

Aangezien een stelsel van gecontroleerde prijzen van kracht was, was de minister vroeger verplicht telkens in de pers bekend te maken of hij al dan niet een prijsverhoging had toegestaan.

Resultaat : als hij de prijsverhoging toestond, werd hij als een zwak minister beschouwd, als hij ze weigerde en de petroleumsector als gevolg daarvan ging staken, werd hij als een onbekwaam minister beschouwd.

Door de programma-overeenkomst worden de prijzen volgens een objectieve formule vastgesteld.

Spreker begrijpt zeer goed dat de minister zijn gezag wil handhaven. Maar gezag impliceert ook verantwoordelijkheid.

Hij merkt op dat de luchthaventaks in Brussel-Nationaal tot de hoogste in Europa behoort.

De minister erkent dat de betrekkingen met de privé-aandeelhouders de kern van het probleem vormen.

Belgocontrol et B.I.A.C. à Bruxelles National, mais il n'exclut pas que le Comité de régulation soit amené à s'occuper de tels problèmes.

Pour en revenir au Comité de régulation, le ministre reste dans la logique de l'I.B.P.T. Il ne s'agit nullement d'une fuite en avant, ni d'un transfert de responsabilité.

D'ailleurs, la décision, en dernier ressort, doit appartenir au ministre. Et il pense surtout aux augmentations tarifaires substantielles.

Il est bon également que ce soient les professionnels qui vont se retrouver dans cet organe de régulation qui instruisent le dossier.

Le membre ajoute qu'il admet, sauf si le ministre fait avec l'organe principal de gestion de l'aéroport, le B.I.A.C., une espèce de contrat-programme qui objective ces attitudes tel que le contrat-programme pétrolier qui a mis fin au conflit entre le secteur pétrolier et l'État. Quel était le mérite d'un tel contrat-programme et la raison pour laquelle, même un peu modifié, il est toujours en vigueur?

C'est que le ministre des Affaires économiques ne devait plus prendre de responsabilité politique. C'était une formule mise au point sous un de ses lointains prédécesseurs, n'appartenant pas nécessairement au même parti politique que lui, qui régissait les fluctuations de prix des produits pétroliers.

Avant cela, le ministre devait chaque fois annoncer à la presse qu'il avait autorisé ou non une hausse de prix, puisqu'on était dans un régime de prix contrôlés.

Résultat, s'il autorisait la hausse de prix, c'était un ministre faible, ou s'il refusait et que le secteur pétrolier partait en grève, c'était un ministre incapable.

Avec le contrat-programme, les prix sont établis selon une formule objective.

L'intervenant comprend très bien que le ministre veuille conserver son autorité. Mais qui dit autorité dit responsabilité.

Il faut remarquer que la taxe de l'aéroport de Bruxelles-National, notamment, est parmi les plus élevées en Europe.

Le ministre reconnaît que la relation avec les actionnaires privés constitue un des nœuds du problème.

Daarvan moet iedereen zich goed bewust zijn en hij heeft aan de privé-vennootschappen gezegd dat de privé-aandeelhouders op elk ogenblik betrokken zullen worden bij alle facetten van de procedure en dat hun rechten zullen worden gerespecteerd. Dat is van fundamenteel belang.

Vervolgens komt er een andere meerderheid. Waarom kan men die meerderheid, evenals andere potentiële aandeelhouders, niet zeggen dat de liquiditeit van de deelneming behouden moet blijven, dit wil zeggen er moet een uitstapmogelijkheid zijn voor die aandeelhouders. Dat is zeer belangrijk.

De minister is voorstander van een recht van voorkoop voor de anderen en sluit op termijn een beursgang niet uit.

Daartoe zijn twee belangrijke zaken vereist: een kwalitatief hoogstaand bedrijfsplan en een dynamisch en doeltreffend beheer dat autonoom kan optreden.

Wat de betrekking van die nieuwe structuur met Sabena betreft, hebben de beheerders van Sabena goed begrepen dat de invoering van een eengemaakt beheer voor hen alleen maar voordelen heeft en volgens de minister zullen zij ook belangstelling hebben voor een eventuele deelneming indien die mogelijkheid zich voordoet.

Heel wat luchtvaartmaatschappijen hebben daarboven belangstelling getoond voor die operatie, zelfs buitenlandse instellingen en in het bijzonder luchthavenbeheerders.

Men heeft gewezen op de kwaliteit van de dienstverlening. Dat is een gegeven waarmee rekening moet worden gehouden.

De minister vraagt zich af of de luchthavengebruikers, op het niveau van BIAC, geen raadgevend orgaan moeten vormen.

Er moet over drie zaken worden nagedacht: de luchtvaartmaatschappijen, de passagiers en de omwonenden van de luchthaven.

Spreker merkt op dat dit niet kan op het niveau van het individu. Misschien op het niveau van de parlementsleden?

Een commissielid wenst meer te vernemen over de afschaffing van de taxfree shops. Hoe staat het daarmee? Die taxfree shops brengen enorm veel op. Zal hun afschaffing leiden tot een stijging van de tarieven?

Lijkt het denkbaar dat al die winkels gaan verdwijnen?

De minister kan slechts het geplande juridische kader schetsen. Hij weet niet hoe er individueel gereageerd wordt op die afschaffing. Vooral de landingstaks zou hiervan de invloed kunnen onderkennen.

Chacun doit être bien conscient, et il l'a dit aux sociétés privées, que tout au long de la procédure et à tout moment les actionnaires privés seront associés et leurs droits seront respectés. C'est fondamental.

Deuxièmement, on passe à un renversement de majorité. Pourquoi ne pas leur dire, ainsi qu'à d'autres actionnaires potentiels, qu'il faut conserver à la participation de la liquidité, c'est-à-dire, une faculté de sortie pour ces actionnaires, ce qui est très important?

Le ministre est assez favorable à un droit de préemption pour les autres et n'exclut pas, après un certain délai, une mise en Bourse.

Il faut pour cela deux éléments très importants: d'une part, la mise sur pied d'un nouveau plan d'affaire de qualité et, d'autre part, la volonté d'une gestion dynamique et performante avec autonomie de gestion.

Quant à la relation de cette nouvelle structure avec la Sabena, les gestionnaires de cette dernière ont compris que créer l'unicité de gestion ne pouvait être que favorable pour eux et si, un jour ou l'autre, ils avaient la possibilité de prendre une participation, le ministre croit qu'ils seraient intéressés.

D'ailleurs, pas mal d'acteurs du monde aéronautique sont intéressés par cette opération, même des organismes étrangers, notamment des gestionnaires d'aéroports.

On a évoqué la qualité du service rendu. C'est un élément qui doit être mesuré.

Le ministre se demande si, au niveau de B.I.A.C., les usagers de l'aéroport ne devraient pas constituer un organe consultatif.

Il y a là une triple réflexion: les compagnies aériennes, les passagers et les habitants des abords de l'aéroport.

L'intervenant fait remarquer qu'il n'est pas possible de le faire au niveau des individus. Peut-être des parlementaires?

Une commissaire s'informe à propos de la suppression des free shops. Qu'en est-il? Ils rapportent énormément. Leur suppression va-t-elle entraîner une augmentation des tarifs aériens?

Tous ces magasins vont-ils disparaître, cela paraît impensable?

Le ministre ne peut que décrire le cadre juridique prévu. Il ne connaît pas la réaction individuelle à cette suppression. C'est la taxe d'atterrissage qui pourrait en subir le contrecoup.

Een lid wenst te weten welke methode gebruikt zal worden om de waarde van de deelneming van de ex-RLW in BIAC te ramen. Het gaat immers om een overheidsadministratie die nooit een normale boekhouding moest hebben noch dividenden heeft moeten uitkeren enz. Bovendien wordt de luchtvaartcontrole hiervan losgekoppeld.

De minister geeft toe dat dit een van de grootste problemen van de operatie is.

De hele sector uitbating moet worden geïsoleerd en een balans moet worden opgemaakt.

Hetzelfde moet gebeuren voor BATC.

Deze beperking hindert de evaluatie. Daarom wil de minister zoveel mogelijk objectiveren, in de eerste plaats door de revisoren te vragen een gemeenschappelijk verslag op te stellen. Bij meningsverschillen dienen zij dan een beroep te doen op de derde revisor die de knoop zal doorhakken.

Een commissielid wil nog enkel de opmerkingen toevoegen. Hij was geschokt door de recente reclame van Sabena in de stations en langs de openbare wegen, die draait rond het thema: «Waarom op de versiertoeer gaan aan de Belgische kust als u naar Napels kunt voor 6 000 frank!».

Het is onaanvaardbaar dat Sabena negatieve reclame voert rond onze toeristische trekpleisters.

Verder maakt Sabena ook reclame voor vluchten tegen promotieprijzen, zoals bijvoorbeeld een heen- en terugvlucht Brussel-New-York voor 18 000 frank.

Voor een enkele vlucht naar New York in *economy class* betaalt men volgens spreker minimum 50 000 frank. Een van zijn collega's heeft voor een heen- en terugvlucht Brussel-Rome met Sabena en Virgin 8 000 frank betaald. Een enkele vlucht Rome-Brussel kost 53 000 frank.

Door dit soort absurde situaties heeft de consument geen enkel vertrouwen meer in het prijzenbeleid, dat inderdaad elke logica ontbeert.

Onlangs wou spreker een ticket voor Rome bestellen. Men stelde hem een ticket voor 28 000 frank voor, wat hij te duur vond. Daarop stelde men hem een ticket van 18 000 frank voor, en toen hij dat nog te duur vond, kon hij een heen- en terugvlucht boeken met Virgin voor 8 000 frank.

Dit soort situaties mag zich niet meer voordoen.

Un membre voudrait savoir quelle méthode sera utilisée pour évaluer la valeur de la participation de l'ex-R.V.A. dans B.I.A.C. En effet, il s'agit d'une administration publique qui n'a jamais dû avoir de comptabilité normale, ni distribuer de dividendes, etc. D'autant plus qu'on va en dissocier le contrôle aérien.

Le ministre reconnaît qu'il s'agit là d'une des grandes difficultés de l'opération.

Tout d'abord, il faut isoler la branche d'activité exploitation, avec la nécessité d'un bilan.

Il faut aussi appliquer une méthode similaire pour BATC.

Nous nous heurtons toujours à cette limite d'évaluation, c'est pourquoi le ministre tient à objectiver au maximum, dans un premier temps en demandant aux deux réviseurs de tenter de faire un rapport commun. Et en cas de divergence de faire appel au troisième pour arbitrer en dernier ressort.

Un commissaire désire ajouter quelques remarques. Tout d'abord, il a été quelque peu choqué par une publicité de la Sabena qu'on retrouve un peu partout dans les gares et sur la voie publique, disant, en substance: «Pourquoi draguer à la côte belge si vous pouvez vous rendre à Naples pour 6 000 francs!»

Il n'appartient pas à la Sabena de faire une anti-publicité pour nos lieux touristiques, c'est inacceptable.

D'autre part, la Sabena fait des campagnes publicitaires pour des trajets à des prix promotionnels, comme, par exemple, l'aller-retour Bruxelles-New-York pour 18 000 francs.

L'intervenant a pris un aller simple pour New-York en classe economy, ce qui revient à un minimum de 50 000 francs. Un de ses collègues parlementaires a payé pour un aller-retour Bruxelles-Rome 8 000 francs, par Sabena et Virgin. Un aller simple Rome-Bruxelles coûte 53 000 francs.

Ce sont des situations absurdes qui font que le consommateur n'a plus la moindre confiance en cette politique de prix, qui ne suit plus aucune logique.

L'intervenant a lui même voulu commander récemment un billet pour Rome. On lui a proposé un billet pour 28 000 francs. Il a déclaré que c'était trop cher. On lui a alors trouvé un billet pour 18 000 francs, et, comme il l'estimait encore trop cher, il a pu avoir l'aller/retour pour 8 000 francs avec Virgin.

Il faut faire en sorte que de pareilles situations ne puissent se reproduire.

Hij herinnert zich dat men de heer Reutlinger erop had gewezen dat kranten enkel in *business class* voorhanden waren en dat het verboden was ze in *economy class* te verdelen, zelfs als ze ongelezen bleven.

Dit zijn misschien details, maar er moet toch op worden gelet.

Wat de *taxfree shops* betreft, meent spreker dat ze onlosmakelijk met de luchthaven verbonden zijn, ook al zijn ze niet meer *taxfree*. Ze moeten hoe dan ook behouden blijven en zullen heel wat winst opbrengen.

Een ander lid vindt het een bevreemdende ervaring een kaartje voor Rome te boeken bij Sabena en plots in het Virgin-systeem terecht te komen, wat onder andere betekent dat er geen maaltijden worden geserveerd.

In de samenwerking tussen Sabena en Delta Airlines voor de vluchten richting Verenigde Staten, rijst dit probleem niet: er zijn hostessen en de bekende Sabena-service.

De gebruiker ervaart dit als een probleem. Sabena treedt slechts op als tussenpersoon bij de verkoop van de biljetten. Men kan zich afvragen of haar imago op die manier niet wordt geschaad.

Een andere spreker heeft een vraag over de rol van de luchtvaartmaatschappijen in de uitbating van de luchthavens.

Kan de minister verduidelijken of de nationale luchtvaartmaatschappijen van een aantal landen deel uitmaken van de vennootschappen die de luchthavens uitbaten? Kan het probleem van de meerderheidsparticipatie niet op die manier worden opgelost?

België is een van de weinige landen waar de nationale luchtvaartmaatschappij op dit stuk niets te vertellen heeft.

De minister belooft navraag te zullen doen.

Hij heeft met aandacht geluisterd naar de opmerkingen van de sprekers en zal deze aan Sabena mededelen.

Il rappelle qu'on avait fait la remarque à M. Reutlinger que les journaux étaient réservés à la classe business et que même inutilisés, il était interdit de les distribuer en classe economy.

Ce ne sont peut-être que des détails, mais tout cela mérite d'être étudié.

En ce qui concerne les *tax free shops*, même s'ils ne sont plus *tax free*, l'intervenant estime que cela donne une ambiance à l'aéroport et que de toute façon ils seront maintenus et continueront à rapporter pas mal de bénéfices.

Un membre confirme par expérience qu'il est assez curieux de prendre un billet à la Sabena pour aller à Rome et de se retrouver dans le système Virgin, en ce compris l'absence de repas.

Pour aller aux États-Unis dans le cadre de la collaboration Sabena/Delta Airlines, c'est différent, il y a des hôtesse et un service Sabena.

C'est un problème pour l'utilisateur. La Sabena n'est plus qu'un intermédiaire vendeur de billets. On peut se poser des questions quant à son image de marque.

Un autre intervenant voudrait poser une question sur le rôle des compagnies aériennes dans l'exploitation des aéroports.

Le ministre peut-il dire si dans un certain nombre de pays la compagnie nationale a des intérêts dans les sociétés d'exploitation de ces aéroports? Cela pourrait peut-être quelque peu résoudre le problème de majorité ou de minorité?

La Belgique est un des rares pays où la Sabena n'a jamais rien eu à dire dans ce domaine.

Le ministre promet de faire la recherche.

Il prend bonne note des remarques formulées par les autres intervenants et en fera part à la Sabena.

BIJLAGE**DE PROBLEMATIEK VAN BATC****1. Inleiding**

Deze nota heeft tot doel de activiteiten van BATC, haar integratie in de activiteiten van de luchthaven en haar banden met de belangrijkste betrokken partijen. Voor de overzichtelijkheid is deze nota in drie delen gesplitst:

- 1) historiek van BATC, structuur, organisatie;
- 2) relaties van BATC met de belangrijkste betrokken partijen op het terrein;
- 3) toekomstige ontwikkeling van de maatschappelijke activiteiten en hinderpalen.

2. Historisch overzicht**2.1. De voorgeschiedenis**

Vanaf 1980 werd duidelijk dat de oude terminal en zijn satelliet, daterend van 1977, het verzadigingspunt hadden bereikt en dat een uitbreiding noodzakelijk werd. Tijdens dezelfde periode ondernam de regering haar eerste pogingen tot sanering van de begroting en het was duidelijk dat de overheid niet over de nodige middelen beschikte voor werken van die omvang.

In het licht van de heersende opvattingen werd toen beslist een beroep te doen op een alternatieve financiering: de achterliggende idee was eenvoudig: een structuur oprichten die fondsen inzamelde waar ze beschikbaar waren, met dien verstande dat deze structuur, door het beheer van de productieve investering, in staat moest blijven de inkomsten op te brengen om de ontleende bedragen terug te betalen en om de ingebrachte kapitalen te vergoeden.

Een diepgaande analyse van de gekozen structuur leert ons dat het in feite om een eenvoudige debudgettering ging: de overheid behield via de RLW een essentiële participatie (47,5 %). Naast deze relatieve meerderheid kwam nog het feit dat de belangrijkste BATC-mensen de regels en gebruiken van BATC meebrachten.

BATC werd dus een privaatrechtelijke NV waarin de RLW 47,5 % van de aandelen had. Het saldo was in handen van privé-aandeelhouders (waarvan GBM, GBL, Gemeentekrediet van België, ASLK, KB, P & V de belangrijkste zijn).

Deze structuur kwam tot stand op 11 december 1987 samen met een ingewikkeld mechanisme dat bestemd was om de financiering van de RLW te verzekeren.

Erg snel kwam aan het licht dat deze structuur niet leefbaar was door de grote verscheidenheid van de betrokken personen en vanaf het tweede jaar probeerde men het particuliere karakter van de maatschappij te benadrukken door het aantal personeelsleden uit de sector en hun invloed te verhogen.

Merk op dat deze toestand mee aan de basis lag van de crisis bij BATC in 1993.

ANNEXE**LA PROBLÉMATIQUE B.A.T.C.****1. Introduction**

La présente note a pour objet de décrire l'activité de B.A.T.C., son intégration dans les activités de l'aéroport et ses liens avec les principaux intervenants. Pour des raisons de clarté, elle est divisée en trois parties:

- 1) historique de B.A.T.C., structure, organisation;
- 2) les relations de B.A.T.C. avec les principaux intervenants sur le site;
- 3) le développement futur des activités de la société et ses obstacles.

2. Historique**2.1. Les préliminaires**

Dès 1980, il s'avérait que l'ancien terminal et le satellite, construit depuis 1977 avaient atteint le point de saturation et qu'une extension devenait indispensable. Au cours de cette même période, le Gouvernement national entamait ses premiers efforts d'assainissement budgétaire. Il apparut donc clairement que les pouvoirs publics ne disposaient pas des moyens nécessaires à une telle construction.

Compte tenu des idées en vigueur, il fut alors décidé de recourir à un financement alternatif: l'idée en était simple: créer une structure capable de collecter des fonds là où ils étaient disponibles étant entendu que cette structure devait rester capable par la gestion d'un investissement productif, de générer les revenus nécessaires au remboursement des montants empruntés et à la rémunération des capitaux apportés.

Une analyse plus approfondie de la structure choisie, montre qu'il s'agissait en fait d'une simple débudgettation: les pouvoirs publics par l'intermédiaire de la R.V.A., gardaient une position sinon majoritaire du moins essentielle (47,5 %). À cette majorité relative s'ajoutait le fait que l'essentiel du personnel de B.A.T.C. venait avec ses règles et coutumes de la R.V.A.

B.A.T.C. devenait donc une S.A. de droit privé avec la R.V.A. comme actionnaire à 47,5 % et des actionnaires privés pour le solde (S.G.B., G.B.L., C.C.B., C.G.E.R., K.B., P. & V. en étant les principaux).

Cette création intervenue le 11 décembre 1987, s'accompagna d'un mécanisme complexe, destiné à assurer le financement de la R.V.A.

Il s'avéra très rapidement que cette structure n'était pas viable en raison de l'hétérogénéité des personnes concernées et dès la 2^e année on chercha à accentuer le caractère privé de la société en augmentant le nombre de membres du personnel en provenance de ce secteur et son influence.

Il y a lieu de noter que cette situation est une donnée majeure de la crise qui a secoué B.A.T.C. en 1993.

Samengevat ging het om de volgende operatie(1):

2.2. De maatschappij

Zowel de commerciële uitbating en het commercieel beheer van de passagiersterminal als zijn modernisering en de bouw van een nieuwe terminal berustte bij BATC.

We moeten duidelijk stellen dat het team van BATC, ondanks de omvang van de opdracht, te klein was om het project op afdoende wijze te beheren, waarbij de oprichters de leiding van het werk nog altijd overlieten aan de RLW.

Van bij de aanvang had het project met een reeks problemen te kampen:

1) geen coördinatie tussen de betrokken partijen: door de werpelijke sfeer op het terrein bestond er slechts weinig contact tussen de diverse medewerkers. Het logisch gevolg was dat dit project, dat in hoofdzaak bestemd was om meer dan 100 bedrijven gezamenlijk aan het werk te zetten, werd ondermijnd door wrijvingen, achterstand en aanpassingen van het programma.

2) geen doorzichtigheid: de beheerders van het project waren niet in staat enig overleg tussen de betrokken partijen te organiseren, zodat het project tijdens de eerste jaren in een vijandige sfeer verliep.

3) onderschattingen bij de aanvang: de statutaire of reglementaire wettelijke teksten in verband met de oprichting van BATC waren gebaseerd op een evaluatie van 7 miljard. Met wat gezond verstand valt gemakkelijk aan te tonen dat dit absurd is, aangezien men daarmee, en met de omvang die men toen voor ogen had, zou uitkomen op een kostprijs per m² die lager ligt dan die van een sociale huurwoning, terwijl men toch belangrijke nieuwe technologieën wou toepassen.

Het resultaat liet niet op zich wachten en midden 1992 was de begroting (waarover we hierboven reeds onze mening te kennen gaven) reeds overschreden met bouwachterstanden van 2 jaar en *claims* van aannemers en onderaannemers.

Geconfronteerd met deze toestand zegde het bankconsortium de leenovereenkomsten op en in december 1992 moest de financieel in moeilijkheden verkerende BATC een globale reconversie doorvoeren.

Deze reconversie had in hoofdzaak betrekking op de volgende punten:

- 1) de aanstelling van een crisismanager;
- 2) de oprichting van een beheersstructuur die het project in zijn geheel kon opvolgen en controleren;
- 3) een nieuwe kapitalisatie van de maatschappij en een uitbreiding van de bankleningen, op basis van een nieuw uit te werken programma met strikte afbakening van termijnen en begrotingen;
- 4) vaststellen van een forfaitair bedrag voor de kosten en terugbrengen van de *claims* van aannemers en studiebureaus tot aanvaardbare bedragen;
- 5) uitwerken van een definitief masterplan waarin alle goedkeuringen zijn opgenomen en dat als basis voor het latere werk kan dienen.

(1) Om deze uiteenzetting overzichtelijk te houden, komen de betrekkingen tussen BATC en de RLW verderop in dit overzicht aan bod.

En résumé, il s'agit de l'opération suivante(1):

2.2. La société

Dans son berceau, B.A.T.C. recevait l'ensemble de l'exploitation et de la gestion commerciale du terminal passager, ainsi que sa modernisation et la construction d'un nouveau terminal.

Il faut dire clairement que malgré l'ampleur de la mission, l'équipe constituant B.A.T.C. n'était pas suffisante pour assurer de manière satisfaisante la gestion du projet, l'esprit des fondateurs étant toujours de laisser la R.V.A. mener le travail.

Dès l'abord, le projet souffrit d'une série de problèmes:

1) l'absence de coordination entre intervenants: la détestable atmosphère régnant sur le plateau fit que les divers intervenants n'eurent que peu de contacts. Il s'ensuivit logiquement que ce projet, par essence destiné à faire vivre plus d'une centaine d'entreprises en commun, subit des tiraillements, des retards, des modifications de programme.

2) l'absence de transparence: les gestionnaires du projet furent incapables d'organiser une concertation entre intervenants, de sorte que l'évolution du projet dans ses premières années se fit dans l'hostilité.

3) les sous-évaluations de départ: les textes légaux réglementaires ou statutaires créant B.A.T.C. étaient basés sur une évaluation de sept milliards dont le bon sens seul peut démontrer qu'il est absurde, compte tenu de l'ampleur envisagée alors, on en serait arrivé à un coût au m² inférieur à celui d'une H.L.M. alors qu'il intégrait d'importants éléments de technologie avancée.

Le résultat ne se fit pas attendre puisqu'à mi-1992, le budget (dont on a dit plus haut ce qu'il fallait penser) était dépassé avec des retards de construction de deux ans et des *claims* d'entrepreneurs y rattachés.

Devant cette situation, le consortium bancaire dénonça les conventions de prêt, et en décembre 1992 avec une situation financière très difficile, B.A.T.C. dut faire un effort de reconversion global.

Cet effort porta en ordre principal sur les points suivants:

- 1) désignation d'un manager de crise;
- 2) création d'une structure de gestion permettant le suivi et le contrôle de l'ensemble du projet;
- 3) recapitalisation de la société et extension du prêt bancaire en fonction d'un programme à recalculer avec des limites strictes de temps et de budget;
- 4) forfaitisation des coûts et réductions des *claims* des entrepreneurs et bureaux d'études à des montants acceptables;
- 5) création d'un masterplan définitif recueillant toutes les approbations et servant de base au travail ultérieur.

(1) Pour des raisons de structure d'exposé, les relations détaillées entre B.A.T.C. et la R.V.A. seront explicitées plus loin.

2.3. Het programma

Dit zwaar onderhandelingspakket leverde de volgende resultaten op:

1) structuur en financiën:

- reorganisatie van de maatschappij rond een bestuurscomité bestaande uit zes leden, met bevoegdheid over de volledige waaier van de uit te voeren werken;
- kredietopening van tien miljard bij de banken, samen met twee miljard *revolving*;
- nieuwe kapitalisatie door de aandeelhouders onder vorm van een achtergestelde converteerbare lening ten belope van 2,025 miljard.

2) industrieel streefdoel

Bouw van een nieuwe terminal, rekening houdend met een jaarlijkse minimale stijging van 4,5 % van het aantal passagiers; in staat vijftien miljoen passagiers te verwerken in het jaar 2000 en 20 miljoen in 2010.

De kostprijs, de «onfeilbare begroting» van 21 miljard, moest worden gefinancierd op de volgende manier:

- financiering door de banken: 10 miljard
- inbreng van de aandeelhouders: vier miljard
- eigen middelen: 7 miljard

De vastgestelde termijnen waren de volgende:

- 1ste gedeeltelijke en experimentele opening: 14 juni 1994
- 2e volledige opening: 11 december 1994
- 3e opening (bijkomende installaties): 14 juni 1995

De omvang van het project mag worden onderlijnd:

- een terminal, uitgerust met de meest geperfectioneerde voorzieningen inzake veiligheid (brand, gecentraliseerde technische controle, toegangscontrole), comfort (airconditioning, signalering gebaseerd op de laatste nieuwe snuffjes), technologie (incheckbalies voorzien van het CUTE-systeem om vrij te kunnen werken, bagagebeheer per computer zodat de bagage optimaal kan worden vervoerd);
- een pier B van 650 m, met 23 *gates* (uitbreidbaar tot 28) en uitgerust met de meest geperfectioneerde *boarding bridges*;
- een tunnel naar een noordtoren (Topaze) die momenteel gebruikt wordt voor vliegtuigen in *remote*, maar die als basis moet dienen voor een toekomstige pier A, parallel met de huidige pier B.

Twee overwegingen leidden tot de keuze van een opening in fasen:

- 1) een investering van deze orde kan aan het einde van het programma niet volledig in dienst worden gesteld: de kosten van onvoltooide installaties die op hun afwerking wachten, zouden te hoog oplopen;
- 2) een fabriek van deze omvang, die nooit op ware grootte kon worden getest, heeft onvermijdelijk een inlooperperiode nodig waarin de ongemakken voor de passagiers tot een minimum moeten worden beperkt.

2.4. De inbedrijfstelling

Van in het begin werd een reeks prioriteiten benadrukt. Voor deze prioriteiten, die betrekking hadden op een onvoldoende of gebrekkige werking van bepaalde uitrustingen, moesten terzelfder tijd optimale oplossingen worden uitgewerkt.

2.3. Le programme

Cet ensemble très lourd de négociations aboutit au résultat suivant:

1) structure et finance:

- réorganisation de la société autour d'un comité de direction de six membres couvrant tout l'éventail des tâches à réaliser;
- ouverture par les banques d'un crédit de dix milliards, accompagné de deux milliards *revolving*;
- recapitalisation par les actionnaires sous forme d'un emprunt convertible subordonné à concurrence de 2,025 milliards.

2) objectif industriel

Construction d'un nouveau terminal, tenant compte d'une progression minimale de 4,5 % par an du nombre de passagers; capable de traiter quinze millions de passagers en 2000 et 20 millions en 2010.

Le coût, «budget sacré» de 21 milliards devait être financé de la façon suivante:

- financement bancaire: dix milliards
- apport des actionnaires: quatre milliards
- fonds propres: sept milliards.

Les délais prévus étaient les suivants:

- 1^e ouverture partielle et expérimentale: le 14 juin 1994
- 2^e ouverture complète: le 11 décembre 1994
- 3^e ouverture (compléments): le 14 juin 1995

L'ampleur du projet mérite d'être soulignée:

- un terminal doté des meilleurs perfectionnements en matière de sécurité (incendie, contrôle technique centralisé, contrôle d'accès), de confort (climatisation, signalisation prenant en compte les derniers progrès en la matière), de technologie (des comptoirs de *check-in* munis du système C.U.T.E., permettant de travailler de manière non dédicacée, une gestion des bagages informatisée, dont l'objectif est d'optimiser leur circulation);
- une jetée B de 650 m, comportant 23 *gates* de contact (pouvant être portés à 28) munis des *boarding bridges* les plus perfectionnés;
- un tunnel conduisant à une tour Nord (Topaze) servant actuellement à des avions en *remote*, mais destinée à servir de base à une future jetée A, parallèle à la jetée B actuelle.

Deux raisons guidèrent le choix d'une ouverture par étapes:

- 1) un investissement de cette importance ne peut être mis complètement en service à la fin du programme: le coût des installations restant à l'arrêt dans l'attente des parachèvements serait insupportable;
- 2) une usine d'une telle ampleur qui n'a jamais pu faire l'objet de tests en vraie grandeur, subit nécessairement une période de rodage dont il convient de minimiser les inconvénients pour les passagers.

2.4. La mise en service

Dès l'origine, une série de priorités fut mise en évidence. Ces priorités qui correspondaient à des fonctionnements insuffisants ou déficients de certains équipements durent recevoir en même temps des solutions optimales.

Zonder in technische details te treden, stellen we vast dat de belangrijkste tussenkomsten van B.A.T.C. zich afspelen op de volgende twee niveaus:

— Vorming van het personeel: zowel het personeel dat op de luchthaven werkt als het aangeworven personeel moet worden opgeleid voor de nieuwe technieken en procedures.

— Elektriciteit, elektronica, informatica en mechaniek moeten worden aangepast of afgewerkt op verschillende niveaus.

In het bijzonder de bagagemachine ondergaat niet minder dan twintig aanpassingen vooraleer ze naar behoren werkt.

— Op technisch gebied kunnen de prestaties van BATC vandaag perfect de vergelijking doorstaan met die op andere luchthavens, zoals blijkt uit een artikel in *Business Life* van februari 1996.

2.5. De balans

De bouw van deze nieuwe terminal levert een belangrijke bijdrage tot de Belgische economie in haar geheel.

1. Op het gebied van de tewerkstelling: de werf stelde gemiddeld 800 personen tewerk gedurende 5 jaar.

2. Overigens heeft de inbedrijfstelling van de terminal op het terrein duizend recurrente arbeidsplaatsen opgeleverd, waarbij heel de waaier beroepsbekwaamheden, van hooggekwalificeerd personeel tot ongeschoolde jongeren (de belangrijkste slachtoffers van de werkloosheid), aan bod komt.

Op industrieel gebied hebben de Belgische bedrijven en studie-bureaus een *knowhow* verworven die hun in staat stelt deel te nemen aan grootschalige internationale operaties.

2.6. BATC vandaag

In de onderstaande tabel vindt u de elementen die van essentieel belang zijn om een inzicht te krijgen in de huidige toestand van de maatschappij:

Sans entrer dans des détails techniques, on peut constater que les principaux points d'intervention de B.A.T.C. se situent aux niveaux suivants:

— Formation du personnel: tant le personnel travaillant sur l'aéroport que le personnel recruté doit être formé à de nouvelles techniques, de nouvelles procédures.

— Sur le plan électrique, électronique, informatique ou mécanique, des aménagements ou des mises au point devront être effectuées à différents niveaux.

En particulier, la machine à bagage subit non moins de vingt aménagements avant de pouvoir être considérée comme satisfaisante.

— Sur le plan technique, les performances de B.A.T.C. se comparent aujourd'hui plus qu'honorablement avec celles d'autres aéroports, ainsi qu'en témoigne un article publié par *Business Life* en février 1996.

2.5. Le bilan

La construction de ce nouveau terminal est un apport important à l'économie belge dans son ensemble.

1. Sur le plan de l'emploi: le chantier a représenté une moyenne de 800 personnes occupées pendant 5 ans.

2. Par ailleurs, la mise en service du terminal a permis la création sur le site de mille emplois récurrents couvrant tout l'éventail des qualifications du plus haut niveau aux jeunes non qualifiés, principales victimes du chômage.

Sur le plan industriel, les entreprises et bureaux d'études belges ont acquis un *know-how* qui leur permet de participer à des opérations internationales d'envergure.

2.6. B.A.T.C. aujourd'hui

Le tableau chiffré ci-après fournit les éléments essentiels permettant de comprendre l'état actuel de la société:

In miljoenen franken — En millions de francs	1994	1993	1992	1991	1990	1989
Omzet. — <i>Chiffre d'affaires</i>	3 765	2 875	2 634	2 299	2 336	1 995
Exploitatiewinst. — <i>Bénéfice d'exploitation</i>	955	583	378	303	274	213
Netto-financieel resultaat. — <i>Résultat financier net</i>	(697)	(380)	(101)	90	112	69
Nettowinst na BTW en belasting. — <i>Bénéfice net de la période après taxes et impôts</i>	241	205	258	283	262	191
Nettodividend. — <i>Dividende net</i>	—	—	—	110	100	90
Brutodividend per aandeel (in Belgische franken). — <i>Dividende brut par action (en francs belges)</i>	—	—	—	137,5	125	112,5
Cashflow per aandeel (in Belgische franken). — <i>Cash-flow par action (en francs belges)</i>	1 399	1 268	1 558	1 578	1 480	1 271
Nettowaarde van het actief per aandeel (in Belgische franken). — <i>Valeur nette de l'actif par action (en francs belges)</i>	4 558	4 351	4 161	3 459	2 960	2 641

3. De relatie tussen BATC en de RLW, Sabena, Belgavia, de luchtvaartmaatschappijen, de leveranciers, de concessiehouders

3.1. Inleiding

De luchthaven is een complex gegeven waar meer dan 120 betrokken partijen werken. Deze betrokken partijen zijn de gebruikers, de leveranciers of de concessiehouders, die allemaal werken voor de uiteindelijke klant, de passagier.

Dit scheidt een samenspel van relaties die vaak moeilijk te beheren zijn en die onvermijdelijk wrijvingen veroorzaken.

Om dit samenspel te optimaliseren heeft BATC de ethiek WIN-WIN en een beleid, gebaseerd op kwaliteit, ontwikkeld.

3.2. De WIN-WIN ethiek

Door haar bijzondere positie heeft BATC een filosofie uitgewerkt die WIN-WIN wordt genoemd. Met andere woorden, de maatschappij houdt zich enkel met activiteiten bezig waarvan ze weet dat ze voor alle betrokken partijen winstgevend zullen zijn. Dat betekent dat men voortdurend moet onderhandelen en aandacht besteden aan de problemen van de medecontractanten.

3.3. De kwaliteit

BATC probeert een beleid te huldigen waarbij de tevredenheid van de klant centraal staat.

Daarom werden in alle contracten, die zij met haar partners afsloot, kwaliteitsnormen en een systeem ter controle van de prestaties opgenomen, die toelaten deze hoge eisen in te lossen en te vrijwaren.

3.4. Relaties met de RLW

3.4.1. Inleiding

De omschrijving van de relaties tussen de RLW en BATC is uiterst belangrijk. De oprichting van BATC was immers het resultaat van een structurele aanpassing van de RLW, daar deze laatste haar passagiersactiviteiten heeft ingebracht. Anderzijds moet rekening worden gehouden met het feit dat de RLW de hoofdaandeelhouder is van BATC.

3.4.2. Structuur

De relaties RLW-BATC worden geregeld door twee documenten:

- een contract voor het huren van diensten, waarin de relaties in verband met dienstverlening tussen de twee bedrijven worden geregeld;

en

- een contract voor de levering van materiaal, waarin de leveringen worden bepaald die de RLW moet uitvoeren voor rekening van BATC, en de kostprijs daarvan.

3.4.3. Het dienstverleningscontract

De idee achter dit contract is dat de RLW haar personeel ter beschikking zou stellen van BATC, aangezien BATC een maatschappij zonder personeel is en de RLW over personeel beschikt dat vertrouwd is met het beheer van de terminal.

3. La relation entre B.A.T.C. et la R.V.A., Sabena, Belgavia, les compagnies aériennes, les fournisseurs, les concessionnaires

3.1. Introduction

L'aéroport est un site complexe dans lequel plus de 120 intervenants travaillent. Ces intervenants sont les utilisateurs, fournisseurs ou concessionnaires qui travaillent tous pour le client final qui est le passager.

Ceci crée un ensemble de relations souvent délicates à gérer et créant d'inévitables points de friction.

Afin d'optimiser cet ensemble, B.A.T.C. a développé une éthique WIN-WIN et une politique de qualité.

3.2. L'éthique WIN-WIN

Étant donné sa position tout à fait particulière, B.A.T.C. a développé une philosophie d'action dite WIN-WIN. En d'autres termes, la société ne mettra en œuvre que les actions dont elle a l'assurance qu'elles seront profitables à toutes les parties concernées. Ceci implique une négociation constante et un souci permanent des préoccupations des co-contractants.

3.3. La qualité

B.A.T.C. essaie de mener une politique de satisfaction du passager.

À cette fin, dans tous les contrats qu'elle conclut avec ses partenaires, elle inclut des normes de qualité et un système de contrôle de performance qui permet d'atteindre et de maintenir des standards élevés.

3.4. Relations avec la R.V.A.

3.4.1. Introduction

Il y a lieu de considérer comme une question essentielle, la définition des rapports entre la R.V.A. et B.A.T.C. En effet, la création de B.A.T.C. a été le résultat d'une modification de structure de la R.V.A. puisque celle-ci a fait apport de son activité passagers. Il faut d'autre part tenir compte du fait que la R.V.A. est l'actionnaire principal de B.A.T.C.

3.4.2. Structure

Les relations R.V.A.-B.A.T.C. sont déterminées par 2 documents:

- un contrat de louage de services, définissant les relations de service entre les 2 entreprises;

et

- un contrat de fournitures déterminant les livraisons à assurer par la R.V.A. pour le compte de B.A.T.C. et le coût de celles-ci.

3.4.3. Le contrat de louage de services

L'idée qui a présidé à ce contrat est que B.A.T.C. étant une société sans personnel, et la R.V.A. ayant le personnel qui disposait de l'expérience de la gestion du terminal, la seconde le mettait à disposition de la première.

Een benaderende statistische analyse van het tewerkgestelde personeel wordt als bijlage aan dit contract gehecht.

Hoe verleidelijk deze methode op intellectueel gebied ook overkomt, ze heeft bij de praktische uitvoering voor grote problemen gezorgd.

1) de lijst van het personeel is uitgedrukt in begrotingseenheden, ETP, en niet in personen, wat elk menselijk contact en elke opvolging van het werk onmogelijk maakt;

2) het personeel wordt niet overgedragen, wat juridisch onmogelijk zou zijn, maar gewoon ter beschikking gesteld. Het personeel dat geacht wordt voor BATC te werken, behoudt zijn eigen hiërarchie. De normale bedrijfsverhoudingen worden hier dus duidelijk doorbroken, wat elke rationele organisatie van het werk uitermate bemoeilijkt;

3) het systeem werd ontworpen zonder dat werd voorzien in een controle op de kwaliteit of de prestaties, wat uiteraard aanleiding geeft tot problemen op beheersvlak;

4) de amendingsprocedures werken verlamdend en sluiten de mogelijkheid om het contract aan te passen aan de toestand op het terrein, vrijwel uit.

3.4.4. *Het leveringscontract*

Dit ingewikkelde document is een staat van de leveringen en betalingsmodaliteiten van de RLW aan BATC en stelt geen speciale problemen.

3.4.5. *De RLW aandeelhouder van BATC*

Een niet te verwaarlozen factor in het geheel is het feit dat de RLW voor 47,5 % aandeelhouder van BATC is en op grond daarvan over twee zetels in de Raad beschikt, waaronder die van Voorzitter.

Het is duidelijk dat deze toestand in sommige gevallen kan leiden tot belangenconflicten, daar de twee vennootschappen een uiteenlopende visie op bepaalde problemen kunnen hebben.

3.4.6. *Algemene beoordeling*

Op operationeel gebied bleken de individuele betrekkingen tussen de personeelsleden van de twee bedrijven goed te zijn. Op het terrein hebben operationele overwegingen immers voorrang op al de rest. De relaties zijn veel problematischer als het gaat om administratie en procedures, daar de methodes en de mentaliteit fundamenteel van elkaar verschillen.

3.5. *De overheidsdiensten*

3.5.1. *Inleiding*

In haar beheersactiviteiten van de passagiersterminal onderhoudt BATC regelmatige betrekkingen met een reeks overheidsdiensten (rijkswacht, douane, luchtvaart, enz.) die actief zijn in de luchthaven. De relaties met al deze diensten worden geregeld door diverse wettelijke normen, maar de toepassing ervan leidt soms tot moeilijke toestanden.

3.5.2. *Aard van de relaties met de overheidsdiensten*

Als beheerder voert BATC zijn opdrachten uit met inachtneming van de regels die worden opgelegd door de teksten en de diensten die ze moeten toepassen.

Une analyse statistique grossière du personnel en fonction est jointe en annexe de ce contrat.

Pour séduisante qu'elle soit au plan intellectuel, cette démarche a posé de gros problèmes de mise en œuvre au plan pratique:

1) la liste du personnel est exprimée en unités budgétaires, E.T.P., et non en personnes, ce qui rend tout contact humain et tout suivi du travail impossible;

2) il ne s'agit pas d'un détachement qui serait juridiquement impossible mais d'une simple mise à disposition, le personnel censé travailler pour B.A.T.C. gardant sa propre hiérarchie; il y a donc une rupture manifeste de la ligne de commandement rendant extrêmement difficile toute organisation rationnelle du travail;

3) le système a été conçu sans y intégrer des contrôles de qualité ou de performance, ce qui pose d'évidents problèmes de gestion;

4) les procédures d'amendement sont paralysantes et excluent pratiquement la possibilité de faire évoluer le contrat en fonction des situations sur le terrain.

3.4.4. *Le contrat de fournitures*

Ce document complexe est un état des livraisons et modalités de paiement de la R.V.A. à B.A.T.C. Il ne soulève pas de questions particulières.

3.4.5. *La R.V.A. actionnaire de B.A.T.C.*

Un facteur à ne pas négliger dans l'ensemble est le fait que la R.V.A. est actionnaire à 47,5 % de B.A.T.C. et occupe de ce fait deux sièges au conseil, dont celui de Président.

Il est clair que cette situation peut conduire dans certains cas à des conflits d'intérêt, les deux sociétés pouvant avoir une approche divergente de certaines questions.

3.4.6. *Appréciation générale*

Sur le plan opérationnel, les relations individuelles entre membres du personnel des deux entreprises se sont généralement avérées bonnes. En effet, sur le terrain, les considérations d'opérationnalité priment tout le reste. Elles s'avèrent beaucoup plus difficiles lorsque l'on aborde les questions de caractère administratif et procédural, les méthodes et mentalités étant fondamentalement différentes.

3.5. *Les administrations publiques*

3.5.1. *Introduction*

Dans son activité de gestion du terminal passagers, B.A.T.C. est en relation régulière avec une série d'administrations (gendarmerie, douane, aéronautique, etc.) actives dans l'aérogare. Les relations avec toutes ces administrations répondent à des contraintes légales variées mais dont l'application peut conduire à des situations souvent difficiles.

3.5.2. *Nature des relations avec les administrations publiques*

Dans sa fonction de gestionnaire, B.A.T.C. exécute ses missions en tenant compte des contraintes que lui imposent les textes et les services chargés de les appliquer.

Het gaat dus wel degelijk om een compromis tussen de letterlijke toepassing van de teksten, die vaak onmogelijk is vanwege van de eisen van het terrein, en de snelheid van uitvoering die BATC in naam van zijn cliënteel vooropstelt.

Dit compromis blijkt in de praktijk moeilijk te sluiten en gaat vaak ten koste van de kwaliteit van de service.

Zeker, de relaties tussen BATC en de voornaamste overheidsdiensten hebben de kwaliteit doen toenemen, maar toch kunnen we niet anders dan vaststellen dat de toestand moeilijk blijft.

Een voorbeeld ter verduidelijking.

Brussel is de enige luchthaven die nauwgezet de Europese voorschriften in het kader van Schengen en *Duty Free* naleeft. Alle andere luchthavens nemen, in samenwerking met hun nationale besturen, een soepelere houding aan, wat ten nadele gaat van de concurrentiepositie van onze luchthaven. Deze toestand lijkt ons grotendeels ingegeven door de wil van de overheid om van België — tenminste op bepaalde gebieden — de voorbeeldigste leerling van de Europese klas te maken. Op het vlak van de operaties kan deze houding, toegepast zonder rekening te houden met de eisen van het terrein, catastrofale gevolgen hebben in vergelijking met de naburige luchthavens die niet hetzelfde plichtsbewustzijn aan de dag leggen.

3.6. Relaties met Sabena

3.6.1. Inleiding

Sabena heeft altijd al een bijzondere rol gespeeld op onze luchthaven, en dat is nu nog zo. Met haar filialen (Sobelair en DAT) vertegenwoordigt ze immers meer dan 40 % van alle verkeer. Merk overigens op dat deze verhouding stelselmatig kleiner wordt.

In dat kader speelt Sabena een zeer speciale rol: die van *home carrier*, dat wil zeggen die van transporteur waarvan de zetel en de operationele basis zich in Brussel bevindt.

Die rol heeft zowel voor- als nadelen. Voordelen, omdat het bestaan van een *home carrier* zorgt voor een stabiel zakencijfer en een minimum aan verkeer.

Nadelen, omdat de economische positie van de *home carrier* van die aard is dat hij exclusief de uitbatingsvoorwaarden van de luchthaven kan dicteren. Het is bekend dat de evolutie van de inkomsten van de RLW vaak werd bepaald door een subsidiëringpolitiek van de overheid ten aanzien van Sabena. De intrinsieke zwakke positie van Sabena ten opzichte van andere *home carriers* (bijvoorbeeld KLM) vormt een bijkomende handicap.

3.6.2. Huidige relaties met Sabena

In het algemeen zijn de relaties tussen BATC en Sabena goed te noemen. Toch blijft het een feit dat de fundamenteel verschillende bedrijfsculturen leiden tot uiteenlopende standpunten om niet te zeggen crisistoestanden.

BATC blijft immers een bedrijf dat volledig op particuliere leest is geschoeid en dat duidelijke doelstellingen in verband met kwaliteit en rentabiliteit nastreeft. Het feit dat Sabena voor een groot deel van haar bestaan de cultuur van de beschermde sector heeft gekend, heeft intendeel geleid tot het negeren van een groot aantal van deze doelstellingen. Daarom zijn er talloze meningsverschillen gerezen wat betreft de evolutie van rentabiliteit van de geplande investeringen.

Zeker, sedert enige tijd ondergaat Sabena een gedaanteverwisseling, maar het blijft een feit dat die moeilijk verloopt. Talloze aanwijzingen, zoals de kwaliteit van de *handling*, tonen ondubbelzinnig aan dat er nog een lange weg moet worden afgelegd.

Il s'agit donc bien d'un compromis entre l'application littérale des textes qui s'avère le plus souvent impossible en raison des contraintes de terrain et les exigences de rapidité que B.A.T.C. formule au nom de sa clientèle.

Ce compromis s'avère en général difficile à trouver et se fait le plus souvent au détriment de la qualité du service.

Certes, les relations entre B.A.T.C. et les principaux services publics ont permis un accroissement de la qualité, mais force est de constater que la situation reste largement difficile.

Un exemple fera mieux comprendre les choses.

Bruxelles est le seul aéroport à respecter de manière stricte les prescriptions européennes dans les cadres Schengen et Duty Free. Tous les autres aéroports, avec la coopération de leurs administrations nationales, adoptent une attitude plus souple, ce qui se fait au détriment de la position concurrentielle de notre aéroport. Cette situation nous semble largement motivée par la volonté des pouvoirs publics de faire de la Belgique — au moins dans certains domaines — le bon élève de la classe européenne. Malheureusement, sur le plan des opérations, cette attitude appliquée sans considération des impératifs du terrain peut avoir des conséquences désastreuses par rapport à la situation des aéroports voisins qui ne témoignent pas des mêmes scrupules!

3.6. Relations avec la Sabena

3.6.1. Introduction

Sabena joue et a toujours joué sur l'aéroport un rôle particulier. En effet, avec ses filiales (Sobelair et D.A.T.) elle représente plus de 40 % de l'ensemble du trafic. Notons d'ailleurs que cette proportion connaît une baisse tendancielle.

À ce titre, Sabena exerce un rôle très particulier: celui de «home carrier», c'est-à-dire de transporteur dont le siège et la base opérationnelle se trouvent à Bruxelles.

Ce rôle présente à la fois des avantages et des inconvénients. Avantages, car l'existence d'un «home carrier» assure une stabilité du chiffre d'affaires et l'assurance d'un trafic minimal.

Inconvénient, car la position économique du «home carrier» lui permet de poser seul les conditions de l'exploitation de l'aérogare. Il est bien connu que l'évolution des recettes de la R.V.A. a souvent été déterminée par une politique gouvernementale de subsidiation de la Sabena. La faiblesse intrinsèque de la Sabena par rapport à d'autres «home carriers» (K.L.M. p. ex.) est un handicap supplémentaire.

3.6.2. État actuel des relations avec Sabena

De manière générale, les relations entre B.A.T.C. et Sabena sont relativement bonnes. Il n'en reste pas moins que les cultures d'entreprise fondamentalement différentes, conduisent à des divergences sinon des situations de crise.

En effet, B.A.T.C. reste une entreprise de caractère intégralement privé qui vise des objectifs clairs de qualité et de rentabilité. La longue culture de secteur protégé qui a accompagné la Sabena pendant une grande partie de son existence, la conduit au contraire à ignorer une part importante de ces objectifs. C'est pourquoi de nombreuses divergences sont apparues dans les domaines de l'évolution de la rentabilité des investissements projetés.

Certes, Sabena est depuis un certain temps en train de vivre sa mutation, mais force est de reconnaître que celle-ci est difficile et de nombreux indices, comme la qualité du travail de «handling», montrent sans ambiguïté que le chemin à parcourir reste long.

Ten slotte dienen we vast te stellen dat de politiek van Sabena niet noodzakelijk harmonieert met die van de andere betrokken partijen op de luchthaven. Zo leidt het *hub*-beleid, waarop de ontwikkeling van Sabena is gestoeld en waaraan BATC al zijn steun heeft verleend, tot het verzadigen van het Belgisch luchtruim met kleinere vliegtuigen ten nadele van de toestellen voor lange vluchten. Schiphol verwerkt dubbel zoveel passagiers met hetzelfde aantal vliegtuigen.

Anderzijds werken de verkeersrechten, die door de overheid werden bedongen, maar waarvan Sabena houder is, remmend op de ontwikkeling van de luchthaven.

4. Voorwaarden voor de toekomstige ontwikkeling van Brussel-Nationaal

4.1. Inleiding

We dienen eerst en vooral vast te stellen dat de luchthaven van Brussel, en meer bepaald zijn terminal, op het gebied van infrastructuur nog over een aanzienlijk ontwikkelingspotentieel beschikt.

De ontwikkeling van de start- en landingsbanen verloopt op dezelfde manier als die van Londen-Heathrow (55 miljoen passagiers), terwijl de investeringen in de passagiersterminal het mogelijk moeten maken zowat 20 miljoen klanten te verwelkomen tegen het jaar 2010.

Anderzijds toont de opmerkelijke studie van professor Sleuwaegen over de toekomst van de luchthaven aan dat zij in ons land als een groeipool van uitzonderlijk niveau kan fungeren.

Toch moeten er nog een aantal hinderpalen in verband met de infrastructuur, het luchtverkeer, de technologie en de administratie worden opgeruimd om deze evolutie mogelijk te maken.

4.2. Bereikbaarheid

Zoals de zaken er nu voorstaan, is Zaventem volkomen onbereikbaar. Er is maar een toegangsweg en die heeft vaak te lijden van de verkeersopstoppingen.

Het is absoluut noodzakelijk te voorzien in andere toegangswegen, meer bepaald vanuit het noorden van het land.

Anderzijds is het essentieel dat Brussel, vanuit een langetermijnvisie op de multimodaliteit, op het rationeel gebruik van de communicatiemiddelen en op de concurrentie tussen de luchthavens, naar het voorbeeld van Charles de Gaulle, Schiphol of Heathrow de bijkomende troef krijgt van een volwaardige verbinding met de TGV en de internationale treinen.

4.3. Het verkeer

Het werd reeds eerder aangehaald, maar het dient te worden herhaald. Wat de passagiersvluchten betreft, blijft Brussel een Europees platform met meer dan 81 % van het intra-Europees verkeer. Deze zwakke positie ten opzichte van onze voornaamste concurrenten moet dringend worden omgebogen en vergt duidelijk een speciale inspanning, omdat we op die manier heel wat verkeer en een netwerk van relaties verliezen, vooral met de groeipolen van Zuid-Oost-Azië.

Overigens wordt de beschikbaarheid van *slots* in Brussel ernstig in het gedrang gebracht door het militair verkeer en de privé-vliegtuigen. Om onze luchthaven optimale ontwikkelingsmogelijkheden te bieden, zou het verstandig zijn het militaire luchtverkeer, evenals de privé-vluchten, te verwijzen naar een gespecialiseerde luchthaven (in navolging van wat bijvoorbeeld op Schiphol gebeurt).

Enfin, il faut constater que la politique de Sabena n'est pas nécessairement en conformité avec celle des autres intervenants sur l'aéroport. Ainsi, la politique de «hub» sur laquelle le développement de Sabena est axé et à laquelle B.A.T.C. a prêté tout son appui, conduit à saturer l'espace aérien belge de petits porteurs au détriment des longs courriers. À titre de comparaison, Schiphol traite le double de passagers avec le même nombre d'avions.

D'autre part, la détention de droits de trafic négociés par les pouvoirs publics mais détenus par Sabena est un frein au développement de l'aéroport.

4. Les conditions du développement futur de Bruxelles-National

4.1. Introduction

Il faut d'abord constater que sur le plan de l'infrastructure, l'aéroport de Bruxelles et en particulier son aérogare disposent d'un potentiel de développement considérable.

Le développement des pistes est le même que celui de Londres Heathrow (55 millions de passagers), alors que les investissements relatifs à l'aérogare passagers permettront d'espérer environ 20 millions de clients à l'horizon 2010.

D'autre part, la remarquable étude du professeur Sleuwaegen sur l'avenir de l'aéroport montre que celui-ci peut jouer un rôle de pôle de croissance de niveau exceptionnel dans ce pays.

Néanmoins, une série d'obstacles doivent être levés pour rendre possible cette évolution. Ils relèvent des domaines de l'accès, du trafic aérien, de l'infrastructure, de l'administration.

4.2. L'accès

Dans l'état actuel des choses, le site de Zaventem est totalement enclavé. Une seule route d'accès, souvent embouteillée, existe.

Il est indispensable que d'autres accès notamment depuis le nord du pays, soient créés.

D'autre part, dans une vision à long terme sur la multimodalité, l'utilisation rationnelle des moyens de communication et la concurrence entre aéroports, il est essentiel que Bruxelles, à l'instar de Charles de Gaulle, Schiphol ou Heathrow, bénéficie d'un accès à part entière des trains T.G.V. et internationaux.

4.3. Le trafic

Cela a été dit plus haut, mais il convient de le répéter. Actuellement, en termes de trafic passagers, Bruxelles reste une plateforme européenne avec plus de 81 % du trafic intra-européen. Cette position apparaît faible vis-à-vis de nos principaux concurrents et devrait de toute évidence faire l'objet d'un effort particulier de redressement. Nous perdons ainsi tout un trafic et tout un ensemble de relations avec notamment les pôles de croissances du Sud-Est asiatique.

Par ailleurs, la disponibilité des *slots* à Bruxelles est lourdement obérée par le trafic militaire et le trafic des avions privés. Afin de donner à cet aéroport les possibilités de développement optimales, il serait judicieux de déplacer tout le trafic militaire vers un aéroport spécialisé, de même que le trafic privé (ceci à l'instar de ce qui se fait par exemple à Schiphol).

4.4. De infrastructuur

Volgens de studie Sleuwaegen zal het passagiersverkeer zeker toenemen en het is duidelijk dat de verschillende diensten in kwestie deze toename voor hun rekening moeten kunnen nemen.

Bijgevolg moet zo snel mogelijk een reeks nieuwe uitrustingen en infrastructuurelementen worden geïnstalleerd.

In het kader van haar eigen bevoegdheden mag BATC het potentieel aan technologie en gebouwen van de terminal aanpassen.

Om deze groei in de beste omstandigheden te laten verlopen, dienen de overheidsdiensten deze evolutie mee te begeleiden door de uitrustingen waar ze specifiek verantwoordelijk voor zijn ter beschikking van de terminal te stellen.

Wegens het bepalend en tevens dwingend karakter van de in dit kader toegepaste procedures en van de tijd die voor de verwezenlijking van deze investeringen nodig is, moet de overheid in het bijzonder toezien op een efficiënte coördinatie om de bestemming van de investeringen te optimaliseren.

Twee fundamentele aspecten moeten worden aangehaald:

(1) rekening houdend met de mogelijkheden van de infrastructuur moet de luchtvaartcontrole zich absoluut aanpassen aan een uitbreiding van het aantal *slots* om aan de toenemende vraag te kunnen voldoen;

(2) in elke luchthaven is de veiligheid een fundamentele doelstelling.

De voorziene stijging van het aantal passagiers vergt een speciale inspanning in verband met de screening, temeer daar de overheid het plan heeft opgevat om van Brussel het eerste platform ter wereld te maken met een 100% screening van de bagage.

4.5. De administratieve regels

BATC ontkent niet dat er een aantal administratieve regels bestaan die voor elke burger verplicht zijn. In het kader van een economische activiteit dienen deze regels echter hun algemeen karakter te behouden en mogen ze niet op een blinde en verlamende manier worden toegepast.

Wij kunnen slechts herhalen dat in Brussel, in vergelijking met concurrerende Europese luchthavens, de Europese regels (Schengen, *duty free* en andere) nauwgezet worden toegepast. Zo hebben passagiers op Schiphol veel gemakkelijker toegang tot de *duty free* dan in Brussel. Een ander voorbeeld is de beperking van de taksvrije aankopen: ook hier is Brussel de enige Europese luchthaven die zich strict aan de voorschriften houdt.

Nog erger is dat fundamentele maatregelen, en de heer Klees denkt hier in het bijzonder aan het probleem Schengen, op een abstracte manier worden getroffen, zonder enig begrip voor de omstandigheden op het terrein. Overigens sluit de onzekerheid in verband met de timing van deze beslissingen elke planning van onze kant uit.

Dit heeft bijzonder betreuenswaardige gevolgen voor de passagiers, de positie van de luchthaven en het imago van ons land.

5. De coördinatie op het terrein

Een grote hinderpaal die moet worden overwonnen om de kwaliteit en de omvang van de groei in Zaventem te verzekeren, is de coördinatie van de activiteiten van de twee beheerders die aanwezig zijn op het terrein.

4.4. L'infrastructure

Il est clair qu'une augmentation du trafic passagers, ce que l'étude Sleuwaegen considère comme assuré, doit pouvoir être prise en charge par les différents services concernés.

Par conséquent, toute une série d'équipements et d'éléments d'infrastructure nouveaux devront dans des délais possibles être mis en place.

Dans le cadre de ses attributions propres, il appartient à B.A.T.C. d'adapter les potentialités de l'aérogare en technologie et en bâtiments.

Cependant, pour assurer une telle croissance dans les meilleures conditions, il convient que les pouvoirs publics puissent accompagner cette évolution en mettant à disposition de l'aérogare les éléments dont ils sont spécifiquement responsables.

Le caractère à la fois déterminant et contraignant des procédures appliquées dans ce cadre, ainsi que la durée de réalisation des investissements, doivent conduire les autorités à veiller tout particulièrement à une coordination efficace optimisant l'utilisation des investissements.

Il y a en particulier lieu de citer deux aspects fondamentaux:

(1) compte tenu des potentialités de l'infrastructure, il est indispensable que le contrôle aérien s'adapte à un accroissement du nombre de slots rendant possible une réponse à la croissance de la demande;

(2) dans tout aéroport, la sécurité est un objectif fondamental.

La croissance prévue du nombre de passagers implique un effort particulier en matière de screening et cela d'autant plus que les projets des autorités publiques visent à faire de Bruxelles la première plate-forme mondiale ayant introduit un screening des bagages à 100%.

4.5. Les règles administratives

B.A.T.C. n'ignore pas qu'un certain nombre de règles administratives existent et s'imposent à tout citoyen. Il convient cependant que dans le cadre d'une activité économique, celles-ci conservent leur caractère de règle générale et ne fassent pas l'objet d'application aveugles et paralysantes.

Nous ne pouvons que répéter que par rapport à d'autres aéroports européens concurrents, l'application des règles européennes (Schengen, *duty free* ou autre) à Bruxelles est particulièrement stricte. C'est ainsi que l'accès des passagers aux *duty free* est réalisé à Schiphol dans des conditions beaucoup plus simples qu'à Bruxelles. Un autre exemple est celui de la limitation des achats hors taxes pour laquelle Bruxelles est le seul aéroport européen à la considérer de manière stricte.

Plus grave, lorsque des mesures de caractère fondamental sont prises, M. Klees pense en particulier au problème Schengen, elles le sont de manière abstraite et sans aucune considération pour les contraintes de terrain. Par ailleurs, l'incertitude qui plane sur le timing des décisions exclut toute possibilité de planification de notre part.

Il en résulte pour les passagers, la position de l'aéroport et l'image du pays un effet particulièrement déplorable.

5. La coordination sur le site

Un obstacle majeur à surmonter pour assurer la qualité et le volume de la croissance à Zaventem, est la coordination des activités des deux gestionnaires présents sur le site.

De taakverdeling die in 1987 werd uitgewerkt, blijft verre van ideaal.

Een voorbeeld: hoewel BATC verantwoordelijk is voor de service aan de passagiers, is zij niet op de hoogte van de contracten met de *handlers*, die om overigens logische redenen, tot de bevoegdheid van de RLW blijven behoren. Specifieke prestatiecontracten moeten worden uitgewerkt door BATC om de kwaliteitscontrole te verzekeren.

Deze toestand werd herhaaldelijk onderstreept door iedereen die zich over het beheer van de luchthaven heeft gebogen. Vooral het Mc Kinsey-rapport van 1992 had specifiek de nadruk gelegd op de noodzaak van een eenvormig beheer.

Dat kunnen wij als BATC enkel toejuichen en wij begroeten de inspanningen van de minister hieromtrent.

Toch dient erop gewezen dat de eenmaking van het beheer, hoe wenselijk deze ook mag zijn, op geen enkele manier kan worden verwezenlijkt zonder bepaalde regels voor ogen te houden.

De nieuwe organisatie zal een optimale structuur moeten uitwerken, waarin de doeltreffendheid, die moet toelaten de kosten te drukken, gepaard moet gaan met een voortdurende kwaliteitscontrole, die een daadwerkelijke concurrentie met de voornaamste naburige luchthavens moet mogelijk maken.

In navolging van de vrij algemene privatiseringsbeweging van de luchthavens, moet zij blijk geven van een ingesteldheid en een beheer dat soepel genoeg is om in te spelen op de verzueringen van buitenaf.

Ten slotte is de luchthaven van Brussel door de overheid altijd stiefmoederlijk behandeld.

De vergelijking met Schiphol spreekt in dat verband boekdelen. Terwijl in Nederland de handen in elkaar werden geslagen om van de Amsterdamse luchthaven een modern en krachtig platform in volle groei te maken, werd de ontwikkeling van Brussel-Nationaal grotendeels belemmerd door administratieve regels en rompslomp. De overheid moet absoluut gaan beseffen dat haar steun noodzakelijk maar niet voldoende is voor de ontwikkeling van Zaventem.

En effet, la répartition des tâches qui avait été mise au point en 1987 reste largement suboptimale.

À titre exemplatif, bien que B.A.T.C. soit responsable de la qualité du service aux passagers, elle n'a pas connaissance des contrats avec les handlers, ceux-ci restant pour des raisons d'ailleurs logiques de la compétence de la R.V.A. Des contrats spécifiques de performance doivent être élaborés par B.A.T.C. pour assurer le suivi de la qualité.

Cette situation a été maintes fois soulignée par tous ceux qui se sont penchés sur la gestion de l'aéroport. En particulier, le rapport MacKinsey de 1992 avait mis un accent spécifique sur la nécessaire unité de gestion.

Nous ne pouvons en tant que B.A.T.C. qu'applaudir à ceci et saluer les efforts du ministre dans ce sens.

Il convient cependant de garder présentes à l'esprit un certain nombre de contraintes sans lesquelles une telle unification de gestion, si souhaitable soit-elle, ne saura en aucune manière se réaliser.

La nouvelle organisation se devra de réaliser une structure optimale combinant l'efficacité qui lui permettra de réduire ses coûts et un contrôle constant de la qualité rendant possible une concurrence effective avec les principaux aéroports voisins.

Elle devra pouvoir, à l'instar du mouvement relativement général de privatisation des aéroports, témoigner d'un esprit et d'une gestion dont la souplesse lui permettra de réagir au plus vite aux sollicitations extérieures.

Enfin, l'aéroport de Bruxelles a toujours été considéré comme un parent pauvre de la gestion publique.

La comparaison avec Schiphol est à ce sujet éclairante. Alors que toutes les forces hollandaises s'unissaient pour faire de l'aéroport d'Amsterdam une plate-forme moderne, en croissance performante, le développement de Bruxelles-National a largement été freiné par des contraintes et des rigueurs administratives. Il faut absolument que les pouvoirs publics se rendent compte que leur appui est une condition nécessaire mais non suffisante au développement de Zaventem.

BATC KEY FIGURES

1. 250.000 m² ground area
(42 soccer fields)
2. 120 check-ins
3. 23 new boarding bridges

4. 16 existing boarding
bridges
5. 12.5 mn pax
6. 34% Schengen
66% Non Schengen
7. 66% EU
34% Non-EU

8. Sabena group = 42 %
Others = 58 %
9. ± 300 flight movements
(passengers)

10. 20.3bn investments

a.o. 5bn	Structural work
5bn	Technics
1.7bn	B/H
1.0bn	Fire safety
2.7bn	Engineering & professional costs

11. 90 associates (35 university graduates)

12. Subcontracting = \pm 600 people

13. Turnover '95 = 4.8bn

60% Aeronautical

40% Commercial

14. Total balance sheet = 17.7bn

15. Equity = \pm 6.3bn

16. Net Profit = \pm 250mn

Cash flow = \pm 1.4bn

17. Our challenge:

- Grow in Europe
- Withstand the big players
- Culture change
- Management Unification

Deze slide is beschikbaar op papier en op de
WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

Ce slide est disponible sur support papier et sur le
site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

DEEL II**Evocatieprocedure****Wetsontwerp tot rationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal**

Het wetsontwerp werd geëvoceerd op 17 november 1997 en de onderzoekstermijn verstrijkt op 17 december 1997. De commissie heeft dit ontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 26 november en 3, 11 en 16 december 1997

I. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN VERVOER

De Regie der Luchtwegen (RLW), een parastatale instelling van het type A, werd op 20 november 1946 opgericht met een dubbel doel: enerzijds zorgen voor de veiligheid van de luchtvaart en anderzijds luchthavens bouwen en exploiteren.

Op 11 december 1987 heeft de RLW samen met verscheidene grote banken, krediet- en verzekeringsinstellingen de NV Brussels Airport Terminal Company (BATC) opgericht met een kapitaal van 2 000 025 000 frank dat voor 47,50% in handen is van de RLW en voor 52,50% in handen van haar privé-partners.

Bij die gelegenheid heeft de RLW haar passagiersactiviteiten in de luchthavengebouwen van Brussel-Nationaal bij BATC ingebracht.

Aangezien de RLW over het personeel beschikte dat nodig is voor de uitvoering van de aan BATC toevertrouwde taken, werden deze activiteiten uitgevoerd door ambtenaren en beambten van de RLW in het raam van een dienstverleningsovereenkomst.

BATC had ook als opdracht een nieuw luchthavengebouw te Brussel-Nationaal op te trekken, dat in december 1994 werd ingehuldigd. Te dien einde verkreeg zij van de RLW het recht van opstal over de noodzakelijke oppervlakte.

De bouw ervan kende in 1992-1993 een zware financiële ontsporing die onder andere de 3 volgende maatregelen rechtvaardigde:

— de indienstneming van de heer Pierre Klees in de hoedanigheid van directeur-generaal;

— het aangaan van een converteerbare obligatielening van 2 005 025 000 frank ten belope van 48,53% door de RLW en 51,47% door haar privé-partners;

— de verbintenis van de overheid om de passagierstaks uitsluitend ten behoeve van BATC te verhogen (deze bedraagt thans 530 frank, waarvan 62 frank voor de RLW en 468 frank voor BATC).

PARTIE II**Procédure d'évocation****Projet de loi visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National**

Le projet de loi a été évoqué le 17 novembre 1997 et le délai d'examen expire le 17 décembre 1997 — La Commission a procédé à l'examen de ce projet de loi au cours de ses réunions des 26 novembre 1997, 3, 11 et 16 décembre 1997.

I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES TRANSPORTS

La Régie des Voies aériennes (R.V.A.), organisme parastatal de type A, a été constituée le 20 novembre 1946 avec un double objet: d'une part, assurer la sécurité de la navigation aérienne et d'autre part construire et exploiter les aéroports.

Le 11 décembre 1987, la R.V.A. a constitué avec plusieurs grandes banques et institutions de crédit et d'assurances la S.A. Brussels Airport Terminal Company (B.A.T.C.) au capital de 2 000 025 000 francs détenu à raison de 47,5% par la R.V.A. et de 52,50% par ses partenaires privés.

À cette occasion, la R.V.A. a fait apport à B.A.T.C. de son activité se rapportant aux passagers dans l'aéroport de Bruxelles-National.

Étant donné que la R.V.A. disposait du personnel nécessaire pour exécuter les tâches confiées à la B.A.T.C., ces activités ont été effectuées par des fonctionnaires et agents de la R.V.A. dans le cadre d'un contrat de louage de services.

La B.A.T.C. avait aussi pour mission de construire une nouvelle aérogare à Bruxelles-National qui a été inaugurée en décembre 1994. Elle s'est vue octroyer à cette fin par la R.V.A. un droit de superficie sur les terrains nécessaires.

Cette construction a connu une crise financière grave en 1992-1993 qui a justifié, entre autres, 3 mesures importantes:

— l'engagement de M. Pierre Klees en qualité de directeur général;

— la souscription d'un emprunt obligatoire convertible de 2 000 025 000 francs à concurrence de 48,53% par la R.V.A. et 51,47% par ses partenaires privés;

— l'engagement de la part des pouvoirs publics d'augmenter la taxe passagers au profit exclusif de B.A.T.C. (qui s'élève aujourd'hui à 530 francs, dont 62 francs pour la R.V.A. et 468 francs pour B.A.T.C.).

Mettertijd werd het steeds duidelijker dat de cohabitatie van beide bij de luchthavenexploitatie betrokken actoren op niets anders dan een permanente conflictsituatie kon uitdraaien.

Zo werden er bijvoorbeeld problemen vastgesteld aangaande de hiërarchische autoriteit over het personeel van de Regie dat voor rekening van BATC taken uitvoert, inzake de opslitsing van de bevoegdheden en het aandeel in de verantwoordelijkheden.

Deze functiestoornissen belemmeren uiteraard de optimale exploitatie van het economisch potentieel van onze nationale luchthaven.

Een analyse van de werking van de luchthavens bij onze bureaus toont aan dat zij alle fundamenteel georganiseerd zijn op basis van drie factoren:

- de exploitant van de luchthaven
- de luchtverkeersleiding
- de regulering (in de ruimere zin van het woord).

Vanaf dat ogenblik lag het in onze bedoeling deze drieledige structuur ook bij ons in te voeren, zodat we het hierna volgend schema kunnen voorstellen.

De verschillende activiteiten met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal zullen gegroepeerd worden binnen BATC, waarvan de benaming BIAC wordt (Brussels International Airport Company) ingevolge de uitbreiding van zijn maatschappelijk doel. BIAC wordt een naamloze vennootschap van publiek recht volgens het Belgacom-model. BIAC zal van de RLW de activiteit «luchthavenexploitatie» overnemen.

De veiligheid van de luchtvaart blijft de bevoegdheid van de RLW, die wordt omgevormd tot een autonoom overheidsbedrijf en Belgocontrol zal worden genoemd.

Naast de technische regulering, uitgevoerd door het Bestuur van de Luchtvaart, moet de economische regulering worden georganiseerd. Voornoemde functie zou kunnen worden vervuld door de oprichting van een specifiek orgaan, met name het Coördinatie- en Reguleringcomité (CRC), dat in staat moet zijn te zorgen voor de coördinatie tussen de verschillende interveniënten (minister van Vervoer, Bestuur van de Luchtvaart, BIAC, Belgocontrol, Adviescomité van de luchthaven). Het CRC, zonder eigen personeel, zal als opdracht hebben:

- op verzoek van een van de partijen of van de minister tussen te komen als verzoeningsinstantie bij geschillen of spanningen tussen BIAC en Belgocontrol;

Au fil du temps, il est apparu de façon de plus en plus évidente que la cohabitation de deux acteurs au niveau de l'exploitation de l'aéroport ne pouvait que déboucher sur une situation conflictuelle permanente.

Ainsi, à titre d'exemple, on a relevé des problèmes en matière d'autorité hiérarchique sur le personnel de la Régie effectuant des prestations pour le compte de B.A.T.C., en matière de répartition des compétences et en matière de partage des responsabilités.

Ces dysfonctionnements constituent évidemment des obstacles à une exploitation performante du potentiel économique que représente notre aéroport national.

Une analyse du fonctionnement des aéroports chez nos voisins montre qu'ils sont tous fondamentalement organisés sur base de trois intervenants:

- l'exploitant de l'aéroport
- le contrôle aérien
- la régulation (au sens large).

Notre réflexion a dès lors consisté à transposer cette structure tripolaire à notre pays, ce qui nous amène à présenter le schéma suivant.

Les diverses activités relatives à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National seront rassemblées au sein de B.A.T.C., dont la dénomination deviendra BIAC (Brussels International Airport Company) — en raison de l'extension de son objet social. Concrètement, BIAC, qui prendra la forme d'une S.A. de droit public selon le modèle de Belgacom, absorbera la branche d'activité «exploitation aéroportuaire» de la R.V.A.

La sécurité de la navigation aérienne restera de la compétence de la R.V.A. qui sera transformée en entreprise publique autonome et prendra le nom de Belgocontrol.

À côté de la régulation technique assurée par l'administration de l'Aéronautique, il s'impose d'organiser la régulation économique. Cette dernière fonction sera assurée par la mise en place d'un organe spécifique appelé Comité de régulation et de coordination (C.R.C.) susceptible d'assurer la coordination entre les différents intervenants (ministre des Transports, administration de l'Aéronautique, B.I.A.C., Belgocontrol, Comité consultatif de l'Aéroport). Le C.R.C., qui n'aura pas de personnel propre, aura pour missions:

- d'intervenir comme instance de conciliation en cas de différend ou de tension entre B.I.A.C. et Belgocontrol, à la demande d'une des parties ou du ministre;

— de partijen raad te geven omtrent de evolutie van de concurrentiepositie van de nationale luchthaven alsook wat haar capaciteit betreft;

— een gemotiveerd advies uit te brengen omtrent elk verzoek tot verhoging van de luchtvaartheffingen en -tarieven uitgaande van Belgocontrol of BIAC

Het ontwerp, en in het bijzonder wat betreft BIAC, houdt uiteraard in dat er gesprekken plaatsvinden met de privé-sector die nu 52,50 % van het kapitaal van BATC in handen heeft. De regering vindt het belangrijk dat de huidige partners hun samenwerking met de Staat zouden voortzetten voor het beheren van onze nationale luchthaven.

De regering wenst bijgevolg dat alles in het werk wordt gesteld om een akkoord te zoeken dat overeenstemt met het algemeen belang en dat de door de protocols gewaarborgde rechten van de aandeelhouders respecteert.

De realisatie van het project is onmogelijk zonder te antwoorden op drie fundamentele vragen:

- wie doet wat?
- welk statuut zal het personeel hebben?
- hoe de waarde bepalen?

De verdeling van de taken tussen BIAC en Belgocontrol werd onderzocht in het licht van wat er bij onze meest performante bureaus gebeurt met het doel de conflictzones tussen beide entiteiten zoveel mogelijk te beperken. Het is op grond hiervan dat de respectievelijke maatschappelijke doelen werden vastgelegd die zijn opgenomen in het wetsontwerp dat u hier vandaag wordt voorgelegd.

Bij de overplaatsing van het huidige statutaire personeel van de RLW zullen de rechten inzake werkzekerheid, loon en pensioen gerespecteerd moeten worden. Hiervoor is de keuze van een juridische vorm voor beide entiteiten die refereert aan de wet van 21 maart 1991 niet zonder belang.

Tenslotte moet voor de raming van de waarde van zowel BATC als de bedrijfstak «luchthaven-exploitatie» van de RLW een zo neutraal en objectief mogelijke formule gevonden worden. Twee bedrijfsrevisoren, de ene aangewezen door BATC en de andere door de RLW, zullen een gemeenschappelijk verslag opstellen waarbij hun eventuele verschillen duidelijk naar voren komen.

Een derde revisor, aangewezen door de Commissie voor het Bank- en Financieelwezen, zal optreden als scheidsrechter en een beslissing nemen.

— de conseiller les parties au sujet de l'évolution de la position concurrentielle de l'aéroport national ainsi qu'en matière de capacité;

— de remettre un avis motivé sur toute demande de hausse des tarifs et redevances aéronautiques émanant de Belgocontrol ou de B.I.A.C.

Le projet, et plus particulièrement pour ce qui concerne B.I.A.C., implique bien entendu une négociation avec le secteur privé actuellement détenteur de 52,50 % du capital de B.A.T.C. Il est important de souligner la volonté du gouvernement de voir les partenaires actuels poursuivre leur collaboration avec l'État dans la gestion de notre aéroport national.

Le gouvernement souhaite dès lors que tout soit mis en œuvre pour rechercher un accord sur une base conforme à l'intérêt général et dans le respect des droits garantis par les protocoles d'actionnaires.

La réalisation du projet passe inévitablement par la formulation d'une réponse à trois questions fondamentales:

- qui fera quoi?
- quel sera le statut du personnel?
- comment évaluer?

La répartition des tâches entre B.I.A.C. et Belgocontrol a été étudiée par référence à ce qui se fait chez nos voisins les plus performants avec le souci permanent de limiter autant que possible les zones de frictions entre les deux entités. C'est sur cette base qu'ont été définis les objets sociaux respectifs repris dans le projet de loi soumis à votre examen.

Le personnel de la R.V.A. actuellement sous statut devra être transféré dans le respect de ses droits en matière de sécurité d'emploi, de rémunération et de pension. Les formes juridiques choisies pour les deux entités par référence à la loi du 21 mars 1991 ne sont évidemment pas sans importance à cet égard.

Enfin, les aspects liés aux évaluations tant de B.A.T.C. que de la branche d'activité «exploitation aéroportuaire» de la R.V.A. exigent d'imaginer une formule la plus neutre et la plus objective possible. Deux réviseurs d'entreprises, l'un désigné par B.A.T.C. et l'autre par la R.V.A. rédigeront un rapport commun en faisant apparaître clairement leurs divergences éventuelles.

Un troisième réviseur, désigné par la Commission bancaire et financière, arbitrera et arrêtera la double évaluation.

De complexiteit van dit project rechtvaardigt ten volle de gekozen juridische techniek.

In casu gaat het om een machtigingswet die op zich geen enkele hervorming invoert. De overwogen maatregelen die thans in studie zijn, worden opgenomen in een ontwerp van koninklijk besluit dat in de loop van februari 1998 voor overleg aan de Ministerraad zal worden voorgelegd. Vooraf wenst de minister een constructieve dialoog over de voorgestelde hervormingen voort te zetten en de nodige besprekingen aan te vatten met de vakbonden over de maatregelen voor het personeel van de Regie der Luchtwezen, overeenkomstig de wet van 19 december 1974.

Bovendien wijst de minister erop dat het ontwerp de uitvoeringsbesluiten bij wet wil doen bekrachtigen binnen zes maanden na hun inwerkingtreding zodat het parlement het laatste woord heeft over de hervormingen. Ten slotte zal het ontwerp van koninklijk besluit zo opgesteld worden dat geen van de betrokken hervormingen wordt uitgevoerd vóór het besluit door de wetgever is bekrachtigd. Concreet voorziet het in een voorbereidende fase van verscheidene maanden voor de waardebeoordeling van de BATC-effecten en de bedrijfstak «luchthaven-exploitatie» van de RLW en, gelijktijdig daarmee, de onderhandeling over de toekomstige beheerscontracten. Na de wettelijke bekrachtiging komt er een uitvoeringsfase met eventueel het opnemen van BATC in de lijst van autonome overheidsbedrijven, de inbreng van de bedrijfstak en de overdracht van het personeel. Er wordt op gewezen dat tijdens deze fase de privé-aandeelhouders van BATC kunnen beslissen hun aandelen eventueel te verkopen zodra de resultaten bekend zijn van de waardebeoordeling van BATC en van de bedrijfstak «Ex» van de RLW, als ook de inhoud van het toekomstige beheerscontract tussen de Staat en BATC (BIAC).

Dat is in het kort het model om de eenheid in het beheer van onze nationale luchthaven te herstellen. Het zal een optimale exploitatie mogelijk maken met drie doelen voor ogen:

— een gepast beleid voeren inzake diensten voor en onthaal van passagiers — zij het de gewone passagiers of VIP's — dat onze luchthaven bij de beste van Europa rangschikt;

— een coherent commercieel beleid waarborgen voor alle diensten van de luchthaven en optreden als enige gesprekspartner voor de luchtvaartmaatschappijen;

— een optimale exploitatie van de infrastructuur waarborgen, waarbij zoveel mogelijk met de milieuaspecten rekening wordt gehouden.

La complexité liée à la réalisation d'un tel projet justifie pleinement le recours à la technique juridique choisie.

Il s'agit en l'occurrence d'une loi d'habilitation qui n'opère, en soi, aucune réforme. Les mesures envisagées, qui sont actuellement à l'étude, feront l'objet d'un projet d'arrêté royal que le ministre propose de soumettre à la délibération du Conseil des ministres au mois de février 1998. Préalablement, il entend poursuivre un dialogue constructif sur les réformes proposées et entamer les discussions nécessaires avec les organisations syndicales à propos des mesures intéressant le personnel de la Régie des Voies aériennes conformément à la loi du 19 décembre 1974.

En outre, le ministre se permet d'insister sur le fait que le projet de loi soumet les arrêtés d'exécution à confirmation législative dans les six mois de leur entrée en vigueur, si bien que le Parlement garde le dernier mot sur les réformes. Enfin, le projet d'arrêté sera structuré de manière telle qu'aucune des réformes en question ne soit effectivement mise en œuvre avant la confirmation de l'arrêté par le législateur. Concrètement il prévoira une phase préparatoire de plusieurs mois pour l'évaluation des titres B.A.T.C. et de la branche d'activité «exploitation aéroportuaire» de la R.V.A. et, en parallèle, la négociation des futurs contrats de gestion. Après la confirmation législative viendra une phase d'exécution comprenant, le cas échéant, le classement de B.A.T.C. en entreprise publique autonome, l'apport de la branche d'activité et le transfert du personnel. Il faut souligner que cette séquence des opérations permettra aux actionnaires privés de B.A.T.C. de décider de la vente éventuelle de leurs titres en connaissant les résultats de l'évaluation de B.A.T.C. et de la branche d'activité «Ex» de la R.V.A. ainsi que le contenu du futur contrat de gestion entre l'État et B.A.T.C. (B.I.A.C.).

Voilà, en synthèse, le modèle imaginé pour réaliser la réunification de la gestion de notre aéroport national et en permettre une exploitation performante qui permette d'atteindre trois objectifs:

— mettre en place une véritable politique de service et d'accueil des passagers — ordinaires ou hôtes de marque — qui place notre aéroport au top niveau sur le plan européen;

— assurer une politique commerciale cohérente pour l'ensemble des services de l'aéroport et constituer un interlocuteur unique pour les compagnies aériennes;

— réaliser une exploitation optimale des infrastructures dans le respect le plus large possible des impératifs environnementaux.

II. ALGEMENE BESPREKING

Een lid is van mening dat iedereen hetzelfde doel nastreeft, namelijk ervoor te zorgen dat de luchthaven van Zaventem op een efficiënte manier kan werken en alle activiteiten kan ontplooiën die nodig zijn om het luchtverkeer in België op een maximale wijze te ontwikkelen. Iedereen gaat daarenboven ook akkoord met de vaststelling van de minister dat de huidige structuur niet optimaal werkt en dat verandering noodzakelijk is.

Doch er bestaan meningsverschillen over de voorgestelde oplossing. De regering opteert duidelijk voor een vorm van her-nationalisatie van de activiteiten die nu door BATC worden uitgevoerd en wil een publiek karakter geven aan de nieuwe structuur. Spreker stelt zich vragen over het nut van een dergelijke oplossing.

Volgens het lid moet het onderscheid gemaakt worden tussen de vraag, enerzijds, of de overheid al dan niet moet deelnemen aan de activiteit en, anderzijds, of de vorm van de deelneming dan ook nog een publiek karakter moet hebben. Het is immers denkbaar dat de overheid deelneemt aan een privé onderneming en haar invloed uitoefent via de normale kanalen die voor privé-ondernemingen gelden.

De optie van de minister is niet de meest optimale, aangezien iedereen nu toch beseft dat een publieke instelling heel wat problemen creëert door gebrek aan flexibiliteit terwijl deze flexibiliteit broodnodig is in het luchtverkeer, dat een snelle evolutie kent en snelle aanpassingen noodzakelijk maakt. De optie van de minister lost weliswaar het probleem van de conflicten tussen de Regie der Luchtwegen en BATC op, maar biedt geen structuur met toekomstperspectieven. Integendeel, de opgerichte structuur is een moeilijke structuur met weinig flexibiliteit die uiteindelijk grote problemen zal opleveren om de luchthaven van Zaventem op een efficiënte manier uit te bouwen.

Een tweede opmerking van spreker betreft de gebruikte wetgevingstechniek. Het wetsontwerp komt uiteindelijk neer op een volmachtenbesluit waarbij het Parlement aan de regering voor een bepaalde periode volmacht geeft om een structuur uit te werken, waarvoor alleen enkele algemene opties bepaald worden, terwijl de regering de volledige vrijheid behoudt om de invulling ervan naar eigen goeddunken te voltooien.

Het is spijtig dat het Parlement eens te meer geconfronteerd wordt met een volmachtenwet, terwijl het perfect mogelijk is om via een gewoon wetsontwerp de belangrijkste aspecten van de opdeling van de activiteiten tussen BATC, RLW en de controle op het luchtverkeer te regelen. De hele procedure van evocatie toont aan dat het Parlement,

II. DISCUSSION GÉNÉRALE

Un commissaire estime que tout le monde poursuit le même but, à savoir veiller à ce que l'aéroport de Zaventem puisse fonctionner efficacement et déployer toutes les activités nécessaires à un développement optimal du trafic aérien en Belgique. En outre, tout le monde se rallie à la constatation du ministre selon laquelle la structure actuelle ne fonctionne pas de manière optimale et qu'un changement s'impose.

Il existe néanmoins des divergences de vues quant à la solution proposée. Le gouvernement opte manifestement pour une forme de renationalisation des activités exécutées actuellement par la B.A.T.C. et veut conférer un caractère public à la nouvelle structure. L'intervenant s'interroge sur l'utilité d'une telle solution.

Selon lui, il faut distinguer, d'une part, la question de savoir si les pouvoirs publics doivent participer ou non aux activités et, d'autre part, la question de savoir si la forme de la participation doit dès lors encore revêtir un caractère public. En effet, il est plausible que les pouvoirs publics participent à une entreprise privée et exercent leur influence en recourant aux canaux normaux qu'utilisent les entreprises privées.

Le ministre n'a pas choisi l'option optimale, étant donné que chacun se rend compte aujourd'hui qu'un organisme public pose beaucoup de problèmes en raison de son manque de flexibilité alors que cette flexibilité est indispensable dans le trafic aérien, qui connaît une évolution rapide et nécessite des adaptations rapides. L'option du ministre résout, certes, le problème des conflits entre la Régie des voies aériennes et la B.A.T.C., mais n'offre pas une structure présentant des perspectives d'avenir. Au contraire, la structure mise en place est une structure complexe, peu flexible, qui engendrera en fin de compte de gros problèmes en ce qui concerne le développement efficace de l'aéroport de Zaventem.

Une deuxième observation de l'intervenant concerne la technique législative utilisée. La loi en projet se résume en définitive à un arrêté de pouvoirs spéciaux par lequel le Parlement donne au gouvernement, pour une période déterminée, les pleins pouvoirs pour l'élaboration d'une structure, en ne fixant que quelques grandes options générales, alors que le gouvernement reste parfaitement libre d'en finaliser le contenu comme bon lui semble.

Il est dommage que le Parlement soit, une fois de plus, confronté à une loi de pouvoirs spéciaux, alors qu'il est parfaitement possible de régler par une loi ordinaire les principaux aspects de la répartition des activités entre la B.A.T.C. et la R.V.A. ainsi que le contrôle du trafic aérien. La procédure d'évocation dans son ensemble prouve que, lorsqu'il le faut, le

als het noodzakelijk is, op een snelle manier kan werken. Het is dus niet noodzakelijk om een beroep te doen op de machtigingswet die de minister voorstelt.

Trouwens op dit vlak is de minister niet van enige hypocrisie gespeend aangezien hij beweert, waarschijnlijk om het Parlement te sussen, dat hij geen onomkeerbare beslissingen zal nemen. Als dat werkelijk het geval is, dan bevestigt de minister met deze bewering dat niets de normale wetgevingsprocedure in de weg staat. Ofwel stuurt de minister het Parlement met een kluitje in het riet (en dan is er een probleem want dit betekent dat de minister een aantal opties voor ogen heeft die niet onmiddellijk aanvaardbaar zijn voor het Parlement), ofwel is het ernst en dan bewijst de minister dat de optie van een volmachtenwet overbodig is.

Spreker zal amendementen indienen met betrekking tot dit aspect om te voorkomen dat de volmachtenwet op een te uitgebreide manier ingevuld wordt.

Ten slotte wijst spreker op de precaire situatie van de luchthaven van Zaventem die op vrij korte afstand ligt van andere belangrijke luchthavens. Met de huidige snelle spoorverbindingen wordt Brussel op die wijze heel gemakkelijk verbonden met deze luchthavens. Het is bijgevolg perfect mogelijk dat de luchthavens van Schiphol of Keulen het luchtverkeer naar Brussel overnemen door via de trein de passagiers en de vracht verder naar Brussel te vervoeren. Op die manier zal de luchthaven van Zaventem heel wat economische activiteit en inkomsten verliezen. Ook dat is een reden waarom de instelling die instaat voor het opvangen van het luchtvervoer, een soepele structuur moet hebben die het mogelijk maakt in te spelen op al die uitdagingen en ook om samenwerkingsverbanden te organiseren tussen bijvoorbeeld Brussel-Nationaal, Schiphol en andere luchthavens. Spreker is er niet van overtuigd dat de structuur van de publieke onderneming een antwoord hierop kan bieden. Integendeel, door deze structuur zal het veel moeilijker worden om de luchthaven van Brussel-Nationaal de nodige troeven te geven om soepel in te spelen op nieuwe situaties. De gecreëerde instelling is log en zwaar en is niet de goede manier om Brussel-Nationaal vooruit te helpen.

Spreker betreurt dat de regering hier opnieuw een optie neemt die haaks staat op de eisen gesteld aan luchtvervoer. Hij zal dan ook pogen om, daar waar nog enige ruimte blijft, dit ontwerp in een andere richting om te buigen.

Een ander lid wenst dieper in te gaan op het laatste aspect dat de vorige spreker heeft aangehaald, namelijk de positie van de luchthaven van Zaventem ten aanzien van de naburige luchthavens. Het laat

Parlement peut fonctionner avec célérité. Il n'est donc pas nécessaire de recourir à la loi d'habilitation que propose le ministre.

Du reste, sur ce plan, l'attitude du ministre n'est pas tout à fait dépourvue d'hypocrisie, puisqu'il prétend, sans doute pour apaiser le Parlement, qu'il ne prendra aucune décision irréversible. S'il en est vraiment ainsi, le ministre confirme par cette affirmation que rien ne fait obstacle à la procédure législative normale. Ou bien le ministre paie le Parlement de mots (et il se pose alors un problème, car cela signifie que le ministre a en vue une série d'options qui ne sont pas directement acceptables pour le Parlement), ou bien il parle sérieusement, et il prouve ainsi que l'option d'une loi de pouvoirs spéciaux est superflue.

L'intervenant déposera des amendements concernant cet aspect, pour éviter que la loi de pouvoirs spéciaux ne soit interprétée d'une manière trop large.

Enfin, il met l'accent sur la situation précaire de l'aéroport de Zaventem, qui est situé à une distance assez courte d'autres aéroports importants. Les actuelles liaisons ferroviaires rapides relient Bruxelles très facilement à ces aéroports. Il est donc parfaitement possible que les aéroports de Schiphol et de Cologne se chargent du trafic aérien à destination de Bruxelles en transportant par chemin de fer les passagers et le fret jusqu'à Bruxelles, ce qui réduira considérablement l'activité économique et les revenus de l'aéroport de Zaventem. C'est une des raisons pour lesquelles l'organisme chargé d'assurer le transport aérien doit avoir une structure souple permettant de répondre à tous ces défis et d'organiser des accords de coopération entre par exemple Bruxelles-National, Schiphol et d'autres aéroports. L'intervenant n'est pas convaincu que la structure d'une entreprise publique puisse répondre à ces défis. Au contraire, en raison de cette structure, il deviendra beaucoup plus difficile de doter l'aéroport de Bruxelles-National des atouts nécessaires pour faire face avec souplesse à de nouvelles situations. L'organisme créé est lourd et pesant, il n'est pas un outil qui contribuera à l'essor de Bruxelles-National.

L'intervenant déplore que le gouvernement prenne à nouveau, en l'occurrence, une option qui va à l'encontre des exigences auxquelles doit répondre le transport aérien. Il essaiera dès lors d'infléchir ce projet là où subsiste une certaine marge de manœuvre.

Un autre membre souhaite approfondir le dernier aspect évoqué par le préopinant, à savoir la position de l'aéroport de Zaventem à l'égard des aéroports voisins. Tout porte à croire qu'au cours des prochains

zich aanzien dat er in de loop van de volgende jaren samenwerkingsverbanden zullen komen met één of meerdere grotere luchthavens. Spreker zou graag van de minister vernemen welke garanties ingebouwd werden in verband met de operationele autonomie van de bestuursorganen. In het verleden kenden we enkele negatieve ervaringen op dat vlak. Bepaalde beslissingen uit het verleden zijn duidelijk echte mislukingen geweest. Spreker verwijst hierbij naar de beslissing omtrent Air France, maar ook naar de weigering om met KLM te praten. Er zijn een aantal echte fouten gemaakt op basis van politieke inmenging in strategische keuzes met het bekende resultaat als gevolg.

Welke garanties heeft het Parlement dat, op het vlak van de luchthavensamenwerking, niet dezelfde fouten in de toekomst gemaakt zullen worden en dat het management van de nieuwe instanties over voldoende autonomie beschikt om operationele keuzes te maken die niet ingegeven zijn door politieke of semi-politieke overwegingen?

Een commissielid begrijpt de argumenten van de eerste spreker. Wanneer men echter ziet hoe de luchthaven werkt, is het duidelijk dat de rol van eenieder gepreciseerd moet worden.

Men kan zich afvragen of men op de ingeslagen weg voortgaat dan wel of men kiest voor een vervoerswijze die een concurrent is van het vliegtuig, namelijk de trein. De minister moet hierop antwoorden.

Spreekster vindt het spijtig dat de vorige spreker denkt dat de beslissingen over Air France en KLM politieke beslissingen zijn geweest. In België is het nu eenmaal zo dat het heel moeilijk is een instantie te vinden die helemaal neutraal is bij het leggen van contacten en het onderzoeken van dossiers. Los van de contacten die men met bepaalde belangengroepen kan hebben, dient uiteindelijk gekozen te worden voor de ontwikkeling van het luchtverkeer op Zaventem.

Spreekster vraagt zich vervolgens af hoe het materiële beheer van de gebouwen te Zaventem georganiseerd is, en vooral van alles wat zich op het grondgebied van de luchthaven bevindt en dat ressorteert onder de centra 127 en 127bis. De teruggedrijving zou normaal uitsluitend een zaak van de privésector moeten zijn maar dat is niet langer het geval. Hoe moet dit verder?

Spreekster vraagt zich ook af of men binnenkort zal beginnen met de bouw van de nieuwe vleugel. Hangt dit af van de reorganisatie of zijn alle beslissingen al genomen?

nes années, des accords de coopération avec un ou plusieurs aéroports d'une certaine dimension verront le jour. L'intervenant aimerait que le ministre lui dise quelles garanties ont été prévues en ce qui concerne l'autonomie opérationnelle des organes de gestion. Nous avons connu dans le passé plusieurs expériences négatives sur ce plan. Certaines décisions antérieures ont manifestement été de véritables erreurs. L'intervenant renvoie à ce propos à la décision concernant Air France, mais aussi au refus de négocier avec la K.L.M. On a commis un certain nombre de véritables erreurs du fait d'une immixtion politique dans des choix stratégiques, avec le résultat que l'on sait.

Quelles garanties le Parlement a-t-il qu'en matière de coopération entre aéroports, on ne commettra pas les mêmes erreurs à l'avenir et que le management des nouvelles instances dispose d'une autonomie suffisante pour opérer des choix opérationnels qui ne seront pas inspirés par des considérations politiques ou semi-politiques?

Une commissaire comprend les arguments du premier intervenant. Toutefois, lorsqu'on voit fonctionner l'aéroport, il est clair qu'il est nécessaire d'arriver à préciser les rôles de chacun.

On peut se demander si on va continuer dans cette direction ou si on choisit des moyens concurrents, notamment le train. Le ministre y répondra.

L'intervenante estime que le fait que le précédent intervenant pense que les décisions à propos d'Air France et de K.L.M. ont été des décisions politiques, est dommage, mais la réalité de la Belgique fait qu'il est difficile d'imaginer une instance qui soit tout à fait neutre du point de vue de ses contacts et de son examen des dossiers. La question est de savoir si, indépendamment des contacts que l'on peut avoir plutôt avec telle ou telle orientation, on choisit finalement l'intérêt du développement du trafic aérien de Zaventem.

L'intervenante se demande ensuite comment s'effectue la gestion matérielle des bâtiments à Zaventem et notamment tout ce qui est sur le territoire de Zaventem et qui relève des centres 127 et 127bis. Le refoulement devrait normalement relever uniquement du privé, mais ce n'est plus le cas. Comment ceci évoluera-t-il?

L'intervenante se demande également si on envisage la construction de la nouvelle aile. Cela dépend-il de la réorganisation ou toutes les décisions sont-elles déjà prises?

Een commissielid wenst een raming te krijgen van de relatieve activiteit te Brussel-Nationaal en van de vijf andere internationale luchthavens, namelijk Brussels-South International Airport (Charleroi), Luik-Bierset, Oostende, Gent-Wevelgem en Antwerpen-Deurne. Wat is de respectieve omvang van het vervoer van zowel passagiers als vracht voor deze zes luchthavens? Wat is het statuut van de vijf andere luchthavens vergeleken bij het huidige statuut van Brussel-Nationaal en het nieuwe statuut van Brussel-Nationaal zoals het zal zijn zodra de wet is goedgekeurd?

Spreker is verrast te moeten vaststellen dat in de wet met geen woord gerept wordt over die vijf luchthavens, terwijl Belgocontrol ook voor hen bevoegd zal zijn. Hoe zullen in elk van die vijf luchthavens de taken verdeeld worden tussen enerzijds Belgocontrol en anderzijds het equivalent van BIAC?

Spreker legt uit dat de bedrijfsrevisoren die een gemeenschappelijk verslag zullen opstellen, niets anders kunnen doen dan kwantitatieve informatie bekrachtigen. Die informatie bestaat in principe immers al, te meer daar BATC een naamloze vennootschap is en de verantwoordelijken van de naamloze vennootschap bijgevolg de waarde van hun activa moeten bepalen. Het minste dat men van de minister mag verwachten is dat hij als toezichthoudende overheid voor de huidige Regie der Luchtweegen, in staat is de waarde te bepalen van wat de Regie der Luchtweegen vertegenwoordigt. Spreker wenst de mening van de minister in dit verband te kennen.

Tijdens de bespreking van het wetsontwerp in de Kamer werd lang gedebatteerd over de invoering van taalrollen. Als men, in tegenstelling tot BATC waarvan de privé-aandeelhouders lichtjes in de meerderheid zijn, terugkeert naar een systeem waarin de overheid de meerderheid van de aandelen heeft, zal men dan niet gedwongen zijn op grond van de taalwetgeving criteria te hanteren die moeten worden goedgekeurd door de Vaste Commissie voor Taaltoezicht? Dit zal het soepel beheer van de luchthaven in het gedrang brengen.

Het commissielid onderstreept vervolgens dat bij de oprichting van BATC de privé-sector royaal werd behandeld: er zijn rentabiliteitsgaranties geboden en de sector kreeg ook de garantie zich te kunnen terugtrekken tegen zeer gunstige voorwaarden. Hoe zal de minister die sector nu motiveren tot deelname aan een structuur waarin de privé-aandeelhouders in de minderheid zijn terwijl zij zich nu tegen zeer gunstige voorwaarden kunnen terugtrekken. De nieuwe structuur is voor de privé-sector minder aantrekkelijk dan in 1987. De minister kan niet vrijgevinger zijn dan hij al geweest is in 1987.

Un commissaire souhaite avoir une estimation de l'activité relative de Bruxelles-National d'une part et des cinq autres aéroports internationaux, Brussels-South International Airport (Charleroi), Liège-Bierset, Ostende, Gent-Wevelgem et Anvers-Deurne. Quelle est l'importance relative du trafic, tant passagers que cargo, pour les six aéroports? Quel est le statut des cinq autres aéroports, comparativement au statut actuel de Bruxelles-National et de son nouveau statut, tel qu'il va devenir une fois la loi adoptée.

L'intervenant est un peu surpris de constater que ces cinq aéroports soient passés totalement sous silence dans la loi, alors que le futur Belgocontrol s'appliquera à eux aussi. Comment se situera l'embranchement entre, d'une part, Belgocontrol et, d'autre part, l'équivalent du B.I.A.C., sur chacun de ces cinq aéroports?

En ce qui concerne les réviseurs d'entreprises qui vont rédiger un rapport commun, l'intervenant explique qu'ils ne peuvent qu'avoir une tâche de confirmation d'information qualitative. Or, ces informations existent en principe déjà, d'autant plus que la B.A.T.C. est une société anonyme et que, par conséquent, les responsables de la société anonyme doivent être amenés à évaluer la valeur de leur actif. Le moins qu'on puisse attendre du ministre, qui est l'autorité de tutelle de l'actuelle Régie des Voies aériennes, est qu'il soit à même de donner la valeur de ce que représente la Régie des Voies aériennes aux yeux de l'autorité de tutelle. L'intervenant aimerait avoir l'appréciation du ministre à ce sujet.

Pendant l'examen du projet de loi à la Chambre, il a été longuement question de la définition d'un cadre linguistique. Si, à la différence de B.A.T.C. qui a une légère prépondérance du privé, on revient à un système où le public a la prépondérance, ne serait-on pas contraint, en vertu de notre législation linguistique, d'en revenir à des critères qui doivent être approuvés par la Commission de contrôle linguistique? Ceci constituera une grosse difficulté pour une gestion souple de l'aéroport.

Le commissaire souligne ensuite que, lorsque la B.A.T.C. a été créée, on a été très généreux avec le secteur privé pour l'attirer, en lui donnant à la fois des garanties de rentabilité et des garanties de pouvoir se retirer dans des conditions plutôt favorables. Comment le ministre va-t-il les inciter à rentrer dans une structure où ils seront largement minoritaires, alors qu'actuellement, ils peuvent retirer leur bien dans d'excellentes conditions? La nouvelle structure présente moins d'attraits que celle qu'on leur a offerte en 1987. Le ministre ne peut pas être plus généreux qu'il ne l'a été en 1987.

De commissie beslist de heer Klees, gedelegeerd bestuurder van BATC, op diens verzoek, te horen.

Uiteenzetting van de heer P. Klees, gedelegeerd bestuurder van BATC

We willen de commissie danken dat zij ons de gelegenheid heeft gegeven om ons standpunt over het voorliggend wetsontwerp tijdens deze vergadering toe te lichten.

Wij, dat wil zeggen, Mark Duyck, algemeen directeur chief operating officer (COO), en ikzelf, gedelegeerd bestuurder chief executive officer (CEO), vertegenwoordigen het management van onze vennootschap en niet de openbare of privé-aandeelhouders.

Ons standpunt werd unaniem vastgesteld door ons Directiecomité dat bestaat uit zes leden die reeds vijf jaar in perfecte harmonie samenwerken.

Reeds verschillende keren hebben we de gelegenheid gehad ons standpunt toe te lichten aan de minister, op zijn verzoek, waarvoor we hem bij dezen willen danken.

(i) Wat het driehoeksschema van de reorganisatie van het luchthavenbeheer te Zaventem betreft, zijn wij het volledig eens. De drie entiteiten van dit beheer die op de hoeken van de driehoek moeten worden geplaatst, zijn:

- het Bestuur van de Luchtvaart;
- BIAC;
- Belgocontrol.

De verdeling van de opdrachten tussen deze entiteiten werd aanvaard door alle betrokken partijen. Hetzelfde geldt voor de verdeling van het personeel over BIAC en Belgocontrol.

Het lijkt ons volledig aanvaardbaar het voltallige personeel voorgesteld door de RLW (649 personeelsleden) en 86 personeelsleden van BATC te integreren.

Deze integratie van twee verschillende culturen zal drie tot vier jaar duren.

Geen enkele ontslagmaatregel (zacht of hard) zal moeten worden genomen. Er is overeengekomen dat de statutaire rechten van de ambtenaren van de RTL inzake behoud van werk, het salaris op het ogenblik van de oprichting van BIAC en het recht op pensioen op hetzelfde ogenblik integraal zullen worden behouden. Al het personeel dat van BATC komt, is en blijft onder arbeidscontract.

In het zwaartepunt van de driehoek bevindt zich het CRC, het Comité voor Regulatie en Controle. Over de opdracht ervan lijken wij het eveneens eens te zijn.

À sa demande, la commission décide d'entendre M. Klees, administrateur-délégué de la B.A.T.C.

Exposé de M. P. Klees, administrateur-délégué de B.A.T.C.

Nous remercions la commission de nous avoir permis de présenter notre point de vue sur le présent projet de loi à cette réunion.

Nous, c'est-à-dire, Mark Duyck, Directeur Général Chief Operating Officer (C.O.O.) et moi-même, administrateur-délégué Chief Executive Officer (C.E.O.), représentons le management de notre société et non les actionnaires publics ou privés.

Notre point de vue a été arrêté unanimement par notre comité de direction, composé de 6 membres dont, depuis 5 ans, le travail s'accomplit en parfaite harmonie.

Nous avons eu l'occasion d'exposer notre position à plusieurs reprises au ministre, à sa demande, ce dont nous le remercions.

(i) Sur le schéma triangulaire de réorganisation de la gestion aéroportuaire à Zaventem nous sommes parfaitement d'accord. Les 3 entités de cette gestion placées au sommet du triangle sont:

- l'administration de l'Aéronautique;
- B.I.A.C.;
- Belgocontrol.

La répartition des tâches entre ces entités a été acceptée par toutes les parties concernées. Il en est de même pour la répartition du personnel entre B.I.A.C. et Belgocontrol.

Il nous paraît parfaitement acceptable d'intégrer la totalité du personnel proposé par la R.V.A. (649 agents) et 86 agents B.A.T.C.

Cette intégration de deux cultures différentes prendra trois à quatre ans.

Aucune mesure de licenciement (douce ou dure) ne devra être prise. Il a été convenu que les droits statutaires des agents de la R.V.A. en ce qui concerne le maintien de l'emploi, le salaire à la date de la création de B.I.A.C. et le droit à la pension au même moment, seront intégralement conservés. Tous les agents en provenance de B.A.T.C. sont et resteront sous contrat d'emploi.

Au centre de gravité du triangle se place le C.R.C., Comité de Régulation et de Contrôle dont la tâche nous semble également définie de commun accord.

Afgezien daarvan komt deze organisatie tegemoet aan de aanbevelingen van respectievelijk de consultants McKinsey en Roland Berger.

(ii) Na 5 jaar ervaring op het terrein veroorloven wij ons u twee fouten uit het verleden te signaleren die niet meer zouden mogen worden gemaakt.

1° Het beheer van de luchthavenactiviteiten aan de grond (BIAC) toevertrouwen aan een administratieve en bureaucratische entiteit die geplaatst wordt in een budgettair kader van openbare orde zonder performante beheersmiddelen. Een dergelijk beheer heeft in het verleden ertoe geleid dat de luchthaven in een «Jurassic Park» werd omgevormd, zoals Paul Reutlinger het uitdrukt.

2° De tweede fout zou zijn de luchthavenautoriteit (BIAC) te assimileren met een financiële instelling die bestemd is voor de debudgettering van de openbare activiteiten.

Deze tendens werd vastgesteld bij het begin van het bestaan van BATC en heeft geleid tot de financiële crisis die deze instelling heeft doorgemaakt op het einde van 1992. Deze toestand is volledig rechtgezet tijdens het eerste semester van 1993.

Men moet zich bewust zijn van het feit dat het luchthavenbeheer slechts kan worden toevertrouwd aan een industriële en commerciële onderneming, die evenwel ook openbare taken heeft en die afgestemd is op een welbepaald publiek, meer bepaald de reizigers en, voor de vracht, de expeditiebedrijven.

Het is slechts op deze voorwaarde dat men voor de luchthaven een toekomstbeeld op lange termijn kan vormen.

Om ons te positioneren moeten we inderdaad kiezen tussen wat we nog in 1994 waren, te weten een mini-luchthaven, en datgene waarop we vanaf vandaag aanspraak kunnen maken, namelijk uitgroeien tot een echte internationale luchthaven. Zo zullen billijke samenwerkingsvormen tot stand kunnen komen met naburige luchthavens en de deelname van buitenlandse ondernemingen zal overwogen kunnen worden.

Hierbij is het verslag van professor Sleuwaegen van de KUL, opgesteld in opdracht van BATC, de RLW en Sabena, heel belangrijk.

Alleen al de uitbreiding van het luchthavengebouw en zijn bijgebouwen heeft het sinds 1994 mogelijk gemaakt 2 000 rechtstreeks recurrente banen te scheppen onafhankelijk van de 2 000 rechtstreekse banen die gecreëerd werden gedurende de 5 jaren van de bouw die werd beëindigd in december 1994.

Wij zijn van oordeel dat het nodig zal zijn in de komende 10 jaar nog 12 miljard te investeren om een luchthaven te behouden en te ontwikkelen die past bij de hoofdstad van Europa. Het doel is nog 10 000 banen te scheppen.

Au demeurant, cette organisation rencontre les recommandations exprimées respectivement par les consultants McKinsey et Roland Berger.

(ii) Après cinq ans d'expérience sur le terrain, nous nous permettons de vous signaler deux erreurs du passé à ne plus commettre.

1° Confier la gestion des activités aéroportuaires au sol (B.I.A.C.) à une entité administrative et bureaucratique placée dans un cadre budgétaire d'ordre public sans outils de gestion performants. Une telle gestion a, dans le passé, conduit à transformer l'aéroport en un «Jurassic Park», selon l'expression de Paul Reutlinger.

2° La deuxième erreur serait d'assimiler l'autorité aéroportuaire (B.I.A.C.) à un organisme financier destiné à débudgétiser des activités publiques.

Cette tendance fut marquée au début de l'existence de B.A.T.C. et l'a conduit à la crise financière que cet organisme a vécu à la fin de 1992, situation qui fut complètement redressée durant le premier semestre 1993.

Il convient de prendre conscience que la gestion aéroportuaire ne peut être confiée qu'à une entreprise industrielle et commerciale ayant également des missions publiques, destinées essentiellement à servir un public déterminé, à savoir, les voyageurs et pour le fret, les expéditeurs.

C'est à cette seule condition qu'on peut avoir, pour l'aéroport, une vision à long terme.

Il nous faut en effet choisir, pour nous positionner entre ce que nous étions encore en 1994, à savoir un mini-port ou ce que nous pouvons, dès aujourd'hui, revendiquer, c'est-à-dire, devenir un véritable aéroport international. Ainsi des collaborations équitables pourront être réalisées avec des aéroports voisins et la participation d'entreprises étrangères pourra être envisagée.

À cet égard, le rapport du Professeur Sleuwaegen de la K.U.L., commandité par B.A.T.C., la R.V.A. et la Sabena est significatif.

Déjà l'extension de l'aérogare et de ses annexes a permis depuis 1994 la création de 2 000 emplois directs récurrents, indépendamment des 2 000 emplois directs utilisés durant les cinq ans de la construction terminée en décembre 1994.

Nous estimons qu'il sera nécessaire d'investir dans les dix années qui viennent, douze nouveaux milliards pour maintenir et développer un aéroport digne de la capitale de l'Europe. L'enjeu est la création de 10 000 emplois nouveaux.

Onze huidige capaciteit bezorgt ons de 15^e plaats in Europa en de concurrentie van onze onmiddellijke burens oefent een zware druk uit op onze activiteiten.

We stellen een belangrijke culturele verandering voor, die zich reeds laat voelen bij de meeste van de 250 actoren op de luchthaven, die samen 22 000 voltijdse medewerkers tewerkstellen.

Voor de komende jaren moet men tussen die medespelers «win-win»-situaties creëren. Zo niet zullen we teruggebracht worden tot het niveau dat Genève bekleedt ten opzichte van Zürich.

Het is duidelijk dat voor het management van BATC de keuze gemaakt is. Ons land bezit de middelen op intellectueel, manueel, technisch en financieel vlak om van Brussel-Nationaal een echte internationale luchthaven te maken die de keuze van Brussel als Europese hoofdstad rechtvaardigt.

(iii) De juridische vorm van de nieuwe vennootschap BIAC lijkt ons vandaag niet essentieel. Ze is samengesteld uit de huidige activiteiten van BATC waaraan men een deel van de activiteiten van de RLW toevoegt. We zouden zeker de voorkeur gegeven hebben aan een privaatrechtelijke vennootschap en dit om de redenen die Jean-Pierre Pauwels aanhaalt in een recent interview in «*Le Soir*» (kopie in bijlage). Hij citeert trouwens het geval van de RLW en stelt een totale scheiding voor van enerzijds de Staat en zijn administratieve cultuur en anderzijds de instellingen met een ondernemerscultuur.

Toch doen het voorbeeld van Belgacom en onze contacten met zijn bestuurders ons geloven dat men via specifieke koninklijke besluiten en het opstellen van een adequaat beheerscontract de logheid van een openbaar beheer, waarvan de voorbeelden legio zijn, zou kunnen vermijden. Op dit punt vragen wij in het bijzonder de doorzichtigheid van de kosten, prijzen en vergoedingen. De verdoken of niet gekende subsidies hebben hun tijd wel gehad, nu het geld niet meer van de Staat kan komen.

De industriële rentabiliteit en de mededinging vervangen de subsidies. De kwaliteit van de dienst verleend aan de gebruikers wordt het belangrijkste criterium voor goed beheer: hierover oordeelt uiteindelijk de gebruiker. In ons geval is dat in hoofdzaak de internationale passagier.

Wat het management van BATC vandaag met klem vraagt, is het beheer verder te kunnen voeren zoals dat nu gebeurt namelijk privé en zonder dat de overheid de klok terugdraait. Dit zou haaks staan op de tendens die wordt waargenomen in heel Europa.

Men mag de term «privébeheer» ook niet tot een mythe maken. Dit beheer wordt toegepast in alle performante Europese luchthavens volgens specifieke regels die rekening houden met de bijzondere kenmerken van elk platform.

Notre capacité actuelle nous classe 15^e en Europe et la concurrence de nos voisins immédiats exerce une lourde pression sur nos activités.

Nous proposons un changement culturel important qui déjà se fait sentir chez la plupart des 250 intervenants dans les activités du site, offrant aujourd'hui 22 000 emplois récurrents.

Il s'agit de créer entre ces intervenants des situations de gagnants-gagnants (win-win) pour les prochaines années. À défaut, nous serions ramenés au rang de Genève par rapport à Zurich.

Il est clair que pour le management de B.A.T.C., le choix est arrêté. Notre pays possède des moyens intellectuels, manuels, techniques et financiers pour faire de Bruxelles National un véritable aéroport international justifiant le choix de Bruxelles comme capitale de l'Europe.

(iii) La forme juridique de la nouvelle société B.I.A.C. constituée des activités actuelles de B.A.T.C. auxquelles on adjoint une partie des activités de la R.V.A., ne nous paraît pas aujourd'hui essentielle. Nous aurions certes préféré une société de droit privé, pour les raisons qu'a invoquées Jean-Pierre Pauwels dans un récent interview au journal *Le Soir* (dont copie jointe) et qui cite d'ailleurs le cas de la R.V.A. et propose une séparation totale entre l'État et sa culture administrative, d'une part, et les organismes à culture entrepreneuriale, d'autre part.

Cependant, l'exemple de Belgacom et nos contacts avec ses dirigeants, nous permettent de croire que l'on pourrait éviter par des arrêtés royaux spécifiques et la rédaction d'un contrat de gestion adéquat, la lourdeur d'une gestion publique dont les exemples ne manquent pas. En particulier, nous demandons à cet égard, la transparence des coûts, des prix et des redevances. Les subsides cachés ou ignorés ont fait leur temps, l'argent ne peut plus venir de l'État.

La rentabilité industrielle et la compétition remplacent les subventions. La qualité du service rendu aux utilisateurs devient le critère principal d'une bonne gestion dont le juge est le consommateur final. Dans notre cas, il s'agit essentiellement du passager international.

Aujourd'hui, ce que le management de B.A.T.C. demande fermement c'est de pouvoir continuer de gérer, comme actuellement, d'une manière privée et de ne pas voir l'autorité publique faire un retour en arrière et ce à l'inverse de la tendance très marquée dans l'Europe entière.

Il ne convient pas de mythifier les termes «gestion privée». Elle est appliquée dans tous les aéroports européens performants selon des modalités spécifiques tenant compte des particularités de chaque plate-forme.

We vragen eveneens de modernste technologieën te kunnen blijven promoten zoals we het ondermeer hebben gedaan op het gebied van de «Information Technology» (IT). Het resultaat hiervan was namelijk erkenning op wereldtopniveau. Dat werd nog onlangs geïllustreerd door het feit dat onze dochtermaatschappij Switch (SoftWare Information Technology Change) door Schiphol werd uitgekozen om het informatiesysteem uit te werken voor die luchthaven (centrale gegevensbank en gecentraliseerd technisch beheer). We hebben op dit vlak gewonnen van de grootste concurrenten zoals IBM en ICL. De onderhandelingen over dit belangrijk contract zijn volop bezig.

(iv) In het wetsontwerp, dat u voor u heeft, vestigen wij de aandacht op 9 punten die ons de grootste zorgen baren en die we duidelijk zouden willen geregeld zien, omdat zonder deze punten ons beheersmodel onuitvoerbaar is.

Zo niet zullen we over enkele maanden opnieuw een «Jurassic Park» zijn.

Deze punten worden opgesomd in een willekeurige volgorde. De rechtvaardiging van deze voor het management van BATC essentiële elementen vindt u in de bijlage bij deze nota (Zie bijlage 1).

1. De bijstand aan de passagiers is in onze ogen een privédienst en geen openbare taak zoals uiteengezet in het wetsontwerp.

2. Tussen BIAC en Belgocontrol moeten wederkerige prestatiecontracten worden opgesteld.

3. BIAC mag geen administratieve autoriteit zijn.

4. Nieuw aangeworven personeel zou contractueel moeten zijn. Hetzelfde zou moeten gelden bij bevordering van het statutair personeel.

5. Er zou geen taalkader mogen zijn.

6. De kosten van de luchtcontrole van de regionale luchthavens zouden de operationele kosten van BIAC niet mogen bezwaren.

7. De toezichthoudende overheid zou de inkomsten moeten vaststellen voor een welbepaalde periode.

8. Het vaststellen van een performantiedoelstelling in de vorm van een ROE (Return On Equity) zou een element moeten zijn in het beheerscontract.

9. De opleiding van het personeel zou verzorgd moeten worden in bijvoorbeeld een instituut van Luchtvaartberoepen (ILB) dat onder de verantwoordelijkheid staat van BIAC.

*
* *

Nous demandons également de pouvoir continuer à promouvoir les technologies les plus modernes comme nous l'avons fait notamment dans le domaine de l'«information Technology» (I.T.) avec comme résultat d'être reconnu au top niveau mondial. Ceci vient d'être illustré par notre filiale S.W.I.T.C.H. «SoftWare Information Technology Change» retenue par Schiphol pour concevoir le système d'informations de l'aéroport (Banque centrale de données et gestion technique centralisée). Nous avons battu dans la compétition les plus grands dont I.B.M. et I.C.L. La négociation de cet important contrat est en cours.

(iv) Dans le projet de loi d'habilitation qui vous est soumis nous relevons 9 points qui font l'objet de nos plus grands soucis et que nous souhaitons voir clairement rencontrer car sans cela notre modèle de gestion est irréalisable.

À défaut, nous ne donnons pas quelques mois pour revenir à l'état de Jurassic Park.

Ces points sont énumérés sans ordre particulier de priorité. La justification de ces éléments essentiels pour le management de B.A.T.C. se trouve dans l'annexe à la présente. (Voir annexe 1).

1. L'assistance aux passagers constitue, à nos yeux, un service privé et non une mission publique comme explicité dans le projet de loi.

2. Il convient d'établir des contrats de performances réciproques entre B.I.A.C. et Belgocontrol.

3. B.I.A.C. ne peut être une autorité administrative.

4. Le personnel nouvellement engagé devrait être contractuel. Il en serait de même lors des promotions du personnel statutaire.

5. Il ne devrait pas y avoir de cadre linguistique.

6. Le coût du contrôle aérien des aéroports régionaux ne devrait pas obérer les coûts opérationnels de B.I.A.C.

7. La fixation des revenus par les autorités de tutelle devrait être clairement établie pour une période déterminée.

8. La fixation d'un objectif de performance sous la forme d'un R.O.E. «Return On Equity» devrait faire l'objet d'un élément du contrat de gestion.

9. La formation du personnel devrait être autorisée, par exemple sous la forme de la création d'un Institut des métiers aéroportuaires (I.M.A.) sous la responsabilité de B.I.A.C.

*
* *

De algemene bespreking wordt hervat

Op de vraag van een lid over de toestand van buitenlandse passagiers die door de grenspolitie worden teruggedreven, antwoordt de heer Klees dat de INADS in de oude terminal niet beschikken over een behoorlijk lokaal en beslag legden op de voor het publiek toegankelijke plaatsen. Daardoor kreeg men bij herhaling te kampen met een luizenplaag.

Bij de indienstneming van de nieuwe terminal voorzag het grenscontroleplan van 28 oktober 1994, dat werd goedgekeurd door alle betrokken partijen (rijkswacht, douane, RLW, BATC) in de inrichting van een gesloten centrum dat zou worden ingericht en uitgerust door BATC terwijl het beheer werd toevertrouwd aan de luchthavenautoriteit (de RLW), dit wegens de gevolgen, op het vlak van publiekrecht en op het vlak van de mensenrechten, van het gedwongen opsluiten van personen die worden teruggedreven volgens de bepalingen van de wet van 15 december 1980.

BATC heeft de inrichting van deze lokalen afgerond in maart 1995, aangezien hun indienstneming diende samen te vallen met het begin van de inwerkingtreding van de Schengen-akkoorden.

Wegens het ontbreken van een gemeenschappelijke visie over de individuele verantwoordelijkheden van de betrokken partijen (RLW, BATC, ministerie van Binnenlandse Zaken), heeft BATC, om vanzelfsprekende redenen van continuïteit van de dienstverlening, zelfs het beheer waargenomen van het INADS-centrum, dat daadwerkelijk functioneerde sinds 24 maart 1995.

Het toezicht werd verzekerd door personeel van de bewakingsfirma belast met de veiligheidscontroles van de regie en aangeworven op vrijwillige basis waarbij, ten laste van BATC, een specifieke opleiding werd verstrekt. De totale kosten bedragen ongeveer 2 miljoen per maand (gemiddeld), die door BATC gedragen worden.

De inspectiebezoeken van het Centrum voor gelijkheid van kansen en van de Beweging tegen racisme, antisemitisme en xenofobie (BRAX), de reportages in de pers bevestigden allemaal de kwaliteit van huisvesting verstrekt door BATC.

Evenwel, sinds de herfst van 1995, gealarmeerd door de opmerkingen van de Belgische Liga voor de rechten van de mens, zijn er vragen gesteld over het recht van BATC om als privé-onderneming een oord te beheren waar mensen verblijven die er tegen hun wil worden vastgehouden.

Er diende een einde te worden gemaakt aan deze toestand, die in strijd is met de juridische traditie en de algemene principes van het Belgisch recht.

Sinds begin december 1996 heeft de minister van Binnenlandse Zaken, zich bewust van het abnormale

La discussion générale est reprise

En réponse à la question de la commissaire sur la situation des passagers étrangers refoulés par la police des frontières, M. Klees explique que dans l'ancien terminal, les INADS ne disposaient pas d'un local décent et squattaient les lieux publics. À plusieurs reprises, des invasions de puces ont été la conséquence de cet état des choses.

Lors de la mise en service du nouveau terminal, le plan de contrôle des frontières approuvé par toutes les parties concernées (Gendarmerie, Douane, R.V.A., B.A.T.C.) du 28 octobre 1994 prévoyait la mise en place d'un centre fermé dont l'équipement et l'installation devaient être réalisés par B.A.T.C. et la gestion confiée à l'autorité aéroportuaire (la R.V.A.) en raison des implications en termes de droit public et de droit des gens, de l'enfermement imposé aux personnes refoulées selon les termes de la loi du 15 décembre 1980.

B.A.T.C. avait achevé en mars 1995, la mise en place des locaux, leur mise en service devant coïncider avec le début du fonctionnement des accords de Schengen.

Face à une absence de vision commune sur les responsabilités individuelles des parties concernées (R.V.A., B.A.T.C., ministère de l'Intérieur), B.A.T.C. a, pour d'évidentes raisons de continuité du service, géré elle-même le centre I.N.A.D.S. qui a fonctionné effectivement à partir du 24 mars 1995.

La surveillance en était assurée par un personnel de la société de gardiennage chargée des contrôles de sécurité de la Régie et recruté sur base volontaire avec une formation spécifique à charge de B.A.T.C. L'ensemble des coûts atteint \pm 2 millions par mois (en moyenne) supportés par B.A.T.C.

Des visites d'inspection du Centre pour l'égalité des chances, du Mouvement contre le racisme, l'antisémitisme et la xénophobie (MRAX), des reportages de presse ont tous confirmé la qualité de l'hébergement assuré par B.A.T.C.

Cependant, dès l'automne 1995, alertés par des remarques de la Ligue belge des droits de l'homme, des questions furent posées sur le droit de B.A.T.C., entreprise privée, de gérer un site où séjournent des gens qui y sont retenus contre leur gré.

Cette situation contraire aux traditions juridiques et aux principes généraux du droit belge ne pouvait durer.

Dès le début de décembre 1996, le ministre de l'Intérieur, conscient du caractère anormal de la

karakter van de toestand, onderhandelingen aangevat met BATC ten einde het beheer van dit centrum over te nemen, binnen een voor beide partijen zo gunstig mogelijk kader.

De RLW die als luchthavenautoriteit de eerste verantwoordelijkheid voor dit beheer diende te dragen, nam deel aan het overleg maar heeft nooit enig gevolg gegeven aan de gemeenschappelijke vragen van de minister en van BATC, om voor een klein deel bij te dragen in de werkingskosten van het centrum voordat dit door de minister definitief zou worden overgenomen in het kader van zijn bevoegdheden op het vlak van de vreemdelingenpolitie.

De definitieve overname door de minister gebeurde op 1 juli 1996.

BATC heeft dus gedurende de 15 maanden dat zij dit centrum beheerde, voor ongeveer 30 miljoen werkingskosten ten laste genomen (daaronder niet begrepen de installatiekosten die zij sinds het begin voor haar rekening aanvaardde gezien haar hoedanigheid van beheerder van de luchthaven) en, als blijk van burgerzin, belangrijke verantwoordelijkheden gedragen op een terrein dat haar, juridisch gesproken, vreemd was.

Een lid vraagt of de wens van de heer Klees wel haalbaar is, namelijk dat ondanks de meerderheids-participatie van de overheid in BIAC, deze instelling niet onderworpen wordt aan regels van openbaar bestuur. Beschikt de heer Klees daaromtrent over een studie en kan hij die meedelen?

De heer Klees wijst erop dat hij tegenover de minister de verbintenis heeft aangegaan geen enkel document mee te delen zonder diens toestemming.

Een commissielid heeft een vraag over de eventuele samenwerking die zou kunnen ontstaan in de nieuwe structuur tussen de regionale luchthavens en Brussel-Nationaal. Het zou immers perfect denkbaar zijn dat een soort taakverdeling voor bepaalde activiteiten wordt afgesproken tussen de regionale luchthavens en Brussel-Nationaal, maar de vraag is hoe deze samenwerking zal verlopen als er verschillende structuren tot stand komen. De facto wordt nu al een deel van het vrachtvervoer afgeleid naar regionale luchthavens maar hoe zal dit operationeel in de toekomst georganiseerd worden met twee verschillende structuren?

*
* *

ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

— *Luchthavenactiviteiten in België*

Op basis van het cijfermateriaal over 1996 blijkt dat de luchthaven Brussel-Nationaal 80,97% van de luchthavenactiviteiten in België haalt, wat het vrachtvervoer betreft, en 96,03%, wat het personenvervoer betreft.

situation, entamait avec B.A.T.C. des négociations pour la reprise dans les meilleures conditions pour les deux parties, de la gestion de ce centre.

La R.V.A. qui en tant qu'autorité aéroportuaire devait porter la première responsabilité de cette gestion, participait aux négociations mais n'a jamais donné suite aux demandes communes du ministre et de B.A.T.C., de contribuer un minimum aux coûts de fonctionnement du centre, avant que celui-ci ne soit définitivement repris par le ministre dans le cadre de ses attributions relatives à la police des étrangers.

La reprise définitive par le ministre s'est faite le 1^{er} juillet 1996.

La conséquence en a été que B.A.T.C. a, pendant les 15 mois où elle a géré ce centre, exposé ± 30 millions de frais de fonctionnement (en ce non compris les coûts d'installations qu'elle acceptait d'assumer depuis le début en raison de sa qualité de gestionnaire de l'aéroport) et, dans un souci de citoyenneté, pris des responsabilités considérables sur un terrain juridique inapproprié.

Un membre se demande si le souhait de M. Klees que, malgré la majorité du public dans BIAC, celle-ci ne soit pas un organisme soumis à des règles d'administration publique, est réalisable. M. Klees dispose-t-il d'une étude à ce sujet et peut-il la communiquer?

M. Klees explique qu'il s'est engagé vis-à-vis du ministre à ne diffuser aucun document sans son autorisation.

Un commissaire s'interroge sur la collaboration qui pourrait éventuellement se faire dans la nouvelle structure entre les aéroports régionaux et Bruxelles-National. En effet, il serait parfaitement plausible qu'une sorte de répartition des tâches soit convenue pour certaines activités entre les aéroports régionaux et Bruxelles-National, mais la question est de savoir comment se réalisera cette collaboration si des structures différentes voient le jour. *De facto*, une partie du transport de marchandises est déjà détournée actuellement vers les aéroports régionaux, mais quelle en sera l'organisation opérationnelle à l'avenir, en présence de deux structures différentes?

*
* *

RÉPONSES DU MINISTRE

— *Activité aéroportuaire belge*

Sur base des chiffres de 1996, il apparaît que l'aéroport de Bruxelles-National réalise 80,97% de l'activité aéroportuaire belge en termes de fret et 96,03% en termes de passagers.

Immers, het aantal passagiers kan als volgt worden opgesplitst:

Brussel-Nationaal:	13 551 082
Charleroi:	87 230
Bierset:	108 109
Oostende:	90 474
Antwerpen:	272 989
	<hr/>
	14 109 887

De spreiding van het vrachtvervoer ziet er als volgt uit:

Brussel-Nationaal:	464 277 ton
Charleroi:	622 ton
Bierset:	6 781 ton
Oostende:	91 768 ton
Antwerpen:	9 883 ton
	<hr/>
	573 331 ton

Een lid merkt op dat er ook sprake is geweest van de luchthaven van Gent. In zijn antwoord geeft de minister daarover echter geen cijfers.

De minister antwoordt dat het om een privé-luchthaven gaat, waaromtrent geen informatie beschikbaar is. Het meegedeelde cijfermateriaal heeft alleen betrekking op openbare luchthavens.

Het lid vraagt of deze luchthaven ook een vergoeding voor luchtverkeersleiding betaalt.

Immers, alles wat verband houdt met BIAC geldt voor de luchthaven Brussel-Nationaal, terwijl alles wat van de RLW in handen van de overheid blijft, van toepassing zal zijn op alle luchthavens.

De vier regionale luchthavens zouden dus een vergoeding voor luchtverkeersleiding moeten betalen terwijl zij dat thans niet doen.

Daar komt dus nog een privé-luchthaven bij.

De minister zegt daarover informatie te zullen inwinnen.

Het lid vraagt of de installatie van het uit Keulen afkomstig bedrijf een invloed zal hebben op de vrachtvervoeractiviteiten van de luchthaven van Bierset.

De minister antwoordt dat er vanaf 1 maart 1998 te Bierset 28 nachtvluchten voor vrachtvervoer zullen zijn. Dat zal wel problemen meebrengen maar men moet de economische activiteit van de luchthaven opnieuw op gang brengen. Dat is de eeuwige twistvraag.

En effet, au niveau du détail, on relève pour le nombre de passagers les chiffres suivants:

Bruxelles-National:	13 551 082
Charleroi:	87 230
Bierset:	108 109
Ostende:	90 474
Anvers:	272 989
	<hr/>
	14 109 887

En ce qui concerne le fret, les chiffres relevés se présentent comme suit:

Bruxelles-National:	464 277 tonnes
Charleroi:	622 tonnes
Bierset:	6 781 tonnes
Ostende:	91 768 tonnes
Anvers:	9 883 tonnes
	<hr/>
	573 331 tonnes

Un membre fait remarquer qu'on avait aussi cité l'aéroport de Gand. Or, le ministre n'en parle pas dans sa réponse.

Le ministre explique qu'il s'agit d'un aéroport privé pour lequel on ne dispose pas d'informations. Les chiffres cités ne concernent que les aéroports publics.

Le membre voudrait savoir si cet aéroport paye aussi une redevance pour le contrôle aérien.

En effet ce qui concerne B.I.A.C. s'appliquera à l'aéroport de Bruxelles-National, alors que ce qui va rester public de la R.V.A. s'appliquera à l'ensemble des aéroports.

Les autres aéroports régionaux devraient donc payer une redevance pour le contrôle aérien, alors qu'ils ne payent rien à l'heure actuelle.

S'ajoute encore à cela un aéroport privé.

Le ministre s'informerá.

Le membre voudrait savoir si l'installation de la firme venue de Cologne aura une influence sur le chiffre de l'activité de fret de l'aéroport de Bierset.

Le ministre répond qu'à partir du 1^{er} mars prochain, il y aura à Bierset 28 vols de fret par nuit. Cela provoquera des problèmes mais il faut bien relancer l'activité économique de l'aéroport. C'est l'éternel débat.

Betrekkingen tussen Belgocontrol en de exploitanten van de regionale luchthavens

Er wordt gevraagd hoe de relatie tussen Belgocontrol en de exploitanten van de regionale luchthavens er precies zal uitzien.

De eerder meegedeelde cijfers tonen aan dat de omvang van de activiteiten van Brussel-Nationaal en van de regionale luchthavens sterk verschilt.

Een tweede verschilpunt is de toezichthoudende overheid: federaal voor Brussel en gewestelijk voor de andere luchthavens.

Een lid wil weten hoe de luchtverkeersleiding in de praktijk zal verlopen, nog ongeacht de bevoegdheidsproblemen.

BIAC zal zich duidelijk alleen bezighouden met de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Belgocontrol daarentegen controleert het hele luchtruim, ook voor de regionale luchthavens. In dit verband bestaat er een samenwerkingsakkoord uit 1989, op basis waarvan ook in de toekomst toezicht wordt gehouden op het luchtruim, personeel ter beschikking wordt gesteld, ...

Als de regionale luchthavens bijkomende diensten vragen, worden die aangerekend. Dat zal ook in de toekomst het geval zijn.

Een lid stelt vast dat in dat geval Bierset meer zal betalen naarmate het vrachtvervoer toeneemt.

De minister bevestigt dit aangezien het akkoord gebaseerd is op de cijfers van 1989.

Probleem van de waardebepaling van BATC en de RLW

De waardebepaling van BATC en de RLW, of eigenlijk van de bedrijfstak «luchthavenexploitatie» die wordt ingebracht in BIAC, is uiteraard een zeer gevoelig punt.

Dit aspect brengt ons trouwens bij een ander probleem: de situatie van de privé-aandeelhouders.

Uiteraard hoopt de regering dat de privé-aandeelhouders zullen blijven en heeft daartoe de laatste twee jaar intensief overleg gepleegd. Hopelijk kunnen de gewaarborgde soepelheid in het beheer — die in het koninklijk besluit zal worden bekrachtigd — en de in het vooruitzicht gestelde rendabiliteit van de luchthaven de nog weifelende privé-aandeelhouders overtuigen. Indien sommigen er toch de voorkeur aan geven zich terug te trekken, zullen hun rechten geëerbiedigd worden, overeenkomstig de bepalingen van het protocol dat op 7 december 1987 tussen de aandeelhouders werd getekend.

Les relations entre Belgocontrol et les exploitants des aéroports régionaux

Il a été demandé de quelle manière sera articulée la relation entre Belgocontrol et les exploitants respectifs des aéroports régionaux.

Tout d'abord, comme le montrent les chiffres qui viennent d'être communiqués, les volumes d'activité sont fondamentalement différents selon qu'on parle de Bruxelles ou des aéroports régionaux.

Une autre différence est le pouvoir de tutelle, fédéral pour Bruxelles et régional pour les autres aéroports.

Un membre désirait aussi savoir comment s'exercera le contrôle aérien proprement dit, indépendamment des problèmes de compétence.

Il est clair que B.I.A.C. ne va s'occuper que de l'aéroport de Bruxelles-National.

Belgocontrol surveille l'espace aérien, y compris pour les aéroports régionaux. Il existe à ce propos un accord de coopération remontant à 1989, sur base duquel on continue à assurer la surveillance et à mettre du personnel à disposition etc.

Si ces aéroports font des demandes additionnelles, elles sont facturées. On continuera de cette manière dans l'avenir.

Un membre constate que dans ce cas, si le transport de fret augmente, Bierset va payer plus.

Le ministre le confirme puisque l'accord se base sur les chiffres de 1989.

Problématique de l'évaluation de B.A.T.C. et de la R.V.A.

Quant à l'évaluation de B.A.T.C. et de la R.V.A., ou du moins de la branche d'activité «exploitation aéroportuaire» qui fera l'objet d'un apport à B.I.A.C., il s'agit évidemment d'un point particulièrement sensible.

Cet aspect nous amène tout naturellement à une autre question qui a été posée au sujet de la position des actionnaires privés.

Il faut tout d'abord rappeler la volonté du gouvernement de voir les partenaires privés rester à nos côtés et qu'à cet effet un important travail de concertation a été entrepris depuis deux ans. Les garanties qui ont pu être données quant à la souplesse de gestion, et qui seront confirmées dans l'arrêté royal, de même que les perspectives de rentabilité d'un aéroport performant devraient suffire à convaincre les plus hésitants. Néanmoins, si certains souhaitent se retirer, leurs droits seraient respectés notamment par référence aux dispositions du protocole signé entre les actionnaires le 7 décembre 1987.

De methode voor de waardebeoordeling is de volgende. Twee revisoren, respectievelijk aangewezen door BATC en de RLW, zullen een gezamenlijk rapport indienen waarbij een zekere eensgezindheid wordt nagestreefd. Als zij hier niet in slagen, zal in arbitrage moeten worden voorzien.

Het laatste woord is in dat geval aan een derde revisor, aangewezen door de voorzitter van de Commissie voor het Bank- en Financieelwezen.

Op basis van deze waardebeoordeling zullen de privé-aandeelhouders die zich willen terugtrekken, terugbetaald worden, dat wil zeggen op basis van de huidige waarde van hun deelname in BATC.

Een commissielid wijst erop dat zij er alle belang bij hebben een permanente inventaris bij te houden van de werkelijke waarde van de BATC-aandelen, veeleer dan van hun boekhoudkundige waarde. Aangezien het om een NV gaat, moet die afgeleid kunnen worden uit de rekeningen.

De commissie kent de procedure die de minister heeft uiteengezet.

Het lid zou over de waarde een preciezer antwoord willen, zonder dat dit de minister evenwel ergens toe verbindt.

De minister moet toch nu al een idee hebben van de waarde van de respectieve inbreng van de RLW en BATC.

De minister verklaart dat de openbare sector in het kader van deze operatie per definitie opnieuw meerderheidsaandeelhouder wordt.

Op dit moment zijn de verhoudingen 52,5% en 47,5%. Er wordt nu overgegaan tot de inbreng van een bedrijfstak die staat voor meerdere miljarden, zonder dat men precies weet hoeveel.

De methode van de waardebeoordeling staat inderdaad nog niet vast. In het protocolakkoord is sprake van de beurswaarde en de intrinsieke waarde.

Het ontwerp bepaalt dat de privé-aandeelhouders van BATC naar aanleiding van de geplande hervormingen hun aandelen aan de Staat kunnen verkopen tegen de intrinsieke waarde van die aandelen, verhoogd met de waarde van de goodwill van BATC bepaald volgens een formule van verkorte goodwill-rente.

De uitdrukking «intrinsieke waarde» wordt hier gebruikt in haar gewone betekenis en doelt in hoofdzaak op het boekhoudkundig netto-actief, gecorrigeerd met de latente meerwaarden en minderwaarden, met uitsluiting van de rendementswaarde berekend door actualisering van de toekomstige inkomsten of cash-flow. Het ontwerp van

La procédure d'évaluation est la suivante. Un réviseur désigné par B.A.T.C. et un réviseur désigné par la R.V.A. vont déposer un rapport commun, essayant d'avoir un minimum de convergence. S'ils n'y arrivent pas, il faudra bien prévoir un arbitrage.

On a donc prévu la désignation d'un troisième réviseur arbitre, qui tranchera en dernier ressort, désigné par le président de la Commission bancaire et financière.

C'est sur base de cette évaluation que les actionnaires privés qui voudraient s'en aller seraient remboursés, c'est-à-dire sur base de la valeur actuelle de leur participation à B.A.T.C.

Un commissaire fait remarquer qu'ils ont tout intérêt à avoir de façon permanente un inventaire de la valeur réelle de ce qui constitue B.A.T.C., plutôt que la valeur comptable. Comme il s'agit d'une société anonyme, les comptes devraient révéler cette valeur.

La commission connaît très bien la procédure que le ministre vient de rappeler.

L'intervenant voudrait une réponse plus précise sur les valeurs, sans qu'elle lie pour autant le ministre.

Le ministre doit tout de même avoir, dès à présent, une idée sur l'importance des apports respectifs de la R.V.A. et de la B.A.T.C..

Le ministre déclare que, par définition, dans le cadre de cette opération, le secteur public va redevenir majoritaire.

Pour le moment on en est déjà à 52,5% et 47,5% et on va faire l'apport de toute une branche d'activité qui représente plusieurs milliards, sans qu'on puisse savoir combien exactement.

En effet, actuellement, la méthode d'évaluation n'est pas définie. Dans le protocole d'accord, sont mentionnées: la valeur boursière et la valeur intrinsèque.

Le projet de loi prévoit que le prix auquel les actionnaires privés de B.A.T.C. pourront vendre leurs actions à l'État, en cas de mise en œuvre des réformes envisagées, correspondra à la somme de la valeur intrinsèque et d'un supplément calculé selon une formule de rente abrégée de goodwill.

Le terme «valeur intrinsèque» y est utilisé dans sa définition classique, qui, pour l'essentiel, est celle de l'actif net comptable corrigé des plus-values et moins-values latentes, à l'exclusion de tout calcul de valeur de rendement par actualisation de revenus ou cash-flows futurs. Le projet d'arrêté royal précisera que la valeur d'acquisition des investissements

koninklijk besluit zal bepalen dat de aankoopwaarde van de vastgoedbeleggingen geïndexeerd moet worden op basis van de ABEX-index, zoals bepaald in hoofdstuk IV van het protocol tussen de aandeelhouders van 7 december 1987.

In het prijssupplement wordt het immateriële gedeelte verrekend van de activa van BATC dat overeenstemt met haar hogere winstcapaciteit die het gevolg is van haar bevoorrechte positie op de luchthaven. De formule van de verkorte goodwill-rente, zoals men die in de vakliteratuur ontmoet, bepaalt de waarde van die hogere rendabiliteit door over een aantal jaren het verschil tussen de winst van de vennootschap en het « normale » marktrendement van een belegging die met de intrinsieke waarde overeenstemt te kapitaliseren. De in aanmerking te nemen waarden voor de verschillende variabelen van deze formule zullen aan bod komen tijdens het overleg tussen de minister en zijn adviseurs in de loop van januari 1998.

Het lid antwoordt dat het niet nodig is de minister, die bedrijfsrevisor is, de bestaande methoden uit te leggen. Hij is beter geplaatst dan wie dan ook om een antwoord te geven.

De minister verklaart dat hij niet in de plaats wil treden van de revisoren die zullen worden aangewezen. Hij wil hen niet beïnvloeden.

Spreker stelt vast dat de vraag dus niet beantwoord wordt.

De minister vindt dat ze wel beantwoord kan worden, maar niet precies.

— *Probleem van het taalkader bij BIAC*

Duidelijk is dat het taalkader een bijkomende verplichting kan vormen maar men moet de zaken toch kunnen relativiseren.

Belgacom moet ook aan die verplichting voldoen en objectief gesproken lijkt dat geen werkelijke hinderpaal voor het beheer van het bedrijf.

Een lid merkt op dat men de taaltoestanden bij Belgacom niet zonder meer kan vergelijken met die bij BIAC omdat Belgacom zich in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bevindt.

Op de luchthaven van Zaventem was het zo ver gekomen dat men aan personeelsleden op wie de taalwetten van toepassing zijn, meer bepaald aan de rijkswachters en de douaniers gevraagd heeft niet meer te praten om deze wetten niet te overtreden.

Bij BIAC kan men niet zonder meer dezelfde algemene regels opleggen omdat het hier gaat om een structuur die het in hoofdzaak moet hebben van commerciële betrekkingen en contacten met de klanten.

immobiliers devra être indexée sur base de l'index A.B.E.X., tel qu'il est prévu au chapitre IV du protocole entre actionnaires du 7 décembre 1987.

Le supplément de prix vise à mesurer l'élément immatériel de l'actif de B.A.T.C. qui correspond à sa capacité bénéficiaire supérieure due à sa position privilégiée à l'aéroport. La formule de rente abrégée de goodwill, telle qu'on la rencontre dans la littérature spécialisée, valorise ce surplus de rentabilité en capitalisant, sur un certain nombre d'années, la différence entre le bénéfice de la société et un rendement de marché « normal » d'un placement correspondant à sa valeur intrinsèque. Les valeurs à retenir pour les différentes variables de cette formule pourront faire l'objet d'une concertation entre le ministre et ses conseillers au mois de janvier 1998.

Le membre réplique que ce n'est pas au réviseur d'entreprise qu'est le ministre qu'il faut énumérer les méthodes existantes. Il est mieux qualifié que n'importe qui pour donner une réponse.

Le ministre déclare qu'il ne peut se substituer aux réviseurs qui seront désignés. Il ne veut pas les influencer.

L'intervenant constate que la question reste donc sans réponse.

Le ministre ajoute: sans réponse précise.

— *Problématique du cadre linguistique de B.I.A.C.*

Quant au cadre linguistique, il est clair qu'il peut constituer une contrainte supplémentaire mais il faut tout de même relativiser les choses.

Belgacom est soumis à cette obligation et il ne semble pas que cela constitue, objectivement, une véritable entrave à la gestion de l'entreprise.

Un commissaire fait remarquer que la situation linguistique de Belgacom n'est pas comparable à celle de B.I.A.C. puisque Belgacom se trouve dans la Région de Bruxelles-Capitale.

À l'aéroport de Zaventem, on en était arrivé à demander aux agents soumis aux dispositions de la loi linguistique, et en particulier aux gendarmes et aux douaniers, de ne plus ouvrir la bouche pour éviter de contrevenir à l'une ou l'autre disposition de cette loi.

Mais dans le cas de B.I.A.C., on ne pourra pas le faire d'une façon aussi générale et en particulier, à l'égard d'une structure qui est basée essentiellement sur les relations commerciales et le contact avec la clientèle.

Indien de minister te Zaventem een taalkader moet invoeren, dreigt hij in een uitzichtloze toestand terecht te komen.

De minister antwoordt dat het stelsel van het statutair personeel en dat van het contractueel personeel bij de aanvang naast elkaar zullen bestaan.

Belangrijker lijkt evenwel de bedrijfscultuur die de beheerders van BIAC zullen moeten ontwikkelen. Dat is immers een doorslaggevende factor waarmee men, in voorkomend geval, de vakbonden en het personeel kan overtuigen om naar één in hoofdzaak contractueel stelsel te gaan, waarop bijgevolg de regeling inzake het taalkader niet van toepassing is. Het ligt hoe dan ook in de bedoeling bij BIAC en Belgocontrol bepalingen inzake het taalgebruik in te voeren die vergelijkbaar zijn met die welke bij Sabena gelden.

Samenwerking van de luchthaven Brussel-Nationaal met andere Belgische en buitenlandse luchthavens

Er werden verschillende vragen gesteld over een samenwerking tussen de luchthaven Brussel-Nationaal en andere Belgische of buitenlandse luchthavens.

De mondiale ontwikkelingen van het luchtverkeer zullen onvermijdelijk de luchthavens ertoe nopen allerlei vormen van samenwerkingstrategieën uit te dokteren.

De oprichting van BIAC, een naamloze vennootschap naar publiek recht met een volwaardige beheersautonomie, is ongetwijfeld een belangrijke stap in die richting.

Door de soepelheid en de onderlinge samenhang die zodoende wordt ingebracht in de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, wordt het merkkelijk gemakkelijker samenwerkingsovereenkomsten of partnershipovereenkomsten te sluiten waarover de bedrijven onderling rechtstreeks kunnen onderhandelen.

In dat verband wijst de minister erop dat de luchthaven van Schiphol met hem reeds contact heeft gezocht omdat die interesse heeft voor samenwerking met Brussel-Nationaal. Op basis van die contacten meent hij te kunnen stellen dat «Schiphol» bereid zou zijn een participatie in BIAC te nemen. Dat lijkt de minister een interessant voorstel omdat het bewijst hoe belangrijk Brussel-Nationaal is.

De minister heeft «Schiphol» meegedeeld dat hij geen standpunt inneemt zolang het voorliggend ontwerp niet is goedgekeurd. Alvorens de onderhandelingen voort te zetten, moet men de luchthaven van een nieuwe structuur voorzien.

Een lid brengt het probleem van het taalkader bij BIAC opnieuw ter sprake.

Si le ministre doit créer un cadre linguistique à Zaventem, il s'embarque dans une situation intenable.

Le ministre répond qu'au départ, il y aura coexistence des régimes de personnel statutaire et contractuel.

Ce qui paraît plus fondamental, c'est la culture d'entreprise que les gestionnaires de B.I.A.C. réussiront à développer. Cela constituera en effet un élément déterminant susceptible, le cas échéant, de convaincre les organisations syndicales et le personnel d'évoluer vers un régime essentiellement contractuel qui échapperait dès lors au cadre linguistique. Quoi qu'il en soit, la volonté est de prendre, en faveur de B.I.A.C. et de Belgocontrol des dispositions en matière d'emploi des langues comparables à celles en vigueur pour la Sabena.

Coopération de l'aéroport de Bruxelles-National avec d'autres aéroports belges et étrangers

Plusieurs questions ont été posées à propos d'une coopération entre l'aéroport de Bruxelles-National et d'autres aéroports belges ou étrangers.

Le développement mondial du transport aérien va inmanquablement amener les aéroports à développer des stratégies sous diverses formes.

La création de B.I.A.C., société anonyme de droit public dotée d'une véritable autonomie de gestion, constitue certainement un pas important dans le sens de cette évolution.

Par la souplesse et la cohérence qui est ainsi installée dans l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National on facilite de manière significative la conclusion d'accords de coopération ou de partenariat qui pourront se négocier directement d'entreprise à entreprise.

À ce propos, le ministre informe la commission qu'il a déjà été contacté par l'aéroport de Schiphol, qui serait intéressé notamment par une collaboration avec Bruxelles-National. Sur base des contacts qui ont été pris, il semble qu'ils soient disposés à prendre une participation dans B.I.A.C. Cette proposition paraît intéressante au ministre, parce que cela démontre l'intérêt que constitue Bruxelles-National, ce qui est important.

Le ministre leur a fait savoir qu'il ne prendrait pas position tant que le présent projet ne sera pas adopté. Avant de pousser les négociations plus avant, il faut restructurer l'aéroport.

Un membre désire revenir sur la problématique du cadre linguistique de B.I.A.C.

Een ander lid vraagt dat de commissie de tekst van de wetsbepalingen ontvangt die op dit punt van toepassing zijn op het grondpersoneel van Sabena.

De minister deelt mee dat het gaat om een koninklijk besluit van 10 oktober 1978, dat hij aan de commissieleden zal meedelen (cf. bijlage 2).

Terugkomend op het voorstel van de luchthaven van Schiphol merkt een lid op dat er in de betrekkingen tussen Brussel-Nationaal en de andere luchthavens zeer spoedig belangenconflicten dreigen te ontstaan.

De minister verklaart zich daarvan bewust te zijn. Hij heeft belangstelling voor hun initiatief maar heeft nog geen standpunt ingenomen.

Spreeker verklaart zich te herinneren hetzelfde meegemaakt te hebben met de beheerders van het Tentoonstellingspark van Brussel en de Internationale Jaarbeurs van Brussel, die werden aangezocht om actief deel te nemen aan het beheer van andere jaarbeurzen en tentoonstellingen in België. Hij was daar volstrekt tegen gekant omdat het na enkele maanden ofwel uitstekend gaat en dan beweert men dat het ten koste gaat van andere tentoonstellingen, ofwel slecht gaat en men in dat geval zegt dat het te wijten is aan een belangenconflict met de andere tentoonstellingen.

Dat kan eveneens van toepassing zijn op een samenwerking met «Schiphol».

Een lid stelt een vraag over de toestand van de privé-aandeelhouders.

In 1987 heeft men hen met zeer aantrekkelijke voorwaarden aangetrokken. De minister verklaart hen in de nieuwe structuur te willen behouden doch kan hen niet meer bieden dan in 1987. Spreker is van oordeel dat zij het schip zullen verlaten en dat de minister opnieuw een beroep op privé-kapitaal zal doen zoals in 1987.

De minister antwoordt er niet van overtuigd te zijn dat het op die manier zal verlopen, alhoewel hij daarover geen zekerheid heeft.

Er hebben heel wat contacten plaatsgevonden met de bedrijfsleiding om twee bedrijven op te richten met een efficiënt beheer en een zeer ruime bevoegdheidsdelegatie aan de bedrijfsleiding.

Volgens de uitgevoerde studies zouden die twee bedrijven rendabel moeten zijn.

De minister meent dus dat dankzij deze troeven de huidige privé-aandeelhouders zullen blijven. De regering wenst dat ook.

Un commissaire désirerait à ce propos que la commission puisse disposer du texte des dispositions légales applicables au personnel au sol de la Sabena en cette matière.

Il s'agit de l'arrêté royal du 10 octobre 1978 que le ministre transmettra aux membres de la commission (voir annexe 2).

Revenant à la proposition de l'aéroport de Schiphol, un membre attire l'attention sur le fait que dans le cadre des relations de Bruxelles-National avec les autres aéroports, on risque de se trouver très rapidement devant des conflits d'intérêts.

Le ministre en est conscient. Il est intéressé par leur démarche mais n'a pas encore pris position.

L'intervenant se souvient avoir vécu la même chose avec les gestionnaires du parc des Expositions et la Foire internationale de Bruxelles, qui ont été sollicités pour participer activement à la gestion d'autres foires et expositions en Belgique. Il a vivement déconseillé cela, parce qu'il est évident qu'après quelques mois, ou bien cela marche bien, et on va dire que c'est au détriment d'autres expositions, et si cela marche mal, on dira que c'est parce qu'il existe un conflit d'intérêt avec les autres expositions.

Cela peut être le cas aussi pour une coopération avec Schiphol.

Un commissaire aimerait avoir une réponse à la question concernant la position des actionnaires privés.

On leur a donné en 1987 des sucres d'orges dorés. Le ministre souhaite les conserver dans leur nouvelle structure, mais ne pourra pas leur offrir plus qu'en 1987. L'intervenant pense qu'ils vont partir et que le ministre fera à nouveau appel au privé et refera la même opération qu'en 1987.

Sans avoir de certitude, le ministre ne croit pas que cela se produira de cette façon.

Il y a eu pas mal de contacts avec le management, avec pour objectif de mettre en place deux entreprises qui seront gérées de manière performante avec une très large délégation de pouvoirs au management.

Sur base des études réalisées, ces deux entreprises devraient être rentables.

Le ministre estime donc qu'avec ces diverses caractéristiques les actionnaires privés actuels devraient rester, ce qui est le souhait du gouvernement.

Indien sommigen onder hen evenwel willen weggaan, spreekt het vanzelf dat hun rechten gevrijwaard blijven, zoals bepaald in het protocol dat de aandeelhouders op 7 december 1987 hebben ondertekend.

Voorts is het ook zo dat de minister elke gelegenheid te baat neemt om na te gaan of een instelling bereid is een aandeel te onderschrijven.

Het lid merkt op dat Sabena daarvoor interesse zou moeten betonen. Het gebeurt vaak dat nationale luchtvaartmaatschappijen een aandeel nemen in de belangrijkste luchthaven van hun land. Een dergelijk scenario houdt minder gevaar in dan een beroep doen op «Schiphol».

Spreeker wijst erop dat de commissie een zeer omstandige nota van BATC heeft ontvangen die in dit verslag is opgenomen.

Op dat punt wijst de minister erop dat hij het eisenpakket van de leiding van het bedrijf heeft ontvangen en dat hij die leiding wil betrekken bij de voorbereiding van het koninklijk besluit om te pogen de meest doeltreffende formule te vinden daarbij rekening houdend met de wettelijke bepalingen, zoals bijvoorbeeld die over het taalkader.

Het lid merkt op dat er nog een andere vorm van onzekerheid bestaat over de rendabiliteit van de luchthaven, namelijk het verdwijnen van de *taxfree-shops*. Ook dat zal invloed hebben op de houding van de huidige privé-aandeelhouders. Indien dezen elders een beter rendement voor hun kapitaal vinden, dreigen ze weg te gaan.

De minister wil dat toegeven.

De markt kent een stormachtige ontwikkeling en is volop in een fase van liberalisering. De kans bestaat inderdaad dat de grote institutionele beleggers dreigen weg te gaan.

Een lid vraagt nog of ingeval van samenwerking met en participatie van de luchthaven van Schiphol, de minister vasthoudt aan een 50%-participatie van de Staat.

Speelt het feit dat de regering van Nederland na de volgende verkiezingen Schiphol zou kunnen privatiseren een rol in deze problematiek?

Hoe denkt men een commerciële samenwerking uit te bouwen met Schiphol, waar het personeel alle commerciële verrichtingen kan uitvoeren zonder administratieve rompslomp, wat in Brussel-Nationaal niet het geval is, vooral gezien de keuze voor een publieke in plaats van een privé-entiteit? Een privé-formule maakt soepelere vormen van participatie mogelijk, zelfs voor de Staat. De gekozen oplossing zal ongetwijfeld gepaard gaan met veel moeilijkheden en verplichte procedures, waardoor inte-

Néanmoins, si certains souhaitent se retirer, il est évident que leurs droits seraient respectés, notamment par référence aux dispositions du protocole signé entre les actionnaires le 7 décembre 1987.

Il est vrai, d'autre part, que le ministre ne rate jamais une occasion de vérifier si l'une ou l'autre institution ne serait pas disposée à souscrire une participation.

Le commissaire fait remarquer que cela devrait intéresser la Sabena. Souvent les compagnies nationales prennent une participation dans l'aéroport principal de leur pays. C'est une hypothèse moins empreinte de danger que de s'adresser à Schiphol.

Il rappelle que la Commission a reçu une note très circonstanciée de B.A.T.C. qui est reprise au rapport.

Le ministre précise à ce propos qu'il a reçu les revendications du management de l'entreprise et il l'associe aux discussions pour la préparation de l'arrêté royal, afin d'essayer de trouver la formule la plus appropriée en tenant compte des contraintes légales, comme par exemple le cadre linguistique.

Le commissaire fait remarquer qu'un autre élément d'incertitude pèse sur la rentabilité de l'aéroport. C'est la disparition des *tax free shops*. Cela influencera également l'attitude des actionnaires privés actuels. S'ils trouvent ailleurs un meilleur rendement pour leur capital, ils risquent de s'en aller.

Le ministre le reconnaît.

Le marché est en pleine évolution, en pleine libéralisation. Il est évident qu'il y a un risque de voir les grands institutionnels financiers s'en aller.

Un membre voudrait encore savoir si, en cas de coopération et de participation de l'aéroport de Schiphol, le ministre s'en tiendrait aux 50 % de participation de l'État ou pas.

Le fait qu'après les prochaines élections, le gouvernement des Pays-Bas pourrait privatiser Schiphol joue-t-il un rôle dans cette problématique?

Comment peut-on organiser une collaboration commerciale avec Schiphol dont le personnel peut effectuer toutes les opérations commerciales sans contraintes administratives, ce qui n'est pas le cas à Bruxelles-National, surtout en fonction du choix de l'instrument qui est fait d'une entité publique plutôt que privée? Cela pourrait se faire selon une formule privée qui permet plus de souplesse de participation, même de l'État. La solution choisie ici va amener beaucoup de difficultés et de procédures obligatoi-

ressante kansen verloren kunnen gaan. Kortom, er valt te vrezen dat deze formule de samenwerking met andere luchthavens in de weg zal staan.

De minister verklaart dat niet toevallig is gekozen voor een naamloze vennootschap van publiek recht met verwijzing naar de wet van 21 maart 1991 (zie Belgacom). Een van de belangrijkste redenen hiervoor was dat dit de enige manier was om het statutaire personeel van de RWL te kunnen overplaatsen. Zonder dit juridisch kader zou de overplaatsing onmogelijk zijn. Er zou een individuele opzegging nodig zijn geweest, wat materieel onmogelijk was.

De commissie zal al wel begrepen hebben dat de minister het beheer van deze instelling, ook met de gekozen vorm, zo soepel mogelijk wil laten verlopen. Hij wil iedereen op dit vlak geruststellen.

Daarom is er reeds veel overleg gepleegd en zal dit in de toekomst nog gebeuren teneinde zoveel mogelijk soepelheid in te bouwen in de wet, het uitvoeringsbesluit, de statuten en het beheerscontract.

De minister is zich ervan bewust dat dit voor de privé-aandeelhouders van doorslaggevend belang zal zijn. Daarom zal hij hen vragen zich pas uit te spreken als ze over alle parameters beschikken.

Wat de aandeelhouders betreft, zal de overheid in een eerste fase, gezien de huidige verdeling en de inbreng van een bedrijfstak, ongetwijfeld in de meerderheid zijn.

De minister heeft reeds gezegd dat zodra de operatie voltooid is, hij de huidige en ook nieuwe aandeelhouders zal voorstellen op aandelen in te tekenen voor ten minste de vastgestelde prijs (vandaar het belang van de waardebeoordeling), hetzij als aanvulling op de aandelen die zij reeds bezitten, hetzij door voor het eerst aandelen te kopen.

Hier is dus een rol weggelegd voor nieuwe financiële instellingen, voor Sabena of voor nieuwe operatoren van buitenaf, zoals bijvoorbeeld Schiphol.

De minister benadrukt dat hierover tot nog toe geen standpunt is ingenomen.

Het is hoe dan ook de bedoeling, ook na de operatie, de meerderheid in handen van de overheid te laten. Nieuw is dat het niet langer uitgesloten is dat ooit naar de beurs wordt gegaan, waarna het vraagstuk van de meerderheidsparticipatie er anders kan uitzien.

De voorzitter deelt de commissie mee dat hij een brief heeft gekregen van een groep inwoners van Wezenbeek-Oppem, die de minister verwijten teveel afwijkingen te hebben toegestaan op het koninklijk besluit van 20 mei 1997, dat vanwege de geluidsover-

res, qui vont faire perdre des opportunités. En bref, ne va-t-elle pas empêcher toute collaboration avec d'autres aéroports?

Le ministre déclare que ce n'est pas par hasard qu'on a choisi la forme d'une société anonyme de droit public par référence à la loi du 21 mars 1991 (cf. Belgacom). Une des motivations essentielles était que c'était la seule manière de pouvoir transférer le personnel statutaire de la R.V.A. Sans ce réceptacle juridique, ce transfert était impossible. Il aurait fallu obtenir une renonciation individuelle pour pouvoir l'opérer, ce qui était matériellement impossible.

La commission aura compris que, cette forme étant choisie, la volonté du ministre est de donner à cette entité un maximum de souplesse de gestion. Le ministre désire rassurer les uns et les autres à ce sujet.

C'est pourquoi il y a eu et il y aura de nombreuses réunions de concertation pour tenter précisément d'incorporer dans la loi, l'arrêté d'exécution, les statuts et le contrat de gestion, un maximum de souplesse.

Le ministre est évidemment conscient que ce sera un élément déterminant dans la prise de position des actionnaires privés. À cet égard, il leur demandera de se prononcer, une fois qu'ils seront en possession de tous ces paramètres.

En ce qui concerne la majorité de l'actionnariat, dans un premier temps, eu égard à la répartition actuelle et à l'apport de la branche d'activité, il est incontestable que la majorité publique sera importante.

Le ministre a déjà eu l'occasion de dire que, dès que l'opération sera réalisée, il proposera aux actionnaires actuels, voire à de nouveaux, de souscrire des titres, au moins au prix fixé (d'où l'importance de l'évaluation) soit en complément, soit en entrant dans le capital.

C'est là que pourraient intervenir soit de nouveaux institutionnels financiers, soit Sabena, soit de nouveaux opérateurs externes, comme par exemple Schiphol.

Le ministre insiste sur le fait que, à ce jour, aucune position n'est prise à cet égard.

De toutes façons, l'intention est de conserver, après cette opération, une majorité publique. Ce qu'il a ajouté est que, à un horizon à définir, il n'exclut pas qu'on puisse aller en bourse, et dès lors le problème de la majorité pourrait se poser différemment.

Le président fait part à la commission qu'il a reçu une lettre émanant d'un groupe d'habitants de Wezembeek-Oppem, dans laquelle ils reprochent au ministre d'avoir accordé de trop nombreuses dérogations à l'arrêté royal du 20 mai 1997, fixant les

last beperkingen vastlegt inzake opstijgen en landen op Brussel-Nationaal. De voorzitter heeft deze brief beantwoord (zie bijlage 3).

Kan de minister een lijst voorleggen van die afwijkingen?

De minister zal de lijst meedelen (zie bijlage 3).

De minister geeft nog enkele aanvullingen op zijn antwoorden.

De privé-luchthavens hangen niet af van de RLW noch van Belgocontrol.

Een lid is verbaasd dat er dan niet meer ongevallen gebeuren. Men moet toch toezicht houden op het luchtruim.

De minister verklaart dat men een onderscheid moet maken tussen de bewaking van het luchtruim en de controle op het opstijgen en het landen in de luchthaven.

Het luchtruim wordt bewaakt door CANAC en Eurocontrol.

Het lage luchtruim dat door kleine vliegtuigen gebruikt wordt, wordt niet gecontroleerd, behalve in de omgeving van de luchthavens.

Het opstijgen en het landen op de privé- luchthavens geschiedt onder hun verantwoordelijkheid.

Het taalkader en Sabena

Het is dus de bedoeling te verwijzen naar het koninklijk besluit van 10 oktober 1978 tot vaststelling van de bijzondere maatregelen om de toepassing van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gecoördineerd op 18 juli 1966, bij Sabena te regelen (zie bijlage 2).

Tijdens besprekingen bleek het management van BATC dit idee genegen te zijn.

Een commissielid begrijpt niet hoe men deze bepalingen, die van toepassing zijn op het Sabena-personeel dat zich overal bevindt behalve te Zaventem, zal kunnen omzetten en toepassen op het BIAC-personeel, dat tot een openbare dienst behoort die gevestigd is in het Vlaamse Gewest.

Hij ziet niet in hoe men regels die van toepassing zijn op een handelsvennootschap kan overplaatsen op een overheidsbedrijf. Dat doet problemen rijzen.

De minister verkiest ter zake een meer algemene benadering. Er zou in die zin bij de minister van Ambtenarenzaken een ontwerp voorbereid worden waarin een maximale soepelheid nagestreefd wordt.

Maar het is juist dat het probleem van het taalkader zich voordoet.

restrictions de décollage et d'atterrissage à Bruxelles-National en fonction du bruit. Le président a répondu à la lettre (voir annexe 3).

Le ministre pourrait-il fournir la liste de ces dérogations?

Le ministre la communiquera (voir annexe 3).

Le ministre a encore quelques compléments de réponse à donner.

Les aéroports privés ne dépendent ni de la R.V.A., ni de Belgocontrol.

Un membre s'étonne qu'il n'y ait alors pas plus d'accidents. Il faut tout de même une surveillance de l'espace aérien.

Le ministre déclare qu'il faut distinguer le problème de la surveillance de l'espace aérien et celui du décollage et de l'atterrissage à l'aéroport.

L'espace aérien est surveillé par C.A.N.A.C et Eurocontrol.

Les espaces inférieurs utilisés par les petits avions ne sont pas contrôlés, sauf aux approches des aéroports.

L'atterrissage et le décollage sur les aéroports privés se font sous leur responsabilité.

Le cadre linguistique et la Sabena

L'idée est donc de faire référence à l'arrêté royal du 10 octobre 1978, fixant les mesures particulières en vue de régler l'application des lois sur l'emploi des langues en matière administrative coordonnées le 18 juillet 1966, à la Sabena (voir annexe 2).

Lors des discussions avec le management de la B.A.T.C., celui-ci semblait favorable à cette idée.

Un commissaire ne comprend pas comment on va pouvoir transposer ces dispositions applicables au personnel de la Sabena dont le personnel est partout sauf à Zaventem, au personnel de B.I.A.C., appartenant à une administration publique, implantée en région flamande.

Il ne voit pas comment on peut transposer les règles applicables à une société commerciale privée à une société publique. Cela pose problème.

Le ministre aimerait en la matière avoir une approche plus globale. Il y aurait un projet en préparation en ce sens chez le ministre de la Fonction publique pour essayer d'avoir un maximum de souplesse.

Mais il est exact que le problème du cadre se pose.

Een lid merkt op dat bij elke benoeming beroep zal worden ingesteld bij de Raad van State wegens niet-naleving van de taalwetten.

Een commissielid merkt op dat het duidelijk is dat in dit gewest alleen maar uitsluitend eentalig Nederlandstalig personeel benoemd kan worden. Dat is heel eenvoudig.

In het beste geval kan hun een twee- of drietaligheidspremie worden verleend indien ze aanvaarden Frans en ook Engels te spreken, hetgeen in dit geval een must is, maar zonder ze hiertoe hoe dan ook te kunnen verplichten.

Spreker vraagt zich zelfs af of het wettelijk mogelijk is hen te dwingen tot een examen over deze taalkennis.

In een eerste periode zal een grote meerderheid in BIAC, volgens de huidige formule, tot de overheid behoren. De minister moet gewaarschuwd worden voor het gevaar dat deze nieuwe vennootschap wegens de meerderheidsparticipatie van de overheid gedestabiliseerd wordt.

Volgens een lid is dat zo omdat de vennootschap een publiek statuut heeft en niet omdat de overheid een meerderheidsbelang heeft, want de overheid kan ook een meerderheid bezitten in een vennootschap met een privé-statuuut. Het is het soort statuut van de vennootschap waar het om gaat.

Een commissielid bevestigt dat BATC dat statuut inderdaad bezat, terwijl de minister in dit ontwerp uitdrukkelijk voor een publiekrechtelijke vennootschap kiest.

De minister voegt eraan toe dat de verwijzing naar de wet van 26 maart 1991 op de overheidsbedrijven hier zeer belangrijk is.

Een commissielid wijst erop dat deze wet niet toestaat af te wijken van de regels in verband met het gebruik van de talen in België.

*
* *

De commissie heeft opnieuw vergaderd om de antwoorden te vernemen van de minister op de verschillende vragen die onbeantwoord waren gebleven en om kennis te nemen van het advies van de commissie voor de Justitie over artikel 7, § 2, van het ontwerp.

De voorzitter leest het advies van de commissie voor de Justitie over de bepalingen van artikel 7, § 2, voor:

«De commissie voor de Justitie heeft op woensdag 10 december gedebatteerd over de adviesaanvraag van de commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden over de bovenvermelde bepaling.

Un membre fait remarquer qu'à chaque nomination, il y aura des recours au Conseil d'État pour non respect des règles linguistiques.

Un commissaire souligne qu'il est clair que dans cette région on ne pourra rien faire d'autre que nommer exclusivement du personnel unilingue néerlandophone. C'est très simple.

Dans le meilleur des cas, on pourra leur octroyer une prime de bi- ou trilinguisme s'ils acceptent de parler le français et l'anglais en plus, ce qui est indispensable dans ce cas-ci, mais sans qu'on puisse le leur imposer de quelque façon que ce soit.

L'intervenant se demande même s'il est légal de leur faire passer des examens sur la connaissance de ces langues.

Or, dans un premier temps, dans la présente formule, la BIAC aura une grosse majorité publique. Il faut mettre le ministre en garde contre les risques de déstabilisation de cette nouvelle société en raison de sa majorité publique.

Un membre fait remarquer que c'est en fait en raison de son statut public, et non de sa majorité parce que la société pourrait avoir une majorité publique avec un statut privé. C'est bien la nature du statut de la société qui est en cause.

En effet, confirme un commissaire, la BATC avait ce statut-là. Alors que dans ce projet-ci, le ministre choisit expressément une société de statut public.

Le ministre ajoute: avec une référence fondamentale à la loi du 26 mars 1991 sur les entreprises publiques.

Le commissaire souligne que cette loi ne permet pas de déroger aux règles qui régissent l'emploi des langues en Belgique.

*
* *

La commission s'est réunie à nouveau pour entendre les réponses du ministre aux différentes questions restées en suspens ainsi que pour prendre connaissance de l'avis de la commission de la Justice sur les dispositions de l'article 7, § 2, du projet.

Le président donne lecture de l'avis de la commission de la Justice, qui avait été demandé à propos des dispositions de l'article 7, § 2:

«La commission de la Justice a débattu, ce mercredi 10 décembre, de la demande d'avis formulée par la commission des Finances et des Affaires économiques à propos de la disposition susmentionnée.

Na een snelle en beknopte bespreking van de problematiek is gebleken dat de aanwezige leden geen essentieel formeel bezwaar hebben tegen de tekst zoals die door de regering is geformuleerd.

Het kan niet betwist worden dat bijzondere-machtenbesluiten kunnen voorzien in straffen. In dit verband zij verwezen naar artikel 14 van de Grondwet.

De fundamentele beginselen betreffende het bepalen van maximale straffen en boeten en de toepassing van het eerste boek van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, worden nageleefd.

De commissie betreurt dat zij niet over de nodige tijd beschikt om het probleem grondiger te bestuderen. De leden namen immers deel aan het tweedaagse euthanasiedebat dat in de plenaire vergadering gehouden werd. Er waren derhalve te weinig leden in de commissie aanwezig.»

De voorzitter wijst erop dat de minister de pers verscheidene malen heeft te woord gestaan over dit ontwerp.

Hij haalt twee persartikels aan:

— een uit de rubriek economie van *Le Soir* van dinsdag 9 december;

— een uit *De Standaard* van dezelfde datum; met elkaar tegensprekende krantenkoppen.

De voorzitter deelt die artikels mee aan de leden. (cf. bijlage 4)

De minister is blijven herhalen dat hij ten zeerste wenst dat de huidige aandeelhouders met hem blijven samenwerken.

Een lid merkt op dat men dat als een vrome wens kan bestempelen.

De minister wijst erop dat zowel in België als in het buitenland tal van personen interesse hebben voor dit dossier.

Dat bewijst wel degelijk dat Brussel-Nationaal een interessant dossier is.

Het lid zegt dat de minister volkomen gelijk heeft en dat het inderdaad de beste oplossing is om de huidige aandeelhouders binnen de nieuwe structuur te houden.

Dat kan men dan een Belgische verankering noemen.

Er zijn nog andere oplossingen mogelijk:

- de transatlantische;
- De Britse;
- «Schiphol».

Au terme d'un examen rapide et sommaire de la problématique suscitée par la question posée, il est apparu que les membres présents ne voyaient pas d'objection formelle essentielle à la formulation du texte du gouvernement.

Il n'est pas contestable que des peines puissent être prévues par des arrêtés de pouvoirs spéciaux. À cet égard, il est renvoyé à l'article 14 de la Constitution.

Par ailleurs, les principes fondamentaux relatifs à la fixation du maximum des peines et des amendes, et à l'application du Livre premier du Code pénal, y compris le Chapitre VII et l'article 85, sont respectés.

La commission regrette de ne pas avoir disposé du temps nécessaire pour approfondir l'examen du problème soulevé, les membres ayant été retenus pendant deux jours en séance plénière par le débat sur l'euthanasie. La commission n'était du reste pas en nombre.»

D'autre part, le président signale que le ministre a donné plusieurs interviews à la presse concernant notamment ce projet-ci.

Il cite deux articles:

— l'un dans les pages économie du *Soir* du mardi 9 décembre;

— l'autre dans le *Standaard* à la même date; dont les titres sont contradictoires.

Il les communique aux membres. (voir annexe 4)

Le ministre n'a cessé de répéter qu'il appelait de tous ses vœux les actionnaires actuels à continuer de travailler avec lui.

Un membre fait remarquer que c'est ce qu'on peut appeler des vœux pieux.

Le ministre souligne qu'il y a pas mal de personnes intéressées par ce dossier en Belgique et à l'étranger.

Cela démontre bien que Bruxelles-national est un dossier intéressant.

Le membre déclare que le ministre a tout à fait raison, la meilleure solution est de conserver les actionnaires actuels.

C'est ce qu'on peut appeler l'ancrage belge.

D'autres solutions sont envisageables:

- la transatlantique;
- la britannique;
- Schiphol.

De slechtste daarvan is Schiphol omdat er dan zeker een belangenconflict zal ontstaan. Zij zullen er niet in slagen een scheidingslijn te trekken tussen hun verantwoordelijkheid voor het beheer van Brussel-Nationaal en hun verantwoordelijkheid voor het beheer van een luchthaven die de directe concurrent is van Brussel-Nationaal.

Na het behoud van het privé-aandeelhouderschap lijkt de transatlantische oplossing de beste te zijn. Daar bestaat geen enkel belangenconflict en bovendien beschikken zij over een zeer gevorderde technologie.

Groot-Brittannië heeft op een bepaald ogenblik zeer veel interesse voor Zaventem betoond. Zijn luchthavens zijn echter overbelast en het is duidelijk dat Brussel als uitwijkvluchthaven dienst kan doen en er praktisch geen belangenconflict zou bestaan.

Welke oplossing verkiest de minister?

De minister antwoordt dat hij zijn standpunt nog niet heeft bepaald.

Een lid is van oordeel dat het moeilijk is zich uit te spreken over een dossier waarvan men alleen de grote trekken kent.

In eerste instantie deelt hij niet de mening van de vorige spreker omdat men niet mag vergeten dat wij rechtstreekse concurrenten zijn van zeer grote vluchthavens zoals Frankfurt en Parijs en dat een samenwerking tussen twee kleinere vluchthavens meer positieve gevolgen kan hebben dan de samenwerking met een Britse of Amerikaanse vluchthaven, als men daar bovenop de andere nabije vluchthavens moet blijven concurreren.

Men mag niet overhaast conclusies trekken en men dient zich eerst over de grond van het dossier te buigen.

Schiphol is overbelast, er blijft geen ruimte meer over en de ontworpen infrastructuur in de zee valt veel te duur uit.

Spreker verklaart dus niet in te zien welk belangenconflict er zou kunnen ontstaan.

Zaventem zou daar veeleer voordeel uithalen dan nadeel. Men moet voorzichtig blijven.

De vorige spreker geeft toe dat het een interessant argument oplevert.

Hij wijst erop dat een andere uitbreidingsmogelijkheid voor Schiphol erin bestaat een polder droog te leggen.

Verwijzend naar de informatie die de minister heeft meegedeeld stelt de voorzitter vast dat de bijlagen 10 en 14 bij de overeenkomst van de Internationale Organisatie voor burgerluchtvaart (ICAO), zo

La plus mauvaise est celle de Schiphol, parce que là, le conflit d'intérêt est très évident. Ils ne pourront pas départager leur mission en tant que responsables de la gestion d'un aéroport qui est directement en concurrence avec celui qu'ils vont gérer en Belgique.

Après le maintien des actionnaires privés, la meilleure option lui paraît être la transatlantique. Ils n'ont aucun conflit d'intérêts et disposent d'une technologie très avancée.

Quant à la Grande-Bretagne, à un moment donné, son intérêt pour Zaventem était grand. Ses aéroports sont terriblement encombrés et il est clair que, dans ce cas, Bruxelles servirait d'aéroport de délestage et le conflit serait faible.

Le ministre a-t-il une préférence parmi ces solutions?

Le ministre déclare qu'il n'a pas encore pris position.

Un commissaire estime qu'il est difficile de se prononcer sur un dossier dont on ne connaît que les très grandes lignes.

Mais au premier abord, il n'est pas du même avis que le précédent intervenant, parce qu'il ne faut pas perdre de vue que nous sommes en concurrence directe avec de très grands aéroports tels que Francfort et Paris et que la collaboration entre deux plus petits aéroports peut avoir plus d'effets positifs qu'en collaborant avec un aéroport britannique ou américain tout en restant en concurrence avec les autres aéroports proches.

Il ne faut donc pas tirer de conclusions hâtives et se pencher sur le fond du dossier.

Schiphol est saturé, il n'a plus d'espace, et les projets d'infrastructure sur la mer sont beaucoup trop coûteux.

L'intervenant ne voit donc pas quel conflit de concurrence il pourrait y avoir.

Zaventem pourrait plutôt en tirer profit qu'en pâtir. Il faut seulement se montrer prudent.

Le précédent intervenant reconnaît que c'est un argument intéressant.

Il signale qu'une autre formule d'extension de Schiphol serait l'assèchement d'un polder.

Revenant aux renseignements que le ministre a communiqués, le président constate que les annexes 10 et 14 à la Convention de l'O.A.C.I. sont tellement volumineuses qu'il n'est pas possible de les inclure

omvangrijk zijn dat zij niet bij het rapport kunnen worden gevoegd. Hij verzoekt de minister een bondig overzicht van hun inhoud mee te delen (cf. bijlage 5).

Vervolgens bezorgt de minister aan de commissie een juridische nota over de taalregeling die van toepassing is op BIAC. Die nota luidt als volgt:

«Tijdens het onderzoek van de amendementen op het wetsontwerp tot rationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal werd meer bepaald gesproken over de notie «taalkader» die op BIAC van toepassing is. Verschillende Franstalige leden vreesden dat het gehele personeel van BIAC Nederlandstalig zou moeten zijn.

Om daarover alle misverstanden uit de wereld te helpen, werd overeengekomen over deze materie een synthesenota op te stellen.

1. Vanaf het ogenblik dat BIAC een autonoom overheidsbedrijf wordt op grond van de wet van 21 maart 1991 houdende de hervorming van sommige autonome overheidsbedrijven, zijn de gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken van toepassing (art. 36, § 1, van de wet van 21 maart 1991).

Het Vlaams decreet van 19 juli 1973 zal op de exploitatiezetel van BIAC te Zaventem niet van toepassing zijn, omdat de Vlaamse Gemeenschap niet bevoegd is om het gebruik van de talen te regelen voor «*de diensten waarvan de werkring verder reikt dan het taalgebied waarin zij gevestigd zijn*», noch voor «*de door de wet aangewezen federale diensten waarvan de werking gemeen is aan meer dan één gemeenschap*» (art. 129, §2, van de Grondwet).

2. Overeenkomstig hoofdstuk V van de gecoördineerde wetten is het de Koning die de taalkaders vaststelt, zowel voor centrale diensten als voor uitvoeringsdiensten «*waarvan de werkring het ganse land bestrijkt*».

BIAC zal een centrale dienst hebben op zijn hoofdzetel gevestigd in Brussel-Hoofdstad. Voor deze dienst zal het taalkader moeten worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 43 van de gecoördineerde wetten. Dit houdt hoofdzakelijk het volgende in:

— vanaf de graad van directeur worden de betrekkingen bij koninklijk besluit paritair verdeeld tussen de Franstalige en de Nederlandstalige personeelsformatie (behalve in geval van gemotiveerde afwijking bij een in Ministerraad overlegd besluit),

dans le rapport. Il demande que le ministre communique une courte note de synthèse sur leur contenu. (voir annexe 5).

On en arrive ensuite à la note juridique que le ministre a communiquée à la commission, concernant le régime linguistique applicable au cadre de la B.I.A.C. Le texte en est le suivant:

«Lors de l'examen des amendements proposés au projet de loi visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, les discussions ont notamment porté sur la notion de cadre linguistique applicable à B.I.A.C. Plusieurs membres francophones ont même émis la crainte que la totalité du personnel de B.I.A.C devrait être néerlandophone.

Afin de dissiper tout malentendu à cet égard, il a été convenu de déposer une note de synthèse sur cette matière.

1. Dès sa transformation en entreprise publique autonome régie par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, B.I.A.C. sera soumise aux lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative (article 36, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991).

Le décret flamand du 19 juillet 1973 ne sera pas applicable à B.I.A.C en raison de son siège d'exploitation à Zaventem, la Communauté flamande n'étant pas compétente pour régler l'emploi des langues pour «*les services dont l'activité s'étend au-delà de la région linguistique dans laquelle ils sont établis*», ni pour «*les institutions fédérales... désignées par la loi dont l'activité est commune à plus d'une communauté*» (article 129, § 2, de la Constitution).

2. Il appartient au Roi, conformément au Chapitre V des lois coordonnées, de fixer les cadres linguistiques aussi bien pour les services centraux que pour les services d'exécution «*dont l'activité s'étend à tout le pays*».

B.I.A.C comprendra un service central à son siège social établi dans Bruxelles-Capitale. Pour ce service, le cadre linguistique devra être établi conformément aux dispositions de l'article 43 des lois coordonnées. Pour rappel, ceci implique, pour l'essentiel que:

— à partir du grade de directeur, les emplois sont (sauf dérogation motivée par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres) répartis paritairement entre les cadres français et néerlandais, à tous les degrés de la hiérarchie, étant entendu que 20% de l'effectif

op alle trappen van de hiërarchie, waarbij 20% van het totaal aantal functies voorbehouden is aan de tweetalige personeelsformatie en in gelijke mate toegewezen aan personeelsleden van beide taalgroepen;

— voor de betrekkingen lager dan de graad van directeur bepaalt de Koning het aantal betrekkingen toe te kennen aan de Franstalige en Nederlandstalige personeelsformaties overeenkomstig «*het belang voor elke dienst van respectievelijk het Franstalige Gewest en het Nederlandstalige Gewest*» (dat wil zeggen, rekening houdend met het aantal zaken die in de ene of de andere taal behandeld moeten worden; Raad van State, 2 april 1974, *Pas.*, 1976, IV, 58);

— voor de diensten waar het diensthoofd eentalig is worden tweetalige adjuncten voorzien.

3. Dit stelsel zal *mutatis mutandis* ook van toepassing zijn op de exploitatiezetel van BIAC op de luchthaven Brussel-Nationaal als uitvoeringsdienst «*waarvan de werkring het ganse land bestrijkt*».

Inderdaad heeft de Raad van State in het geval van de Regie der Luchtwegen in zijn arresten nr. 19.454 van 16 februari 1979 en nr. 45.695 van 19 januari 1994 gesteld dat de zetel van de luchthaven Brussel-Nationaal een «*uitvoeringsdienst is waarvan de werkring het ganse land bestrijkt en waarvan de zetel gevestigd is buiten Brussel-Hoofdstad*» volgens artikel 46 van de gecoördineerde wetten. Dezelfde analyse werd toegepast voor Sabena (in de tijd dat de maatschappij nog beschouwd kon worden als concessionaris van een openbare dienst) (Renard R., *Talen in bestuurszaken, in de bedrijven en in de sociale betrekkingen*, APR, 1983, blz. 156, nr. 288).

Zo zullen krachtens artikel 46 van de gecoördineerde wetten de bepalingen van artikel 43 van toepassing zijn op de zetel van BIAC op de luchthaven, onder voorbehoud dat:

— de functie van tweetalig adjunct niet is voorzien en dat het hoofd van de dienst een voldoende kennis van de tweede landstaal zal moeten hebben;

— de Franstalige kaderleden een elementaire kennis zullen moeten hebben van het Nederlands «*wanneer zij wegens hun functie geregeld omgang hebben met het werklidspersoneel*»;

— de personeelsleden die regelmatig in contact zijn met het publiek, een voldoende of elementaire kennis zullen moeten hebben van de tweede taal, naargelang zij tot de eerste of tot de andere categorieën behoren.

4. Krachtens artikel 48 van de gecoördineerde wetten werden in het geval van Sabena bepaalde afwijkingen toegestaan bij koninklijk besluit van 10 oktober 1978. Inzake personeelsadministratie laat

global de ces fonctions reviennent au cadre bilingue et sont réservés en nombre égal aux agents des deux rôles linguistiques;

— pour les emplois d'un grade inférieur à celui de directeur, le Roi détermine le nombre d'emplois à attribuer aux cadres français et néerlandais en fonction de «*l'importance que représentent respectivement pour chaque service la région de langue française et la région de langue néerlandaise*» (c'est-à-dire en tenant compte notamment du volume des affaires qui doivent être traitées dans chaque langue; voy. Conseil d'État, 2 avril 1974, *Pas.*, 1976, IV, 58);

— un adjoint bilingue est prévu pour le service dont le chef est unilingue.

3. Ce régime s'appliquera également, *mutatis mutandis*, au siège d'exploitation de B.I.A.C. à l'aéroport de Bruxelles-National, en tant que service d'exécution «*dont l'activité s'étend à tout le pays*».

En effet, dans le cas de la Régie des Voies aériennes, le Conseil d'État a admis, notamment dans ses arrêts n° 19.454 du 16 février 1979 et n° 45.695 du 19 janvier 1994, que le siège de l'aéroport de Bruxelles-National est un «*service d'exécution dont le siège est situé en dehors de Bruxelles-Capitale et dont l'activité s'étend à tout le pays*» au sens de l'article 46 des lois coordonnées. La même analyse a été appliquée à Sabena (à l'époque où elle pouvait encore être considérée comme concessionnaire d'un service public) (voy. Renard, R., *Talen in bestuurszaken, in de bedrijven en in de sociale betrekkingen*, A.P.R., 1983, p. 156, n° 288).

Ainsi, en vertu de l'article 46 des lois coordonnées, les dispositions de l'article 43 s'appliqueront au siège de B.I.A.C. à l'aéroport, sous réserve que:

— la fonction d'adjoint bilingue n'est pas prévue et l'agent à la tête du service devra posséder une connaissance suffisante de la seconde langue;

— les agents du cadre français devront posséder une connaissance élémentaire du néerlandais «*quand leurs fonctions les mettent régulièrement en contact avec le personnel ouvrier*»;

— les membres du personnel qui entrent en contact avec le public devront posséder une connaissance suffisante ou élémentaire de la seconde langue, selon qu'ils appartiennent à la première catégorie ou aux autres catégories.

4. En vertu de l'article 48 des lois coordonnées, certaines dispositions dérogatoires ont été adoptées dans le cas de Sabena par un arrêté royal du 10 octobre 1978. En matière d'organisation du

dit besluit een grotere soepelheid toe onder andere voor buitenlandse werknemers en voor het werklidende personeel te Zaventem. Gelijkaardige beperkte afwijkingen zouden ook voor BIAC en Belgocontrol overwogen kunnen worden.

5. Wat de beheersorganen betreft, stelt de wet van 21 maart 1991 uitdrukkelijk een taalevenwicht vast aangezien artikel 16 bepaalt dat «*in de autonome overheidsbedrijven wier taken van openbare dienst het ganse grondgebied van het Rijk bestrijken, de raad van bestuur en het directiecomité elk evenveel Nederlands- als Franstaligen tellen, de voorzitter van de raad van bestuur, respectievelijk de gedelegeerd bestuurder, eventueel uitgezonderd*».

In dit verband voegt artikel 20, § 2, niettemin toe dat «*de afgevaardigd bestuurder tot een andere taalrol behoort dan die waartoe de voorzitter van de raad van bestuur behoort*».

6. Voor zover nodig, moet nog verduidelijkt worden dat zelfs indien BIAC het statuut van een privé-bedrijf zou aannemen, de onderneming onderworpen blijft aan de gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken aangezien artikel 1, § 1, 2^o, ervan uitdrukkelijk bepaalt dat «*zij toepasselijk zijn op de natuurlijke en rechtspersonen die concessiehouder zijn van een openbare dienst of die belast zijn met een taak die de grenzen van een privaat bedrijf te buiten gaat en die de wet of de openbare machten hun hebben toevertrouwd in het belang van het algemeen*».

De commissie neemt nota van de overwegingen die de minister ertoe brengen voor deze formule te kiezen en op basis van deze jurisprudentie erop te wijzen dat de taalregeling die geldt voor instellingen die enkel actief zijn in het Vlaamse Gewest, niet van toepassing moet zijn op de luchthaven.

Een lid merkt op dat de rondgedeelde documenten nieuwe vragen oproepen.

Een ander lid deelt mee dat hij bij amendement zou kunnen voorstellen dat de taalregeling voor de luchthaven van Brussel-Nationaal dezelfde is als wat de minister in zijn nota beschrijft, wat nog een extra steun zou zijn voor de argumentatie van de minister en de regering.

Een lid merkt op dat het voorstel van de minister per slot van rekening bevestigt dat wij met een zware structuur opgescheept zullen zitten, waarin men niet noodzakelijk de beste personen zal onderbrengen op plaatsen die cruciaal zijn om van de vennootschap een goed functionerend bedrijf te maken. Men zal rekening moeten houden met dwingende regels

personnel, cet arrêté permet une plus grande souplesse entre autres à l'égard d'employés de nationalité étrangère et du personnel ouvrier à Zaventem. Des dérogations limitées analogues pourraient être envisagées dans le cas de B.I.A.C. et de Belgocontrol.

5. En ce qui concerne les organes de gestion, la loi du 21 mars 1991 prévoit expressément un équilibre linguistique puisque l'article 16 stipule que «*dans les entreprises publiques autonomes dont les tâches de service public couvrent l'ensemble du Royaume, le conseil d'administration et le comité de direction comptent autant de membres d'expression française que d'expression néerlandaise, éventuellement à l'exception respectivement du président du conseil d'administration et de l'administrateur-délégué*».

À ce sujet, l'article 20, § 2 ajoute néanmoins que «*l'administrateur-délégué appartient à un rôle linguistique différent de celui du président du Conseil d'administration*».

6. À toutes fins utiles, il convient de préciser que l'adoption d'un statut d'entreprise privée pour B.I.A.C. ne permettrait pas d'échapper à l'application des lois coordonnées sur l'emploi des langues puisque celles-ci précisent explicitement à l'article 1^{er}, § 1^{er}, 2^o, qu'elles sont applicables «*aux personnes physiques et morales concessionnaires d'un service public ou chargées d'une mission qui dépasse les limites d'une entreprise privée et que la loi ou les pouvoirs publics leur ont confiée dans l'intérêt général*».

La commission prend acte des considérations qui amènent le ministre à adopter la présente formule, et, se basant sur cette jurisprudence, à nous dire qu'il ne craint pas que le régime linguistique qui s'appliquerait s'il s'agissait d'une institution purement active en région flamande, doive s'appliquer à l'aéroport.

Un membre fait observer que les nouveaux documents qui viennent d'être transmis suscitent des questions complémentaires.

Un autre membre déclare qu'il pourrait déposer un amendement disant que le régime linguistique applicable à l'aéroport de Bruxelles-National est celui que le ministre décrit dans sa note, ce qui serait de nature à renforcer encore la qualité de l'argumentation du ministre et du Gouvernement.

Un membre fait observer que la proposition du ministre confirme en définitive que nous allons nous retrouver avec une lourde structure dans laquelle on ne va pas nécessairement placer les meilleures personnes aux places nécessaires pour assurer l'efficacité de la société. On va devoir tenir compte des contraintes linguistiques, nommer des adjoints

inzake taalgebruik, taaladjuncten moeten benoemen, enz., allemaal zaken die de doeltreffendheid in gevaar brengen en vooral de soepelheid bij het beheer van het bedrijf.

Spreker is van oordeel dat het antwoord van de minister enigszins ingaat tegen de eisen die de heer Klees bij de aanvang van deze bespreking heeft gesteld in verband met de omstandigheden waarin BIAC moet kunnen functioneren. Er kunnen dus vragen rijzen over de toekomst.

Spreker zou het nog willen hebben over twee andere punten die het gevolg zijn van het interview met de minister in *De Standaard*. De minister verklaart daarin dat het overwicht van de overheid in het aandeelhouderschap zal afnemen en zou kunnen verdwijnen over drie tot vijf jaar.»

Indien het de bedoeling is dat de overheid zich uit het bedrijf terugtrekt, is de keuze voor een dergelijke structuur zinloos. Het argument van de minister dat een dergelijke structuur noodzakelijk is omdat het personeel van de Regie der Luchtwegen moet worden overgeheveld, lijkt hem zwak.

Hij wenst nog een laatste opmerking te maken over de betrekkingen van de nationale luchthaven met de regionale luchthavens en de luchtverkeersleiding.

Hij heeft begrepen dat BIAC en de regionale luchthavens aan Belgocontrol een vergoeding zullen betalen.

Het gevaar bestaat dat BIAC aldus indirect de regionale luchthavens subsidieert, wat niet aanvaardbaar is. Welke mechanismen overweegt de minister om dit te verhinderen?

De minister verklaart dat het schema overduidelijk is. Er zullen twee aparte vennootschappen zijn: BIAC en Belgocontrol.

Ze zullen elk een aparte boekhouding hebben die in overeenstemming is met de regels van het boekhoudrecht.

De passagiers zullen een heffing moeten betalen die wordt toegewezen aan BIAC.

Er zullen ook landingsrechten zijn die gedeeltelijk Belgocontrol en gedeeltelijk BIAC ten goede zullen komen.

Met de regionale luchthavens bestaat er een samenwerkingsakkoord op basis van de toestand van 1989 en dat moet worden nageleefd.

Dat zal een invloed hebben op de resultatenrekening van Belgocontrol, daar een aantal prestaties in dit kader verricht zullen worden door Belgocontrol.

Een commissielid stelt dus vast dat de minister binnen Belgocontrol geen onderscheid zal maken tussen de prestaties verricht voor de regionale luchthavens en die verricht voor Zaventem.

linguistiques etc. toutes sortes de choses qui nuisent à l'efficacité et surtout à la souplesse de la gestion de l'entreprise.

L'intervenant trouve que la réponse du ministre est un peu en contradiction avec les exigences formulées par M. Klees, au début de cette discussion, concernant les conditions dans lesquelles B.I.A.C. devrait pouvoir fonctionner. On peut donc se poser des questions quant à l'avenir.

L'intervenant voudrait encore parler de deux autres points découlant de l'interview donnée au *Standaard* par le ministre, qui y déclare que «la prépondérance des pouvoirs publics dans l'actionnariat va s'amenuiser et pourrait disparaître d'ici trois à cinq ans.»

Si les pouvoirs publics ont l'intention de retirer une participation dans l'entreprise, le choix d'une telle structure n'a pas de sens. C'est aussi une contradiction et l'argument du ministre concernant le transfert du personnel de la R.V.A. lui paraît faible.

Enfin, il souhaite faire une dernière remarque concernant les relations de l'aéroport national avec les aéroports régionaux et le contrôle aérien.

S'il a bien compris, B.I.A.C. et les aéroports régionaux vont payer une redevance à Belgocontrol.

Le risque existe que B.I.A.C. subsidie ainsi indirectement les aéroports régionaux, ce qui n'est pas acceptable. Quels sont les mécanismes prévus par le ministre pour éviter cela?

Le ministre déclare qu'en fait, le schéma est on ne peut plus clair. Nous allons avoir deux sociétés distinctes B.I.A.C. et Belgocontrol.

Elles auront chacune une comptabilité distincte, tenue conformément aux règles du droit comptable.

Si on se situe au niveau des redevances, il y aura une redevance passagers affectée à B.I.A.C.

Il y aura des redevances d'atterrissage qui seront partagées entre Belgocontrol et B.I.A.C.

En ce qui concerne les aéroports régionaux, il existe un accord de coopération, sur base de la situation de 1989, qui doit être respecté.

Cela aura un impact sur le compte de résultat de Belgocontrol, puisqu'une série de prestations seront fournies dans ce cadre par Belgocontrol.

Un commissaire constate donc qu'au sein de Belgocontrol, le ministre ne va pas faire une distinction entre les prestations faites pour les aéroports régionaux et celles faites pour Zaventem.

De minister verklaart dat de resultatenrekening van Belgocontrol die opgesteld zal worden volgens de modellen van het boekhoudrecht, een globale resultatenrekening zal zijn voor alle luchthavens.

Een lid verklaart dat een echte subsidie dus niet uitgesloten is aangezien het niveau van de heffingen zal afhangen van het evenwicht in de rekeningen van Belgocontrol, maar het zou ook kunnen dat er proportioneel veel kosten voortvloeien uit de luchtverkeersleiding voor de regionale luchthavens.

De minister onderstreept dat het niveau van 1989 gehandhaafd blijft. De kosten zullen dus niet zeer groot zijn.

Een commissielid merkt op dat de minister eveneens geantwoord heeft op de brief waarin de inwoners van Wezembeek-Oppem bezwaar opperden tegen de afwijkingen die door de minister werden toegestaan voor de nachtvluchten.

Deze brief en het antwoord worden als bijlage bij het verslag gevoegd (zie bijlage 3).

De voorzitter heeft onderzocht wat er zou gebeuren op taalkundig vlak indien BIAC een privé-onderneming wordt met eentalig Nederlandstalig personeel. Dat zou de vennootschap niet verhinderen een Franse en/of Engelse vertaling te voegen bij al haar stukken. Dat zou dus niet tot een dramatische toestand leiden.

In verband met het begrip openbare dienstverlening merkt een ander lid op dat een van de voorgangers van de minister indertijd had verklaard dat de passagiersafhandeling geen openbare dienst is. Hij heeft vastgesteld dat dat ook in andere buitenlandse luchthavens geen openbare dienst was.

Overeenkomstig de Europese richtlijnen moet die dienst evenwel worden opengesteld voor concurrentie. Maakt men er nu een openbare dienst van, dan staat dit haaks op de richtlijnen. Het is niet uitgesloten maar het wordt wel moeilijk.

Een commissielid merkt op dat de monopolies die aan sommige operatoren zijn gegeven in bepaalde Europese luchthavens, aanleiding hebben gegeven tot klachten bij de Europese Commissie en misschien tot het instellen van een vordering bij het Hof van Justitie.

De minister verklaart dat de registratie van de passagiers nooit opdracht van openbare dienst kan zijn.

Het zorgen voor infrastructuur is een opdracht van openbare dienst.

Verder wenst hij niet dat de heffing in totale vrijheid kan bepaald worden. Men mag de greep hierop niet verliezen want Brussel-Nationaal moet kunnen blijven concurreren met andere luchthavens.

Le ministre déclare que le compte de résultat de Belgocontrol établi selon le modèle du droit comptable sera un compte de résultat global.

Le membre déclare qu'un subside explicite n'est donc pas exclu parce que le niveau des redevances sera établi pour équilibrer les comptes de Belgocontrol, mais il se pourrait que proportionnellement beaucoup de coûts découlent du contrôle des aéroports régionaux.

Le ministre souligne que c'est maintenu au niveau de 1989. Les coûts ne peuvent donc pas être très importants.

Un commissaire indique que le ministre a également répondu à la lettre de réclamation des habitants de Wezembeek-Oppem concernant les dérogations accordées par le ministre pour les vols nocturnes.

Cette lettre et la réponse figureront en annexe du rapport (voir annexe 3).

Le président a examiné ce qui se passerait du point de vue linguistique si B.I.A.C. devenait une entreprise privée, donc à cadre linguistique unilingue néerlandophone. Cela n'empêcherait pas la société de joindre une traduction française et/ou anglaise à tous ses documents. Ce ne serait donc pas dramatique non plus.

Un autre membre fait observer à propos de la notion de service public qu'un des prédécesseurs du ministre avait considéré à l'époque que le traitement des passagers n'est pas un service public. Il a constaté que ce ne l'était pas non plus dans d'autres aéroports étrangers.

Or, selon les directives européennes, ce service doit être ouvert à la concurrence. Si on en fait maintenant un service public, il y a là encore une contradiction. Ce n'est pas exclu, mais difficile.

Un commissaire signale que dans certains aéroports européens, des monopoles accordés à des opérateurs ont donné lieu à des réclamations devant la Commission européenne et peut-être des recours devant la Cour de Justice.

Le ministre déclare que l'enregistrement des passagers n'est pas une mission de service public.

C'est le fait d'avoir une infrastructure d'accueil qui en est une.

Au-delà de cela, il ne souhaite pas qu'il existe une liberté totale dans la fixation de la redevance. On doit en conserver la maîtrise car il faut que Bruxelles-National reste compétitif par rapport aux autres.

Een lid verklaart dat artikel 4, § 2, bepaalt dat die opdrachten van openbare dienst niet kunnen worden vervuld zonder infrastructuur. Dus het antwoord van de minister is eigenlijk geen antwoord.

Het is een zoveelste voorbeeld van het belemmeren van de goede werking van de nieuwe structuur.

Tot slot van dit debat spreekt de voorzitter de hoop uit dat niet de mentaliteit van de huidige Regie der Luchtweegen bij BIAC navolging zal vinden maar eerder die van BATC.

III. BESPREKING VAN DE AMENDEMENTEN

Alleen de artikelen waarop amendementen zijn ingediend, worden besproken.

Artikel 2

De heer Hatry dient amendement nr. 5 in:

«Het 2^o aanvullen als volgt:

«De goederen en rechten die door de Staat of door de daartoe aangewezen overheidsinstantie in het BATC-kapitaal zouden worden ingebracht, zullen op hun netto boekhoudkundige waarde worden geëvalueerd en mogen de gebouwen die BATC op basis van de voordien tussen die rechtspersonen gesloten akkoorden heeft opgericht of voornemens is op te richten op gronden die toebehoren aan de RLW, niet omvatten; deze netto boekhoudkundige waarde wordt vastgesteld op 31 december van het jaar dat aan de inbreng voorafgaat; ».

Verantwoording

Teneinde de belangen van de privé-aandeelhouders van BATC veilig te stellen, moet de wettekst een bepaling bevatten tot vaststelling van de methode om de inbreng te waarderen.

Het wetsontwerp blijft zeer vaag over de verhouding tussen de Staat en de huidige privé-aandeelhouders van BATC. Het ontwerp blijft ook zeer onnauwkeurig in verband met de toekomstige beheersstructuren van de luchthaven.

De volgende amendementen strekken ertoe een aantal elementen van het toekomstige beheer te preciseren en bevatten de verbintenissen die de Staat ten opzichte van zijn privé-aandeelhouders is aangegaan.

Zo niet bestaat het risico dat juridische conflicten het toekomstige beheer van de luchthaven bemoeilijken en dat het in dit Belgische luchthavenepos tot langdurige en dure processen komt tussen de protagonisten uit de privé- en overheidssector.

Un membre déclare que l'article 4, § 2, dit que ces missions de service public ne peuvent se faire sans infrastructure, donc la réponse du ministre n'en est pas une.

C'est un nouvel exemple de ce qui va entraver la bonne marche de cette nouvelle structure.

Le président, en conclusion de ce débat, constate qu'on doit souhaiter que ce ne soit pas l'esprit de l'actuelle Régie des voies aériennes qui inspire B.I.A.C., mais plutôt celui de B.A.T.C.

III. DISCUSSION DES AMENDEMENTS

Ne sont repris dans la discussion que les articles ayant fait l'objet d'amendements.

Article 2

M. Hatry dépose l'amendement n^o 5 :

«Compléter le 2^o de cet article par ce qui suit :

«Les biens et les droits qui seraient apportés par l'État ou la personne publique désignée à cet effet dans le capital de la B.A.T.C. seront évalués à leur valeur nette comptable et ne pourront inclure les immeubles érigés ou à ériger par la B.A.T.C. sur les terrains appartenant à la R.V.A. en vertu des conventions antérieurement conclues entre ces personnes juridiques; cette valeur nette comptable est arrêtée au 31 décembre de l'année qui précède celle de l'apport; ».

Justification

Afin de préserver les intérêts des actionnaires privés de la B.A.T.C., le texte de loi doit contenir une disposition fixant la méthode d'évaluation des apports.

Le projet de loi reste très vague à propos des relations entre l'État et les actionnaires privés actuels de la B.A.T.C. De même, il reste très imprécis à l'égard des futures structures de gestion de l'aéroport.

Les amendements suivants tendent à préciser un certain nombre d'éléments de la future gestion et reprennent des engagements pris par l'État envers les actionnaires privés.

À défaut, des conflits juridiques risquent de compliquer la gestion future de l'aéroport et d'entraîner des procès longs et coûteux entre les acteurs publics et privés de la saga aéroportuaire belge.

De minister antwoordt dat regels voor de waarde-bepaling in het koninklijk besluit zullen worden vastgesteld en dat zij zullen gelden zowel voor de waarde-bepaling van het deel BATC als van de bedrijfstak «Ex» die in BIAC wordt ingebracht. Dit is voor beide partijen een waarborg voor objectiviteit en billijkheid.

Het spreekt overigens voor zich dat men alleen dat kan inbrengen waarvan men eigenaar is. De minister ziet dan ook niet in waarom dit expliciet in de wet moet worden vermeld.

Het amendement moet dan ook worden verworpen.

Een lid wil weten wanneer de waarde-bepaling voltooid zal zijn.

De minister wil snel een koninklijk besluit voorleggen. Dan begint de termijn te lopen. De twee revisoren hebben 60 dagen de tijd, terwijl de revisor-deskundige over 30 dagen beschikt.

De waarde-bepaling zou 90 dagen na de bekendmaking en de inwerkingtreding van het besluit afgerond moeten zijn.

De heer Coene dient amendement nr. 10 in.

«In het 3^o van dit artikel, de tekst na de eerste komma doen vervallen en vervangen als volgt: «en BATC tot een vennootschap van privaat recht;».

Verantwoording

De activiteiten die BATC zal uitvoeren, hebben een commerciële inslag.

Vandaar het voorstel om te kiezen voor een privaatrechtelijk statuut voor de nieuwe structuur.

Het is bevreemdend de minister te horen verklaren dat het probleem van de overdracht van het RLW-personeel bepalend is geweest voor de keuze voor een publiek statuut voor de nieuwe vennootschap.

Het is jammer dat hier uit gemakzucht is gekozen voor een statuut dat in de toekomst alleen problemen kan veroorzaken.

Goed beheer bestaat erin dat de problemen onmiddellijk worden opgelost zodat het systeem vanaf het begin optimaal kan functioneren.

De minister deelt mee dat de naamloze vennootschap naar publiek recht tot doel heeft handelsactiviteiten uit te oefenen en ook opdrachten van openbare dienstverlening.

Le ministre répond que les règles d'évaluation seront définies dans l'arrêté royal et elles seront valables tant pour l'évaluation de la part B.A.T.C. que pour l'évaluation de la branche d'activité «Ex» faisant l'objet de l'apport à B.I.A.C. Cela constitue une garantie d'objectivité et d'équité pour chacune des parties.

Par ailleurs, il tombe sous le sens qu'on ne peut apporter que ce dont on est propriétaire et dès lors il ne voit pas la nécessité de l'inscrire explicitement dans la loi.

La proposition d'amendement doit par conséquent être rejetée.

Un membre voudrait savoir quand cette évaluation sera terminée.

Le ministre a l'intention de présenter rapidement l'arrêté royal. C'est par rapport à cet arrêté que le calendrier va démarrer. Les deux réviseurs de base auront 60 jours et le réviseur expert aura quant à lui 30 jours.

L'évaluation prendra donc 90 jours après la publication et l'entrée en vigueur de l'arrêté.

M. Coene dépose l'amendement n° 10:

«Au 3^o de cet article, remplacer les mots «et la B.A.T.C. en entreprise publique ayant la forme de société anonyme de droit public régie par la même loi» par les mots «et la B.A.T.C. en entreprise de droit privé;».

Justification

Les activités que la B.A.T.C. exécutera ont un impact commercial.

C'est pourquoi il est proposé de conférer un statut de droit privé à la nouvelle structure.

Il est assez étonnant d'entendre le ministre dire que la motivation principale à la base du choix d'un statut public pour la nouvelle société a été le problème du transfert du personnel de la R.V.A.

Il est regrettable pour de simples raisons de facilité à cet égard, d'opter pour un statut qui ne pourra que générer des problèmes dans l'avenir.

Une bonne gestion serait de résoudre immédiatement les problèmes qui se posent pour que le système puisse fonctionner ensuite de manière optimale.

Le ministre déclare que la société anonyme de droit public a pour objet d'exercer des activités commerciales à côté de missions de service public.

Hij bevestigt dat dat de enige manier is om personeel over te dragen. Hij verklaart te begrijpen dat er nog een andere mogelijkheid openstaat.

Wat hem betreft, kan het amendement evenwel niet in aanmerking komen.

Een lid wil de moeilijkheden van de minister niet onderschatten en is er zich terdege bewust van dat de RLW, wat de vakbonden betreft, een soort «Jurassic Parc» is. De minister is er ten eerste voor beducht dat indien hij geen waarborgen biedt aan de representatieve vakbonden van dat personeel, hem geweldige moeilijkheden te wachten staan. Hij is er overigens van overtuigd dat die moeilijkheden er toch zullen komen. De minister poogt die evenwel bij te sturen met middelen die erger zijn dan de kwaal.

Uit deze bespreking valt duidelijk af te leiden dat de minister ertoe genoopt zal worden een zuiver Vlaams taalkader in te voeren omdat hij via dit artikel 2, 3^o, te Zaventem — in Vlaams-Brabant dus — te allen prijze een openbare structuur wil oprichten. Hij kan dat personeel zelfs niet dwingen Engels of Frans te spreken.

Voor een bedrijf dat «namens België» optreedt, is dat een hinderpaal om efficiënt te kunnen functioneren en dat zal voor de minister dus talloze moeilijkheden meebrengen.

Een ander lid erkent dat de minister bij herhaling zeer moeilijke problemen heeft opgelost. Dat is ongetwijfeld te danken aan zijn talent als onderhandelaar.

Wat er ook van zij, het lid vestigt de aandacht op twee punten:

De luchthaven bevindt zich te Zaventem maar het is de luchthaven Brussel-Nationaal.

Is het mogelijk de naleving van de wetgeving van het Vlaamse Gewest in overeenstemming te brengen met het feit dat het om onze nationale luchthaven gaat, zonder de rug toe te keren aan hen die destijds ermee akkoord gingen deze luchthaven in Zaventem te bouwen zonder aan deze gemeente een bijzonder statuut toe te kennen.

Een confrontatie aangaan met de vakbonden is uiteraard niet zo eenvoudig doch zou de minister hen niet kunnen overtuigen niet te overdrijven in de ene of de andere zin en tevens de eerste minister van die noodzaak te overtuigen?

Over de hele wereld sluit men vrede maar bij ons gaat men hierover ruzie maken!

Een lid meent ook dat wat de minister elders heeft gedaan, onder meer voor de NMBS en de RMT, hij ook hier zou kunnen realiseren.

Men lost de problemen niet op door nu een kwaal uit de wereld te helpen waarmee moeilijkheden worden geschapen voor de toekomst.

Il confirme que c'était la seule manière d'opérer le transfert du personnel. Il comprend qu'on puisse avoir une autre approche.

Mais en ce qui le concerne, la proposition d'amendement ne peut être retenue.

Un membre ne sous-estime pas les difficultés rencontrées par le ministre et sait très bien qu'au point de vue syndical, la R.V.A. est une espèce de Jurassic Parc. Le ministre a très peur que s'il ne donne pas de gages aux organisations syndicales représentatives de ce personnel, il ira au devant d'énormes difficultés. Il est d'ailleurs convaincu qu'il aura ces difficultés. Mais le ministre essaye maintenant de les corriger par un remède qui est pire que le mal.

Il ressort clairement de la discussion actuelle que le ministre va être condamné à mettre un cadre linguistique purement flamand en œuvre, parce qu'il s'obstine par cet article 2, 3^o, à créer une structure publique à Zaventem dans le Brabant flamand. Il sera même incapable d'imposer à ce personnel de parler anglais ou français.

Cela empêchera l'entreprise commerciale de fonctionner de manière positive pour la «société Belgique» et lui amènera, au contraire, les pires ennuis.

Un autre membre reconnaît qu'à plus d'une reprise, le ministre a réglé des problèmes très chauds. Ceci est certainement dû à ses talents de négociateur.

Cela étant, il attire son attention sur deux points:

L'aéroport se trouve à Zaventem, mais c'est l'aéroport de Bruxelles-National.

Est-il possible de concilier le respect de la législation de la Région flamande et le fait que notre aéroport soit national, de sorte de ne pas désavouer ceux qui ont accepté que cet aéroport se trouve à Zaventem, sans donner un statut spécial à cette commune.

Bien entendu, ce n'est pas simple d'affronter les syndicats mais le ministre ne pourrait-il pas les convaincre de ne pas exagérer dans un sens ni dans l'autre, et convaincre aussi le premier ministre de cette nécessité?

Le monde entier va faire la paix et on va se bagarrer chez nous!

Un commissaire pense aussi que ce que le ministre a pu faire, notamment pour la S.N.C.B. et la R.T.M., il pourrait le faire ici.

Vouloir résoudre un mal maintenant en créant des difficultés pour l'avenir, est un réel problème.

Door een privaatrechtelijke vennootschap voor te stellen verlicht de indiener van het amendement uiteraard de taak van de minister, wat betreft het toekomstig beheer van de luchthaven.

Wat de taalkaders betreft, wijst de minister erop dat hij een onderhoud heeft gehad met juristen die het daarmee niet eens zijn. Zij voorzien niet in een eentalig Vlaams kader.

Het lid vraagt hoe zij iets anders kunnen verantwoorden.

Spreker verklaart niet de gewoonte te hebben verdragende oplossingen te zoeken doch dit is volstrekt strijdig met de bepalingen inzake de wetten op het taalgebruik. Hij kan gemakkelijk 24 handtekeningen bij elkaar brengen om het advies van de Raad van State in te winnen via de voorzitter van de Senaat teneinde na te gaan of het ook zo is.

Dat gaat volledig in tegen wat de voorbije jaren gebruikelijk was en de enige mogelijkheid om klaarheid in die zaak te brengen is de Raad van State raadplegen.

Uiteraard is het zo dat de behandeling van het ontwerp daardoor wordt uitgesteld, wat noch de minister, noch de commissie wensen, doch er moet klaarheid komen. De commissie is ervan overtuigd dat het kader van de nieuwe vennootschap waarin het ontwerp voorziet, volledig Vlaams zal zijn te Zaventem.

Om dat te voorkomen moet de minister een juridische nota mededelen, waarin zijn standpunt wordt verantwoord en die bij het verslag wordt gevoegd.

De minister belooft dat te zullen doen.

Een lid stelt voor dat de minister zelf het advies van de Raad van State inwint om geen tijd te verliezen.

Een ander lid verklaart het daarmee eens te zijn. Misschien is een termijn van 30 dagen genoeg om de Raad van State te laten antwoorden.

De minister is van oordeel dat zulks de goedkeuring van het ontwerp teveel zou vertragen.

Het lid zegt dat de commissie in dat geval zelf de Raad van State om advies zal vragen zodat het ontwerp nog meer achterop raakt.

Spreker herinnert eraan dat de onderzoekstermijn voor het ontwerp op 26 december 1997 ten einde loopt, doch dat die termijn geschorst wordt tijdens het Kerstreces en ook door een beroep bij de Raad van State.

Hij verklaart te beseffen dat de minister voor een dilemma staat. Hij wil een openbaar bedrijf oprichten om het statuut van het personeel te waarborgen, dat hij met veel moeite zal overbrengen van de RLW naar BIAC, doch anderzijds zal hij een bedrijf op-

En proposant que ce soit une société de droit privé, il est évident que l'auteur de l'amendement faciliterait la tâche du ministre pour la gestion future de l'aéroport.

Le ministre déclare qu'en ce qui concerne le cadre linguistique, il vient encore d'interroger les juristes qui ne disent pas la même chose. Ils ne prévoient pas un cadre unilingue flamand.

L'intervenant voudrait savoir comment ils peuvent justifier autre chose.

Il déclare ne pas avoir l'habitude de chercher des solutions dilatoires, mais ceci est en parfaite contradiction avec les dispositions des lois linguistiques. Il trouvera facilement vingt-quatre signatures pour demander à ce propos l'avis du Conseil d'État par l'intermédiaire du Président du Sénat, pour savoir s'il en est bien ainsi.

Cela va tout à fait à l'encontre des pratiques courantes de ces dernières années et ce sera la seule manière d'être éclairés.

Cela prolongera évidemment l'examen du projet, ce que ni le ministre, ni la Commission ne souhaitent, mais il faut être clair. La Commission est persuadée que le cadre de la nouvelle société, telle qu'elle est prévue dans le projet, sera à cent pour cent flamand à Zaventem.

Pour éviter cela, il faudrait que le ministre fournisse une note juridique qui justifie son point de vue et qui figurera dans le rapport.

Le ministre le promet.

Un membre suggère que le ministre demande lui-même l'avis du Conseil d'État pour gagner du temps.

Un autre membre approuve cette idée. Peut-être qu'un délai de 30 jours permettrait au Conseil d'État de répondre ?

Le ministre trouve que cela retarderait beaucoup trop l'adoption du projet.

Le membre déclare que, dans ce cas, la Commission demandera elle-même l'avis du Conseil d'État et le projet sera encore plus retardé.

Il rappelle que le délai d'examen du projet se termine le 26 décembre, mais il est suspendu pendant les vacances de Noël et également en cas de recours au Conseil d'État.

Il se rend compte que le ministre est devant un dilemme. Pour des raisons syndicales, il veut créer une entreprise publique pour garantir le statut du personnel qu'il aura déjà beaucoup de peine à transférer de la R.V.A. vers B.I.A.C., mais, d'autre part, il

richten dat niet in staat is op een commercieel aantrekkelijke wijze te functioneren omdat het personeel eentalig is.

De minister antwoordt dat het niet zo zal verlopen.

Hij verklaart begrip te kunnen opbrengen voor de twijfels van de commissie en zal een omstandige studie laten maken die hij zal meedelen en die de leden tijdens een volgende vergadering kunnen bespreken. Op dat punt zal het dus niet nodig zijn het advies van de Raad van State in te winnen (zie einde van de algemene bespreking, blz. 157).

De heer Hatry dient amendement nr. 6 in:

«Het 6^o vervangen als volgt:

«6^o onder het voorzitterschap van de voor het luchtverkeer bevoegde minister, instanties of procedures van overleg in te voeren om via aanbevelingen de activiteiten van de RLW, het Bestuur van de luchtvaart en BATC te coördineren en vraagstukken van gemeenschappelijk belang betreffende de werking van de luchthaven Brussel-Nationaal te bestuderen.»

Verantwoording

De driehoeksstructuur van de reguleringsinstantie, die de unanieme goedkeuring van alle betrokken partijen wegdroeg, voorzag in een neutraal voorzitterschap in de persoon van de minister van Vervoer en in de aanwezigheid van de afgevaardigden van het Bestuur van de luchtvaart.

Om de wederzijdse autonomie van elke partij te vrijwaren, dient bovendien te worden aangestipt dat de overleginstanties alleen via aanbevelingen kunnen optreden en geen bindende beslissingen kunnen opleggen.

De minister antwoordt dat het 6^o de oprichting mogelijk maakt van een Coördinatie- en Reguleringscomité (CRC) maar ook van comités van gebruikers of omwonenden. Het CRC zal onder het voorzitterschap van de minister van Vervoer staan, maar dit zal niet noodzakelijk het geval zijn voor de andere comités. Het Bestuur van de luchtvaart hangt rechtstreeks af van de minister, terwijl BATC (BIAC) en de RLW (Belgocontrol) een effectieve autonomie zullen bezitten. Men mag dus niet de indruk wekken dat ze op dit vlak worden gelijkgeschakeld. Wat de niet-dwingende aard van de beslissingen van het CRC betreft: tot nog toe is het Comité inderdaad alleen belast met een verzoenende en raadgevende opdracht.

Bijgevolg vraagt hij de verwerping van het amendement.

va créer une entreprise qui sera incapable de fonctionner d'une manière commercialement attrayante en raison de l'unilinguisme du personnel.

Le ministre répond que ce ne sera pas le cas.

Il comprend les doutes émis par la Commission et va faire établir une étude circonstanciée qu'il communiquera et qu'on pourra examiner lors d'une prochaine réunion, de façon que, sur ce fait, l'avis du Conseil d'État ne doive pas être sollicité (voir fin de la discussion générale, p. 157).

M. Hatry dépose l'amendement n^o 6:

«Remplacer le 6^o de cet article par ce qui suit:

«6^o d'instituer, sous la présidence du ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions, des organes ou procédures de consultation pour coordonner, par voie de recommandations, les actions de la R.V.A., de l'Administration de l'Aéronautique et de la B.A.T.C. et étudier des questions d'intérêt commun relatives au fonctionnement de l'aéroport de Bruxelles-National.»

Justification

La structure triangulaire de l'organe de régulation, qui avait rencontré le consensus de toutes les parties concernées, prévoyait une présidence neutre en la personne du ministre des Transports et la présence des représentants de l'Administration de l'Aéronautique.

Par ailleurs, dans un souci de sauvegarder l'autonomie réciproque de chaque partenaire, il s'indique de préciser que les organes de concertation ne pourront agir que par voie de recommandation, à l'exclusion de toute décision contraignante.

Le ministre répond que le 6^o permet la création du C.R.C. (Comité de régulation et de coordination), mais aussi de comités d'usagers ou de riverains par exemple. Si le C.R.C. sera placé sous la présidence du ministre des Transports, il n'en sera peut-être pas de même pour d'autres comités. Quant à l'Administration de l'aéronautique, elle dépend directement du ministre, alors que B.A.T.C. (B.I.A.C.) et la R.V.A. (Belgocontrol) jouiront d'une réelle autonomie: il ne s'indique donc pas de donner l'impression de les mettre sur un même pied à ce niveau. Quant au caractère non contraignant des décisions du C.R.C., il a effectivement été admis jusqu'à présent que ce dernier aurait une mission de conciliation et d'avis.

Il demande donc le rejet de l'amendement.

Artikel 3

De heer Hatry dient amendement nr. 19 in:

«In § 1, 1^o, van dit artikel de woorden «het Verdrag inzake» vervangen door «de Overeenkomst betreffende» en het woord «approuvé» door het woord «approuvée.»

Verantwoording

De ontwerptekst moet de juiste benaming vermelden van de Overeenkomst betreffende de internationale luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947.

Als de commissie akkoord gaat, stelt de indiener voor zijn amendement in te trekken en er een tekstverbetering van te maken.

De minister antwoordt dat het puur taalkundig gezien inderdaad de Overeenkomst van Chicago moet zijn, maar dat het juridisch wel degelijk om een verdrag gaat.

De twee termen worden door elkaar gebruikt. Hij wijst er ook op dat de Raad van State hierover geen opmerkingen heeft gemaakt.

Hij kan evenwel akkoord gaan met een tekstverbetering.

De heer Hatry dient amendement nr. 2 in.

«In § 1, 2^o, van dit artikel tussen de woorden «alsook de geleiding van de luchtvaartuigen op de platforms,» en de woorden «en de veiligheid van het luchtverkeer», de woorden «alsmede het onderhoud en de vernieuwing van de grondinfrastructuur inzake luchtveiligheid zoals radars, baanverlichting, bakens en naderingsradars» invoegen.»

Verantwoording

Die hele gronduitrusting is in feite bestemd om de luchtveiligheid te waarborgen en moet dus logischerwijs tot het takenpakket van Belgocontrol behoren. Het ontwerp lijkt veiligheid op de grond en veiligheid in de lucht door elkaar te halen.

In artikel 4, § 2, 2^o, van het ontwerp wordt veiligheid op de grond beschouwd als een van de taken van BIAC.

De veiligheid op de grond mag in geen enkel geval betrekking hebben op een hele infrastructuur inzake de luchtveiligheid die op de grond is aangelegd en noodzakelijk is voor de goede werking van een

Article 3

M. Hatry dépose l'amendement n° 19:

«Au § 1^{er}, 1^o, de cet article, remplacer les mots «du Traité de» par les mots «de la Convention relative à» et le mot «approuvé» par le mot «approuvée.»

Justification

Il s'agit de reprendre dans le texte en projet le libellé exact de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et approuvée par la loi du 30 avril 1947.

Si la Commission est d'accord, l'auteur propose de retirer son amendement et d'en faire une simple correction de texte.

Le ministre répond que sur un plan strictement linguistique, il s'agit effectivement de la Convention de Chicago, mais juridiquement il s'agit d'un traité.

On rencontre d'ailleurs les deux termes selon les textes qui y font référence. Il se permet aussi de faire remarquer que le Conseil d'État n'a émis aucune remarque à cet égard.

Toutefois, s'il s'agit d'une simple correction de texte, il y marque son accord.

M. Hatry dépose l'amendement n° 2:

«Au § 1^{er}, 2^o, de cet article entre les mots «ainsi que le guidage des aéronefs sur les aires de trafic» et les mots «et de continuer», insérer les mots «de même que l'entretien et le renouvellement des infrastructures au sol de sécurité aérienne comme les radars, les lampes de piste, les balises et les radars d'approche.»

Justification

Tous ces équipements au sol sont en fait destinés à assurer la sécurité aérienne et doivent donc logiquement relever des missions de Belgocontrol. Le projet semble confondre sécurité au sol avec sécurité aérienne.

Le projet parle de sécurité au sol dans l'article 4, § 2, 2^o, comme une des missions de la B.I.A.C.

La sécurité au sol ne peut en aucun cas comprendre toute une série d'infrastructures de sécurité aérienne qui sont faites au sol et qui sont nécessaires pour garantir le bon fonctionnement d'un aéroport:

luchthaven: signalisatie op de banen, radars, bakens, infrastructuur op de banen die landingen ook bij zichtbaarheid nul mogelijk maakt enz.

Het ligt overigens in de lijn daarvan dat de brandweerdienst van de luchthaven logischerwijs onder Belgocontrol en niet onder BIAC zou ressorteren: brandweerlieden hebben immers wel degelijk als opdracht om door hun preventietaak inzake luchtvaartongevallen de veiligheid van het luchtverkeer te waarborgen.

De minister antwoordt dat de aangelegenheden bedoeld in het amendement in bijna alle luchthavens van de wereld, en met name in de luchthaven van Brussel-Nationaal, op identieke wijze geregeld zijn overeenkomstig twee bijlagen bij het ICAO-verdrag (International Civil Aviation Organisation):

— enerzijds bevat bijlage 10 alle instructies in verband met de radio-elektronische uitrusting als radars en ILS (Instrument Landing System);

— anderzijds bevat bijlage 14 de voorschriften betreffende de breedte en de lengte van de start- en landingsbanen en de klassieke bebakening (lampen) bijvoorbeeld.

De aangelegenheden die in bijlage 10 behandeld worden, behoren tot de functionele verantwoordelijkheid van de luchtverkeersleiding (morgen Belgocontrol) en die van bijlage 14 tot de exploitant van de luchthaven (morgen BIAC).

De financiering van de investeringen is een andere zaak. Zo wordt de beslissing om een ILS op een landingsbaan te plaatsen en om die te financieren altijd door de exploitant van de luchthaven genomen terwijl de functionele verantwoordelijkheid voor het onderhoud nadien aan de luchtverkeersleiding toekomt.

Dat is een traditie in de werking van bijna alle luchthavens ter wereld en Brussel-Nationaal heeft op dat vlak nooit van de regel afgeweken. Op dat vlak zal er morgen niets veranderen: BIAC zal BATC vervangen en Belgocontrol vervangt de RLW. Het voorstel van amendement doet dus niet terzake en moet verworpen worden.

Een lid stelt vast dat Belgocontrol voor het onderhoud van deze uitrusting zal zorgen. En wie zal ze installeren?

De minister probeert op de RLW uitrustingen af te wentelen die zowel wat hun installatie als wat hun onderhoud betreft, volgens hem tot de veiligheid behoren en bijgevolg niet van BIAC afhangen.

Met de huidige tekst heeft men de indruk dat de installaties die op de grond gevestigd zijn, onder het toezicht van Belgocontrol blijven.

les fléchages de pistes, les radars, les balises, les équipements de piste qui permettent des atterrissages sans visibilité, etc.

C'est d'ailleurs dans ce même esprit que le service des pompiers de l'aéroport devrait logiquement dépendre de Belgocontrol et non de la B.I.A.C., car les pompiers ont bien comme mission d'assurer la sécurité de la navigation aérienne en intervenant pour prévenir tout accident aérien.

Le ministre répond que les matières visées par l'amendement sont réglées dans pratiquement tous les aéroports du monde, et notamment celui de Bruxelles-National, de la même manière par référence à deux annexes de l'O.A.C.I.: (Organisation de l'aviation civile internationale)

— d'une part, l'annexe 10 qui comporte toutes les instructions en matière d'équipements radio-électroniques tels que radars et I.L.S. (Instrument Landing System);

— d'autre part, l'annexe 14 qui comporte les prescriptions relatives aux largeurs des pistes, aux longueurs de pistes, et au balisage classique (lampes) par exemple.

Les matières relevant de l'annexe 10 ressortent de la responsabilité fonctionnelle du contrôle aérien (demain Belgocontrol) et l'annexe 14 de l'exploitant de l'aéroport (demain B.I.A.C.).

Autre chose est du financement des investissements. Ainsi, la décision de placer un I.L.S. sur une piste et son financement relèvent toujours de l'exploitant de l'aéroport, mais la responsabilité fonctionnelle de l'entretien incombe par la suite au contrôle aérien.

Il s'agit d'une tradition au niveau du fonctionnement de quasiment tous les aéroports au monde et en la matière Bruxelles-National n'a jamais échappé à la règle et demain rien ne changera à cet égard: B.I.A.C. se substituera à B.A.T.C. et Belgocontrol à la R.V.A. La proposition d'amendement ne présente donc pas d'intérêt et doit être rejetée.

Le président constate que Belgocontrol assurera l'entretien de ces équipements. Et leur installation?

Il essaye de mettre dans le domaine de la R.V.A. des équipements qui, tant pour leur installation que pour leur entretien, lui paraissent ressortir à la sécurité et par conséquent ne dépendent pas de B.I.A.C.

Dans le texte actuel, on a le sentiment que ces installations qui sont au sol, sont laissées sous la surveillance de Belgocontrol.

Moet dan niet duidelijk vermeld worden dat deze elementen onder de nieuwe regie der luchtwegen vallen aangezien het om veiligheidsinstallaties aan de grond gaat?

De minister vindt dat zijn antwoord voldoende duidelijk is. Hij zal de tekst van bijlagen 10 en 14 bezorgen (zie samenvatting, bijlage 5).

De heer Hatry dient amendement nr. 3 in:

« In § 1, 2°, van dit artikel tussen de woorden « en op de landings- en rolbanen » en de woorden « alsook de geleiding van de luchtvaartuigen op de platforms », de woorden « de lijst van de geluidsmeters, de controle op en de naleving van de regelgeving inzake geluidshinder, het beheer van het Noise Monitoring System » invoegen. »

Verantwoording

Aangezien de minister in zijn schriftelijk antwoord heeft gepreciseerd dat Belgocontrol bevoegd wordt voor de geluidsmeters en dat, nog vóór de oprichting van BIAC, een regelgeving inzake geluidshinder zal worden uitgewerkt, lijkt het logisch dat antwoord concrete vorm te geven in de teksten.

De regelgevingen inzake geluidshinder zijn een onderdeel van zowel de nationale als de internationale luchtvaartwetgeving; voorts hebben deze teksten ook tot doel de veiligheid van het luchtverkeer te waarborgen (waarbij bijvoorbeeld totaal verouderde toestellen of vliegtuigen die niet voldoen aan de geldende normen, vliegverbod krijgen opgelegd). Gelet daarop spreekt het dan ook voor zich dat die controletaak aan Belgocontrol wordt opgedragen.

Men ziet niet goed in hoe de controle op de toepassing van de internationale of nationale wetgeving kan worden uitgeoefend door een vennootschap die er belang bij heeft zoveel mogelijk vliegtuigen te aanvaarden, ongeacht de ouderdom van de toestellen of de geluidshinder die ze veroorzaken.

De onafhankelijkheid van Belgocontrol ten opzichte van de rendabiliteit van de luchthaven Brussel-Nationaal is de enige waarborg voor de onverkorte naleving van de maatregelen inzake geluidshinder, alsmede voor de geregelde controle van de geluidsdrempels die door de geluidsmeters worden geregistreerd.

De minister antwoordt dat deze bevoegdheid reeds bepaald is in het 3° dat spreekt van: « aan de politie-, luchtvaart- en luchthaveninspectiediensten inlichtingen verschaffen betreffende de luchtvaartuigen, de besturing, de bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan. »

Ne conviendrait-il pas, parce que ce sont des installations de sécurité au sol, de bien préciser que ces éléments ressortissent à la nouvelle régie des voies aériennes?

Le ministre estime sa réponse suffisamment précise. Il fournira le texte des annexes 10 et 14 (voir synthèse annexe 5).

M. Hatry dépose l'amendement n° 3:

« Au § 1^{er}, 2°, de cet article entre les mots « et sur les pistes et les voies de circulation » et les mots « ainsi que le guidage des aéronefs sur les aires de trafic », insérer les mots « le relevé des sonomètres, le contrôle et le respect des réglementations antibruit, la gestion du Noise Monitoring System. »

Justification

Comme le ministre a précisé dans sa réponse écrite que les sonomètres dépendront de Belgocontrol et qu'une réglementation antibruit serait prise avant la création de la B.I.A.C., il semble logique de concrétiser cette réponse dans les textes.

Comme les réglementations antibruit sont un élément de la législation aérienne, tant nationale qu'internationale, et que ces textes sont également destinés à assurer la sécurité de la navigation aérienne (en interdisant à des avions totalement vétustes ou non conformes de voler), il est évident que cette mission de contrôle soit confiée à Belgocontrol.

On comprendrait difficilement que le contrôle des législations internationales ou nationales soit effectué par une société qui a intérêt à accepter le plus d'avions, quel que soit leur âge ou leur niveau de bruit.

L'indépendance de Belgocontrol vis à vis de la rentabilité du site aéroportuaire de Bruxelles-National est la seule et unique garantie du respect intégral des mesures antibruit ainsi que du contrôle régulier des résultats des seuils de bruits relevés par les sonomètres.

Le ministre répond que cette compétence est déjà prévue dans le 3° qui dit « fournir aux services de police et d'inspection aéronautique et aéroportuaire des informations relatives aux aéronefs, à leur pilotage, à leurs mouvements et aux effets observables de ceux-ci ».

Het voorgestelde amendement is dus overbodig en moet dus worden verworpen.

In dat geval zal de indiener zijn amendement intrekken.

Een lid vindt niet dat dit in het 3^o aan bod komt aangezien er gesproken wordt van «aan de politie-diensten inlichtingen verschaffen» en niet van het uitoefenen van controle.

De heer Hatry dient amendement nr. 20 in.

«In § 1, 3^o, van dit artikel tussen de woorden «politie-» en «luchtvaart-» het woord «douane-» invoegen.»

Verantwoording

In het kader van haar opdrachten moet de RLW ook aan de douanediens- ten inlichtingen kunnen verschaffen over de luchtvaartuigen, de besturing, de bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan.

Aangezien het niet duidelijk is of het vage begrip «politie-, luchtvaart- en luchthaveninspectiedien- sten» in het artikel ook betrekking heeft op de doua- nediensten, is het beter deze uitdrukkelijk in de tekst te vermelden.

De minister antwoordt dat de verkeersleiders nooit inlichtingen hoeven te verstrekken aan de douane.

Een commissielid erkent dat dit voor België zo is maar dat hetzelfde niet geldt voor andere landen als de VS. De douane speelt bijgevolg een zeer belang- rijke rol en het is beter te voorkomen dan te genezen.

De minister is enigszins verrast over deze beschou- wing en zal erover nadenken.

Artikel 4

Een lid vraagt waarom de term «aprons» in deze tekst wordt gebruikt.

De minister antwoordt dat het gaat om een techni- sche term die betekent «parkeerplatforms».

L'amendement proposé est donc superflu et doit être rejeté.

S'il en est ainsi, l'auteur retire son amendement.

Un membre ne considère pas que ce soit repris dans le 3^o puisqu'on y parle de «fournir ces rensei- gnements aux services de police» et pas d'y effectuer un contrôle.

M. Hatry dépose l'amendement n^o 20.

Au § 1^{er}, 3^o, de cet article, entre les mots «de police» et les mots «et d'inspection», insérer les mots «de douane.»

Justification

Dans le cadre des missions qui lui sont dévolues, il convient que la R.V.A. puisse également fournir aux services de douane des renseignements relatifs aux aéronefs, à leur pilotage, à leurs mouvements et aux effets observables de ceux-ci.

Dans la mesure où il n'est pas certain que la notion, fort vague, de «services de police et d'inspection aéronautique et aéroportuaire» utilisée dans l'article en projet recouvre également les servi- ces de la douane, il s'impose de compléter le texte par une référence expresse à ces services.

Le ministre répond que le contrôle aérien n'a jamais aucune information à fournir à la douane.

Un commissaire reconnaît que si c'est exact en Belgique, il n'en va pas de même dans d'autres pays comme les U.S.A. Par conséquent, la douane joue un rôle très important et mieux vaut prévenir que guérir.

Cette réflexion surprend quelque peu le ministre, qui y réfléchira.

Article 4

Un membre demande pourquoi on utilise le terme «aprons» dans ce texte.

Le ministre répond qu'il s'agit d'un terme techni- que qui signifie: «aires de stationnement».

De heer Hatry dient amendement nr. 4:

«In § 1, 2^o, van dit artikel tussen de woorden «exploiteren van de grondinstallaties van de luchthaven Brussel-Nationaal en de aanhorigheden ervan,» en de woorden «met inbegrip van de parkeerterreinen voor voertuigen», de woorden «met uitzondering van de installaties die de veiligheid van het luchtverkeer waarborgen,» invoegen.»

Verantwoording

De instandhouding en modernisering van de radars en van de naderingsverlichting, alsook het onderhoud van de pistes en van de bebakening moeten tot de bevoegdheid van Belgocontrol behoren. Die uitrusting valt onder het in artikel 3, § 1, omschreven takenpakket dat aan Belgocontrol wordt opgedragen: de veiligheid van het luchtverkeer waarborgen.

De minister antwoordt dat dit amendement hetzelfde onderwerp behandelt als amendement nr. 2 waarop een antwoord is gegeven. Het antwoord ligt dus in de bijlagen 10 en 14 van het ICAO-verdrag.

De indiener zal zijn amendement intrekken wanneer hij kennis neemt van die bijlagen.

De heer Hatry dient amendement nr. 7 in:

«In dit artikel de volgende wijzigingen aanbrengen:

A) Paragraaf 1 vervangen als volgt:

«§ 1. 1^o BATC heeft op de luchthaven Brussel-Nationaal de exclusieve leiding over alle beheersactiviteiten op de grond.

Het doel van BATC omvat met name het beheer, volgens industriële, financiële en commerciële methodes en in alle onafhankelijkheid, van het geheel der grondactiviteiten op de luchthaven Brussel-Nationaal, met inbegrip van het plannen, ontwerpen, bouwen, inrichten, onderhouden, moderniseren, ontwikkelen, beheren en exploiteren van alle grondinstallaties van de luchthaven Brussel-Nationaal en de aanhorigheden ervan, met name de parkeerterreinen voor voertuigen, de toegangswegen, de landings- en startbanen en de aprons.

De maatschappij kan, in alle onafhankelijkheid, ongeacht welke operaties uitvoeren die direct of indirect, geheel of gedeeltelijk, verband houden met haar doel of die de verwezenlijking ervan zouden kunnen vergemakkelijken of stimuleren.

De maatschappij kan daartoe:

— participeren in elke onderneming die met name activiteiten uitoefent die verband houden met

M. Hatry dépose l'amendement n^o 4:

«Au § 1^{er}, 2^o de cet article, entre les mots «l'exploitation des installations au sol de l'aéroport de Bruxelles-National et de ses dépendances,» et les mots «en ce compris les parkings», insérer les mots «sauf celles destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne.»

Justification

Le maintien en état, la modernisation des radars, des lampes d'approche, l'entretien des pistes et des balises doivent dépendre de Belgocontrol. Ces équipements relèvent des missions prévues à l'article 3, § 1^{er}, et dévolues à Belgocontrol: assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Le ministre répond que cet amendement traite du même sujet que l'amendement n^o 2 auquel il a été répondu. La réponse se trouve donc dans les annexes 10 et 14 de l'O.A.C.I.

Dès qu'il en aura eu connaissance et qu'il sera convaincu, l'auteur de l'amendement le retirera.

M. Hatry dépose l'amendement n^o 7:

«À cet article, apporter les modifications suivantes:

A) Remplacer le § 1^{er} par ce qui suit:

«§ 1^{er}. 1^o La B.A.T.C. aura la maîtrise exclusive de l'ensemble des activités de gestion au sol de l'aéroport de Bruxelles-National.

Son objet social couvre notamment la gestion par des méthodes industrielles, financières et commerciales, et en toute autonomie, de l'ensemble des activités au sol de l'aéroport de Bruxelles-National, en ce compris la planification, la conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, la modernisation, le développement, la gestion et l'exploitation de l'ensemble des installations de gestion au sol de l'aéroport de Bruxelles-National et de ses dépendances, notamment les parkings pour véhicules et les voies d'accès, les pistes d'atterrissage et de décollage ainsi que les aprons.

La société peut, en toute autonomie, faire toutes les opérations, de quelque nature qu'elles soient, se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet ou qui seraient de nature à en faciliter ou développer la réalisation.

Elle peut, à cet effet, participer à:

— toute entreprise ayant notamment des activités connexes à n'importe quel aspect de la gestion aéro-

ongeacht welk aspect van het luchthavenbeheer en de daaruit voortvloeiende activiteiten, met de diensten die verband houden met de luchtvaart en het vervoer in het algemeen, met de distributie, met de telecommunicatie, met informatietechnieken;

— deelnemen aan elke internationale, nationale of regionale activiteit die verband houdt met de in dit artikel bedoelde activiteiten, in het bijzonder de commercialisering van haar knowhow inzake luchthaveninformatica, luchthavenbeheer en technisch beheer van de gebouwen;

— deelnemen aan elke internationale vereniging of instantie die in de luchthavensector actief is.

De maatschappij beslist vrij over de commerciële en financiële aanwending van haar roerend en onroerend vermogen.

2° De maatschappij kan direct of indirect participeren in Belgische of buitenlandse overheids- of privé-bedrijven, met inbegrip van de regionale luchthavens.

De maatschappij kan soortgelijke vennootschappen, verenigingen of instellingen ook oprichten. Zo alleen de maatschappij naamloze vennootschappen opricht, zijn artikel 13ter, eerste lid, 4°, van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen en artikel 104bis, § 1, tweede lid, van dezelfde wetten niet van toepassing zolang de maatschappij de enige aandeelhouder blijft.

3° De gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen zijn op de maatschappij van toepassing, tenzij deze wet ervan afwijkt.

De daden van de maatschappij zullen worden beschouwd als daden van koophandel, als bedoeld in de artikelen 2 en 3 van het Wetboek van Koophandel.

4° De maatschappelijke zetel van BATC wordt gevestigd in het administratief arrondissement Brussel-Hoofdstad.

5° De maatschappij wordt voor onbepaalde duur opgericht. »

B) In § 2, 3°, de woorden « genoemd in § 1, 2° » vervangen door de woorden « genoemd in § 1, 1°. »

Verantwoording

Dit amendement preciseert de reikwijdte van de beheersautonomie van het nieuwe overheidsbedrijf dat BATC zal vervangen.

De minister vraagt het amendement te verwerpen omdat het strijdig is met de grondgedachte van het ontwerp.

portuaire et des activités qui en dérivent, aux services liés à l'aviation et au transport en général, à la distribution, aux télécommunications, aux techniques de l'information;

— toute activité internationale, nationale ou régionale, se rattachant aux activités visées dans le présent article, en particulier, la commercialisation de son savoir-faire en ce qui concerne l'informatique aéroportuaire, la gestion aéroportuaire et la gestion technique des bâtiments;

— toute association ou organisme international actif dans le secteur aéroportuaire.

La société décide librement de la mise en valeur commerciale et financière de son patrimoine mobilier et immobilier.

2° La société peut prendre des participations directes ou indirectes dans des sociétés publiques ou privées, belges ou étrangères en ce compris les aéroports régionaux.

Elle peut également constituer de telles sociétés, associations ou institutions. Si elle constitue seule des sociétés anonymes, l'article 13ter, alinéa 1^{er}, 4°, des lois coordonnées sur les sociétés commerciales et l'article 104bis, § 1^{er}, deuxième alinéa, des mêmes lois ne seront pas d'application aussi longtemps qu'elle demeure la seule actionnaire.

3° La société sera régie par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales dans la mesure où il n'y sera pas dérogé par la présente loi.

Ses actes seront réputés commerciaux au sens des articles 2 et 3 du Code de commerce.

4° Le siège social de la B.A.T.C. sera établi dans l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale.

5° La société est constituée pour une durée illimitée. »

B) Au § 2, 3°, remplacer les mots « visées au § 1^{er}, 2° » par les mots « visées au § 1^{er}, 1°. »

Justification

Cet amendement vise à préciser l'étendue de l'autonomie de gestion de la nouvelle entreprise publique qui remplacera la B.A.T.C.

Le ministre répond qu'il demande le rejet de l'amendement parce qu'il est contraire à la philosophie du projet.

De heer Coene dient amendement nr. 11 in.

« In § 1 van dit artikel de aanhef vervangen als volgt:

« § 1. Vanaf de tenuitvoerlegging van de hervormingen bedoeld in artikel 2, heeft BATC tot doel: »

Verantwoording

Tekstuele aanpassing om in overeenstemming te zijn met het vorige amendement op artikel 2.

De minister antwoordt dat het voorstel verworpen moet worden omdat het een logisch gevolg is van amendement nr. 10.

De indiener van het amendement is echter nog steeds niet overtuigd.

De heer Coene dient amendement nr. 12 in.

« Paragraaf 2 van dit artikel doen vervallen. »

Verantwoording

Tekstuele aanpassing naar analogie van vorige amendementen op artikelen 2 en 4.

De minister verwijst naar zijn vorige antwoorden.

De heer Hatry dient amendement nr. 21 in:

« In § 2 van dit artikel, tussen de woorden « zijn » en « de volgende activiteiten » de woorden « onder andere » invoegen. »

Verantwoording

Dit artikel van het ontwerp somt onder de nrs. 1^o, 2^o en 3^o een aantal activiteiten van BATC op die worden beschouwd als taken van openbare dienst. Deze lijst is echter niet exhaustief. In het artikel wordt met name niet gesproken over de dienstverlening in het kader van militaire operaties en over het bewaren van goederen bestemd voor humanitaire acties. Dit kan ook als « taken van openbare dienst » worden bestempeld. Door de voorgestelde invoeging wordt duidelijk gemaakt dat de opsomming in dit artikel geenszins exhaustief is.

De minister antwoordt dat niet alle eenmalige en wisselende taken van openbare dienst moeten worden opgenomen in een tekst die het doel van de vennootschap vaststelt. Het feit dat men in de praktijk af en toe een activiteit zal uitoefenen die beschouwd kan worden als een openbare dienst, is geen probleem.

Het amendement dient dus verworpen te worden.

M. Coene dépose l'amendement n° 11:

« Au § 1^{er} de cet article, rédiger la phrase liminaire comme suit:

« § 1^{er}. Dès la mise à exécution des réformes prévues à l'article 2, la B.A.T.C. a pour objet: »

Justification

Adaptation du texte visant à assurer la concordance avec l'amendement précédent à l'article 2.

Le ministre répond que la proposition doit être rejetée puisqu'elle vise à assurer la concordance avec l'amendement n° 10.

L'auteur de l'amendement n'en est toujours pas convaincu pour autant.

M. Coene dépose l'amendement n° 12.

« Supprimer le § 2 de cet article. »

Justification

Adaptation du texte découlant des amendements précédents aux articles 2 et 4.

Le ministre renvoie à ses précédentes réponses.

M. Hatry dépose l'amendement n° 21:

« Au § 12 de cet article, entre les mots « les activités suivantes constituent » et les mots « des missions », insérer les mots « entre autres. »

Justification

L'article en projet énumère sous les numéros 1^o, 2^o et 3^o, une série d'activités de la B.A.T.C. qui sont considérées comme des missions de service public. Cette énumération n'est pas exhaustive. L'article en projet ne fait notamment pas référence aux prestations effectuées dans le cadre d'opérations militaires et à la manutention des marchandises destinées aux actions humanitaires qui peuvent également être qualifiées de « missions de service public ». Il convient donc d'indiquer par l'insertion proposée que l'énumération figurant à cet article ne revêt aucun caractère exhaustif.

Le ministre répond que des missions ponctuelles et aléatoires de service public ne doivent pas figurer dans un texte qui définit l'objet social et le fait qu'on soit amené, dans la pratique, à exercer de façon non récurrente une activité qui ait un caractère de service public ne pose aucun problème.

L'amendement peut donc être rejeté.

Een commissielid zegt dat dit de mening is van de minister. Maar als BIAC in de toekomst zou beslissen dat deze activiteit maar in Kleine Brogel moet plaatsvinden omdat ze het verkeer van de lijnvluchten en de charters verstoort, biedt de wet geen basis om dat te verbieden.

De minister weigert deze invoeging. Hij zal dit oplossen in het beheerscontract.

Het commissielid stelt vast dat de minister het gebruik van de luchthaven voor humanitaire zendingen en uitzonderlijke taken weigert.

Het commissielid stelt vast dat BIAC op die manier een middel ter beschikking krijgt om alle toekomstige ministers van Vervoer wandelen te sturen wanneer die de luchthaven voor dergelijke taken zouden willen gebruiken.

De minister verklaart dat hij dat niet gezegd heeft. Hij heeft enkel gezegd dat niet elke eenmalige taak van openbare dienst in het doel van de vennootschap moet worden vermeld. Taken van openbare dienst kunnen per definitie altijd wel opduiken. Het beheerscontract zal er wel rekening mee houden.

Een lid wijst erop dat men in het beheerscontract niet van de wet kan afwijken.

De heer Hatry dient amendement nr. 1 in:

«Een §3 (nieuw) toevoegen, luidende:

«De Koning kan, in voorkomend geval op voorstel van BATC, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de dienstverleners die afhandelingsdiensten op de luchthaven Brussel-Nationaal verrichten, verplichten om op billijke en niet-discriminerende wijze deel te nemen aan het vervullen van de verplichtingen tot het verlenen van de openbare diensten als omschreven in §2.

De Koning bepaalt de criteria volgens welke de dienstverleners verplicht kunnen worden om deel te nemen aan het vervullen van de verplichtingen tot het verlenen van openbare diensten, alsook de wijze waarop en voorwaarden waaronder deze deelname zal geschieden.»

Verantwoording

Op grond van artikel 15 van richtlijn 96/67/EG kan elke Lid-Staat de dienstverleners die afhandelingsdiensten verrichten, verplichten om op billijke en niet-discriminerende wijze deel te nemen aan de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst.

Die verplichting moet worden ingevoerd op voorstel van de beheersinstantie.

Conform artikel 23 had deze tekst al uiterlijk op 14 oktober 1997 in het Belgisch recht omgezet moeten zijn.

Un commissaire réplique que c'est ce que dit le ministre. Mais si B.I.A.C., une fois en place, leur dit de faire cela à Kleine Brogel parce que cela perturbe le trafic aérien des lignes régulières et des charters, la loi ne prévoit rien pour les en empêcher.

Le ministre refuse cette insertion. Il y pensera dans le contrat de gestion.

Le commissaire constate donc que le ministre refuse l'emploi de l'aéroport pour des missions humanitaires et des tâches exceptionnelles.

Le commissaire constate donc que figure dans le rapport, à la disposition de B.I.A.C., un instrument qui permettra d'envoyer promener tout futur ministre des Transports lorsqu'il voudra utiliser l'aéroport pour de telles missions.

Le ministre déclare ne pas avoir dit cela. Il dit simplement qu'une mission ponctuelle de caractère public ne doit pas être mentionnée dans l'objet social. Par définition il peut toujours y avoir l'une ou l'autre mission de service public. Mais on en tiendra compte dans le contrat de gestion.

Un membre fait remarquer que dans le contrat de gestion on ne peut pas déroger à la loi.

M. Hatry dépose l'amendement n° 1:

« Compléter cet article par un § 3 (nouveau) rédigé comme suit:

« Le Roi peut, le cas échéant sur proposition de la B.A.T.C., par arrêté délibéré en Conseil des ministres, obliger les prestataires de services qui fournissent des services d'assistance sur l'aéroport de Bruxelles-National, de participer d'une manière équitable et non discriminatoire à l'exécution des obligations de service public décrites au § 2.

Le Roi détermine les critères suivant lesquels les prestataires de services peuvent être obligés à participer à l'exécution des obligations de service public ainsi que la manière de laquelle et les conditions auxquelles cette participation aura lieu.»

Justification

L'article 15 de la directive 96/67/C.E. permet à l'État membre d'imposer aux prestataires des services d'assistance, la participation équitable et non discriminatoire à l'exécution des obligations de service public.

Cette imposition doit se réaliser sur proposition de l'entité gestionnaire.

Conformément à l'article 23, la transposition de ce texte en droit belge aurait dû être réalisée au plus tard le 14 octobre 1997.

De stemming over het wetsontwerp tot nationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal impliceert noodzakelijkerwijze de stemming over die bepaling.

De goedkeuring ervan biedt immers de noodzakelijke bescherming aan BIAC.

In het huidige systeem heeft een kandidaat-handler die zich met de passagiers wenst bezig te houden, de goedkeuring nodig van twee instanties: RLW en BATC.

Daar RLW tot de openbare sector behoort, is het denkbaar dat die kandidaat aarzelt om stappen te ondernemen die lang dreigen te zullen aanslepen en waarvan de uitkomst onzeker is .

Wanneer het beheer is eengemaakt, zal men — onder verwijzing naar de Europese regel — kunnen volstaan met één enkele demarche. BIAC zal een dergelijke toegang dus niet weigeren doch dit zal ertoe leiden dat de eventuele kandidaten zich enkel zullen bezighouden met rendabele niches en de minder rendabele opdrachten van openbare dienst zullen overlaten aan BIAC, die ze zal moeten uitvoeren zonder compensatie (nacht, dalperiodes, enz.).

Het is dus noodzakelijk dit risico te voorkomen en zich van in het begin te wapenen met het Europese instrument dat het mogelijk maakt een dergelijke toestand het hoofd te bieden.

Het zou ongezonder en onterecht zijn te beweren dat de goedkeuring van het amendement voor teveel vertraging zou zorgen en dat het voldoende is een dergelijke tekst op te nemen in een of andere programmawet.

Het is immers zo dat:

- 1) elke vertraging neerkomt op het niet-naleven van de Europese richtlijn;*
- 2) de wetgever de plicht heeft om de ter bespreking voorliggende tekst zo streng mogelijk te formuleren.*

Het onderbrengen van noodzakelijke amendementen op die tekst in latere wetsbepalingen is gelet op de Belgische rechtsprincipes niet te verantwoorden en kan worden beschouwd als misbruik van de bevoegdheden van de wetgever.

Ad artikel 4, § 3:

Artikel 4, § 3, is de omzetting in Belgisch recht van artikel 15 van richtlijn 96/67/EG. Deze bepaling voorziet in de mogelijkheid om aan alle dienstverleners die afhandelingsdiensten verrichten, de verplichting op te leggen om op billijke en niet-discriminerende wijze deel te nemen aan de vervulling van de verplichtingen tot het verlenen van de openbare diensten waarin de nationale wet- of regelgeving voorziet, in voorkomend geval op voorstel van de luchthavenbeheerder.

Le vote du projet de loi sur l'unicité implique nécessairement le vote de cette disposition.

En effet, son adoption représente une protection indispensable à la B.I.A.C.

Dans le système actuel, un candidat handler qui souhaite s'occuper de passagers, a besoin d'obtenir l'accord de deux entités: la R.V.A. et la B.A.T.C.

Sachant que la R.V.A. relève du secteur public, il est concevable que ce candidat hésite à entreprendre des démarches longues et aléatoires.

Lorsque la gestion sera unifiée, une seule démarche simple car basée sur l'autorité de la règle européenne, sera suffisante. La B.I.A.C. ne pourra donc pas refuser un tel accès. Mais ceci aura pour conséquence que les candidats éventuels choisiront de ne se consacrer qu'aux niches rentables, laissant les reliquats du service public à la B.I.A.C. qui devra les accomplir sans compensation (nuit, périodes, creuses, etc.).

Il est donc indispensable de prévenir ce risque et de se doter dès le début de l'instrument européen permettant d'y faire face.

Il serait injustifié et malsain de prétexter que l'adoption de l'amendement retarderait le texte et qu'il suffirait de faire passer un tel texte dans une quelconque loi programme.

En effet:

- 1) tout retard est un manquement à la directive européenne;*
- 2) le texte étant actuellement en discussion, la législation a le devoir de le rédiger d'une manière aussi rigoureuse que possible.*

Le report d'amendements connus à ce texte, vers des dispositions législatives ultérieures est injustifiable au regard des principes belges et peut être considéré comme un véritable détournement des pouvoirs du législateur.

Ad article 4, § 3:

L'article 4, § 3, est la transposition en droit belge de l'article 15 de la directive 96/67/C.E. Cette disposition prévoit la possibilité d'imposer à tous les prestataires de services qui fournissent des services d'assistance, de participer d'une manière équitable et non discriminatoire à l'exécution des obligations de service public prévues par la législation ou la réglementation nationale, le cas échéant sur proposition du gestionnaire de l'aéroport.

Deze bepaling is erop gericht te vermijden dat bepaalde dienstverleners zich slechts op een of meer lucratieve « niches » van de grondafhandelingsmarkt zouden toeleggen, zonder zich te moeten bekommeren om de uitvoering van bepaalde opdrachten van algemeen nut, die vaak minder winstgevend zijn (het zogenaamde « cherry-picking »). De gelijkheid tussen de verschillende marktdeelnemers vereist dat de last van de openbare dienst wordt gespreid over de verschillende marktdeelnemers.

Om dezelfde reden is het aangewezen om ook dienstverleners die op andere Belgische luchthavens dan Brussel-Nationaal actief zijn, te verplichten tot deelname aan de openbare dienst. Zo niet, dan dreigt het risico dat alle lucratieve activiteiten naar andere luchthavens worden overgebracht.

De criteria om te bepalen welke dienstverleners precies verplicht zijn tot deelname aan de openbare dienst, dienen bepaald te worden bij koninklijk besluit. Verplichte deelname kan bijvoorbeeld opgelegd worden wanneer een bepaald marktaandeel of een bepaalde omzet bereikt wordt.

Ook de wijze waarop en de voorwaarden waaronder deze deelname dient te geschieden, moeten bij koninklijk besluit worden vastgesteld. Ook hier bestaan er verschillende mogelijkheden: dienstverleners kunnen aan de openbare dienst deelnemen, ofwel in natura door zelf bepaalde opdrachten uit te voeren (bijvoorbeeld volgens een toerbeurtsysteem), ofwel door betaling van een financiële bijdrage in een fonds ten gunste van de instantie die de openbare dienst daadwerkelijk verzekeret.

De indiener wijst erop dat hij de minister hier een laatste redmiddel aanbiedt, aangezien deze zijn amendement op § 2 weigert.

De minister antwoordt dat hij zich volkomen bewust is van de vertraging die de omzetting in Belgisch recht van richtlijn 96/67 heeft opgelopen ondanks de inspanningen die zijn kabinet zich daarvoor heeft getroost.

Hij meent dat er een aantal elementen zijn die onmiddellijk moeten worden omgezet, bijvoorbeeld het afzonderlijk opnemen in de analytische boekhouding van de afhandelingsdiensten voor passagiers en de oprichting van een comité van gebruikers van de luchthaven (of hun vertegenwoordigers).

Deze bepalingen zullen worden opgenomen in het uitvoeringsbesluit op basis van artikel 2 van dit wetsontwerp, meer bepaald van de punten 1^o, 3^o en 6^o.

Wat de liberalisering betreft, kan nog gewezen worden op de *self handling*, die in werking treedt op 1 januari 1989 maar waarvan de draagwijdte beperkt is; bovendien bestaat op dit vlak al concurrentie aangezien American Airlines nu al naast Sabena werkzaam is in Brussel-Nationaal.

Cette disposition vise à éviter que certains prestataires de service ne se consacrent qu'à une ou plusieurs « niches » lucratives du marché de l'assistance en escale, sans devoir se préoccuper de l'exécution de certaines missions d'utilité publique qui sont souvent moins rentables (ce qu'on appelle le « cherry picking »). L'égalité entre les divers participants au marché exige que la charge du service public soit étalée sur les différents acteurs du marché.

Pour la même raison il convient d'obliger des prestataires de services présents dans d'autres aéroports belges que Bruxelles-National, de participer également au service public. Sinon il y a un risque de voir migrer toutes les activités lucratives vers d'autres aéroports.

Les critères pour déterminer quels prestataires de services sont précisément obligés de participer au service public doivent être prévus par arrêté royal. Une participation obligatoire peut par exemple être imposée quand une part de marché déterminée ou un chiffre d'affaires déterminé est atteint.

La manière de laquelle et les conditions auxquelles cette participation doit avoir lieu sont également à fixer par arrêté royal. Ici aussi il y a plusieurs possibilités: des prestataires de service peuvent participer au service public, ou bien en nature en exécutant eux-mêmes certaines missions (par exemple d'après un « système à tour de rôle »), ou bien en payant une contribution financière dans un fonds en faveur de l'instance qui assure effectivement le service public.

L'auteur fait remarquer que comme le ministre refuse son amendement au § 2, il lui fournit ici une planche de saut.

Le ministre répond qu'il est tout à fait conscient du retard quant à la transposition en droit belge du texte de la directive 96/67 malgré l'important travail fourni au niveau de son cabinet.

Il pense que l'on peut distinguer des éléments qui demandent une traduction immédiate comme la séparation dans la comptabilité analytique des activités d'assistance aux passagers ou la création d'un comité regroupant les usagers de l'aéroport (ou leurs représentants).

Ces dispositions seront prises dans l'arrêté royal d'exécution sur base de l'article 2 du présent projet de loi et plus précisément les points 1^o, 3^o et 6^o.

Pour ce qui est du volet libéralisation, il faut encore distinguer le *self handling* dont l'entrée en application est le 1^{er} janvier 1998, mais la portée est tout de même limitée et il y a déjà concurrence puisqu'à côté de Sabena, American Airlines opère à Bruxelles-National.

Voor de dienstverlening aan derden is de datum van inwerkingtreding pas 1 januari 1999. Op dit vlak zijn nog een aantal problemen waarover moet worden nagedacht en een beslissing genomen, bijvoorbeeld de beperking van het aantal dienstverleners of hun bijdrage in de taken van openbare dienst.

De minister meent dat vooraleer een definitieve beslissing wordt genomen, eerst werk moet worden gemaakt van de voorgenomen reorganisatie en dus van de oprichting van BIAC en Belgocontrol.

Het lid vraagt of dit betekent dat de minister bij de eindstemming nog met een ander element zal komen aandragen.

De minister antwoordt dat een aantal zaken in het uitvoeringsbesluit geregeld kunnen worden.

Het lid wijst erop dat men geen richtlijn kan omzetten in een koninklijk besluit zonder een basiswet.

De minister antwoordt dat dit wetsontwerp een machtigingswet is, die wordt gevolgd door een koninklijk uitvoeringsbesluit, waarvoor hij bekrachtiging zal vragen.

Het lid antwoordt dat het dus een bijzondere-machtenwet is.

De minister erkent dit: het is een machtigingswet.

Spreker is verrast door deze bekentenis. De minister heeft dus voor deze formule gekozen. Zal hij klaar zijn voor 1 januari 1999?

De minister antwoordt bevestigend.

Artikel 5

De heer Coene dient de amendementen nrs. 13 en 14 in:

Amendement nr. 13:

«*In § 1 de woorden «aan de Staat of aan het publiekrechtelijk lichaam dat deze daartoe aanwijst» doen vervallen.*»

Verantwoording

Gezien de keuze in vorige amendementen voor een private vennootschap dient deze optie geschrapt te worden.

Amendement nr. 14:

«*Paragraaf 2 van dit artikel doen vervallen.*»

Verantwoording

Schrapping naar analogie van het vorige amendement op artikel 5, § 1.

Pour ce qui concerne les prestations à des tiers, l'entrée en vigueur n'est que le 1^{er} janvier 1999. Dans ce domaine, il y a une série de réflexions à mener, et surtout à ce stade, à finaliser par exemple quant à la limitation des prestataires ou la contribution aux missions de service public.

Il pense qu'il importe d'abord de réaliser la réorganisation envisagée et donc mettre en place la B.I.A.C. et Belgocontrol avant d'arrêter une position définitive: ici aussi, une chose à la fois.

Le membre demande si cela veut dire que le ministre reviendra avec autre chose au moment du vote final.

Le ministre précise qu'une série de choses pourront se trouver dans l'arrêté royal d'exécution.

Le membre fait remarquer qu'on ne peut transposer une directive en arrêté royal sans une loi de base.

Le ministre répond que le présent projet est la loi d'habitation. Il y aura ensuite un arrêté royal d'exécution, pour lequel il demandera confirmation.

Le membre constate qu'il s'agit donc ici d'une loi de pleins pouvoirs.

Le ministre le reconnaît. C'est une loi d'habilitation.

L'intervenant ne s'attendait pas à un tel aveu. Le ministre a donc choisi cette formule. Sera-t-il prêt pour le 1^{er} janvier 1999?

Le ministre répond par l'affirmative.

Article 5

M. Coene dépose les amendements n^{os} 13 et 14:

Amendement n^o 13:

«*Au § 1^{er}, de cet article, supprimer les mots «à l'État ou à l'entité de droit public que celui-ci délègue à cet effet.»*»

Justification

Étant donné que c'est la forme de la société privée qui a été retenue dans les amendements précédents, cette option doit être supprimée.

Amendement n^o 14:

«*Supprimer le § 2 de cet article.*»

Justification

Suppression découlant de l'amendement précédent à l'article 5, § 1^{er}.

De minister wijst erop dat dit artikel de rechten van de privé-aandeelhouders wil vrijwaren, zoals bepaald is in het protocol van december 1987 tussen de aandeelhouders van BATC. Verrassend is bijgevolg dat de heer Coene dit amendement (nr. 13) indient. De minister verklaart het doel daarvan niet in te zien.

De indiener van het amendement wijst erop dat zijn amendement nr. 13 wil duidelijk maken dat de aandelen niet uitsluitend aan de Staat of publiek-rechtelijke organen verkocht mogen worden.

Amendement nr. 14 handelt over de aanwijzing van bedrijfsrevisoren voor de waardebeoordeling. Dat dient geen enkel doel — BATC bestaat nog steeds en kan zijn aandelen verkopen aan elke geïnteresseerde partij en tegen de door de partijen overeengekomen prijs. Het ontwerp wil per slot van rekening BATC opnieuw nationaliseren.

Zijn redenering staat haaks op die van het ontwerp en daarom stelt hij met zijn twee amendementen aanpassingen voor.

De minister is van oordeel dat indien aandeelhouders in een eerste fase uit de nieuwe vennootschap wil stappen, de Staat of een van zijn participatievennootschappen de aandelen moet opkopen.

Sommigen denken dat alle privé-aandeelhouders zullen weggaan. Maar de Staat, die de aandelen moet terugkopen, heeft niet eens de middelen om dat te doen. In dat geval komen wij in een apocalyptisch scenario terecht. Van zijn kant is de minister optimistischer maar het klopt dat hij krachtens het protocol van 1987 verplicht zou zijn te kopen mochten de aandeelhouders zich terugtrekken.

Zodra die operatie achter de rug is, zal men de aandelen te koop aanbieden en een meerderheid behouden.

Een lid zegt dat men de zaken ernstig moet opnemen. Gesteld dat de grote privé-aandeelhouders weggaan (de Generale Maatschappij van België, de Groep Brussel-Lambert, de ASLK, de NMKN, enz.), hun aandelen aan de Staat overdragen en de Staat naar de beurs gaat met effecten waarvan geen enkele voormalige aandeelhouder nog wil weten, meent de minister dan werkelijk dat dit zal lukken? Temeer omdat het hemelse manna voor BATC, te weten de *tax free shops*, ook zal verdwijnen.

De minister verzekert dat men daarover heeft nagedacht en dat zulks inderdaad een van de parameters is die men in aanmerking heeft genomen.

Daarnaast bestaan er goede economische perspectieven. Men heeft een evaluatie gemaakt van de overlevingskansen van de bedrijven die men wil oprichten.

De bedrijfsleiding van de twee instellingen werd bij die zeer objectieve denkoefeningen betrokken.

Le ministre déclare que cet article vise à préserver les droits des actionnaires privés par référence au protocole signé entre les actionnaires de la B.A.T.C. en décembre 1987. Il est dès lors surprenant que M. Coene propose cet amendement n° 13, dont il ne comprend pas bien la portée.

L'auteur de l'amendement précise que son amendement n° 13 concerne le fait que la vente ne doit pas se faire à l'État ou à des organismes de droit public exclusivement.

L'amendement n° 14 concerne la désignation des réviseurs d'entreprise pour l'évaluation. Cela ne sert à rien — la B.A.T.C. existe toujours et peut procéder à la vente de ses parts, à toute partie intéressée et au prix convenu entre les parties. Ce qui est prévu dans le projet revient finalement à renationaliser la B.A.T.C.

Sa logique est donc totalement différente de celle du projet, ce qui justifie les adaptations proposées dans ses deux amendements.

Le ministre pense que si, dans un premier temps, des actionnaires veulent quitter la nouvelle société, c'est l'État qui a l'obligation de racheter, ou une de ses sociétés de participation.

Certains pensent que les actionnaires privés vont tous partir. Or, l'État doit racheter et il n'a pas le premier franc pour le faire. Dans ce cas, la situation serait apocalyptique. Le ministre est quant à lui plus optimiste mais il est exact que, si cela se produisait, il serait obligé de le faire, en vertu du protocole d'accord de 1987.

Dès que cette opération sera faite, on remettra les titres de vente, en gardant la majorité.

Un commissaire déclare qu'il faut être sérieux. Si les grands actionnaires privés partent (la Société Générale de Belgique, le groupe Bruxelles Lambert, la G.C.E.R., la S.N.C.I., etc.), rétrocedent leurs parts à l'État et que ce dernier met en bourse les titres dont aucun des anciens actionnaires ne veut encore, le ministre croit-il vraiment que ce sera un succès? D'autant plus que la manne que représentent les *tax free shops* pour la B.A.T.C. disparaît.

Le ministre assure que cela a fait l'objet de réflexions et en effet, c'est un des paramètres dont on a tenu compte.

À côté de cela, les perspectives économiques sont bonnes. On a évalué les chances de survie des entités qu'on mettait en place.

Le management des deux entités a été associé à ces réflexions très objectives.

Dat neemt uiteraard niet weg dat de economische toekomst van een bedrijf altijd onzeker is. Het is als een weddenschap.

Het lid merkt op dat de betrokken bedrijven moeten denken aan de belangen van hun eigen aandeelhouders wanneer zij besluiten om hun aandelen al dan niet te behouden.

De minister voegt eraan toe dat wanneer die operatie achter de rug is, men ook moet zorgen dat die effecten hun waarde behouden.

Het lid wijst erop dat dat niet zal gebeuren met de aandeelhouders die thans in BATC zitten. Bovendien zal dat nooit lukken als men niet meer dan 10 of 15% van de effecten op de beurs brengt. Men moet de beurskoers ondersteunen.

Tot besluit vraagt de minister de amendement nr. 13 en 14 te verwerpen.

De heer Hatry dient amendement nr. 8 in:

« In § 2, het eerste lid vervangen door de volgende leden:

« De commissarissen-revisors moeten binnen een termijn van ten hoogste zes maanden alle aandeelhouders en de Staat in kennis stellen van de inhoud van hun evaluatierapport.

De Koning bepaalt de precieze duur van hun opdracht en regelt, in voorkomend geval, het verloop ervan.

Het definitieve verslag van de commissarissen moet worden voorafgegaan door preliminairen die voor alle betrokken partijen, met inbegrip van de naamloze vennootschap BATC, voor tegenspraak vatbaar zijn.

De commissarissen moeten bij het motiveren van hun evaluatie rekening houden met de aldus geformuleerde tegenspraken en opmerkingen.

Na de sluiting van het verslag van de commissarissen moet de Staat of de daartoe aangewezen publiekrechtelijke instelling de door de aandeelhouders van de naamloze vennootschap BATC aangeboden aandelen terugkopen. De betaling moet geschieden binnen drie maanden volgend op de aanbieding van de aandelen.

De aandeelhouders oefenen hun uittredingsrecht uit door middel van een aangetekende brief gericht aan het kabinet van de minister van Vervoer of aan de zetel van de publiekrechtelijke instelling die is aangewezen om tot die aankopen over te gaan.»

Verantwoording

De Staat moet de verbintenissen nakomen die hij heeft aangegaan door hoofdstuk IV van het proto-

Bien entendu, l'avenir économique d'une entreprise est toujours aléatoire. C'est un pari sur l'avenir.

Le commissaire fait remarquer que les entreprises en question doivent agir en fonction de l'intérêt de leurs propres actionnaires en gardant leurs parts ou non.

Le ministre ajoute qu'une fois l'opération réalisée, il faudra également assurer la liquidité des titres.

Le commissaire déclare que ce ne sera pas le cas avec les actionnaires qui sont aujourd'hui dans B.A.T.C. Mais il est certain que si on met les titres en Bourse et si on se contente d'en mettre 10 ou 15 %, cela ne marchera jamais. Il faudra soigner le cours.

En conclusion, le ministre, demande le rejet des amendements n^{os} 13 et 14.

M. Hatry dépose l'amendement n^o 8:

« Au § 2, de cet article, remplacer le premier alinéa par les alinéas suivants:

« Les commissaires-réviseurs devront communiquer leur rapport d'évaluation à tous les actionnaires et à l'État dans un délai maximum de six mois.

Le Roi définira la durée exacte de leur mission et en organisera, s'il échet, le déroulement.

Le rapport définitif des commissaires devra être précédé de préliminaires soumis à la contradiction de toutes les parties concernées, en ce compris la société anonyme B.A.T.C.

Les commissaires devront motiver leur évaluation en tenant compte des contredits et remarques ainsi formulés.

Après clôture du rapport des commissaires, l'État ou l'entité publique désignée à cet effet devra acquérir les actions qui lui seront présentées par les actionnaires de la société anonyme B.A.T.C. et en payer le prix dans les trois mois de cette présentation.

Les actionnaires exerceront leur droit de sortie par lettre recommandée adressée au cabinet du ministre des Transports ou au siège de l'entité publique désignée à cet effet pour procéder à ces achats.»

Justification

Les engagements pris par l'État en signant le chapitre IV du protocole de 1987 doivent être respec-

colakkoord van 1987 te ondertekenen. Dit amendement bevat de in hoofdstuk IV van het protocol beschreven regels betreffende de organisatie van de terugkoopprocedure.

De minister antwoordt dat de voorgestelde tekst de praktische uitvoeringsbepalingen wil vaststellen die nader omschreven zullen worden in het koninklijk besluit dat krachtens deze wet wordt genomen.

Wat de verwijzing naar het protocol van 1987 betreft, heeft de minister verklaard, verklaart hij nogmaals en zal hij blijven verklaren dat de rechten van de aandeelhouders die in het protocol van 1987 zijn gewaarborgd, meer bepaald in hoofdstuk IV, gevrijwaard zullen worden.

Het amendement wordt bijgevolg verworpen.

Artikel 6

De heer Coene dient amendement nr. 15 in:

«Dit artikel doen vervallen.»

Verantwoording

De activiteiten van de nieuwe maatschappij zijn van commerciële aard.

Naar analogie van de vorige amendementen op andere artikelen dient logischerwijze ook dit artikel geschrapt te worden.

De minister verwijst naar zijn antwoorden bij de vorige amendementen (nrs. 10, 11, 13 en 14) en vraagt ook dit amendement te verwerpen.

Artikel 7

De heer Hatry dient amendement nr. 22 in:

«Het eerste lid van § 2 vervangen als volgt:

«De Koning kan, bij een in Ministerraad overlegd besluit, voorzien in burgerlijke, administratieve en strafrechtelijke sancties in geval van niet-naleving van de krachtens deze wet vastgestelde bepalingen.»

Verantwoording

In tegenstelling tot wat in het ontworpen artikel wordt beweerd, kan de Koning de toepassing van krachtens de wet vastgestelde bepalingen niet waarborgen. Hij kan hoogstens de toepassing van de wet bevorderen en voorzien in sancties bij het niet-naleven van deze bepalingen.

tés. Cet amendement reprend les règles d'organisation de la procédure de rachat décrites au chapitre IV du protocole.

Le ministre répond que le texte proposé tente de définir des modalités pratiques d'exécution, lesquelles seront précisées dans l'arrêté royal qui sera pris en vertu de la présente loi.

Pour ce qui est de la référence au protocole de 1987, il a dit, répété et le répète encore que les droits des actionnaires garantis par le protocole de 1987 et plus particulièrement son chapitre IV seront respectés.

La proposition d'amendement doit dès lors être rejetée.

Article 6

M. Coene dépose l'amendement n° 15:

«Supprimer cet article.»

Justification

Les activités de la nouvelle société sont de nature commerciale.

Compte tenu des amendements présentés aux autres articles, cet article doit, logiquement, également être supprimé.

Le ministre renvoie à ses réponses aux amendements précédents (n°s 10, 11, 13 et 14) et demande également le rejet de cet amendement.

Artikel 7

M. Hatry dépose l'amendement n° 22:

«Au § 2 de cet article, remplacer le premier alinéa par ce qui suit:

«Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prévoir des sanctions civiles, administratives et pénales en cas de non-respect des dispositions prises en vertu de la présente loi.»

Justification

Contrairement à ce qui est indiqué dans l'article en projet, le Roi ne peut assurer l'application des dispositions prises en vertu de la loi, tout au plus peut-il en favoriser l'application et prévoir les sanctions qui s'attacheront au non-respect desdites dispositions.

De heer Hatry verklaart het enigszins misplaatst vinden strafsancities in te voeren om de burgers te dwingen iets te doen.

Dat komt erop neer dat privé-groepen die aandelen bezitten in BATC, verplicht zijn hun aandelen in de nieuwe vennootschap te behouden, zo niet verdwijnen hun gedelegeerd-bestuurders achter de tralies!

Spreker verklaart het nooit te hebben meegemaakt dat er met strafsancities wordt gezwaaid gewoon om de toepassing te waarborgen van de krachtens deze wet vastgestelde bepalingen.

Spreker verklaart het advies van de commissie voor de Justitie te willen inwinnen over de formulering van artikel 7, § 2 (cf. algemene bespreking, blz. 154).

De minister antwoordt dat de formulering van het wetsontwerp de klassieke formulering is die gebruikt wordt in kaderwetten of in wetten die bepaalde bijzondere bevoegdheden aan de Koning verlenen, zoals bijvoorbeeld de wet van 27 maart 1986, artikel 3, § 4.

De minister voegt eraan toe dat de Raad van State dit ontwerp heeft onderzocht en geen opmerkingen over die formulering heeft gemaakt.

Bijgevolg vindt hij het ook niet nodig de tekst te wijzigen: het amendement kan dus worden verworpen.

Een lid stelt vast dat de Raad van State over niet meer dan drie dagen heeft beschikt om het ontwerp te onderzoeken.

De heer Coene dient amendement nr. 16 in:

« Paragraaf 3 van dit artikel doen vervallen. »

Verantwoording

De termijnen van wettelijk of reglementair vereiste adviezen kunnen niet zomaar overboord gegooid worden voor de totstandkoming van één bepaalde wet of nieuwe regeling.

De vraag kan hierbij trouwens gesteld worden tot welke aansprakelijkheden in hoofde van de overheid dit kan leiden wegens het niet meer respecteren van wettelijke termijnen. Het valt te betwijfelen of deze kaderwet voldoende rechtskracht heeft om deze termijnen terzijde te schuiven en aldus de overheid te behoeden voor schadeclaims of rechtsgedingen vanwege derden die zich benadeeld voelen.

De minister antwoordt dat het dossier belangrijk en ingewikkeld is. Bijgevolg is het ondenkbaar dat het ontwerp wordt uitgesteld of afgeketst om redenen van abnormaal lange termijnen.

M. Hatry trouve qu'il est un peu inconvenant de prendre des sanctions pénales pour obliger les citoyens à faire quelque chose.

Cela revient à dire que les groupes privés qui sont actionnaires de la B.A.T.C., sous peine de l'envoi de leurs administrateurs délégués en prison, sont obligés de rester actionnaires de la nouvelle société.

Il n'a par ailleurs jamais vu employer des sanctions pénales pour assurer simplement l'application d'une telle loi, dont les dispositions ne seraient pas violées.

L'intervenant désire demander un avis à la commission de la Justice sur la formulation du § 2 de l'article 7, (voir discussion générale, p. 154).

Le ministre répond que la formule reprise dans le projet de loi est notamment la formule classique pour les lois-cadres ou attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi comme, par exemple, la loi du 27 mars 1986, article 3, § 4.

Le ministre voudrait ajouter que le Conseil d'État a examiné ce projet comme les autres et n'a émis de remarques à aucun moment sur cette formulation.

Dès lors, il ne voit pas de nécessité de changer: l'amendement peut donc être rejeté.

Un membre constate que le Conseil d'État n'a disposé que d'un délai de 3 jours pour examiner le projet.

M. Coene dépose l'amendement n° 16:

« Supprimer le § 3 de cet article. »

Justification

Il serait inconcevable d'ignorer les délais des avis requis par des dispositions légales ou réglementaires pour les besoins d'une loi déterminée ou d'une nouvelle réglementation.

On peut d'ailleurs se demander quelles conséquences le non-respect des délais légaux pourrait avoir pour les pouvoirs publics. Il paraît en effet douteux que la loi-cadre en projet ait, sur le plan juridique, des effets insuffisants pour déroger à ces délais et mettre les pouvoirs publics à l'abri des recours ou actions que pourraient intenter des tiers qui se sentent lésés.

Le ministre répond que compte tenu de l'importance et de la complexité du dossier, il serait inconcevable que le projet soit retardé ou avorté en raison de délais anormalement longs.

Paragraaf 3 is een klassieke bepaling die ook voorkomt in de kaderwetten van 26 juli 1996 en hier is overgenomen.

Dank zij deze bepaling kon voor het RMT-dossier de termijn voor de raadpleging van de vakbonden worden verkort, zodat de afhandeling van dat dossier kon worden bespoedigd en de Staat geld kon besparen.

Een lid vraagt wat de Raad van State daarover heeft gezegd. Het wil hem voorkomen dat de Raad van State al evenmin de tijd heeft gekregen om die zaak uit te spitten.

Als men besluit om de Raad van State om advies te vragen, stelt hij voor de volgende problemen voor te leggen:

- de taalrol;
- na advies van de commissie voor de Justitie, de formulering van § 2 van artikel 7;
- § 3 van artikel 7.

Het lid hoopt evenwel dat dit niet noodzakelijk zal zijn en dat de minister de commissie een overtuigend antwoord kan geven.

Een lid begrijpt dat hij de tekst anders interpreteert dan de minister bedoelt. Maar § 3 kan in de huidige formulering aanleiding geven tot misbruik.

De minister blijft bij zijn tekst, aangezien deze bepaling is overgenomen uit het uitvoeringsbesluit van de wet van 26 juli 1996 betreffende de Economische en Monetaire Unie.

De heer Hatry die amendement nr. 9 had ingediend, trekt het in.

Artikel 8

De heer Coene dient de amendementen nrs. 17 en 18 in:

Amendement nr. 17:

«In § 1 en § 3 van dit artikel de woorden «30 september 1998» vervangen door de woorden «31 maart 1998.»

Verantwoording

Gezien het feit dat het hier een kaderwet betreft, dient de termijn waarbinnen gewerkt kan worden, beperkt te worden teneinde de parlementaire werking niet verder uit te hollen.

Vandaar het voorstel tot beperking van de volmachttermijn.

Le § 3 correspond à une disposition type des lois cadres du 26 juillet 1996 qui a été reproduite ici.

En l'occurrence, dans le dossier R.T.M, le délai de consultation des organisations syndicales a pu être raccourci grâce à cette disposition ce qui a permis d'accélérer le dossier et de faire économiser de l'argent à l'État.

Un membre voudrait savoir ce qu'a dit le Conseil d'État à ce propos. Il semble qu'il n'ait pas eu le temps non plus d'approfondir cette question.

Si on en arrive à demander l'avis du Conseil d'État, il propose qu'on le consulte:

- sur la question du cadre linguistique;
- après avis de la Commission de la Justice, sur la formulation du § 2 de l'article 7;
- sur le § 3 de l'article 7.

Néanmoins, l'intervenant espère que ce ne sera pas nécessaire si le ministre donne à la Commission une réponse convaincante.

Un membre comprend que son interprétation du texte est différente du but poursuivi par le ministre. Mais tel qu'il est formulé, le § 3 peut donner lieu à des abus.

Le ministre maintient son texte, cette disposition étant reprise de l'arrêté royal d'exécution du 26 juillet 1996, en vertu de la loi sur l'Union économique et monétaire.

M. Hatry, qui avait déposé l'amendement n° 9, le retire.

Article 8

M. Coene dépose les amendements n°s 17 et 18

Amendement n° 17:

«Aux § 1^{er} et § 3 de cet article, remplacer les mots «le 30 septembre 1998» par les mots «le 31 mars 1998.»

Justification

Étant donné qu'il s'agit ici d'une loi-cadre, il convient de limiter le délai dans lequel les mesures devront être prises, afin de ne pas empiéter davantage sur les compétences du Parlement.

C'est pourquoi il est proposé de limiter la période des pouvoirs spéciaux.

Amendement nr. 17:

« In § 2 van dit artikel, de woorden « binnen de zes maanden » vervangen door de woorden « binnen de drie maanden ».

Verantwoording

Gezien het feit dat het hier een kaderwet betreft, dient de termijn waarbinnen bekrachtigd moet worden, beperkt te worden teneinde de parlementaire werking niet verder uit te hollen.

Vandaar het voorstel tot beperking van de bekrachtigingstermijn.

De minister antwoordt op deze beide amendementen dat de complexiteit van het model en de wil om de rechten van eenieder te vrijwaren, meebrengen dat de uitvoering van de verschillende fasen van het ontwerp tijd zal kosten. Uiteraard wil men de operatie zo snel mogelijk tot een goed einde brengen, maar men moet de realiteit onder ogen zien en de nodige tijd nemen: dit amendement is dus onaanvaardbaar.

Als de minister dan toch zoveel tijd nodig heeft, zo vraagt een lid zich af, waarom moet dan met een bijzondere-machtenwet worden gewerkt, terwijl deze materie evengoed met een gewone wet kon worden geregeld die binnen dezelfde termijn kon worden besproken.

Als dit ontwerp vóór het eind van het jaar wordt goedgekeurd, zal de minister negen maanden de tijd hebben om deze operatie uit te voeren, waarvan hij beweert dat ze algemeen wordt toegejuicht.

Spreker ziet niet in wat het probleem is.

De minister antwoordt dat hij zich nog goed herinnert hoeveel tijd nodig was om na het politieke akkoord de dossiers van de NMBS en de RMT in praktijk om te zetten. Hij durft het niet aan zich vast te pinnen op 31 maart 1998 als einddatum.

Hij wil niets liever dan het ontwerp zo snel mogelijk af te ronden.

IV. STEMMINGEN

Artikel 2

De amendementen nrs. 5 en 10 worden verworpen met 5 tegen 3 stemmen.

Amendement nr. 6 wordt verworpen met 6 tegen 3 stemmen.

Artikel 3

De amendementen nrs. 19, 3 en 20 worden ingetrokken.

Amendement n° 17:

« Au § 2 de cet article, remplacer les mots « dans les six mois » par les mots « dans les trois mois ».

Justification

Étant donné qu'il s'agit ici d'une loi-cadre, il convient de limiter le délai au cours duquel les arrêtés devront être pris, afin de ne pas empiéter d'avantage sur les compétences du Parlement.

C'est pourquoi il est proposé de limiter la période de confirmation.

Le ministre répond aux deux amendements que la complexité du modèle et le souci de sauvegarder les droits de chacun demandent forcément un certain temps pour la réalisation des différentes phases du projet. La volonté est assurément de mener à bien l'opération dans les meilleurs délais, mais il faut voir les choses en face et se donner le temps nécessaire: cette proposition d'amendement ne peut donc être retenue.

Un membre estime que s'il faut tellement de temps au ministre, il se demande pourquoi il fallait faire une loi de pouvoirs spéciaux, alors que cela pouvait se régler par une loi ordinaire dont on aurait pu terminer l'examen dans les mêmes délais.

Si ce projet est adopté avant la fin de l'année, le ministre disposera de neuf mois pour réaliser toute l'opération dont il dit qu'elle rencontre l'assentiment général.

L'intervenant ne voit pas bien où se trouve le problème.

Le ministre explique qu'il a l'expérience du temps qu'il a fallu après l'accord politique pour réaliser en pratique les dossiers S.N.C.B. et R.T.M. Jamais il n'oserait prendre le risque de fixer le délai au 31 mars 1998. C'est l'unique raison.

Il ne demande qu'à finaliser ce projet le plus rapidement possible.

IV. VOTES

Article 2

Les amendements n^{os} 5 et 10 sont rejetés par 5 voix contre 3.

L'amendement n^o 6 est rejeté par 6 voix contre 3.

Article 3

Les amendements n^{os} 19, 3 et 20 sont retirés.

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 6 tegen 3 stemmen.

Artikel 4

Amendement nr. 4 wordt ingetrokken.

De amendementen nrs. 7, 11, 12, 21 en 1 worden verworpen met 6 tegen 3 stemmen.

Artikel 5

De amendementen nrs. 13, 14 en 8 worden verworpen met 6 tegen 3 stemmen.

Artikel 6

Amendement nr. 15 wordt verworpen met 6 tegen 3 stemmen.

Artikel 7

Amendement nr. 9 wordt ingetrokken.

De amendementen nrs. 22 en 16 worden verworpen met 6 tegen 3 stemmen.

Artikel 8

De amendementen nrs. 17 en 18 worden verworpen met 6 tegen 3 stemmen.

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 6 tegen 3 stemmen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 10 aanwezige leden.

De rapporteurs,
Michèle BRIBOSIA-PICARD.
Anne-Marie LIZIN.

De Voorzitter,
Paul HATRY.

*
* *

V. TEKSTVERBETERING

Artikel 3

In § 1, 1^o, van dit artikel de woorden «het Verdrag inzake» vervangen door de woorden «de Overeenkomst betreffende».

VI. TEKST VERBETERD DOOR DE COMMISSIE

Zie Stuk Senaat nr. 780/4.

L'amendement n° 2 est rejeté par 6 voix contre 3.

Article 4

L'amendement n° 4 est retiré.

Les amendements n^{os} 7, 11, 12, 21 et 1^{er} sont rejetés par 6 voix contre 3.

Article 5

Les amendements n^{os} 13, 14 et 8 sont rejetés par 6 voix contre 3.

Article 6

L'amendement n° 15 est rejeté par 6 voix contre 3.

Article 7

L'amendement n° 9 est retiré.

Les amendements n^{os} 22 et 16 sont rejetés par 6 voix contre 3.

Article 8

Les amendements n^{os} 17 et 18 sont rejetés par 6 voix contre 3.

L'ensemble du projet de loi est adopté par 6 voix contre 3.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité des 10 membres présents.

Les rapporteuses,
Michèle BRIBOSIA-PICARD.
Anne-Marie LIZIN.

Le Président,
Paul HATRY.

*
* *

V. CORRECTION DE TEXTE

Article 3

Au § 1^{er}, 1^o, de cet article, remplacer les mots «du Traité de» par les mots «de la Convention relative à» et le mot «approuvé» par le mot «approuvée».

VI. TEXTE CORRIGÉ PAR LA COMMISSION

Voir le doc. Sénat n° 780/4.

VII. BIJLAGEN

BIJLAGE 1

Bijlage bij de nota van de heer Klees, directeur-generaal en CEO van BATC van 26 november 1997**Doel en beperkingen**

De hieronder vermelde punten vormen in de huidige stand van de wetgeving uiterst belangrijke belemmeringen voor het industrieel en commercieel beheer van BIAC. Dat beheer blijft het beoogde en opnieuw door de minister van Vervoer bevestigde doel, waarbij de taken van openbare dienst van de federale luchthaven gerespecteerd worden.

1. Privékarakter van de bijstand aan de passagiers

Het ontwerp van machtigingswet lijkt ons een stap terug in vergelijking met de wet van 21 maart 1991 op de autonome overheidsbedrijven en in vergelijking met de verklaring in de Senaat van de vroegere minister van Verkeerswezen, de heer Jean-Luc Dehaene (Senaat, 1990-1991, 1173/2, blz. 165) «De minister preciseert dat ontvangst van passagiers geen taak is van openbare dienst.»

De integratie van de bijstand aan de passagiers in de openbare dienst brengt tevens een logheid in beslissing en beheer mee, die de mededingingspositie van Brussel in gevaar brengt.

Deze stap terug is niet gerechtvaardigd volgens de beginselen van het Belgisch administratief recht, en evenmin in vergelijking met de situatie die in de naburige luchthavens wordt vastgesteld.

London (LHR en LGW): de passagiersafhandeling is een activiteit die volledig privé is. De bescherming van het openbaar belang wordt verzekerd door een Golden Share in BAA, bepaald door de secretaris van Vervoer (*bron*: BAA Business Brief 1.5).

Parijs (ADP): de perimeter van de openbare dienst past zich aan de aard van de vlucht aan en is gebaseerd op de begrippen «continuïteit» en «indeling van het territorium», zijnde binnenlandse vluchten naar Corsica, DOM-TOM (*bron*: H. Sberro).

Wenen: de passagiersafhandeling, de bagagebehandeling en de transfers zijn privé (*bron*: H. Stadler).

Kopenhagen: de passagiersafhandeling, de bagageafhandeling en de transfers zijn privé (*bron*: P. Rasmussen).

Genève: de passagiersafhandeling, de bagagebehandeling en de transfers zijn activiteiten met privékarakter (*bron*: P. Genton).

Frankfurt: alle activiteiten *land side* zijn verbonden met de mededinging op de markt. Er is slechts een openbare dienst voor de handling *air side*, omdat er een monopolie is. Dit openbaar karakter zal samen met het monopolie verdwijnen (1998 of 2001 uiterlijk) (*bron*: Dillmann).

Schiphol: alle activiteiten op Schiphol hebben een privékarakter, met uitzondering van Safety en Security (*bron*: Vaandrager).

Bovendien moet men rekening houden met de EG-richtlijn van 15 oktober 1996 van de Raad betreffende de grondafhandlingsmarkt van de luchthavens in de Gemeenschap. Deze richtlijn stelt een aantal principes voor die toepasbaar zijn in het geval dat ons bezighoudt.

VII. ANNEXES

ANNEXE 1

Annexe à la note de M. Klees, directeur général C.E.O. de B.A.T.C. du 26 novembre 1997**Objet et limites**

Les points mentionnés ci-après constituent dans l'état actuel de la législation des obstacles extrêmement importants à la gestion industrielle et commerciale de B.I.A.C. qui reste le but poursuivi et réaffirmé par M. le ministre des Transports, tout en respectant les missions de service public de l'aéroport fédéral.

1. Le caractère privé de l'assistance aux passagers

Le projet de loi d'habilitation nous semble constituer un recul par rapport à la loi du 21 mars 1991 sur les entreprises publiques autonomes et par rapport à la déclaration au Sénat de M. le ministre des Communications de l'époque, M. Jean-Luc Dehaene (Sénat, 1990-1991, 1173/2, p. 165): «De minister preciseert dat ontvangst van passagiers geen taak is van openbare dienst.»

L'intégration de l'assistance aux passagers dans le service public introduit des lourdeurs de décision et de gestion qui compromettent la position compétitive de Bruxelles.

Ce recul ne se justifie ni par rapport aux principes du droit administratif belge, ni par rapport à la situation constatée dans les aéroports voisins.

Londres (L.H.R. et L.G.W.): le traitement des passagers est une activité totalement privée. La protection de l'intérêt public est assurée par une Golden Share dans B.A.A. déterminée par le secrétaire aux transports (*source*: B.A.A. Business Brief 1.5).

Paris (A.D.P.): le périmètre du service public s'adapte à la nature du vol et se base sur les notions de continuité et d'aménagement du territoire. Soit: vols domestiques vers la Corse, DOM-TOM (*source*: H. Sberro).

Vienne: le traitement des passagers, de leurs bagages et des transferts est privé (*source*: H. Stadler).

Copenhague: le traitement des passagers, de leurs bagages et des transferts est privé (*source*: P. Rasmussen).

Genève: le traitement des passagers, de leurs bagages, des transferts est une activité de caractère privé (*source*: P. Genton).

Frankfurt: toutes les activités *land side* sont liées à la concurrence sur le marché. Il ne subsiste de service public que pour le handling côté *air side* car il y a monopole. Ce caractère public disparaîtra dès la disparition du monopole (1988 ou 2001 au plus tard) (*source*: Dillmann).

Schiphol: toutes les activités de Schiphol ont le caractère privé, excepté Safety et Security (*source*: Vaandrager).

En outre, il convient de tenir compte de la directive de la C.E.E. du 15 octobre 1996 du Conseil relative au marché d'assistance en escale des aéroports de la Communauté. Elle pose un certain nombre de principes applicables dans le cas qui nous occupe.

De vrije toegang tot de grondafhandelingsmarkt is een communautaire doelstelling.

Daaruit vloeit de noodzaak voort om een «effectieve en loyale concurrentie» te bewaren. De bijlage bij deze richtlijn haalt de diensten aan die binnen dit kader kunnen vallen. In dit verband zijn vooral de punten 2 en 3 van betekenis:

2. De passagiersafhandeling omvat elke vorm van bijstand aan de passagiers bij vertrek, bij aankomst, bij transit of bij overstap, namelijk de controle van de tickets, van de reisdocumenten, het inchecken van de bagage en het vervoer ervan tot aan het sorteringssysteem.

3. De «bagageafhandeling» omvat de bagagebehandeling in de sorteerzaal, hun sortering, hun voorbereiding met het oog op het vertrek, hun laden op en lossen van de installaties die bedoeld zijn om ze van het vliegtuig naar de sorteerzaal te brengen en omgekeerd, evenals het vervoer van de bagage van de sorteerzaal tot in de bagagezaal.

Zonder in detail te treden kunnen we zeggen dat er open mededinging moet zijn, zelfs als de beheersentiteit aan deze activiteit kan deelnemen tegen perfect doorzichtige voorwaarden.

Men kan dus vragen stellen bij een artikel dat een openbare dienst in het leven roept met de verplichtingen en de privileges eraan verbonden, als men weet dat er volgens de EG-richtlijnen vrije concurrentie moet zijn voor deze activiteiten.

2. De prestatiecontracten tussen BIAC en Belgocontrol

Het bestaan van een gestructureerde interface tussen de twee vennootschappen blijft een uitvoerbare en noodzakelijke voorafgaande voorwaarde voor het rationeel en gecoördineerd beheer van beide.

De arbitrage van de minister, voor 100% aandeelhouder in de ene vennootschap en voor een nader te bepalen percentage in de andere, in naam van de openbare dienst is een factor van onbillijkheid tegenover derde aandeelhouders.

Ter informatie: NATS (National Air Traffic Services) voert de luchtcontrole uit van de luchthavens die beheerd worden door BAA, een volledige privévennootschap sinds 1986. NATS is momenteel een openbare dienst die ressorteert onder het Bestuur van de Burgerluchtvaart (Ministerie van Vervoer). Het niveau van de diensten, de kwaliteit ervan en het niveau van de toegepaste prijzen zijn het onderwerp van contractuele akkoorden tussen BAA en NATS.

3. BIAC mag geen administratieve autoriteit zijn

Deze bepaling moet ingevoegd worden in de KB'S die ter uitvoering van de wet moeten worden genomen. Deze bepaling heeft tot doel, zonder dat betwisting mogelijk is, BIAC buiten het toepassingssterrein van de administratieve rechtspraak te houden, waarvan de traagheid en de logheid welbekend zijn, en BIAC direct te onderwerpen aan de gewone rechtspraak.

4. Het contractueel karakter van nieuwe aanwervingen en bevorderingen moet gewaarborgd zijn

Men heeft altijd aanvaard dat het van de RLW overgebrachte personeel een drievoudige garantie zal krijgen:

1. behoud van werk;
2. behoud van loon op het ogenblik van de overdracht;
3. behoud van het recht op pensioen zoals het in het statuut van de RLW bestaat op het ogenblik van de overdracht.

Le libre accès au marché de l'assistance en escale est un objectif communautaire.

Il en résulte la nécessité de préserver une «effective et loyale concurrence». L'annexe à cette directive cite les services susceptibles d'entrer dans ce cadre. Il y a en particulier, dans l'optique de la présente, lieu de citer les points 2 et 3 :

2. L'assistance «passagers» comprend toute forme d'assistance aux passagers au départ, à l'arrivée, en transit ou en correspondance, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages et leur transport jusqu'aux systèmes de tri.

3. L'assistance «bagages» comprend le traitement des bagages en salle de tri, leur tri, leur préparation en vue du départ, leur chargement sur et leur déchargement des systèmes destinés à les amener de l'avion à la salle de tri et inversement, ainsi que le transport de bagages de la salle de tri jusqu'à la salle de distribution.

Sans entrer dans une analyse de détail, il suffira de dire ici que la concurrence doit être ouverte, même si l'entité gestionnaire peut participer à cette activité dans des conditions de transparence parfaite.

On peut donc s'interroger sur la compatibilité d'un article érigeant en service public avec les contraintes et privilèges y relatifs, une activité soumise à concurrence par des directives C.E.E.

2. Les contrats de performances entre B.I.A.C. et Belgocontrol

L'existence d'une interface structurée entre les deux sociétés reste un préalable réalisable et nécessaire à la gestion rationnelle et coordonnée de l'une et l'autre.

L'arbitrage du ministre actionnaire à 100 % de l'une et à un pourcentage restant à déterminer de l'autre, au nom du service public est un facteur d'inéquité envers les actionnaires tiers.

À titre d'information, les aéroports gérés par B.A.A., société intégralement privée depuis 1986, voient leur contrôle aérien réalisé par N.A.T.S. (National Air Traffic Services). N.A.T.S. est actuellement un service public, dépendant de l'Administration de l'aviation civile (Ministère des Transports). Le niveau des services, leur qualité et le niveau des prix pratiqués font l'objet d'accords contractuels entre B.A.A. et N.A.T.S.

3. B.I.A.C. ne peut être une autorité administrative

Cette disposition à insérer dans les A.R. à prendre en exécution de la loi a pour but de soustraire sans contestation possible, B.I.A.C. au champ d'application des juridictions administratives dont la lenteur et la lourdeur sont bien connues et de la faire ressortir directement aux juridictions ordinaires.

4. La garantie de caractère contractuel des nouveaux engagements et promotions

Il a toujours été admis que le personnel transféré de la R.V.A. le serait avec la garantie triple:

1. maintien de l'emploi;
2. maintien du salaire au moment du transfert;
3. maintien du droit à la pension tel qu'il existe au moment du transfert dans le statut R.V.A.

Bovenop deze overgedragen rechten, waarvan de opsomming beperkt is, is de doelstelling dat elke nieuwe aanwerving of elke bevordering gebeurt binnen een contractueel kader. Alleen dit juridisch regime maakt immers een industrieel en commercieel beheer mogelijk dat niet gehinderd wordt door administratieve geschillen, zoals bijvoorbeeld het permanent instellen van beroep bij de Raad van State.

Het contractueel waarborgen is slechts mogelijk als de KB's, die ter uitvoering van het wetsontwerp moeten worden genomen, de artikelen 34 en 35 van de wet van 1991 afschaffen, die de verplichte statutaire clausules bepaalt, en tevens de contractuele omgeving creëren.

5. De niet-toepasbaarheid van de gecoördineerde wetten op het taalgebruik in bestuurszaken

Het beoogde doel is de logheid en de geschillen voorkomen die onverenigbaar zijn met industrieel en commercieel beheer en die het gevolg zijn van dergelijke voorschriften. Voorbeelden hiervan zijn de moeilijkheden die de RLW momenteel doormaakt (de afwezigheid van een taalkader leidt tot de nietigheid van alle bevorderingen).

De oplossing van het koninklijk besluit van 1978 m.b.t. Sabena wordt bijvoorbeeld toegepast in een contractuele omgeving. Het zou inderdaad onmogelijk zijn een statutair systeem te creëren zonder dat tegelijkertijd een taalkader wordt vastgesteld. Dit probleem is dus verbonden met het vorige.

6. De kosten van de controle op de regionale luchthavens

Tot 1992 legde een samenwerkingsakkoord de federale RLW de verplichting op om de controle op de regionale luchthavens op zich te nemen. Deze toestand werd stilzwijgend gehandhaafd en zou vastgelegd worden door het wetsontwerp.

Een dergelijke overdracht, geïntegreerd in de financiële relaties tussen Belgocontrol en BIAC, houdt een risico in dat onaanvaardbaar is omdat het oncontroleerbaar is in het kader van industrieel en commercieel beheer. Afgezien daarvan brengt deze vorm van subsidiëring de ondoorzichtigheid van de rekeningen teweeg.

7. Vaststelling van de inkomsten door de toezichthoudende overheid

Rekening houdend met de definitie van openbare dienst wordt het grootste deel van de inkomsten (luchthaventarieven) van BIAC vastgesteld door de toezichthoudende overheid.

De directie van BATC verlangt ten eerste een vaststelling van tarieven in het kader van de controle van een mededingingsnorm en voor een aanvaardbare bepaalde duur.

Ze constateert dat de vaststelling van de tarieven door de toezichthoudende overheid, wanneer die geen objectieve weerspiegeling zijn van de ontwikkeling van de onderneming, niet-transparante subsidies mogelijk zou maken of verborgen transfers naar Belgocontrol of naar de nationale luchtvaartmaatschappij waarin de overheid ook aandeelhouder is, of naar andere derden.

8. Performantiedoelstelling in de vorm van ROE

Onafhankelijk van de kwaliteitsdoelstellingen van de dienst aan de passagiers en aan de luchtvaartmaatschappijen moet men als financiële doelstelling een ROE bepalen van 13 tot 15% per jaar op de industriële en commerciële activiteiten die verbonden zijn met de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal. Doel hiervan is een gezonde en duidelijke financiële situatie te verkrijgen. Deze ROE is vergelijkbaar met die welke behaald wordt door naburige performante luchthavens (e.g. LHR, VIE en CPH).

Au delà de ces droits transférés, l'énumération en étant limitative, l'objectif est que tout nouveau recrutement ou toute promotion se réalise dans un environnement contractuel. En effet, seul ce régime juridique permet une gestion de caractère industriel et commercial qui ne soit pas entravée par le contentieux administratif notamment les recours permanents au Conseil d'État.

La contractualisation n'est possible que si les arrêtés royaux à prendre en exécution du projet de loi abrogent dans ce cadre les articles 34 et 35 de la loi de 1991 déterminant les clauses statutaires obligatoires et créent l'environnement contractuel.

5. La non-applicabilité des lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative

L'objectif poursuivi est d'éviter les lourdeurs et problèmes contentieux incompatibles avec une gestion de caractère industriel et commercial liés à ce type de préoccupations ainsi qu'en témoignent les difficultés que la R.V.A. connaît aujourd'hui (l'absence de cadre linguistique entraîne la nullité de toutes promotions).

Par exemple, la solution de l'arrêté royal de 1978 relatif à Sabena s'applique dans un environnement contractuel. Il ne serait en effet pas possible de créer un système statutaire sans qu'un cadre linguistique ne soit établi simultanément. Cette question est donc liée à la précédente.

6. Le coût du contrôle des aéroports régionaux

Jusqu'en 1992, un accord de coopération contraignait la R.V.A. fédérale à prendre en charge le contrôle des aéroports régionaux. Cette situation s'est tacitement poursuivie et serait fixée par le projet de loi.

Un tel transfert, intégré aux relations financières entre Belgocontrol et B.I.A.C. représente un poids et un risque inacceptables car non contrôlé dans le cadre d'une gestion industrielle et commerciale. Au demeurant ce type de subsidiation instaure l'opacité des comptes.

7. Fixation des revenus par l'autorité de tutelle

Compte tenu du champ de définition du service public, la majeure partie des revenus (tarifs aéroportuaires) de B.I.A.C. est fixée par l'autorité de tutelle.

La direction de B.A.T.C. appelle de tous ses vœux une fixation de tarifs dans le cadre du contrôle d'une norme de compétitivité et pour une durée déterminée acceptable.

Elle constate que la fixation par l'autorité de tutelle des tarifs, sans que ceux-ci ne soient objectivement liés à l'évolution de l'entreprise, permettraient des subventions occultes ou des transferts dissimulés vers Belgocontrol ou la compagnie aérienne nationale dont les pouvoirs publics sont aussi actionnaires ou tout autre tiers.

8. Objectif de performance sous forme de R.O.E.

De manière à pouvoir obtenir une situation financière saine et claire, il convient de fixer comme objectif financier, indépendamment des objectifs de qualité du service aux passagers et aux lignes aériennes, un R.O.E. de 13 à 15 %/an sur les activités industrielles et commerciales liées à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Ce R.O.E. est conforme à celui obtenu par les aéroports voisins performants (e.g. L.H.R., V.I.E. et C.P.H.).

9. Opleiding van het personeel

In navolging van wat in vele geïndustrialiseerde Europese landen gebeurt, moet men een instituut voor Luchthavenberoepen (ILB) oprichten dat verschillende gespecialiseerde opleidingen aanbiedt in België of in het buitenland; de coördinatie wordt verzorgd door het instituut onder de verantwoordelijkheid van BIAC. Deze opleidingsmethode zal bij efficiënte toepassing op de specifieke luchthavensituaties de personeelsleden motiveren om beter te presteren in hun beroep. Ze zal hen helpen hun competentie te vergroten en hun beroepsfierheid te verhogen.

9. Formation du personnel

À l'instar de ce qui se pratique dans de nombreux pays européens industrialisés, il convient de créer un Institut des Métiers Aéroportuaires (I.M.A.) faisant appel aux différentes opportunités de formation spécialisée existant soit en Belgique, soit à l'étranger; la coordination se faisant par l'Institut sous la responsabilité de B.I.A.C. Cette méthode de formation, efficacement appliquée aux cas spécifiques rencontrés à l'aéroport motivera les agents en les confortant dans leur métier. Elle les préparera à élargir le champ de leur compétence en leur rendant la fierté du travail bien fait.

BIJLAGE 2

10 oktober 1978. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de bijzondere maatregelen om de toepassing van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gecoördineerd op 18 juli 1966, bij de Belgische Naamloze Vennootschap tot Exploitatie van het Luchtverkeer (Sabena) te regelen

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gecoördineerd op 18 juli 1966, inzonderheid op artikel 48;

Gelet op de adviezen van de erkende vakorganisaties;

Gelet op het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van onze minister van Verkeerswezen en op het advies van onze in Raad vergaderde ministers,

Hebben wij besloten en besluiten wij:

HOOFDSTUK I**Begripsbepalingen**

Artikel 1. In dit besluit worden verstaan onder:

a) «taalwetgeving», de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gecoördineerd op 18 juli 1966;

b) «minister», de minister tot wiens bevoegdheid het burgerlijk luchtverkeer behoort;

c) «vennootschap», de Belgische Naamloze Vennootschap tot Exploitatie van het Luchtverkeer (Sabena);

Art. 2. De vennootschap is onderworpen aan alle bepalingen van de taalwetgeving voor zover dit besluit er niet uitdrukkelijk van afwijkt.

HOOFDSTUK II**Gemeenschappelijke bepalingen voor alle diensten**

Art. 3. Wanneer, uit een technisch oogpunt of uit een oogpunt van veiligheid, de behoeften of de gebruiken van het internationaal burgerlijk luchtverkeer het wettigen, kan de vennootschap:

1° in haar binnendiensten en in de betrekkingen tussen haar in België gevestigde diensten de op internationaal luchtvaartgebied gebruikelijke taal bezigen;

2° voor de dienstorders en de onderrichtingen aan het personeel, alsook voor de formulieren en drukwerken voor de binnendienst, ook andere dan de door de taalwetgeving voorgeschreven talen gebruiken;

ANNEXE 2

10 octobre 1978. — Arrêté royal fixant les mesures particulières en vue de régler l'application des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966, à la Société Anonyme belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (Sabena)

BAUDOUIN, Roi des Belges,

À tous, présents et à venir, Salut.

Vu les lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966, notamment l'article 48;

Vu les avis des organisations syndicales reconnues;

Vu l'avis de la Commission permanente de contrôle linguistique;

Vu l'avis du Conseil d'État;

Sur la proposition de notre ministre des Communications et de l'avis de nos ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons:

CHAPITRE I^{er}**Définitions**

Article 1^{er}. Dans le présent arrêté on entend:

a) par «la législation linguistique» les lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966;

b) par «ministre», le ministre qui a le transport aérien civil dans ses attributions;

c) par «société», la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (Sabena);

Art. 2. La société est soumise à toutes les dispositions de la législation linguistique dans la mesure où il n'y est pas dérogé par le présent arrêté.

CHAPITRE II**Dispositions communes à tous les services**

Art. 3. Lorsque, dans les domaines techniques ou de la sécurité, les nécessités ou les usages du transport aérien civil international le justifient, la société peut:

1° dans ses services intérieurs et dans les rapports entre ses services établis en Belgique, avoir recours à la langue habituellement utilisée dans le domaine de la navigation aérienne internationale;

2° pour les ordres de service et les instructions au personnel, ainsi que pour les formulaires et imprimés destinés au service intérieur, utiliser également des langues autres que celles qui sont prescrites par la législation linguistique;

3° in de betrekkingen tussen haar in België en in het buitenland gevestigde diensten andere dan de door de taalwetgeving voorgeschreven talen gebruiken.

Art. 4. Wanneer de behoeften van de concurrentie het vereisen, kunnen de diensten van de vennootschap, in hun betrekkingen met de klanten, de taal gebruiken waarvan dezen zich hebben bediend of het gebruik hebben gevraagd.

Zo die klant een in België gevestigd privaat bedrijf is, gebruikt de vennootschap steeds de taal die door de taalwetgeving is opgelegd.

Art. 5. Wanneer de behoeften van de concurrentie, van de techniek of van de veiligheid van het internationaal burgerlijk luchtverkeer het vereisen, kan de vennootschap van bepaalde personeelsleden een aan hun functie aangepaste kennis eisen van een of meer andere talen dan die waarvan de kennis door de taalwetgeving wordt voorgeschreven.

Het eerste lid mag slechts voor een geheel van betrekkingen of functies, en na advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht, in te winnen door de minister, worden toegepast.

De bijkomende en aangepaste kennis van een van de landstalen wordt getoetst aan de hand van het examen dat wordt afgelegd voor een examencommissie waarvan de samenstelling door de raad van beheer van de vennootschap wordt bepaald. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht is ertoe gemachtigd toezicht te houden op de organisatie en het verloop van het examen, alsmede op de samenstelling van de examencommissie.

HOOFDSTUK III

Gebruik van de talen in de gewestelijke diensten

Art. 6. § 1. Wanneer de behoeften van de concurrentie het vereisen kan iedere gewestelijke dienst van de vennootschap de voor het publiek bestemde berichten, mededelingen en formulieren eveneens in andere talen stellen dan die waarvan het gebruik door de taalwetgeving is voorgeschreven. In dat geval moeten de landstalen de vreemde taal voorafgaan. Inzake reclame, alsmede in uitzonderlijke gevallen, kan de minister de vennootschap op voorstel van haar raad van beheer ontslaan van de verplichting de landstalen te gebruiken dan wel er voorrang aan te verlenen.

§ 2. Wanneer de behoeften van de concurrentie het vereisen, kan iedere gewestelijke dienst voor aan klanten afgegeven akten, getuigschriften, verklaringen, machtigingen en vergunningen gebruik maken van andere talen dan die waarvan het gebruik door de taalwetgeving is voorgeschreven. In dat geval moeten de landstalen de vreemde taal voorafgaan. Inzake vervoerdocumenten, alsmede in uitzonderlijke gevallen, kan de minister de vennootschap, op voorstel van haar raad van beheer, ontslaan van de verplichting de landstalen te gebruiken dan wel er voorrang aan te verlenen.

HOOFDSTUK IV

Gebruik van de talen in de diensten waarvan de werkring het ganse land bestrijkt

Art. 7. Onder voorbehoud van artikel 3, gedragen de diensten van de vennootschap waarvan de werkring het ganse land bestrijkt en die in België gevestigd zijn, zich in de binnendienst, in hun onderlinge betrekkingen en in hun betrekkingen met de niet tot de vennootschap behorende diensten waarvan de werkring het ganse land bestrijkt, naar de volgende bepalingen:

3° dans les rapports entre ses services établis en Belgique et ceux établis à l'étranger, utiliser des langues autres que celles qui sont prescrites par la législation linguistique.

Art. 4. Lorsque les nécessités de la concurrence le requièrent, les services de la société peuvent, dans leurs rapports avec les clients, utiliser la langue dont ceux-ci ont fait usage ou demandé l'emploi.

Lorsque le client est une entreprise privée établie en Belgique, la société fait toujours usage de la langue prescrite par la législation linguistique.

Art. 5. Lorsque les nécessités inhérentes à la concurrence, à la technique ou au domaine de la sécurité du transport aérien civil international le requièrent, la société peut exiger de certains de ses agents une connaissance, appropriée à leurs fonctions, d'une ou plusieurs langues, autres que celles dont la connaissance est prescrite par la législation linguistique.

Il ne peut être fait application de l'alinéa 1^{er} que pour un ensemble d'emplois ou de fonctions et après avis de la Commission permanente de contrôle linguistique, à demander par le ministre.

La connaissance complémentaire et appropriée de l'une des langues nationales est vérifiée par un examen subi devant un jury dont la composition est arrêtée par le conseil d'administration de la société. La Commission permanente de contrôle linguistique est habilitée à exercer un contrôle sur l'organisation et le déroulement de l'examen en cause, ainsi que sur la composition du jury.

CHAPITRE III

Emploi des langues dans les services régionaux

Art. 6. § 1^{er}. Lorsque les nécessités de la concurrence le requièrent, tout service régional de la société peut rédiger les avis, communications et formulaires destinés au public également dans les langues autres que celles dont l'emploi est prescrit par la législation linguistique. Dans ce cas, les langues nationales doivent précéder la langue étrangère. En matière de publicité, ainsi que dans des cas exceptionnels, le ministre peut sur proposition du conseil d'administration de la société, dispenser celle-ci, soit d'utiliser les langues nationales, soit de leur donner la priorité.

§ 2. Lorsque les nécessités de la concurrence le requièrent, tout service régional peut en matière d'actes, certificats, déclarations et autorisations, délivrés aux clients, faire usage de langues autres que celles dont l'emploi est prescrit par la législation linguistique. Dans ce cas, les langues nationales doivent précéder la langue étrangère. En matière de documents de transport ainsi que dans des cas exceptionnels, le ministre peut, sur proposition du conseil d'administration de la société, dispenser celle-ci d'utiliser les langues nationales soit de leur donner la priorité.

CHAPITRE IV

Emploi des langues dans les services dont l'activité s'étend à tout le pays

Art. 7. Sous réserve de l'article 3, les services de la société dont l'activité s'étend à tout le pays et qui sont établis en Belgique, se conforment aux dispositions suivantes, dans leurs services intérieurs, dans leurs rapports entre eux et dans leurs rapports avec les services, dont l'activité s'étend à tout le pays, autres que ceux de la société:

a) voor de behandeling van de zaken die in de nationale luchthaven (Zaventem) gelocaliseerd of localiseerbaar zijn, gebruiken die diensten het Nederlands of het Frans naargelang de zaak wordt toevertrouwd aan een ambtenaar van de Nederlandse dan wel van de Franse taalrol;

b) bovendien wordt de ene helft van de onder a) bedoelde zaken aan de ambtenaren van de Nederlandse, de andere helft aan de ambtenaren van de Franse taalrol toegewezen.

Art. 8. § 1. Wanneer de behoeften van de concurrentie het vereisen, kunnen de in artikel 7 bedoelde diensten van de vennootschap de voor het publiek bestemde berichten, mededelingen en formulieren in andere talen stellen dan die waarvan het gebruik door de taalwetgeving is voorgeschreven. In dat geval moeten de landstalen de vreemde taal voorafgaan. Wanneer het gaat om reclame, om eisen inzake veiligheid van het luchtverkeer, alsmede in uitzonderlijke gevallen, kan de minister echter de vennootschap op voorstel van haar raad van beheer ontslaan van de verplichting de landstalen voorrang te verlenen, of van de verplichting ze te gebruiken.

§ 2. Wanneer de behoeften van de concurrentie het vereisen, kunnen de in artikel 7 bedoelde diensten van de vennootschap voor aan klanten afgegeven akten, getuigschriften, verklaringen, machtigingen en vergunningen, gebruik maken van andere talen dan die waarvan het gebruik door de taalwetgeving is voorgeschreven. In dat geval moeten de landstalen de vreemde taal voorafgaan. Inzake vervoerdocumenten, alsmede in uitzonderlijke gevallen, kan de minister de vennootschap, op voorstel van haar raad van beheer, ontslaan van de verplichting de landstalen voorrang te verlenen, of van de verplichting ze te gebruiken.

Art. 9. De in het buitenland gevestigde diensten van de vennootschap waar personeel van Belgische nationaliteit tewerkgesteld is, worden zo georganiseerd dat het Belgisch publiek zonder enige moeite in het Nederlands of in het Frans te woord kan worden gestaan.

HOOFDSTUK V

Personeelsorganisatie

Art. 10. § 1. Ieder personeelslid van Belgische nationaliteit verbonden aan een dienst van de vennootschap waarvan de werkkring het hele land bestrijkt, wordt op een taalrol, de Nederlandse of de Franse ingeschreven.

§ 2. In de diensten van de vennootschap, waarvan de werkkring het hele land bestrijkt, worden de betrekkingen, toegekend aan personeelsleden van Belgische nationaliteit, op alle trappen van de hiërarchie in gelijke mate toegewezen aan personeelsleden van de Nederlandse taalrol en personeelsleden van de Franse taalrol.

Op vraag van de raad van beheer van de vennootschap kan de minister nochtans een afwijking op deze regel voorstellen voor het werklidenpersoneel dat verbonden is aan een dienst gevestigd op de Nationale Luchthaven (Zaventem), gelet op de wervingsmogelijkheden.

Onverminderd de toepassing van de overgangsbepalingen voorzien in artikel 11, wordt de voorgeschreven numerieke gelijkheid, op elke trap van de hiërarchie, gehandhaafd door middel van de aanwervingen en de bevorderingen. Wat de leden van het stuurpersoneel betreft, wordt de voorgeschreven numerieke gelijkheid slechts door middel van de aanwervingen gehandhaafd.

§ 3. De raad van beheer van de vennootschap kan uitzonderlijk en bij een met 2/3 meerderheid genomen individuele beslissing afwijken van de regel van § 2 om waardevolle en bekwame personen in dienst te nemen.

a) pour l'instruction des affaires localisées ou localisables à l'aéroport national (Zaventem), lesdits services de la société emploient le français ou le néerlandais selon que l'affaire est confiée à un agent du rôle français ou à un agent du rôle néerlandais.

b) en outre, les affaires visées au a) sont réparties, par moitié, entre les agents du rôle français et les agents du rôle néerlandais.

Art. 8. § 1^{er}. Lorsque les nécessités de la concurrence le requièrent, les services de la société visés à l'article 7 peuvent rédiger les avis, communications et formulaires destinés au public, dans des langues autres que celles dont l'emploi est prescrit par la législation linguistique. Dans ce cas, les langues nationales doivent précéder la langue étrangère. Toutefois, lorsqu'il s'agit de la publicité des exigences de la sécurité du transport aérien, ou encore dans des cas exceptionnels, le ministre peut, sur proposition du conseil d'administration de la société, dispenser celle-ci, soit de donner priorité aux langues nationales, soit d'utiliser celles-ci.

§ 2. Lorsque les nécessités de la concurrence le requièrent, les services de la société visés à l'article 7 peuvent, en matière d'actes, certificats, déclarations et autorisations délivrés aux clients, faire usage de langues autres que celles dont l'emploi est prescrit par la législation linguistique. Dans ce cas, les langues nationales doivent précéder la langue étrangère. En matière de documents de transport, ainsi que dans des cas exceptionnels, le ministre peut, sur proposition du conseil d'administration de la société, dispenser celle-ci, soit de donner priorité aux langues nationales, soit d'utiliser celles-ci.

Art. 9. Les services de la société, établis à l'étranger et comprenant du personnel de nationalité belge, sont organisés de manière telle que le public belge puisse se servir, sans la moindre difficulté, du français ou du néerlandais.

CHAPITRE V

Organisation du personnel

Art. 10. § 1^{er}. Tout agent de nationalité belge, attaché à un service de la société dont l'activité s'étend à tout le pays, est inscrit sur un rôle linguistique, français ou néerlandais.

§ 2. Dans les services de la société dont l'activité s'étend à tout le pays, les emplois conférés à des agents de nationalité belge sont répartis, à tous les degrés de la hiérarchie, en nombre égal entre les agents du rôle linguistique français et les agents du rôle linguistique néerlandais.

Toutefois, à la demande du conseil d'administration de la société, le ministre peut proposer une dérogation à cette règle pour le personnel ouvrier qui est affecté à un service établi à l'aéroport national (Zaventem), vu les possibilités de recrutement.

Sans préjudice de l'application des dispositions transitoires prévues à l'article 11, l'égalité numérique prescrite est maintenue dans chaque degré de la hiérarchie, par la voie des recrutements et des promotions. En ce qui concerne les membres d'équipages de conduite, l'égalité numérique prescrite est maintenue uniquement par la voie des recrutements.

§ 3. Le conseil d'administration de la société peut, à titre exceptionnel et par décision individuelle prise à la majorité des 2/3, déroger à la règle du § 2, pour s'attacher les services de personnes d'une valeur et d'une compétence particulières.

§ 4. In geval van feitelijke onmogelijkheid om de in § 2 bepaalde verhoudingen na te leven, kan de raad van beheer van de vennootschap bij een met 2/3 meerderheid genomen beslissing, overgaan tot de aanwerving of de bevordering van personeelsleden van de andere taalrol.

§ 5. De afwijkende regels bepaald in de § 3 en 4 kunnen niet worden toegepast dan nadat de minister het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht heeft ingewonnen.

De Commissie brengt haar advies ter kennis binnen dertig dagen na ontvangst van de aanvraag. Heeft binnen die termijn geen kennisgeving plaatsgehad, dan hoeft op het advies niet te worden gewacht.

HOOFDSTUK VI

Overgangsbepalingen

Afdeling 1

Verwezenlijking van geleidelijk evenwicht

Art. 11. De in artikel 10, § 2, voorgeschreven numerieke gelijkheid wordt binnen de kortste tijd geleidelijk tot stand gebracht op elke trap van de hiërarchie, zodat ze volledig bereikt is uiterlijk vijf jaar na de in werkingtreding van dit besluit.

De minister deelt onmiddellijk aan de Wetgevende Kamers een plan mee met een tijdschema en een uiteenzetting van de middelen die zullen aangewend worden om de numerieke gelijkheid binnen de gestelde termijn te bereiken.

De minister zendt bovendien ieder jaar in de loop van de maand maart aan de Vaste Commissie voor taaltoezicht een omstandig verslag met opgave van de maatregelen die tijdens het afgelopen jaar ter uitvoering van dit artikel zijn genomen.

Afdeling 2

Vrijwaring van de verkregen rechten

Art. 12. § 1. Gedurende de in artikel 11, eerste lid, bepaalde termijn wordt het personeelslid, in dienst getreden vóór de inwerkingtreding van dit besluit en dat in een bepaalde betrekking benoemd zou zijn geweest indien artikel 10, § 2, of artikel 11, eerste lid, niet toegepast had moeten worden, in overtal bevorderd in dezelfde graad en op dezelfde datum als het werkelijk benoemde personeelslid dat tot de andere taalrol behoort.

§ 2. Gedurende de in artikel 11, eerste lid, bepaalde termijn wordt het eentalig personeelslid, in dienst getreden vóór de inwerkingtreding van dit besluit en dat in een bepaalde betrekking benoemd zou zijn geweest indien die betrekking niet tot het tweetalig kader had behoord, in overtal bevorderd in dezelfde graad en op dezelfde datum als het werkelijk benoemde personeelslid, dat op dezelfde taalrol als het eentalig personeelslid is ingeschreven.

§ 3. Het op grond van §§ 1 en 2 in overtal bevorderde personeelslid wordt aangewezen voor de eerste betrekking van zijn graad die vacant wordt in het met zijn taalrol overeenstemmende kader, als hij aan de eisen voor benoeming in die betrekking voldoet.

In afwachting dat hij overeenkomstig het voorgaand lid wordt aangewezen, blijft het in overtal bevorderde personeelslid zijn vroegere betrekking in het kader bekleden.

§ 4. En cas d'impossibilité de fait d'observer les proportions prévues au § 2, le conseil d'administration de la société peut, par décision prise à la majorité des 2/3, procéder au recrutement ou à la promotion d'agents de l'autre rôle linguistique.

§ 5. Les règles dérogatoires établies par les §§ 3 et 4 ne peuvent être appliquées qu'après consultation par le ministre, de la Commission permanente de contrôle linguistique.

La Commission notifie son avis dans les trente jours de la réception de la demande. Si aucun avis n'a été notifié dans ce délai, il peut être passé outre.

CHAPITRE VI

Dispositions transitoires

Section 1

Réalisation progressive de l'équilibre

Art. 11. L'égalité numérique prescrite par l'article 10, § 2, est réalisée progressivement dans le plus bref délai, à chaque degré de la hiérarchie, de manière à être atteinte cinq ans au plus tard après l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Le ministre communique immédiatement aux Chambres législatives un plan, comportant un schéma chronologique et un exposé des moyens qui seront mis en œuvre afin de réaliser l'égalité numérique dans le délai fixé.

Le ministre transmet, en outre, à la Commission permanente de contrôle linguistique, dans le courant du mois de mars de chaque année, un rapport détaillé indiquant les mesures prises, pendant l'année écoulée, en exécution du présent article.

Section 2

Sauvegarde des droits acquis

Art. 12. § 1^{er}. Au cours de la période prévue à l'article 11, alinéa 1^{er}, l'agent entré en service avant l'entrée en vigueur du présent arrêté et qui aurait été nommé à un emploi déterminé, n'eut été la nécessité d'appliquer l'article 10, § 2, ou l'article 11, alinéa 1^{er}, bénéficie d'une nomination en surnombre au même grade et à la même date que l'agent de l'autre rôle effectivement nommé.

§ 2. Au cours de la période prévue à l'article 11, alinéa 1^{er}, l'agent unilingue entré en service avant l'entrée en vigueur du présent arrêté et qui aurait été nommé à un emploi déterminé, si cet emploi n'avait pas été compris dans le cadre bilingue, obtient la promotion en surnombre au même grade et à la même date que l'agent effectivement nommé qui est inscrit au même rôle linguistique que l'agent unilingue.

§ 3. L'agent promu en surnombre en application des §§ 1^{er} et 2 est affecté au premier emploi de son grade qui devient vacant dans le cadre, correspondant à son rôle linguistique, s'il satisfait aux conditions requises pour être nommé à l'emploi.

En attendant d'être affecté conformément à l'alinéa précédent, l'agent promu en surnombre, continue à occuper dans le cadre son emploi antérieur.

§ 4. De artikelen 10, § 2, en 11, doen geen afbreuk aan de rechten op een bevordering die door personeelsleden verkregen zijn wegens het uitoefenen van functies waarvoor zij uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van dit besluit aangesteld zijn.

Afdeling 3

Inschrijving van de personeelsleden op een taalrol

Art. 13. § 1. Ieder personeelslid van de Belgische nationaliteit die in dienst is op de dag waarop dit besluit in werking treedt en verbonden is aan een dienst van de vennootschap waarvan de werkkring het ganse land bestrijkt, wordt door de raad van beheer van de vennootschap ingeschreven op de Nederlandse of op de Franse taalrol volgens de taal waarin hij zijn onderwijs heeft genoten, en die blijkt uit het diploma, het getuigschrift of de verklaring van het schoolhoofd.

§ 2. Ieder in § 1 bedoeld personeelslid dat uiterlijk één jaar na de inwerkingtreding van dit besluit geslaagd is voor een examen over de grondige kennis van de andere taal dan die welke overeenkomstig § 1 is bepaald, kan zich op zijn verzoek en vóór het verstrijken van die termijn doen inschrijven op de taalrol welke met de taal van het afgelegde examen overeenstemt.

§ 3. Indien voor de aanwerving geen diploma, studiegetuigschrift of verklaring van het schoolhoofd vereist is, wordt de grondige kennis van de taal die overeenkomt met de rol waarop het personeelslid moet worden ingeschreven, getoetst aan de hand van een examen. Van dat examen wordt ambtshalve vrijgesteld het personeelslid van wie de diploma's, het studiegetuigschrift of de verklaring van het schoolhoofd getuigen dat hij zijn onderwijs uitsluitend ofwel in het Frans, ofwel in het Nederlands genoten heeft. Hij wordt door de raad van beheer op de met deze taal overeenstemmende taalrol ingeschreven.

Het personeelslid dat krachtens bovenstaande lid van ambtswege op een taalrol is ingeschreven kan om de toepassing van de in § 2 bedoelde bepalingen verzoeken.

§ 4. Alleen de Vaste Wervingssecretaris kan worden belast met de organisatie van de taalexamens bedoeld in de §§ 2 en 3. Hij stelt de examencommissie samen en bepaalt de aard en het peil van het taalexamen overeenkomstig de regels die het koninklijk besluit van 30 november 1966 tot vaststelling van de voorwaarden voor het uitreiken van de bewijzen omtrent de taalkennis voorgeschreven bij artikel 53 van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, samengevat op 18 juli 1966 (IX), heeft vastgelegd voor examens over de grondige kennis van de taal.

Art. 14. De taalrollen worden door de vennootschap bekend gemaakt binnen vier maanden na de inwerkingtreding van dit besluit.

Ieder in artikel 13 bedoeld personeelslid ontvangt tegen ontvangstbewijs, persoonlijk mededeling van zijn inschrijving op een taalrol.

Bovendien ontvangt ieder personeelslid van de vennootschap, op zijn verzoek, een kosteloos exemplaar van de bekendgemaakte taalrollen.

Het bestaan van de taalrollen wordt eveneens bij bericht in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt. Eenieder die van zijn belang doet blijken, heeft inzage in de taalrollen tijdens de periode voorzien in artikel 15, eerste lid, en dit zonder verplaatsing ervan.

Art. 15. Onverminderd de mogelijkheden geboden door de taalwetgeving kan elke belanghebbende, binnen twee maanden

§ 4. Les articles 10, § 2, et 11, ne portent pas préjudice aux droits à une promotion qui ont été acquis par des agents en raison de l'exercice de fonctions auxquelles ils ont été désignés au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Section 3

Inscription des agents sur un rôle linguistique

Art. 13 § 1^{er}. Tout agent de nationalité belge en fonction à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté et affecté à un service de la société dont l'activité s'étend à tout le pays, est inscrit par le conseil d'administration de la société sur le rôle linguistique français ou sur le rôle linguistique néerlandais, selon la langue dans laquelle il a fait ses études, cette langue étant déterminée par le diplôme, le certificat d'études ou la déclaration du directeur d'école.

§ 2. Tout agent visé au § 1^{er} qui a satisfait, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du présent arrêté à un examen portant sur la connaissance approfondie de la langue autre que celle qui est déterminée conformément au § 1^{er}, peut être inscrit, à sa demande et avant l'expiration de ce délai au rôle linguistique correspondant à la langue de l'examen subi.

§ 3. Si aucun diplôme, certificat d'études ou déclaration du directeur d'école n'était requis lors du recrutement, la connaissance approfondie de la langue correspondant au rôle sur lequel l'agent doit être inscrit est constatée par un examen. En est toutefois dispensé d'office l'agent dont les diplômes, certificat d'études ou déclaration du directeur d'école sanctionnent des études faites exclusivement soit en français, soit en néerlandais. Il est inscrit par le conseil d'administration au rôle linguistique correspondant à cette langue.

L'agent inscrit d'office à un rôle linguistique en vertu de l'alinéa précédent, peut demander l'application des dispositions faisant l'objet du § 2.

§ 4. Seul le secrétaire permanent au recrutement peut être chargé de l'organisation des examens linguistiques visés au §§ 2 et 3. Il compose les jurys d'examen et détermine la nature et le niveau de l'examen linguistique, conformément aux règles fixées par l'arrêté royal du 30 novembre 1966 fixant les conditions de délivrance des certificats de connaissances linguistiques prévus à l'article 53 des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966 (IX), pour les examens portant sur la connaissance approfondie de la langue.

Art. 14. Les rôles linguistiques sont publiés par la société dans les quatre mois de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Chaque agent visé à l'article 13 reçoit personnellement et contre accusé de réception, notification de son inscription à un rôle linguistique.

En outre, tout agent de la société reçoit, à sa demande, gratuitement, un exemplaire des rôles publiés.

L'existence des rôles linguistiques est également annoncée par avis au *Moniteur belge*. Chaque personne justifiant de son intérêt peut, durant la période prévue par l'article 15, alinéa 1^{er}, prendre connaissance des rôles linguistiques, sans déplacement de ceux-ci.

Art. 15. Sans préjudice des facultés offertes par la législation linguistique, tout intéressé peut dans les deux mois de la publica-

na de in artikel 14, eerste lid, voorgeschreven bekendmaking, bij een gemotiveerd verzoekschrift, gericht aan de voorzitter van de raad van beheer van de vennootschap, zijn inschrijving of enige andere inschrijving op een van de taalrollen betwisten.

De raad van beheer van de vennootschap beslecht de betwistingen en beslist definitief over die inschrijving op een taalrol na het horen van de betrokkenen en na raadpleging van de Vaste Commissie voor taaltoezicht.

De inschrijving op een taalrol wordt van kracht binnen één jaar na de inwerkingtreding van dit besluit.

HOOFDSTUK VII

Slotbepaling

Art. 16. Onze minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 10 oktober 1978.

Van Koningswege:

De minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

tion prévue par l'article 14, alinéa 1^{er}, par requête motivée adressée au président du conseil d'administration de la société, contester son inscription ou toute autre inscription faite sur un des rôles linguistiques.

Le conseil d'administration de la société tranche les contestations et arrête définitivement les inscriptions aux rôles après audition des intéressés et consultation de la commission permanente de contrôle linguistique.

L'inscription à un rôle linguistique devient effective un an après l'entrée en vigueur du présent arrêté.

CHAPITRE VII

Disposition finale

Art. 16. Notre ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 10 octobre 1978.

Par le Roi:

Le ministre des Communications,

J. CHABERT.

BIJLAGE 3**ANNEXE 3**

Danielle Mangez
Drieshof 5
1970 Wezembeek-Oppem
Tel: 02/731.17.32
Fax: 02/731.32.85

À Monsieur le Président de la Commission des transports du Sénat
Palais de la Nation 1009 Bruxelles
Wezembeek-Oppem, le 29 septembre 1997

Monsieur le Président,

Concerne: nuisances liées au trafic aérien au-dessus de Wezembeek-Oppem

Depuis le mois de mai 1997, le sommeil des habitants des communes de Wezembeek-Oppem, Kraainem, Sterrebeek et Tervuren est gravement perturbé par les nuisances acoustiques des avions atterrissant et décollant de l'aéroport national. Ces bruits deviennent intolérables

Les habitants ont en vain essayé d'attirer l'attention des pouvoirs publics et de la Régie des Voies Aériennes sur ces troubles qui dépassent largement les troubles normaux de voisinage. Ils envisagent dès lors d'intenter toute action juridique nécessaire dans le but de mettre fin à ces nuisances.

Toutefois, avant d'arriver à une solution aussi extrême, ils vous invitent à prendre les mesures qui s'imposent, à l'instar des gouvernements de nos pays voisins, afin que soit respecté notamment l'arrêté royal du 20 mai 1997 fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage la nuit à Bruxelles, dont les dispositions sont vidées de leur contenu par les nombreuses dérogations que le Ministre des Transports semble avoir accordées, et de bien vouloir mettre ce point à l'ordre du jour du prochain Conseil des ministres.

Ils vous prient de bien vouloir les tenir informés de ces mesures, et prient en particulier le Ministre des Transports de bien vouloir leur communiquer la liste des autorisations de décollage et d'atterrissage d'appareils interdits, qu'il aurait, à titre exceptionnel et sur pied de l'article 3 de l'arrêté royal susvisé, accordées.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de nos sentiments très respectueux.

Pour les habitants des communes concernées, selon la liste ci-jointe,

Madame Daniëlle MANGEZ

Drieshof 5

1970 Wezembeek-Oppem

Bruxelles le 20 octobre 1997

Chère Madame,

J'ai bien reçu votre lettre du 29 septembre concernant les nuisances liées au trafic aérien au-dessus de Wezembeek-Oppem.

À votre lettre sus-dite, était jointe une pétition signée par plus de 120 habitants des communes concernées.

Le Parlement est particulièrement conscient des problèmes qui se posent.

La Chambre comme le Sénat ont été saisis de propositions de loi visant à assurer un meilleur contrôle de la pollution par le bruit que représente la circulation aérienne.

Je me permets, pour ce qui concerne la commission dont j'ai l'honneur d'être président, de vous signaler les trois propositions de loi suivantes :

— proposition de loi portant l'interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume (de M. Goovaerts); n° 1-102/1 — S.E.1995. — Rapporteur: M. Coene;

— proposition de loi sanctionnant les compagnies d'aviation et les pilotes d'avion ne respectant pas les règles et procédures de la navigation aérienne (de M. Goovaerts); n° 1-103/1 — S.E.1995. — Rapporteur: M. Coene;

— proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 1989 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National (de M. Goovaerts); n° 1-103/1 — S.E.1995. — Rapporteur: M. Coene.

Ces propositions de loi sont en attente jusqu'au moment où l'auteur de celles-ci nous demande de procéder à leur examen suivi d'un vote final.

J'informerai l'auteur de votre démarche, et notre commission ne manquera pas d'examiner ces textes incessamment.

Par ailleurs, en ce qui concerne les modalités d'application de l'arrêté royal du 20 mai 1997 fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage la nuit à Bruxelles, dont vous considérez qu'il est vidé de sens en raison des exonérations et dérogations, je puis seulement vous indiquer, étant donné que la matière est du ressort du ministre des Transports et non du Parlement, que notre commission ne manquera pas, dans les toutes premières semaines, à l'occasion de la fusion entre la Régie des voies aériennes et la B.A.T.C., projet qui sera vraisemblablement évoqué par le Sénat et par conséquent fera l'objet d'une discussion, de poser au ministre les questions relatives à vos plaintes et en particulier celle qui concerne l'article 3 de l'arrêté royal en question.

Espérant avoir répondu provisoirement à votre souhait, je vous prie de croire, chère Madame, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Paul HATRY.

ANTWOORD VAN DE
MINISTER VAN VERVOER

Brussel, le 10 december 1997.

Gevolgd gevend aan de vraag van de commissie voor de Financien en de Economische Zaken van de Senaat, heeft de RLW ons de lijst medegedeeld van de 74 vluchten uitgevoerd door «Chapter II»-vliegtuigen, die de luchthaven van Brussel-Nationaal hebben gebruikt tussen 23 en 7 uur in de periode van juni tot september 1997 (zie kopie in bijlage).

Deze 74 vluchten kunnen als volgt worden opgesplitst.

1. 2 vluchten (SLR 26 52 — 2 augustus 1997 — 23.20 uur en SLR 26 52 — 30 augustus 1997 — 23.12 uur) waarvoor door de minister van Vervoer een uitzonderlijke afwijking aan Sobelair was toegekend.

2. 24 vluchten op grond van een in het koninklijk besluit bepaalde afwijking:

- 16 militaire vluchten;
- 5 officiële zendingen;
- 3 vluchten afgeleid wegens weersomstandigheden.

3. 46 niet-toegelaten vluchten waarvan:

- er 5 werden geverbaliseerd;
- er 41 geen aanleiding hebben gegeven tot verbalisering, aangezien het verschil slechts enkele minuten bedroeg ingevolge meteorologische of operationele redenen (gunstige wind, verkeer op de grond, ...).

4. De bijgevoegde lijst bevat bovendien twee foutieve registraties (BAW 1622 — 17 juni 1997 en UES 2431 — 8 september 1997).

16 oktober 1997

Hoofdstuk II uitgevoerd tussen 21:00 Z en 05:00 Z GMT

RÉPONSE DU MINISTRE
DES TRANSPORTS

Bruxelles, le 10 décembre 1997.

Suite à la demande de la Commission des Finances et Affaires économiques du Sénat, la R.V.A. nous a communiqué la liste des 74 vols d'avions «Chapter II» ayant utilisé l'aéroport de Bruxelles-National de 23 à 7 heures pour les mois de juin à septembre 1997 (cf. copie en annexe).

Ces 74 vols peuvent être décomposés comme suit:

1. 2 vols (SLR 26 52 — 2 août 1997 — 23 h 20 et SLR 26 52 — 30 août 1997 — 23 h 12) ayant fait l'objet d'une dérogation exceptionnelle attribuée par M. le ministre à Sobelair.

2. 24 vols sur dérogation prévue par l'arrêté royal:

- 16 vols militaires;
- 5 missions officielles;
- 3 vols détournés pour raisons météorologiques.

3. 46 vols non autorisés dont:

- 5 ont fait l'objet d'un procès-verbal judiciaire;
- 41 n'ont pas donné lieu à procès-verbal, la divergence n'étant que de quelques minutes et s'expliquant par des raisons météorologiques ou opérationnelles (vent favorable, circulation sur l'aire de manœuvre, ...).

4. La liste en annexe reprend, en outre, 2 enregistrements erronés (BAW 1622 — 17 juin 1997 et UES 2431 — 8 septembre 1997).

16 octobre 1997

Chapitre II exécuté entre 21:00 Z et 05:00 Z GMT

Datum — Date	R	G.M.T. Time	Imma	VLNR	Expaname	VLType	Natvol	OR/DES	Commentaar — Commentaire
02.06.97	2	04:58	OOSBQ	SLR2149	Sobelair	B737	8	LGKR	
04.06.97	1	04:54	CNRMN	RAM352	Royal Air Maroc	B737	2	GMMN	
08.06.97	2	04:59	OOSBT	SLR1779	Sobelair	B737	8	LTBS	
09.06.97	1	22:48	CB01	AFB600	Military	B737	14	CYFB	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
11.06.97	1	22:07	12669	TROUT99	Military	C135	14	EDAF	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
11.06.97	1	23:37	56974	S56974	Military	C737	18	KADW	Vrijgestelde officiële vlucht. — <i>Vol officiel autorisé</i>
11.06.97	1	23:49	9GMKF	EZR703	Private	DC8	2	EBOS	Uitwijking EBOS (Meteo). — <i>Détournement E.B.O.S. (météo)</i>
13.06.97	2	04:59	OOSBQ	SLR2573	Sobelair	B737	8	LDDU	
14.06.97	2	04:59	OOSBQ	SLR2621	Sobelair	B737	8	LMML	
15.06.97	1	04:29	CNRMN	RAM352	Royal Air Maroc	B737	2	GMMN	
17.06.97	1	00:16	GBKYN	BAW1622	British Airways	B737	1	LIRF	Vergissing redstar=geland 22 u. 16. — <i>Erreur redstar=ateri 22 h 16</i>
17.06.97	1	04:23	CNRMN	RAM352	Royal Air Maroc	B737	2	GMMN	
18.06.97	1	04:33	CB02	AFB633	Military	B727	14	EHVB	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>

Datum — Date	R	G.M.T. Time	Imma	VLNR	Expaname	VLType	Natvol	OR/DES	Commentaar — Commentaire
18.06.97	2	04:59	OOSBQ	SLR2327	Sobelair	B737	0	LIBR	
18.06.97	1	22:19	9GMKF	MAK112	Private	DC8	2	HKJK	Uitwijking EBOS (Meteo). — <i>Détournement E.B.O.S. (météo)</i>
19.06.97	2	03:30	CM01	AFB689	Military	DA20	14	LIPX	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
19.06.97	2	04:50	OOSBQ	SLR2475	Sobelair	B737	8	LEAL	
22.06.97	1	04:54	CNRMN	RAM352	Royal Air Maroc	B737	2	GMMN	
21.06.97	2	04:45	OOSBT	SLR3653	Sobelair	B737	8	LIPR	
21.06.97	2	04:54	OOSBQ	SLR2659	Sobelair	B737	8	DTMB	
22.06.97	1	04:53	CNRMN	RAM352	Royal Air Maroc	B737	2	GMMN	
25.06.97	1	04:46	CNRMN	RAM352	Royal Air Maroc	B737	2	GMMN	
27.06.97	1	22:19	CB02	AFB614	Military	B727	14	EINN	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
28.06.97	2	21:01	CNRMK	RAM2715	Royal Air Maroc	B737	8	GMFO	
29.06.97	1	04:54	CNRMN	RAM352	Royal Air Maroc	B737	2	GMMN	
01.07.97	2	04:57	OOSDJ	SLR2239	Sobelair	B737	8	DTMB	
02.07.97	1	04:51	CNRML	RAM2734	Royal Air Maroc	B737	13	GMTA	
02.07.97	2	04:59	OOSDJ	SLR2327	Sobelair	B737	8	LIBR	
03.07.97	1	04:52	CNRML	RAM2118	Royal Air Maroc	B737	13	GMFF	
04.07.97	1	02:40	CB02	AFB603	Military	B727	14	BIKF	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
06.07.97	1	04:51	CNRMI	RAM2702	Royal Air Maroc	B737	13	GMMX	
06.07.97	1	04:58	OOSBT	SLR9701	Sobelair	B737	13	EBLG	
07.07.97	1	04:36	CNRMM	RAM2114	Royal Air Maroc	B737	13	GMTT	
07.07.97	1	04:58	OOSDJ	SLR9101	Sobelair	B737	13	EBLG	
13.07.97	1	21:15	CB02	AFB615	Military	B727	14	CYQX	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
18.07.97	1	04:09	MM62013	I2013	Military	DC9	18	LYRA	Vrijgestelde officiële vlucht. — <i>Vol officiel autorisé</i>
21.07.97	1	04:58	EGJLD	EUL182D	Private	B737	13	LFPG	
22.07.97	1	03:16	ECEHC	ADI411	Private	DA20	2	LPPR	Uitwijking EBCI (Meteo). — <i>Détournement E.B.C.I. (météo)</i>
23.07.97	2	04:59	OOSDA	SLR2373	Sobelair	B737	8	LCPH	
26.07.97	1	04:56	OOSDD	SLR9092	Sobelair	B737	13	EBLG	
27.07.97	1	02:09	CM01	AFB675	Military	DA20	14	LICC	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
28.07.97	1	03:45	N784AT	RCH4163	Military	B727	14	KDSM	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
28.07.97	2	04:59	OOSBQ	SLR3117	Sobelair	B737	8	LPPT	
29.07.97	2	04:59	OOSDP	SLR2231	Sobelair	B737	8	LEIB	
02.08.97	1	21:20	OOSDR	SLR2652	Sobelair	B737	8	LICC	Afwijking SLR. — <i>Dérogation S.L.R.</i>
03.08.97	2	04:59	OOSLD	SLR1755	Sobelair	B737	8	LEAL	
05.08.97	2	04:59	OOSDA	SLR2231	Sobelair	B737	8	LEIB	
05.08.97	2	21:02	CNRML	RAM833	Royal Air Maroc	B737	1	GMTA	
07.08.97	1	21:20	CB02	AFB617	Military	B727	14	CYQX	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
08.08.97	1	21:16	CB02	AFB678	Military	B727	18	LFMN	Vrijgestelde vlucht. — <i>Vol autorisé</i>
11.08.97	1	04:58	FGFYL	EUL190D	Private	B737	13	LFPG	
16.08.97	1	04:41	5NARQ	RKA9950	Air Afrique	B707	2	GOOV	GER PV BR 64 LH 0997
19.08.97	2	04:57	OOSBT	SLR2231	Sobelair	B737	8	LEIB	
20.08.97	2	04:59	OOSDE	SLR5839	Sobelair	B737	8	GCTS	
21.08.97	2	04:59	OOSDE	SLR2451	Sobelair	B737	8	LICC	
28.08.97	2	04:58	OOSDE	SLR2451	Sobelair	B737	8	LICC	
30.08.97	1	21:12	OOSBT	SLR2652	Sobelair	B737	8	LICC	Afwijking SLR. — <i>Dérogation S.L.R.</i>
01.09.97	1	04:55	OOSBQ	SLR9098	Sobelair	B737	13	EBLG	
03.09.97	2	04:58	OOSDK	SAB731	Sabena	B737	1	EHAM	
04.09.97	2	21:41	CNANL		VIP	G2	14	GMME	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
04.09.97	1	22:57	CB02	AFB619	Military	B727	14	CYQX	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
08.09.97	1	23:12	UR87591	UES2431	Private	YK40	10	UUWW	Niet vermeld op redstar (geen code). — <i>Non mentionné sur redstar (pas de code)</i>
10.09.97	1	21:51	CB01	AFB640	Military	B727	14	LBSF	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
12.09.97	2	03:32	CM02	AFB644	Military	DA20	14	ESSA	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
12.09.97	1	04:55	30500	JO45	Abelag Pool	C20A	18	ETAR	Vrijgestelde officiële vlucht. — <i>Vol officiel autorisé</i>
15.09.97	2	21:01	1701	GAF800	Military	VF14	18	EDDK	Vrijgestelde officiële vlucht. — <i>Vol officiel autorisé</i>
18.09.97	1	21:07	CB02	AFB620	Military	B727	14	CYQX	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
20.09.97	1	04:41	5XJEF	RKA9950	Air Afrique	B707	2	GOOV	GER PV BR 64 LH 1297
21.09.97	2	04:06	OOSDD	SLR3787	Sobelair	B737	8	LEIB	GER PV BR 64 LH 1597
24.09.97	2	04:40	CB02	AFB617	Military	B727	14	EBFS	Militaire vlucht. — <i>Vol militaire</i>
25.09.97	2	04:59	OOSBT	SLR3481	Sobelair	B737	8	LGMK	
26.09.97	2	21:06	CNRMM	RAM353	Royal Air Maroc	B737	2	GMMN	
28.09.97	1	04:51	CNRMM	RAM352	Royal Air Maroc	B737	2	GMMN	GER PV BR 64 LH 1397
29.09.97	1	02:20	UR76629	AHY6729	Private	IL76	13	UBBB	GER PV BR 64 LH 1497

BIJLAGE 4

Bijlage 10 van het ICAO-verdrag handelt over luchtvaart-telecommunicatie en bevat 5 delen.

Deel I: Radiohulp aan de luchtvaart

Buiten enkele definities en algemene overwegingen over de radiohulp aan de luchtvaart stelt dit boekdeel technische specificaties vast voor de verschillende types van radiohulp aan de luchtvaart. Hier kan meer bepaald het «ILS» (Instrument landing system) aangehaald worden als precisieradarnaderings-systeem en de secundaire rondzoekradar.

Deel II: Telecommunicatieprocedures

Na enkele definities in het eerste hoofdstuk bevat dit boekdeel de administratieve bepalingen betreffende de internationale luchtvaarttelecommunicatiediensten en de algemene procedures ervan in respectievelijk de hoofdstukken 2 en 3.

Hoofdstuk 4 gaat over de vaste luchtvaartcommunicatiedienst «AFS» (aeronautical fixed service) [rechtstreekse spraakcommunicatie, boodschapformaat, internationaal telegrafisch alfabet, procedures voor gebruik van telefaxapparaten, uitwisseling van gegevens voor de luchtverkeersleiding «ATM» (air traffic management), ...].

Hoofdstuk 5 handelt over mobiel luchtverkeer (bij radiotelefonie toepasbare procedures, procedures voor dringende radiotelefonische verbindingen of in noodgevallen, verbindingen met betrekking tot onwettige tussenkomsten).

Hoofdstuk 6 is gewijd aan de luchtvaartradionavigatiediensten en hoofdstuk 7 betreft de luchtvaartinlichtingenver spreidingsdienst (frequenties en tijdschema's, procedures inzake radiotelefonische uitzendingen, ...).

Deel III: Telecommunicatiesystemen

Dit belangrijk deel in in twee delen onderverdeeld die enerzijds handelen over numerieke telecommunicatiesystemen en anderzijds over spraaktelecommunicatiesystemen.

In het eerste gedeelte zijn de verschillende hoofdstukken gewijd aan de luchtvaarttelecommunicatienetwerken, aan de koppeling van subnetten, aan de binding van luchtgrondgegevens, aan het RSFTA-net, aan het wereldsysteem voor toekenning van luchtvaartuigkentekens en aan de point-multipointcommunicaties.

Het tweede gedeelte over spraakcommunicatiesystemen handelt over de mobiele luchtvaartdienst, luchtvaartspraakcircuits, de noodzender voor opzoeking en redding.

Deel IV: Radarbewakingssystemen en anti-aanvaringssystemen

Na enkele definities, handelt dit deel over de secundaire rondzoekradar «SSR» (secondary surveillance radar) en over het aan boord zijnde anti-aanvaringssysteem.

ANNEXE 4

L'annexe 10 à la Convention de l'O.A.C.I. porte sur les télécommunications aéronautiques et comprend 5 volumes.

Volume I: Aides radio à la navigation

Outre quelques définitions et des considérations générales sur les aides radio à la navigation, ce volume définit des spécifications techniques pour les différents types d'aides radio à la navigation. Parmi ceux-ci, on peut citer notamment l'I.L.S., le système de radar d'approche de précision et le radar de surveillance secondaire.

Volume II: Procédures de télécommunications

Après quelques définitions dans le premier chapitre, ce tome reprend les dispositions administratives concernant le service international des télécommunications aéronautiques et les procédures générales du service international des télécommunications aéronautiques respectivement dans les chapitres 2 et 3.

Le chapitre 4 traite du service fixe aéronautique (S.F.A.) [circuits de communications vocales directes, format de message, alphabet télégraphique international, procédures d'exploitation des téléimprimeurs, échange de données de gestion du trafic aérien (A.T.M.) (air traffic management), ...].

Le chapitre 5 porte quant à lui sur le trafic mobile aéronautique (procédures applicables en radiotéléphonie, procédures de communications radiotéléphoniques de détresse et d'urgence, communications relatives à des actes d'intervention illicite).

Le chapitre 6 est consacré au service de radionavigation aéronautique et le chapitre 7 au service de diffusion de renseignements aéronautiques (fréquences et horaires, procédures des émissions radiotéléphoniques, ...).

Volume III: Systèmes de télécommunication

Cet important volume est subdivisé en deux parties qui traitent d'une part, des systèmes de communication de données numériques et, d'autre part, des systèmes de communications vocales.

Dans la première partie les différents chapitres sont consacrés aux réseaux de télécommunications aéronautiques, à l'interconnexion de sous-réseaux, à la liaison de données air-sol, au réseau R.S.F.T.A., au système mondial d'attribution d'adresses d'aéronefs et aux communications point-multipoint.

La deuxième partie, consacrée aux systèmes de communications vocales traite du service mobile aéronautique, des circuits vocaux aéronautiques, de l'émetteur de localisation d'urgence pour les recherches et le sauvetage.

Volume IV: Systèmes radar de surveillance et systèmes anti-collision

Après quelques définitions, ce volume traite du radar secondaire de surveillance (S.S.R.) et du système anticollision embarqué.

**Deel V: Gebruik van het spectrum
van luchtvaartradiofrequenties**

Deel V is gewijd aan de noodfrequenties en het gebruik van de frequenties van lager dan 30 Mhz enerzijds en hoger dan 30 Mhz anderzijds.

*
* *

Bijlage 14 van het ICAO-verdrag bestaat uit twee delen. Het eerste is gewijd aan het ontwerpen en de technische uitbating van luchthavens en het tweede aan helihavens.

Deel I: Ontwerp en technische uitbating van luchthavens

Hoofdstuk I bevat meer bepaald een omschrijving van de belangrijkste termen eigen aan de luchthavenactiviteit zoals het bewegingsterrein, de merkbakens, het luchtvaarterreinlichtbaken, de baan, de rijbaan, ...

Hoofdstuk 2 is gewijd aan de normalisatie van de inlichtingen die op de luchthavens moeten worden verstrekt zoals de afmetingen van luchtvaarterreinen.

Hoofdstuk 3 gaat over de fysieke karakteristieken waaraan de bestanddelen van de luchtvaarterreinen moeten voldoen zoals de banen, de bermen van de banen, de rijbanen of de bewegingsterreinen.

Hoofdstuk 4 betreft de beperking en het verwijderen van obstakels.

Hoofdstuk 5 handelt over de visuele hulpmiddelen bij de navigatie, namelijk de signalisatie, de markering, de lichten, de signalisatiepanelen en de merkbakens.

Hoofdstuk 6 gaat meer bepaald in op de visuele hulpmiddelen voor het aanduiden van obstakels (te bakenen voorwerpen, markering van voorwerpen, afbakenen met licht van voorwerpen) terwijl hoofdstuk 7 gaat over de visuele hulpmiddelen om zones voor beperkt gebruik aan te duiden (bij voorbeeld geheel of gedeeltelijk gesloten banen en rijbanen).

Hoofdstuk 8 handelt over de uitrustingen en de installaties (hulpelektriciteitsvoorziening, noodverlichting, omheiningen, gebruik van luchthavenvoertuigen, ...).

Tenslotte spreekt hoofdstuk 9 over de hulp- en andere diensten en meer bepaald over het luchtvaarterreinurgentieplan, de redding en de brandbestrijding, het onderhoud en ook nog de bevoorradingsoperaties.

Deel II: Helihavens

Buiten enkele definities bevat het document inlichtingen over de helihavens, de fysieke kenmerken van de verschillende types helihavens, de beperking en de verwijdering van obstakels, visuele hulpmiddelen evenals de helihavendiensten, in hoofdzaak de reddings- en brandbestrijdingsdienst.

**Volume V: Emploi du spectre
de radiofréquences aéronautiques**

Le volume V est consacré aux fréquences de détresse et à l'utilisation des fréquences, d'une part inférieures à 30 Mhz et d'autre part supérieures à 30 Mhz.

*
* *

L'annexe 14 à la Convention de l'O.A.C.I. comprend deux volumes. Le premier est consacré à la conception et l'exploitation technique des aérodromes et le second est relatif aux hélistations.

Volume I: Conception et exploitation des aérodromes

Le chapitre 1^{er} reprend notamment une définition des principaux termes propres à l'activité aéroportuaire tels que aire de mouvement, balise, phare d'aérodrome, piste, voie de circulation, ...

Le chapitre 2 est consacré à la normalisation des renseignements qui doivent être fournis sur les aérodromes tels que les caractéristiques dimensionnelles des aérodromes.

Le chapitre 3 porte sur les caractéristiques physiques auxquelles doivent répondre les composantes des aérodromes comme les pistes, les accotements de piste, les voies de circulation ou les aires de trafic.

Le chapitre 4 est relatif à la limitation et la suppression des obstacles.

Le chapitre 5 concerne les aides visuelles à la navigation, c'est-à-dire les indicateurs et dispositifs de signalisation, les marques, les feux, les panneaux de signalisation et les balises.

Le chapitre 6 traite plus particulièrement des aides visuelles pour signaler les obstacles (objets à baliser, marquage des objets, balisage lumineux des objets) alors que le chapitre 7 reprend les aides visuelles pour signaler les zones d'emploi limité (par exemple les pistes et voies de circulation fermées en totalité ou en partie).

Le chapitre 8 recouvre les équipements et installations (alimentation électrique auxiliaire, éclairage de sûreté, clôtures, utilisation des véhicules d'aérodrome, ...).

Enfin, le chapitre 9 traite des services d'urgence et autres services et notamment le plan d'urgence d'aérodrome, le sauvetage et la lutte contre l'incendie, l'entretien ou encore les opérations d'avitaillement.

Volume II: Hélistations

Outre quelques définitions, le document reprend des renseignements sur les hélistations, les caractéristiques physiques des différents types d'hélistations, la limitation et la suppression des obstacles, les aides visuelles ainsi que les services d'hélistation à savoir essentiellement le sauvetage et la lutte contre l'incendie.

BIJLAGE 5

ANNEXE 5

DE STANDAARD — 9 DECEMBER 1997*LE STANDAARD* — 9 DECEMBRE 1997**Particuliere investeerders BATC vervangbaar**

Daerden werkt grote dossiers in eigen tempo af

Brussel — De minister van Vervoer heeft alleen maar grote dossiers op zijn bureau liggen, zegt Michel Daerden. De NMBS en de financiering van de hogesnelheidstrein, de fusie van de luchthaventeroren BATC en de Regie der Luchtwegen, de geluidshinder rond de luchthaven, de miljardenput die de RMT creëerde. Daerden (PS) was in een vorig leven bedrijfsrevisor en dat lijkt hem nu van pas te komen. Hij gedraagt zich in die dossiers als technocraat en veel minder als socialist.

Toch heeft Daerden zijn imago van «Mister Porsche» nooit helemaal kunnen afschudden, hoewel hij zich nu laat vervoeren in een meer ministeriabele wagen. Een glas wijn (of twee) laat hij niet staan, terwijl de langzame manier waarop hij zinnen opbouwt bij zijn critici een niet al te dynamische indruk nalaat. Maar ook die kunnen niet ontkennen dat zijn grote dossiers stuk voor stuk worden afgewerkt.

— U heeft de Regie voor Maritiem Transport, die op de duur zoveel verlies maakte als omzet, verkocht aan de Brits-Australische rederij Holyman Sally Ferries. De adering was daarmee gestelpt, terwijl ook de werkgelegenheid verzekerd bleef. Nu zit Holyman Sally in slechte papieren. Waren we te vroeg blij?

Ook wij vangen op dat de rederij met verliezen kampt en overweegt of zij de overzet tussen Oostende en Ramsgate wel kan voortzetten. Maar in het verkoopcontract stond geschreven dat Holyman Sally de werkgelegenheid van 325 RMT-werknemers moet garanderen, gedurende vijf jaar. We staan erop dat het aangegane engagement wordt nageleefd. Als de rederij dat niet doet, staat daar een boete op.

— Het dossier dat de jongste tijd de meeste aandacht krijgt, is dat van de eenmaking van het luchthavenbeheer.

De fusie tussen BATC, die de Zaventemse luchthaven uitbaat, en de Regie der Luchtwegen, die instaat voor het beheer van de vliegpiste, moet voor het einde van de maand in een wet zijn gegoten. Ook de Senaat moet dan rond zijn met de bespreking. Het luchthavenbeheer, dat nu voor een groot deel berust bij particuliere ondernemers, komt dan inderdaad terug in handen van de overheid.

Geen enkele van de particuliere aandeelhouders van BATC heeft al laten blijken dat ze zich daarom zullen terugtrekken. Ik hoop van niet, en ik zie ook niet in waarom ze dat zouden doen.

Het overwicht van de overheid in het aandeelhouderschap zal vlug worden afgebouwd en kan na drie à vijf jaar zelfs ongedaan worden gemaakt. Het management krijgt bovendien sterke garanties op autonomie.

Al te veel zorgen over een mogelijk vertrek van de particuliere aandeelhouders maak ik me niet. Iedereen zei dat ik nooit geld vinden van particuliere investeerders voor de HST-Financiële, de investeringsvennootschap voor de hogesnelheidstrein (HST). Welnu, het beurshuis Petercam, dat investeerders moest polsen, zegt dat ze al meer heeft gevonden dan de tien miljard die gevraagd werd.

Dat kan ook voor BIAC, de fusievennootschap van BATC en RLW. Ik stel met genoeg vast dat er voldoende andere kandidaten zijn. Ik denk aan Schiphol, maar ook aan andere investeerders en beleggers.

— Als de financiering van de HST inderdaad rond is, kan de HST volgende zondag voluit van start gaan. Ligt daar de toekomst van de NMBS?

Ik geloof dat de toekomst van de Spoorwegen in het goederenvervoer ligt. Met de goederencorridors die we nu afbakenen, kunnen goederen in één ruk, zonder oponthoud aan de landsgrenzen, naar het andere eind van Europa worden gebracht.

Ik weet ook welk belang men hecht in Vlaanderen aan de realisatie van de IJzeren Rijn, de spoorverbinding tussen de Antwerpse haven en het Duitse Roergebied. Ik ga daar met volle gewicht achter staan. Binnenkort komt er een overleg met de bevoegde ministers van de gewesten, daarna volgen de gesprekken met Duitsland en Nederland.

Peter BOON

Un modèle économique pour Bruxelles-National qui séduira les privés

Champagne ! B.A.T.C., qui gère l'aérogare de Bruxelles-National, fête jeudi ses dix ans. Cette société semi-privée partage le pouvoir avec la Régie des voies aériennes (R.V.A.), entreprise publique. En mai dernier, le Conseil des ministres a approuvé un projet de loi visant à unifier — enfin ! — la gestion de l'aéroport. Avec la création de B.I.A.C., entreprise publique autonome issue de la fusion R.V.A.-B.A.T.C., de Belgocontrol (contrôle aérien) et d'un comité de régulation.

— Le projet de loi est passé le mois dernier à la Chambre. Pensez-vous, comme initiateur du projet, que la nouvelle structure pourra être mise en place comme prévu l'an prochain ?

J'espère obtenir un vote au Sénat le 17 décembre prochain sur la loi fixant le cadre général de l'opération. Cette loi répond à trois problèmes : 1) Qui fait quoi, par exemple, dans l'entreprise publique autonome B.I.A.C. qui prendra la forme d'une société anonyme ? 2) La valorisation des entreprises ; 3) Le transfert du personnel.

— L'évaluation des actifs actuels sera un exercice très périlleux...

On va demander à un réviseur désigné par B.A.T.C., à un autre désigné par la R.V.A. d'établir un rapport d'évaluation des actions de B.A.T.C. et de la branche d'activité « exploitation » de la R.V.A. sur base de la même méthode et dans un délai de 60 jours. Il est probable que cet exercice débouchera sur des avis divergents, un réviseur-arbitre désigné par le président de la Commission bancaire et financière devra donner la valorisation définitive et ce, dans un délai de 30 jours.

— La gestion de l'aéroport ne pouvait-elle pas être confiée au secteur privé ?

Il me fallait un réceptacle juridique public pour pouvoir transférer le personnel. Mais je suis à la recherche d'un management efficace et souple. La structure publique fera donc l'objet d'une série d'adaptations. Par exemple sur base du modèle Belgacom.

— Les actionnaires privés de B.A.T.C. pourraient prendre le large...

Les actionnaires privés actuels pourront faire leur choix en toute connaissance de cause puisqu'ils disposeront de l'évaluation, des éléments de gestion ainsi que du plan d'affaires de la nouvelle société, et des indications concernant les perspectives d'avenir, la liquidité du titre. J'espère sincèrement qu'ils vont rester, non pas par philanthropie, mais parce que le projet présenté sera un véritable modèle économique rentable.

— L'ouverture du capital est prévue ?

Dès que l'opération de lancement de B.I.A.C. sera réalisée, mon intention est d'offrir en vente un certain nombre d'actions, soit aux actionnaires privés qui seraient restés, soit à des nouveaux. Je n'ai jamais exclu une introduction en Bourse dans un horizon de 3 à 5 ans. Mais en conservant la majorité pour le public. Si les actionnaires actuels préfèrent s'en aller, je suis persuadé qu'il y a un certain nombre de professionnels du secteur belges et étrangers, qui souhaitent entrer dans le capital ainsi que d'autres investisseurs financiers.

— Comment voyez-vous l'aéroport dans cinq ans ?

Je pense que Bruxelles-National est promis à un très bel avenir puisqu'il enregistre déjà une croissance plus forte que la moyenne du marché. C'est pourquoi je suis favorable à la construction d'un nouveau pier (jetée), qui sera un élément clé de l'expansion. Sachant qu'il convient de respecter la population environnante. Car on ne me conduira pas à l'expansion économique sauvage.

— Les vols de nuit d'avions trop bruyants sont désormais interdits. D'autres mesures en perspective ?

Dans les prochains jours, je vais prendre un arrêté royal et un arrêté ministériel fixant les redevances aéroportuaires en fonction des catégories d'avions et du moment où ces appareils atterrissent et décollent. La facture sera plus lourde pour les compagnies utilisant des avions bruyants.