

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

18 février 2011

**LA SITUATION DE  
BELGOCONTROL**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM LA COMMISSION  
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS  
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES  
PAR  
**M. Bert WOLLANTS**

SOMMAIRE	Page
I. Exposé par KPMG du rapport commandé par le secrétaire d'État à la Mobilité .....	3
II. Audition de la direction de Belgocontrol et d'un représentant des contrôleurs de la circulation aérienne.....	3
III. Audition de M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre .....	23
Annexe 1: Audition du 23 novembre 2010 – présentation .....	55
Annexe 2: Audition du 19 janvier 2011 – tableaux.....	85

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 februari 2011

**DE TOESTAND VAN  
BELGOCONTROL**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER  
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER **Bert WOLLANTS**

INHOUD	Blz.
I. Uiteenzetting door KPMG van het door de staatssecretaris voor Mobiliteit bestelde rapport ..	3
II. Hoorzitting met de directie van Belgocontrol en een vertegenwoordiger van de luchtverkeersleiders ...	3
III. Hoorzitting met de heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister .....	23
Bijlage 1: Hoorzitting van 23 november 2011 – presentatie.....	55
Bijlage 2: Hoorzitting van 19 januari 2011 – tabellen	85

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/  
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: Maggie De Block

**A. — Titulaires / Vaste leden:**

N-VA	Minneke De Ridder, Bert Maertens, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	Anthony Dufrane, André Frédéric, Karine Lalieux, Linda Musin
MR	Valérie De Bue, Kattrin Jadin
CD&V	Jef Van den Bergh, N
sp.a	Karin Temmerman
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
Open Vld	Maggie De Block
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

**B. — Suppléants / Plaatsvervangers:**

Peter Dedecker, Ben Weyts, Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Karel Uyttersprot
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Rachid Madrane, Alain Mathot, Patrick Moriau
David Clarinval, Corinne De Permentier, Jacqueline Galant
Gerald Kindermans, Leen Dierick, Servais Verherstraeten
David Geerts, Meryame Kitir
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Ine Somers, Herman De Croo
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotcorne

N-VA	:	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>	
PS	:	<i>Parti Socialiste</i>	
MR	:	<i>Mouvement Réformateur</i>	
CD&V	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>	
sp.a	:	<i>socialistische partij anders</i>	
Ecolo-Groen!	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>	
Open Vld	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>	
VB	:	<i>Vlaams Belang</i>	
cdH	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>	
LDD	:	<i>Lijst Dedecker</i>	
INDEP-ONAFH	:	<i>Indépendant - Onafhankelijk</i>	
<b>Abréviations dans la numérotation des publications:</b>		<b>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</b>	
DOC 53 0000/000:	<i>Document parlementaire de la 53<sup>ème</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	DOC 53 0000/000:	<i>Parlementair document van de 53<sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
QRVA:	<i>Questions et Réponses écrites</i>	QRVA:	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
CRIV:	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>	CRIV:	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
CRABV:	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	CRABV:	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
CRIV:	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>	CRIV:	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
PLEN:	<i>Séance plénière</i>	PLEN:	<i>Plenum</i>
COM:	<i>Réunion de commission</i>	COM:	<i>Commissievergadering</i>
MOT:	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	MOT:	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<b>Commandes:</b> Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be e-mail : publications@lachambre.be	<b>Bestellingen:</b> Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la situation de Belgocontrol au cours de ses réunions du 23 novembre 2010 et du 19 janvier 2011.

**I. — EXPOSÉ PAR KPMG  
DU RAPPORT COMMANDÉ  
PAR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ**

*M. Luc Verstraete, "director" chez KPMG Advisory, fait un exposé concernant le rapport sur Belgocontrol qui a été commandé par le secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. Il s'agit en l'occurrence d'un exposé, tel qu'il a été fait devant le conseil d'administration, la délégation syndicale et le groupe de travail intercabinets. Cet exposé est cependant soumis à une obligation contractuelle de secret. Il ne peut donc pas être rendu public en tant que tel.*

La Commission en prend en l'occurrence acte, sans donner son accord au procédé.

**II. — AUDITION DE LA DIRECTION  
DE BELGOCONTROL  
ET D'UN REPRÉSENTANT DES CONTRÔLEURS  
DE LA CIRCULATION AÉRIENNE**

*A. Exposé de la direction de Belgocontrol: MM. Charles-Louis d'Arenberg, président du conseil d'administration et Jean-Claude Tintin, administrateur délégué*

**A.1 Présentation générale de Belgocontrol**

*1. Statut organique de Belgocontrol*

L'entreprise publique autonome Belgocontrol a été créée le 2 octobre 1998 et est régie par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

L'article 170 de cette loi précise l'objet social de Belgocontrol. Belgocontrol a pour objet:

1° d'assurer la sécurité de la navigation aérienne dans les espaces aériens dont l'État belge est responsable en vertu de la Convention relative à l'Aviation civile internationale du 7 décembre 1944, notamment son annexe 2, approuvée par la loi du 30 avril 1947, ou en vertu de tout autre accord international;

2° d'assurer à l'aéroport de Bruxelles-National le contrôle des mouvements des aéronefs en approche, à

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de toestand van Belgocontrol besproken tijdens haar vergaderingen van 23 november 2010 en 19 januari 2011.

**I.— UITEENZETTING DOOR KPMG  
VAN HET DOOR DE STAATSSECRETARIS  
VOOR MOBILITEIT BESTELDE RAPPORT**

*De heer Luc Verstraete, "director" bij KPMG Advisory, geeft een uiteenzetting van het door de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, bestelde rapport over Belgocontrol. Het betreft hier een uiteenzetting zoals ze werd gegeven voor de raad van bestuur, de vakbondsafvaardiging en de interkabinettenwerkgroep. Deze uiteenzetting is evenwel gebonden aan een contractuele geheimhoudingsplicht. Ze mag als zodanig niet in de openbaarheid komen.*

De commissie neemt hier akte van, zonder in te stemmen met de werkwijze.

**II.— HOORZITTING MET DE DIRECTIE  
VAN BELGOCONTROL  
EN EEN VERTEGENWOORDIGER  
VAN DE LUCHTVERKEERSLEIDERS**

*A. Uiteenzetting door de directie van Belgocontrol: de heren Charles-Louis d'Arenberg, voorzitter van de raad van bestuur, en Jean-Claude Tintin, gedelegeerd bestuurder*

**A.1 Algemene voorstelling van Belgocontrol**

*1. Organiek statuut van Belgocontrol*

Het autonoom overheidsbedrijf Belgocontrol werd op 2 oktober 1998 opgericht en valt onder de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Artikel 170 van deze wet legt het maatschappelijk doel van Belgocontrol vast. Belgocontrol heeft als doel:

1° de veiligheid van het luchtverkeer waarborgen in het luchtruim waarvoor de Belgische Staat verantwoordelijk is krachtens de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart van 7 december 1944, inzonderheid bijlage 2, goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947, of krachtens enig ander internationaal akkoord;

2° op de luchthaven van Brussel-Nationaal de bewegingen van de luchtvaartuigen controleren op de

l'atterrissage, au décollage et sur les pistes et les voies de circulation, ainsi que le guidage des aéronefs sur les aires de trafic, et de continuer à assurer la sécurité du trafic aérien des aéroports et aérodromes publics régionaux conformément à l'accord de coopération conclu le 30 novembre 1989 avec les Régions;

3° de 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;

4° de fournir des informations météorologiques pour la navigation aérienne, ainsi que des services de télécommunications ou autres services liés aux activités visées aux 1° et 2°.

L'article 171 de la loi précise que les activités visées à l'article 170, 1° à 3°, constituent des missions de service public.

Le deuxième contrat de gestion annexé à l'arrêté royal du 21 janvier 2005 portant approbation du deuxième contrat de gestion entre l'État et Belgocontrol règle les conditions dans lesquelles les missions énumérées ci-dessus doivent être exécutées.

Ce contrat de gestion arrivait en principe à échéance le 1<sup>er</sup> mars 2010; conformément à l'article 5 de la loi de 1991, un nouveau contrat de gestion n'étant pas entré en vigueur à cette date, il a été prorogé de plein droit jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau. Les négociations du troisième contrat de gestion sont suspendues depuis que le gouvernement est en affaire courante (26 avril 2010).

## 2. Activités

Il découle de l'article 170 de la loi de 1991 que les activités de Belgocontrol recouvrent quatre domaines. Toutes, à l'exception de la fourniture des informations météorologiques, constituent des missions de service public.

Concrètement, Belgocontrol est responsable du contrôle de la navigation aérienne évoluant dans l'espace civil belge et grand-ducal jusqu'à 24 500 pieds (environ 8 000 mètres) et dans les zones d'approche et au sol, à l'aéroport de Bruxelles-National ainsi qu'aux aéroports et aérodromes publics régionaux, en vue d'empêcher les abordages entre aéronefs ainsi que les collisions entre les aéronefs et des obstacles et d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne. Belgocontrol

landings- en rolbanen en bij de nadering, de landing en het opstijgen alsook de geleiding van de luchtvaartuigen op de platforms. Daarnaast moet, in toepassing van het samenwerkingsakkoord dat op 30 november 1989 met de Gewesten werd gesloten, ook de veiligheid van het luchtverkeer gewaarborgd worden op de gewestelijke openbare luchthavens en luchtvaartterreinen;

3° an de politie-, luchtvaart- en luchthaveninspectiediensten inlichtingen verschaffen betreffende de luchtvaartuigen, de besturing, de bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan;

4° weerkundige inlichtingen verschaffen voor de luchtvaart, alsook telecommunicatiediensten of andere diensten verstrekken, die verband houden met de activiteiten genoemd in 1° en 2°.

Artikel 171 van de wet preciseert dat de activiteiten genoemd in artikel 170, 1° tot 3° taken van openbare dienst zijn.

Het tweede beheerscontract gehecht aan het koninklijk besluit van 21 januari 2005 tot goedkeuring van het tweede beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol, stelt de voorwaarden vast waaronder de voornoemde opdrachten dienen vervuld te worden.

Dit beheerscontract eindigde in principe op 1 maart 2010. Overeenkomstig artikel 5 van de wet van 21 maart 1991 werd, vermits op deze datum geen nieuw contract in werking is getreden, het bestaande beheerscontract van rechtswege verlengd tot op het ogenblik dat een nieuw beheerscontract in werking zal treden. De onderhandelingen van het derde beheerscontract werden geschorst sinds de regering in lopende zaken is (26 april 2010).

## 2. Activiteiten

Uit artikel 170 van de wet van 1991 kan afgeleid worden dat de activiteiten van Belgocontrol vier domeinen beslaan. Allen, met uitzondering van het verschaffen van de weerkundige inlichtingen, zijn taken van openbare dienst.

Concreet betekent dit dat Belgocontrol instaat voor de luchtverkeersleiding binnen het burgerluchtruim van België en het Groothertogdom Luxemburg tot een hoogte van 24 500 voet (circa 8 000 meter), in de naderingszones en aan de grond op de luchthaven Brussel-Nationaal alsook op regionale luchthavens en openbare vliegvelden. Dit alles uiteraard met de bedoeling om aanvaringen tussen luchtvaartuigen alsook botsingen tussen luchtvaartuigen en hindernissen te voorkomen

fournit également des avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols. Enfin, Belgocontrol est en charge du service d'alerte, visant à alerter les organes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage. Territorialement, les activités se répartissent sur une dizaine de sites.<sup>1</sup>

Ces missions de service public ne donnent lieu à aucune subvention de l'État en faveur de Belgocontrol, tandis que celle-ci n'est en principe redevable à l'État d'aucune rétribution ou indemnité. Le schéma de financement de Belgocontrol ne permet cependant plus de lui garantir la couverture de l'ensemble des coûts qu'elle supporte pour la prestation de ses services. L'État belge a par ailleurs opéré deux prélèvements de 10 millions chacun qui ont encore davantage détérioré la situation de trésorerie de l'entreprise (voir note 2: financement de l'entreprise).

### 3. Capital

Belgocontrol, dont l'État est propriétaire à 100 %, a un capital souscrit de 145 000 000 d'euros; les fonds propres représentaient 202 076 194 euros au 31/12/2009.

Le capital de l'entreprise n'est pas représenté par des actions puisque l'entreprise n'a pas la forme de société anonyme de droit public.

### 4. Organisation

Belgocontrol est gérée par un conseil d'administration et un comité de direction composés paritairement sur le plan linguistique et conformément aux articles 15 et suivants de la loi du 21 mars 1991 tels qu'adaptés pour Belgocontrol par l'article 173 de la même loi. Le conseil d'administration compte actuellement dix membres<sup>2</sup> qui ont été nommés pour un terme de six ans arrivant à échéance le 23 novembre 2010. Le comité de direction, présidé par l'administrateur délégué, compte quatre

<sup>1</sup> Le site de Steenokkerzeel, principal siège d'exploitation, pour les services administratifs, le centre Canac et la tour de contrôle de Bruxelles-National; l'aéroport de Bruxelles-National; l'aéroport régional de Charleroi/Bruxelles-Sud; l'aéroport régional d'Ostende; l'aéroport régional d'Anvers/Deurne; l'aéroport régional de Liège/Bierset; le radar de Bertem; le radar de Saint-Hubert; la station météorologique de Saint-Hubert; la station météorologique de Spap

<sup>2</sup> C.-L. d'Arenberg, Président; J.-C. Tintin, administrateur délégué; J.-C. Fontinoy; L. Laveyne; L. Mabilie; T. Paelinck, F. Rochtus; V. Urbain; H. Van Bever; R. Vermeiren.

en een ordelijk en snel verloop van het luchtverkeer te bevorderen en te onderhouden. Belgocontrol verstrekt eveneens adviezen en inlichtingen die nuttig zijn voor een veilige en doeltreffende uitvoering van de vluchten. Tot slot verzekert Belgocontrol de alarmdienst teneinde de geëigende diensten te waarschuwen wanneer luchtvaartuigen hulp nodig hebben van opsporings- of reddingsdiensten. Territoriaal verspreiden de activiteiten zich over een tiental sites<sup>1</sup>.

Deze opdrachten van openbare dienst geven geen aanleiding tot enige staatssubsidie ten voordele van Belgocontrol noch tot het betalen van deze laatste van enige retributie of vergoeding aan de Staat. Het financieringsschema van Belgocontrol laat intussen echter niet meer toe om het geheel van de kosten dat zij draagt voor het presteren van haar diensten te dekken. Bovendien heeft de Belgische Staat tweemaal 10 miljoen euro onttrokken wat nog meer heeft bijgedragen tot een verslechtering van de schatkistsituatie van de onderneming (zie A.2: financiering van de onderneming).

### 3. Kapitaal

Belgocontrol, 100 % eigendom van de Staat, heeft een geplaatst kapitaal van 145 000 000 euro; het eigen vermogen bedroeg op 31/12/2009 202 076 194 euro.

Het kapitaal van de onderneming is niet vertegenwoordigd in aandelen vermits de onderneming niet de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht heeft.

### 4. Organisatie

Belgocontrol wordt bestuurd door een raad van bestuur en een Directiecomité, beiden samengesteld met taalpariteit, en overeenkomstig de artikelen 15 en volgende van de wet van 21 maart 1991, zoals voor Belgocontrol aangepast door het artikel 173 van dezelfde wet. De raad van bestuur telt momenteel tien leden<sup>2</sup> die voor een termijn van zes jaar werden benoemd die eindigt op 23 november 2010. Het Directiecomité wordt voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder en telt vier leden

<sup>1</sup> De site te Steenokkerzeel, voornaamste exploitatiezetel voor de administratieve diensten, het CANAC centrum en de controle-toren van Brussel-Nationaal; de luchthaven Brussel-Nationaal; de regionale luchthaven Charleroi/Brussel-Zuid; de regionale luchthaven Oostende; de regionale luchthaven Antwerpen/Deurne; de regionale luchthaven Luik/Bierset; de radar in Bertem; de radar in St.-Hubert; het meteorologisch instituut in St.-Hubert; het meteorologisch instituut in Spa.

<sup>2</sup> C.-L. d'Arenberg, Voorzitter; J.-C. Tintin, afgevaardigd bestuurder; J.-C. Fontinoy; L. Laveyne; L. Mabilie; T. Paelinck; F. Rochtus; V. Urbain; H. Van Bever; R. Vermeire.

membres dont le mandat arrive à échéance à la même date. Le président du conseil d'administration et l'administrateur délégué sont de rôles linguistiques différents.

Un comité d'audit a également été constitué en application de l'article 173, § 4, de la loi susvisée, en vue d'assister le conseil d'administration dans l'examen des comptes, le contrôle du budget et toute autre question de contrôle interne. Ce comité se compose de quatre administrateurs<sup>3</sup>. Le président du conseil d'administration et l'administrateur délégué y siègent systématiquement, avec voie consultative. Le commissaire du gouvernement y est également systématiquement invité.

Les organes de gestion de Belgocontrol respectent la philosophie de bonne gestion, d'intégrité et de transparence dans le processus décisionnel repris dans le code belge de *corporate governance* du 9 décembre 2004 ainsi que les lignes directrices de l'OCDE sur la *corporate governance* des entreprises publiques.

Le contrôle de la situation financière et des comptes annuels est confié à un collège des commissaires (art. 25 de la loi de 1991) qui se compose de deux réviseurs d'entreprise et de deux membres de la Cour des comptes.

En tant qu'entreprise publique autonome, Belgocontrol relève de la tutelle du ministre de la Mobilité. Ce contrôle est exercé par l'intermédiaire du commissaire du gouvernement qui veille au respect de la loi, du statut et du contrat de gestion<sup>4</sup>.

D'un point de vue organisationnel, Belgocontrol compte trois directions générales: la direction générale Administration et Finances, la direction générale des Opérations et la direction générale des Équipements.

## 5. Stratégie

Un comité stratégique a été constitué par décision du conseil d'administration du 16 décembre 2004 en vue d'assister le conseil dans la définition de la stratégie de l'entreprise. Il émet des avis sur les grandes orientations et sur le développement international de l'entreprise, ainsi que sur l'élaboration et la négociation du prochain contrat de gestion. Il s'intéresse en particulier au positionnement de l'entreprise dans le cadre du projet transeuropéen FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*) visant à intensifier la coopération

<sup>3</sup> F. Rochtus, président; J.-C. Fontinoy; T. Paelinck; R. Vermeiren.

<sup>4</sup> F. Durinckx, par ailleurs directeur général du Transport aérien, a été nommé à cette fonction en 2008.

waarvan het mandaat eindigt op dezelfde voormelde datum. De voorzitter van de raad van bestuur en de Gedelegeerd bestuurder behoren tot een andere taalrol.

Teneinde de raad van bestuur bij te staan in het onderzoek van de rekeningen, de begrotingscontrole en elke andere aangelegenheid van interne controle werd, in uitvoering van artikel 173, § 4, van de wet van 21 maart 1991, tevens een Auditcomité opgericht. Dit comité bestaat uit vier bestuurders<sup>3</sup>. De voorzitter van de raad van bestuur en de Gedelegeerd bestuurder nemen systematisch deel aan de vergaderingen en hebben raadgevende stem. De regeringscommissaris wordt hier tevens systematisch op uitgenodigd.

De beheersorganen van Belgocontrol respecteren de filosofie van deugdelijk ondernemen, integriteit en transparantie in het besluitvormingsproces zoals opgenomen in de Belgische "*corporate governance*" codex van 9 december 2004 alsook de richtlijnen terzake van de OESO over "*corporate governance*" bij de overheidsinstellingen.

De controle op de financiële toestand en de jaarrekening is opgedragen aan een college van commissarissen (artikel 25 van de wet van 21 maart 1991) dat is samengesteld uit twee bedrijfsrevisoren en twee leden van het Rekenhof.

Als autonoom overheidsbedrijf staat Belgocontrol onder de controlebevoegdheid van de minister van Mobiliteit. Deze controle wordt uitgeoefend door bemiddeling van een regeringscommissaris die waakt over de naleving van de wet, het statuut en het beheerscontract<sup>4</sup>.

Organisatorisch behelst Belgocontrol drie directoraat-generaal: het directoraat-generaal Administratie en Financiën, het directoraat-generaal Operaties en het Directoraat-generaal Uitrustingen.

## 5. Strategie

In uitvoering van de beslissing van de raad van bestuur van 16 december 2004 werd een Strategisch comité opgericht met het oog op het bijstaan van de raad van bestuur in de definiëring van de strategie van de onderneming. Het comité brengt adviezen uit over de grote strategische en internationale ontwikkelingen van de onderneming alsook over het opstellen en onderhandelen van het volgende beheerscontract. Het comité interesseert zich in het bijzonder voor de positionering van de onderneming in het kader van het transeuropees

<sup>3</sup> F. Rochtus, voorzitter; J.-C. Fontinoy; T. Paelinck; R. Vermeire.

<sup>4</sup> F. Durinckx, bovendien directeur-generaal bij het Bestuur der Luchtvaart, werd in 2008 in deze functie benoemd.



entre les agences de contrôle de six pays<sup>5</sup>. Le comité stratégique compte 6 administrateurs<sup>6</sup>.

## 6. Investissements

Depuis sa création, Belgocontrol a mis en oeuvre de grands programmes d'investissement destinés à rationaliser l'exploitation, à combler le retard technologique qui existait en 1998 et à maximiser la sécurité des opérations. En particulier, une nouvelle tour de contrôle a été mise en service en décembre 2004 à Bruxelles-National, l'ensemble des services administratifs ont été regroupés en mars 2005 sur le nouveau site de Steenokkerzeel, un centre de formation comprenant un nouveau simulateur y a été implanté, et un nouveau centre de contrôle en route CANAC 2 a été mis en service à la fin de l'année 2009. L'ensemble de ces programmes ont pu être financés sur fonds propres, sans recours à l'emprunt.

En raison de la nature des activités de l'entreprise, d'importants efforts doivent cependant être déployés sur base régulière pour investir notamment dans les domaines informatique, CNS (Communication, Navigation, Surveillance)<sup>7</sup> et autres afin de répondre aux normes internationales les plus strictes et aux dispositions du contrat de gestion. Ceci requiert des moyens financiers importants dont Belgocontrol ne dispose plus actuellement en raison de la situation de déficit structurel dans laquelle elle se trouve, situation due principalement à trois facteurs: 1° l'impossibilité de récupérer le coût des services prestés au niveau de 1989 dans les aéroports régionaux au titre de l'accord de coopération de 1989 entre l'État fédéral et les Régions; 2° l'inadéquation de la formule de fixation des redevances à l'aéroport de Bruxelles-National; 3° l'impossibilité de récupérer le coût des vols exonérés et des vols VFR (voir note 2: financement).

Belgocontrol est donc contrainte aujourd'hui de recourir à l'emprunt, non seulement pour couvrir ses dépenses d'investissement, mais également ses dépenses de fonctionnement courant.

<sup>5</sup> Belgique, Pays-Bas, Grand Duché de Luxembourg, France, Suisse, Allemagne.

<sup>6</sup> C.-L. d'Arenberg, président; J.-C. Tintin; L. Laveyne; L. Mabilie; V. Urbain; H. Van Bever.

<sup>7</sup> Radars, ILS (*instrument landing systems*), etc.

FABEC project ("*Functional Airspace Block Europe Central*") dat erop gericht is om de samenwerking tussen de verkeersleidingsagentschappen van de zes landen te versterken<sup>5</sup>. Dit comité bestaat uit zes bestuurders<sup>6</sup>.

## 6. Investerings

Sinds haar creatie heeft Belgocontrol grote investeringsprogramma's in het werk gesteld om de uitbating te rationaliseren, om de technologische achterstand in te halen die bestond sinds 1998 en om de veiligheid van de operaties te maximaliseren. In het bijzonder werd in december 2004 te Brussel-Nationaal een nieuwe luchtverkeerscontroletoeren in werking gesteld, het geheel van de administratieve diensten werd in maart 2005 gehergroepeerd op de nieuwe site te Steenokkerzeel, een nieuw opleidingscentrum met een nieuwe simulator werd ingeplant op deze site, en een nieuw "*en-route*" controlecentrum CANAC 2 werd eind december 2009 in dienst gesteld. De financiering van deze programma's geschiedde met eigen middelen, zonder beroep te doen op leningen.

Omwille van de aard van de activiteiten van de onderneming dienen op regelmatige basis nog belangrijke inspanningen ontwikkeld te worden met name op het gebied van informatica, CNS (communicatie, navigatie, *surveillance*)<sup>7</sup> en andere, teneinde aan de meest strenge internationale normen te kunnen beantwoorden alsook aan de bepalingen van het beheerscontract. Dit vereist aanzienlijke financiële middelen waar Belgocontrol momenteel niet over beschikt gelet op het structureel tekort waarin ze zich momenteel bevindt, situatie die hoofdzakelijk te wijten is aan drie factoren: 1° De onmogelijkheid om de kosten te recupereren van de diensten die gepresteerd worden in de regionale luchthavens overeenkomstig het samenwerkingsakkoord van 1989 tussen de federale Staat en de Gewesten; 2° De ongeschiktheid van de formule tot vaststelling van de vergoedingen op de luchthaven Brussel-Nationaal; 3° De onmogelijkheid om de kosten van de vrijgestelde vluchten te recupereren. (zie nota 2: financiering).

Belgocontrol is dus vandaag gedwongen om een lening af te sluiten, niet enkel om haar investeringskosten te dekken maar eveneens haar lopende werkingsuitgaven.

<sup>5</sup> België, Nederland, Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Zwitserland en Duitsland.

<sup>6</sup> C.-L. d'Arenberg, voorzitter; J.-C. Tintin; L. Laveyne; L. Mabilie; V. Urbain; H. Van Bever.

<sup>7</sup> Radars, ILS (*instrumental landing systems*), etc.

### 7. Importance économique et sociale de l'entreprise

Belgocontrol occupe directement 950 personnes, mais l'importance économique et sociale de l'entreprise ne se résume évidemment pas à ce seul chiffre. Outre le fait que l'engagement de fournir sur son territoire des installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale constitue une obligation de base pour chaque État partie à la Convention de Chicago de 1944, l'exercice du contrôle aérien civil revêt une importance stratégique majeure dans le développement d'un pays. Belgocontrol s'est défini dès le départ comme une entreprise de services à la disposition de ceux qui voudraient profiter du développement du trafic aérien comme facteur de redéploiement économique de leur Région. C'est pourquoi elle a mené et entend continuer à mener une politique proactive face aux nombreux changements — technologiques, opérationnels, réglementaires — qui caractérisent le secteur de la navigation aérienne, en particulier depuis la mise en œuvre du Ciel Unique Européen. Ceci implique notamment l'établissement de synergies avec les agences de navigation aérienne des pays voisins, afin de favoriser l'harmonisation des équipements et des procédures et de permettre à terme une meilleure intégration des activités de contrôle au niveau international et en conséquence une augmentation des capacités. L'entreprise, et par delà, la Belgique, ne pourra se positionner adéquatement dans ce cadre que si Belgocontrol bénéficie d'une structure de financement lui garantissant une juste rémunération des services qu'elle preste.

#### A.2 Structure financière de Belgocontrol

Belgocontrol est une entreprise publique autonome au sens de la loi du 21 mars 1991.

Ses missions de service public consistent principalement en l'obligation d'assurer la sécurité de la navigation aérienne dans les espaces aériens dont l'État est responsable (à l'exception des missions confiées à Eurocontrol et aux autorités militaires) et dans les zones d'approche, à l'atterrissage et au décollage de l'aéroport de Bruxelles-National et des aérodromes publics régionaux.

Le contrat de gestion qui règle plus spécifiquement les relations financières entre Belgocontrol et l'État ainsi que la tarification des services fournis par l'entreprise précise que:

### 7. Economisch en sociaal belang van de onderneming

Belgocontrol stelt rechtstreeks 930 personen tewerk (625 statutairen en 225 contractuelen, 18 gedetacheerden en 62 in beschikbaarheid), maar de economische en sociale belangrijkheid van het bedrijf kan niet enkel met dit cijfer worden samengevat. Naast het feit dat de verbintenis om op haar grondgebied luchtvaartnavigatiediensten en installaties te verstrekken met het oog op het vergemakkelijken van de internationale luchtvaart een basisverplichting vormt voor elke Staat die partij is bij de Overeenkomst van Chicago van 7 december 1944, is de uitoefening van de burgerlijke luchtverkeerscontrole strategisch zeer belangrijk in de ontwikkeling van een land. Belgocontrol heeft zich van bij de start geprofileerd als een dienstenverstrekker ter beschikking van hen die willen profiteren van het luchtverkeer als een factor in de economische herstructurering van hun regio. Daarom heeft Belgocontrol een proactieve politiek geleid en is zij van plan dergelijke politiek voort te zetten ten opzichte van de talrijke wijzigingen — technologisch, operationeel, regelgevend — die de luchtvaartsector kenmerken, in het bijzonder sinds het in werking stellen van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim. Dit brengt de opstelling van synergieën met de verkeersleidingsagentschappen van de buurlanden mee, teneinde de harmonisering van de uitrustingen en procedures te bevorderen alsook op termijn een betere integratie van de controleactiviteiten op internationaal niveau toe te staan en bijgevolg een verhoging van de capaciteiten. De onderneming, en aan de andere kant België, zal zich in dat kader enkel passend kunnen positioneren indien ze over een financieringsstructuur beschikt die haar een juiste vergoeding verzekert voor de diensten die zij presteert.

#### A.2 Financiële structuur van Belgocontrol

Belgocontrol is een autonoom overheidsbedrijf in de zin van de wet van 21 maart 1991.

Haar taken van openbare dienst bestaan voornamelijk uit het verzekeren van de veiligheid van de luchtvaart in het luchtruim waarvoor de Staat verantwoordelijk is (met uitzondering van de taken toegekend aan Eurocontrol en aan de militaire overheden) en in de naderingszones, bij het landen en bij het opstijgen op de luchthaven Brussel-Nationaal en op de openbare regionale luchthavens.

Het beheerscontract, dat meer bepaald de financiële relaties tussen Belgocontrol en de Staat regelt, evenals de tarifiering van de door de onderneming verleende diensten, preciseert:



1. les missions de service public ne donnent lieu à aucune subvention de l'État en faveur de Belgocontrol et que celle-ci n'est redevable à l'État d'aucune rétribution ou indemnité;

2. Belgocontrol peut percevoir deux types de redevances:

— des redevances d'atterrissage et de décollage à Bruxelles-National (appliquées sur la base d'un tarif unitaire peu élevé, fixé en 2000-2001 avec le souci de venir en aide à la Sabena, qui se trouvait alors en difficulté, ce tarif unitaire, légèrement augmenté en 2002 et en 2003, n'ayant plus été adapté depuis lors);

— des redevances "en route" facturées et encaissées par Eurocontrol puis reversées à Belgocontrol.

En ce qui concerne les aéroports régionaux, Belgocontrol est légalement tenue d'y fournir ses services conformément à l'accord de coopération conclu le 30 novembre 1989 entre l'État, agissant pour la Régie des voies aériennes, et les Régions, ce qui signifie concrètement que le gros des frais liés au contrôle du trafic aérien dans ces aéroports (tant de personnel que d'équipements) est à la charge de l'entreprise mais que celle-ci ne peut les facturer ni aux Régions, ni, depuis début 2010, aux utilisateurs de l'"en route".

Dans le passé, 75 % des coûts non récupérés étaient couverts par les redevances "en route" et les 25 % restants constituaient une perte supportée par l'entreprise. La réglementation européenne "SES II" (ciel unique européen II), entrée en vigueur en décembre 2009 et d'application directe, a confirmé l'impossibilité de continuer à financer le service "terminal" (aéroports), fût-ce partiellement, à l'aide des redevances "en route". Par conséquent, la nouvelle réglementation réduit très fortement la marge de manœuvre des organes de gestion de Belgocontrol sur le plan financier, étant entendu que les redevances perçues auprès des utilisateurs constituent la seule source de revenus de l'entreprise.

Les redevances d'atterrissage et de décollage, légèrement adaptées en 2002 et en 2003, ont permis de couvrir les frais pour l'aéroport de Bruxelles-National jusqu'en 2007. Depuis 2008, les activités à l'aéroport de Bruxelles-National sont déficitaires et les pertes actuelles (10 millions d'euros par an) constituent une part significative du résultat négatif de l'entreprise.

1. dat de opdrachten van openbare dienst geen aanleiding geven tot enige staatssubsidie ten voordele van Belgocontrol, en dat Belgocontrol geen retributie of vergoeding verschuldigd is aan de Staat;

2. dat Belgocontrol twee soorten vergoedingen kan innen:

— landings- en opstijgingsvergoedingen op Brussel-Nationaal (deze vergoedingen worden geheven op basis van een laag eenheidstarief dat vastgesteld werd in 2000-2001 vanuit een bezorgdheid om Sabena te helpen dat zich toen in moeilijkheden bevond; dit eenheidstarief, dat licht verhoogd werd in 2002 en 2003, werd sindsdien niet meer aangepast);

— "en-route" vergoedingen, die door Eurocontrol gefactureerd en geïnd worden en doorgestort worden aan Belgocontrol.

Wat de regionale luchthavens betreft, is Belgocontrol door de wet gehouden om er haar diensten te verlenen overeenkomstig het samenwerkingsakkoord afgesloten op 30 november 1989 tussen de Staat, optredend voor de Regie der Luchtwezen, en de Gewesten, hetgeen concreet tot gevolg heeft dat het grootste gedeelte van de kosten van de luchtverkeersleiding op deze luchthavens (zowel voor personeel als voor uitrusting) ten laste gelegd wordt van de onderneming, zonder mogelijkheid om dit aan de Gewesten en, sinds begin 2010, aan de "en-route" gebruikers te factureren.

In het verleden werd 75 % van de niet-gerecupereerde kosten gedragen door de "en-route" vergoedingen, de overige 25 % waren een verlies dat door de onderneming gedragen werd. De Europese regelgeving "SES II" ("Single European Sky II"), die van kracht werd in december 2009 en directe werking heeft, heeft bevestigd dat het onmogelijk is om de "terminal" dienstverlening (luchthavens) te blijven financieren, zij het zelfs gedeeltelijk, via de "en-route" vergoedingen. De nieuwe reglementering beperkt dus op drastische wijze de actiemogelijkheden die de beheersorganen van Belgocontrol op financieel vlak kunnen nemen, rekening houdend met het feit dat de heffingen die bij de gebruikers geïnd worden de enige bron van inkomsten zijn van de onderneming.

Voor wat betreft de *luchthaven Brussel-Nationaal* heeft de inning van de landings- en opstijgingsvergoedingen zoals deze licht werden aangepast in 2002 en 2003 toegestaan om tot het jaar 2007 de kosten van de diensten op deze luchthaven te dekken. Sinds 2008 is de activiteit te Brussel-Nationaal verliesgevend en draagt het momenteel opgetekende verlies (10 miljoen euro per jaar) op aanzienlijke manier bij tot het negatieve resultaat van de onderneming.

De plus, le contrat de gestion de Belgocontrol prévoit que certains vols sont exonérés de redevance (vols militaires, humanitaires, transport de chefs d'État ou de membres de gouvernements, etc.). La réglementation européenne interdit explicitement de reporter les coûts liés à ces vols sur les autres utilisateurs de l'espace aérien mais impose également aux États membres de veiller à ce que les prestataires de services de navigation aérienne soient remboursés pour les services qu'ils fournissent pour les vols exonérés.

Enfin, Belgocontrol n'est pas non plus rémunérée pour le contrôle des vols VFR ("*Visual Flight Rules*").

Il convient de souligner que l'obligation imposée par l'État belge à Belgocontrol de fournir des services non rémunérés dans les différents aéroports, par exemple pour les vols exonérés, et l'interdiction de subventionnement croisé prévue par la réglementation européenne constituent les principales causes des problèmes actuels de Belgocontrol. Les très grands efforts consentis ces dernières années pour réduire les coûts ne permettront aucunement de régler ce problème.

En résumé, Belgocontrol se trouve aujourd'hui dans une situation de déficit structurel. Cela découle du fait que cette entreprise est tenue de fournir trois grands types de services non rémunérés (en tout ou en partie) par leurs bénéficiaires tout en étant privée de la possibilité légale de facturer ces services à d'autres utilisateurs et de toute forme de subventions de l'État. Indépendamment de leur ampleur, les efforts consentis ces dernières années en matière de coûts n'ont eu aucun impact sur cette situation de déficit structurel. Pour l'année 2010, ce déficit se décompose comme suit:

1. estimation des pertes pour les aéroports régionaux: 20 millions d'euros

2. estimation des pertes pour l'aéroport de Bruxelles-National: 9,7 millions d'euros

3. estimation des pertes liées aux vols exonérés: 3,5 millions d'euros

Total des estimations relatives à ces trois postes pour 2010: 33,2 millions d'euros.

Seule l'activité "en route" de Belgocontrol présente un résultat en équilibre, dès lors que le principe du "*cost recovery*" est appliqué en la matière (les tarifs unitaires étant fixés de telle manière qu'ils couvrent l'ensemble des coûts pris en compte).

Bovendien, stipuleert het beheerscontract van Belgocontrol dat een aantal vluchten *vrijgesteld* zijn van vergoedingen (militaire, humanitaire, vervoer van staats-hoofden of regeringsleden,...). De Europese regelgeving verbiedt uitdrukkelijk dat de kosten van deze vluchten verhaald zouden worden op de andere gebruikers van het luchtruim, maar legt eveneens aan de lidstaten op dat zij ervoor moeten zorgen dat de verleners van luchtvaarnavigatiediensten worden terugbetaald voor de diensten die zij voor vrijgestelde vluchten verlenen.

Tot slot wordt Belgocontrol ook niet vergoed voor de controle van de VFR vluchten ("*Visual Flight Rules*").

Het past te benadrukken dat de verplichting die door de Belgische Staat aan Belgocontrol wordt opgelegd om in de verschillende luchthavens diensten te presteren die niet worden vergoed, zoals de vrijgestelde vluchten, samengevoegd met het verbod van kruissubsidiëring dat uitgevaardigd werd door de Europese reglementering, de hoofdoorzaak is van de huidige problemen bij Belgocontrol. De zeer belangrijke inspanningen die de laatste jaren werden geleverd langs de kostenzijde kunnen deze situatie in geen geval oplossen.

*Samengevat* bevindt Belgocontrol zich momenteel in een situatie van structureel verlies, het is te zeggen: de onderneming is gehouden drie grote categorieën van diensten te dragen die niet vergoed worden (geheel of gedeeltelijk) door de begunstigen, zonder dat de onderneming ze wettelijk kan factureren aan andere gebruikers en zonder dat zij kan genieten van enige staatssubsidie. Wat ook de omvang van de inspanningen op niveau van de kosten zijn geweest de laatste jaren, deze hebben geen weerslag op deze structurele verliessituatie. Voor het jaar 2010 is dit verlies als volgt samengesteld:

1. raming van het verlies op de regionale luchthavens: 20 miljoen euro

2. raming van het verlies op de luchthaven Brussel-Nationaal: 9,7 miljoen euro

3. raming van het verlies door de vrijgestelde vluchten: 3,5 miljoen euro

Totaal van de raming van de drie posten voor 2010: 33,2 miljoen euro.

Enkel de "*en-route*" activiteit van Belgocontrol ver- toont een resultaat in balans, vermits hier het principe van de "*cost recovery*" wordt toegepast (de eenheids- tarieven worden dusdanig vastgesteld dat zij het geheel van de in aanmerking komende kosten dekken).

L'absence de rétribution correcte pour les services prestés explique les problèmes de liquidités auxquels l'entreprise est actuellement confrontée. La situation s'est encore empirée par suite des deux réductions de 10 millions d'euros chacune effectuées par l'État en vertu des deux lois-programmes du 22 décembre 2008 et du 17 juin 2009. L'entreprise a dès lors été contrainte, en mai 2010, de souscrire un emprunt de 20 millions d'euros devant lui permettre de remplir ses obligations à court terme jusqu'à la fin de 2010. Au début de 2011, l'entreprise risque de se trouver dans une situation de cessation de paiements si elle ne peut bénéficier d'un nouveau régime de financement ou d'une subvention publique.

### A.3 Évolutions récentes

Le système CANAC 2 est opérationnel depuis 2009, Belgocontrol disposant ainsi du centre de contrôle aérien le plus moderne d'Europe. Les principaux atouts de Belgocontrol sont le haut niveau de formation des contrôleurs aériens, le centre de formation propre — qui se tient également à la disposition de contrôleurs aériens non belges — le service météorologique. L'entreprise subit également un processus d'internationalisation: c'est ainsi que dans le cadre du "Single European Sky II" Belgocontrol est incorporé dans FABEC (qui sera créé fin 2010 sous la présidence belge de l'Union européenne et réunit l'espace aérien du Benelux, de la France, de l'Allemagne et de la Suisse); le siège en est établi à Belgocontrol. L'intégration des opérations militaires est également en cours.

Toujours dans le cadre du "Single European Sky", les objectifs européens en matière de sécurité, de capacité, d'efficacité de coûts et d'environnement sont traduits en objectifs régionaux et nationaux. Les tarifs reflètent les coûts, mais il s'impose de redresser la situation financière de Belgocontrol. Une nouvelle réglementation en matière de prestations est d'application, dont la première période court du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 31 décembre 2014: l'efficacité des vols et les missions militaires (80 % de l'espace aérien est militaire) seront particulièrement passées au crible.

En ce qui concerne ses recettes, Belgocontrol reçoit environ 14 % de Bruxelles-National (environ 25 millions d'euros), qui à la suite de la faillite de la Sabena, du départ de DHL, de l'indexation et de la diminution de trafic en 2010, affiche un déficit de 9,7 millions d'euros en 2010; 4,9 millions d'euros ont été facturés aux aéroports nationaux en 2010, mais environ 20 millions d'euros, récupérés précédemment à concurrence de 75 % grâce aux activités "en route", une récupération qui n'est désor-

Het ontbreken van een correcte vergoeding voor de geleverde diensten verklaart de liquiditeitsproblemen waarmee de onderneming momenteel geconfronteerd wordt. Deze situatie werd nog verergerd door de twee afnames van telkens 10 miljoen euro die door de Staat werden uitgevoerd op basis van de twee programma-wetten van 22 december 2008 en van 17 juni 2009. De onderneming zag zich bijgevolg verplicht om in mei 2010 een lening van 20 miljoen euro aan te gaan die haar moet toelaten te voldoen aan haar verplichtingen op korte termijn tot het einde van het jaar 2010. De onderneming loopt het gevaar om zich vanaf het begin van het jaar 2011 in een situatie van staking van betalingen te bevinden indien zij niet kan genieten van een nieuw financieringsregime of van een overheidstoelage.

### A.3 Recente evoluties

Sedert 2009 is CANAC 2 operationeel, waardoor Belgocontrol over het modernste luchtverkeersleidingscentrum van Europa beschikt. De voornaamste troeven van Belgocontrol zijn de hoogopgeleide verkeersleiders, het eigen opleidingscentrum — dat ook ter beschikking staat van niet-Belgische verkeersleiders — en de meteorologische dienst. De onderneming ondergaat ook een proces van internationalisering: zo werd Belgocontrol, in het raam van de "Single European Sky II" ingedeeld bij FABEC (dat eind 2010 onder Belgisch EU-voorzitterschap wordt opgericht en het luchtruim van de Benelux, Frankrijk, Duitsland en Zwitserland verenigt); de zetel is bij Belgocontrol gevestigd. Tevens is ook de integratie van de militaire operaties aan de gang.

Nog steeds in het raam van de "Single European Sky" II worden de Europese doelstellingen inzake veiligheid, capaciteit, kostenefficiëntie en milieu vertaald in regionale en nationale doelstellingen. De tarieven zijn kostengeöriënteerd maar de financiële toestand van Belgocontrol moet worden rechtgetrokken. Er is een nieuwe prestatie-reglementering van kracht, waarvan de eerste periode loopt van 1 januari 2012 tot 31 december 2014: de vluchtefficiëntie en de militaire opdrachten (80 % van het luchtruim is militair) zullen extra worden doorgelicht.

Wat haar inkomsten betreft, betreft Belgocontrol 14 % uit Brussel-Nationaal (circa 25 miljoen euro), dat ingevolge het faillissement van Sabena, het vertrek van DHL, de indexverhoging en de daling van het verkeer in 2010 afstevent op een tekort van 9,7 miljoen euro; aan de regionale luchthavens werd in 2010 4,9 miljoen euro aangerekend maar circa 20 miljoen euro, voorheen ten belope van 75 % gerecupereerd dankzij de "en-route"-activiteiten, recuperatie die voortaan niet meer wordt

mais plus autorisée, portent sur des prestations non rémunérées; les activités en route représentent 83 % des recettes (environ 150 millions d'euros) selon un tarif unitaire de 76,46 euros, qui est adapté de temps à autre.

Les pertes cumulées — 20 millions d'euros des régions, 9,7 millions d'euros de Bruxelles-National et 3,5 millions d'euros des vols exonérés (précédemment, les vols de nuit comptaient double, ce n'est désormais plus possible non plus) — s'élèvent à 33,2 millions d'euros.

La structure des coûts de Belgocontrol est la suivante: 56 % sont absorbés par les frais de personnel, 26 % par Eurocontrol et 13 % par les amortissements.

Des efforts d'assainissement importants sont néanmoins consentis. Ainsi, le service météorologique va être ramené de 100 à 65 personnes.

La tendance à la hausse des coûts pour la période 2002-2011 est de 1,74 % pour la Belgique, de 2,56 % pour l'Allemagne, de 2,76 % pour la France, de 3,04 % pour les Pays-Bas et de 3,45 % pour la Suisse. La maîtrise des coûts n'est pas plus mauvaise que dans les pays voisins, c'est d'ailleurs un paramètre qui est imposé par le contrat de gestion. Les tarifs appliqués ont par ailleurs diminué.

*B. Exposé d'un représentant des contrôleurs aériens: M. Olivier Nicolay, président de la "Belgian Guild of Air Traffic Controllers" (BGATC)*

L'association de l'orateur représente 85 % des contrôleurs aériens. Elle développe ses relations internationales dans le cadre de l'Espace aérien européen unifié (FABEC & SES II). Elle apporte des solutions structurelles aux problèmes rencontrés par Belgocontrol. La Belgique se situe au cœur de l'Europe et les contrôleurs aériens belges doivent traiter un très grand nombre de mouvements, certainement en comparaison avec leurs collègues des pays voisins.

La proportion de personnel opérationnel est sensiblement inférieure à celle observée dans les pays voisins.

Le 30 septembre 2009, l'association a demandé de recruter et de former de nouveaux contrôleurs aériens. Au lieu de cela, le 31 mai 2010, la direction de Belgocontrol a décrété un blocage des recrutements.

L'association de l'orateur est entrée en conflit avec la direction car elle exige que l'effectif du personnel

toegestaan, betreffen niet-vergoede prestaties; de "en-route"-activiteiten zijn goed voor 83 % van de inkomsten (circa 150 miljoen euro) volgens een eenheidstarief van 76,46 euro, dat nu en dan wordt aangepast.

De gecumuleerde verliezen — 20 miljoen euro van de regio's, 9,7 miljoen euro van Brussel-Nationaal en 3,5 miljoen van de vrijgestelde vluchten (vroeger telden nachtvluchten dubbel, voortaan is dit ook niet meer mogelijk) — bedragen 33,2 miljoen euro.

De kostenstructuur van Belgocontrol is de volgende: 56 % gaan naar personeelskosten, 26 % naar Eurocontrol en 13 % naar afschrijvingen.

Er worden wel degelijk belangrijke inspanningen gedaan om te besparen. Zo zal de meteorologische dienst worden ingekrimpt: van 100 naar 65 personeelsleden.

De trend van de kostengroei voor de periode 2002-2011 bedraagt 1,74 % voor België, 2,56 % voor Duitsland, 2,76 % voor Frankrijk, 3,04 % voor Nederland en 3,45 % voor Zwitserland. De kostenbeheersing is niet slechter dan bij de buurlanden, een parameter die overigens door het beheerscontract wordt opgelegd. De aangerekende tarieven zijn ten andere gedaald.

*B. Uitzetting door een vertegenwoordiger van de luchtverkeersleiders: de heer Olivier Nicolay, voorzitter van de "Belgian Guild of Air Traffic Controllers" (BGATC)*

De vereniging van de spreker vertegenwoordigt 85 % van de luchtverkeersleiders. In het raam van het Europees Eengemaakt Luchtruim (FABEC & SES II), ontwikkelt de vereniging haar internationale relaties. Ze reikt structurele oplossingen aan voor de problemen waar Belgocontrol mee geconfronteerd wordt. België bevindt zich in het hart van Europa en de Belgische verkeersleiders hebben dan ook, zeker in vergelijking met de buurlanden, een zeer groot aantal bewegingen te verwerken.

Het aandeel van het operationeel personeel ligt veel lager dan de in de ons omringende landen.

Op 30 september 2009 werd gevraagd nieuwe luchtverkeersleiders aan te werven en op te leiden. In plaats daarvan werd op 31 mei 2010 een wervingsstop afgekondigd door de directie van Belgocontrol.

De vereniging van de spreker is in conflict getreden met de directie omdat het eist dat het personeelsbe-

soit maintenu au même niveau. Le nombre d'heures supplémentaires tend à exploser. Il ne faut donc pas s'étonner des mauvais résultats de Belgocontrol, surtout en 2010, en matière de délais de traitement (retards). L'orateur constate par ailleurs, graphiques à l'appui, une croissance préoccupante du nombre d'incidents<sup>8</sup> dus au nouveau système, qui requiert davantage d'investissements.

En 2003, il avait déjà été affirmé que les vols militaires devaient être intégrés dans le contrôle aérien civil. Deux ans plus tard, cette mesure a même été inscrite dans le deuxième contrat de gestion. À l'heure actuelle, il est toutefois question de réaliser une telle intégration avec Maastricht (Eurocontrol), mais pas avec Belgocontrol, ce qui pourrait avoir des conséquences néfastes pour ce dernier.

Il y a lieu d'élaborer un plan global qui incluerait la politique du personnel, le financement, le positionnement stratégique et l'intégration civile-militaire.

### C. Questions et observations des membres

*M. Bert Wollants (N-VA)* constate que de nombreux problèmes soulevés par KPMG ne trouvent pas d'écho dans les exposés des représentants de Belgocontrol, en particulier la question du rôle du conseil d'administration. Quelle évaluation le conseil d'administration a-t-il faite du rapport de KPMG après que le secrétaire d'État à la Mobilité lui a demandé de délibérer à cet égard? Comment la mission du secrétaire d'État de rédiger un plan par étapes sera-t-elle concrétisée et quand débutera-t-elle?

L'intervenant se réjouit des économies déjà réalisées, qui semblent en contradiction avec le point de vue précédemment formulé, selon lequel des économies n'apporteraient pas de solution.

Quelle était la teneur de la première réaction écrite de Belgocontrol au rapport de KPMG? Qu'est-il ensuite advenu de cette réaction?

Quelle est la cause véritable des grèves récentes, en particulier de celle des aiguilleurs du ciel? Quelles sont ou étaient leurs revendications?

Quel est l'écart entre les conditions de salaire et de travail du personnel de l'entreprise publique et celles

<sup>8</sup> Dans le secteur aéronautique, on parle d' "incidents" pour désigner des situations allant du non-respect de la distance réglementaire aux quasi-collisions.

stand op hetzelfde peil zou worden gehouden. Er is een enorme stijgende trend qua overuren. Geen wonder dus dat Belgocontrol, vooral in 2010, slecht scoort voor wat de afhandelingstijden ("delays") betreft. Ook constateert de spreker aan de hand van grafieken een onrustwekkende groei van het aantal incidenten<sup>8</sup>, veroorzaakt door het nieuwe systeem waarin meer is geïnvesteerd moet worden.

In 2003 werd reeds gesteld dat de militaire vluchten in de burgerlijke luchtverkeersleiding moesten worden geïntegreerd. Twee jaar later werd dit zelfs ingeschreven in het tweede beheerscontract. Thans is er evenwel sprake van dergelijke integratie met Maastricht (Eurocontrol) en niet met Belgocontrol, wat voor deze laatste kwalijke gevolgen zou hebben.

Er moet een globaal plan worden opgesteld waarin het personeelsbeleid, de financiering, de strategische positionering en de burgerlijk-militaire samenwerking worden uitgewerkt.

### C. Vragen en opmerkingen van de leden

*De heer Bert Wollants (N-VA)* stelt vast dat veel problemen die door KPMG worden aangehaald niet worden behandeld in de uiteenzettingen van de vertegenwoordigers van Belgocontrol, inzonderheid het vraagstuk van de rol van de raad van bestuur. Welke evaluatie heeft de raad van bestuur gemaakt van het verslag van KPMG nadat de staatssecretaris voor Mobiliteit om een beraadslaging in de schoot van dat orgaan had gevraagd? Hoe zal de opdracht van de staatssecretaris tot opstelling van een stappenplan worden geconcretiseerd en wanneer zal er een aanvang mee worden gemaakt?

De spreker verheugt zich over de reeds verwezenlijkte besparingen, wat in tegenspraak lijkt te zijn met de eerder verwoorde stelling dat besparingen geen oplossing aanreiken.

Wat was de inhoud van de eerste, schriftelijke reactie van Belgocontrol op het verslag van KPMG? Wat is vervolgens met die reactie gebeurd?

Wat is de werkelijke achtergrond van de recente stakingen, in het bijzonder die van de luchtverkeersleiders? Wat is of was hun eisenbundel?

Hoe verhouden de loon- en arbeidsvoorwaarden van de personeelsleden van het overheidsbedrijf zich tot de

<sup>8</sup> In de luchtvaart spreekt men van "incidenten" om situaties aan te duiden die gaan van het niet respecteren van de reglementaire afstand tot bijna-botsingen.



des autres "Air Navigation Service Providers" (ANSP)? Quel est le niveau de l'envergure de contrôle au sein de l'entreprise? Il n'est pas très efficace de demander à 30 collaborateurs de faire rapport directement à l'administrateur délégué: dans une entreprise bien organisée, ce lien hiérarchique direct se limite à 8.

Existe-t-il des projets visant à instaurer un service minimum en cas de grève? Quelle forme concrète une telle réglementation pourrait-elle adopter? Il conviendrait de prendre à cet égard une initiative en vue de garantir la compétitivité de notre pays.

Comment M. Nicolay évalue-t-il les conditions de travail générales des aiguilleurs du ciel?

Quel rôle Belgocontrol entend-il jouer à plus long terme au sein du FABEC?

*Mme Muriel Gerkens (Ecolo-Groen!)* demande si Belgocontrol a l'intention de développer un autre type de gestion du personnel. L'intervenante estime qu'il n'est pas opportun que l'administrateur délégué soit lui-même directement responsable de cette gestion.

L'évaluation du statut et du fonctionnement des organes de l'entreprise publique a-t-elle encore progressé depuis la dissolution des chambres législatives? Quelle orientation devrait prendre une réforme éventuelle?

Les responsables de l'entreprise sont-ils d'avis que la précarité de la situation financière de l'entreprise publique est exclusivement due à des décisions politiques? Les tarifs pourraient-ils être abaissés en cas de paiement effectif des différents services fournis? De quelle façon et dans quel délai notre pays devrait-il se conformer à la réglementation européenne, qui impose le paiement correct des services par les aéroports et interdit le subventionnement croisé?

*M. Tanguy Veys (VB)* déclare que le débat ne s'est pas suffisamment concentré sur l'objet immédiat de l'audition, à savoir les grèves, qui ont été lourdes de conséquences. Comment expliquer le malaise, et comment y répondre?

L'image qui ressort du rapport de KPMG est très négative. Belgocontrol peut-elle démontrer par des faits que les difficultés évoquées par KPMG ne correspondent pas à la réalité? Quelles initiatives l'entreprise publique prend-elle afin de s'attaquer à certains problèmes?

Pourquoi un projet de troisième contrat de gestion n'a-t-il été soumis au secrétaire d'État à la Mobilité que juste après l'expiration de la période de validité du

andere "Air Navigation Service Providers" (ANSP's)? Hoe groot is de "span of control" binnen het bedrijf? Het lijkt weinig efficiënt dat 30 medewerkers rechtstreeks aan de gedelegeerd bestuurder verslag uitbrengen: in een goed georganiseerd bedrijf bedraagt deze rechtstreekse hiërarchische band slechts 8.

Bestaan er plannen voor de invoering van minimumdienstverlening in geval van stakingen? Welke concrete vorm zou een dergelijke regeling kunnen aannemen? Een initiatief terzake lijkt nodig om de concurrentiekracht van ons land veilig te stellen.

Hoe evalueert de heer Nicolay de algemene arbeidsomstandigheden van de luchtverkeersleiders?

Welke rol wil Belgocontrol op langere termijn binnen FABEC spelen?

*Mevrouw Muriel Gerkens (Ecolo-Groen!)* vraagt of Belgocontrol van plan is om een ander type van personeelsbeleid te ontwikkelen. De spreekster acht het geen goede zaak dat de gedelegeerd bestuurder zelf rechtstreeks verantwoordelijk is voor dat beleid.

Werd sinds de ontbinding van de wetgevende kamers nog vooruitgang geboekt in de evaluatie van het statuut en de werking van de organen van het overheidsbedrijf? In welke richting dient een hervorming te gaan?

Zijn de verantwoordelijken van het bedrijf van oordeel dat de precaire financiële situatie van het overheidsbedrijf uitsluitend te wijten is aan politieke beslissingen? Kunnen de tarieven worden verlaagd indien voor alle geleverde diensten daadwerkelijk zou worden betaald? Op welke wijze en binnen welke termijn kan ons land zich het best conformeren aan de Europese regelgeving, die de correcte betaling van diensten door de luchthavens verplicht maakt en kruissubsidiëring verbiedt?

*De heer Tanguy Veys (VB)* verklaart te weinig verklaringen te hebben gehoord over de rechtstreekse aanleiding voor de hoorzitting, met name de stakingen, die verstrekkinge gevolgen hebben gehad. Hoe valt de malaise te verklaren en hoe zal die worden aangepakt?

Het beeld dat uit het verslag van KPMG naar voren komt, is zeer negatief. Kan Belgocontrol met feiten aantonen dat de door KPMG geschetste moeilijkheden niet met de werkelijkheid stroken? Welke initiatieven neemt het overheidsbedrijf om bepaalde pijnpunten aan te pakken?

Waarom werd pas een ontwerp van derde beheersovereenkomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit voorgelegd nadat de geldingsperiode van de tweede



deuxième contrat de gestion? Le projet répond-il aux critiques formulées dans le rapport de KPMG?

Le réviseur a-t-il fait des remarques qui allaient dans le même sens que le rapport de KPMG? Quelle est la position adoptée par le commissaire du gouvernement et celle-ci a-t-elle été influencée par le rapport de KPMG? L'entreprise publique confirme-t-elle l'affirmation de KPMG selon laquelle il n'a pas été possible de consulter l'analyse coût-profit des investissements? L'entreprise publique a-t-elle refusé de transmettre encore d'autres documents à KPMG?

Comment interpréter le fait que Belgocontrol possède 200 millions d'euros d'actifs? Une partie de ce montant ne peut-elle pas être utilisée pour apurer les dettes?

Pourquoi la politique du personnel, dans le cadre de laquelle des engagements supplémentaires ont eu lieu pour faire face à l'augmentation de la pression du travail, a-t-elle été abandonnée en mai 2010? L'augmentation du nombre d'heures supplémentaires non rémunérées et non compensées a-t-elle attisé la grogne sociale? Était-ce un bon choix au regard de l'absentéisme déjà élevé et de l'augmentation du nombre d'incidents?

Quand l'entreprise publique aura-t-elle la responsabilité des vols militaires? Cette réforme est annoncée depuis longtemps déjà, mais aucune démarche concrète n'a été réalisée dans ce sens.

Y a-t-il un problème concernant la structure organique de Belgocontrol? Comment se déroulent les relations entre le conseil d'administration et la direction? L'administrateur délégué confirme-t-il que pas moins de 30 membres du personnel lui font directement rapport? Ne considère-t-il pas, le cas échéant, qu'une telle organisation est contraire aux principes de bonne gestion? La rotation rapide des directeurs du personnel révèle-t-elle un malaise au niveau du personnel?

Comment l'administrateur délégué justifie-t-il que quatorze experts externes travaillent directement pour lui? Ne faudrait-il pas plutôt veiller à disposer d'agents compétents au sein de l'organisation même?

*Mme Katrin Jadin (MR)* s'enquiert des raisons pour lesquelles le gouvernement n'est pas intervenu pour s'attaquer aux problèmes rencontrés par Belgocontrol. Cette question doit sans doute être d'abord posée au secrétaire d'État à la Mobilité lors de la prochaine audition.

beheersovereenkomst reeds verstreken was? Wordt in het ontwerp tegemoet gekomen aan punten van kritiek in het verslag van KPMG?

Had de revisor opmerkingen die in de lijn van het verslag van KPMG liggen? Welk standpunt heeft de regeringscommissaris ingenomen en werd zijn houding beïnvloed door het verslag van KPMG? Bevestigt het overheidsbedrijf de stelling van KPMG dat geen inzage werd verleend in de kosten-batenanalyse van de investeringen? Heeft het overheidsbedrijf geweigerd om nog andere documenten aan KPMG te bezorgen?

Hoe dient de vaststelling dat Belgocontrol van 200 miljoen euro activa heeft te worden begrepen? Kan een deel van dit bedrag niet worden aangewend om de schulden te delgen?

Waarom werd het gevoerde personeelsbeleid, op grond waarvan bijkomende wervingen plaatsvonden om de stijgende werkdruk op te vangen, in mei 2010 verlaten? Heeft de stijging van het aantal onbetaalde en niet-gecompenseerde overuren de sociale onrust aangewakkerd? Was het een goede keuze in het licht van het reeds hoge absentéisme en de toename van het aantal incidenten?

Wanneer zal het overheidsbedrijf verantwoordelijk worden voor de militaire vluchten? Die hervorming wordt reeds lang aangekondigd, maar er werden geen concrete stappen in die richting gezet.

Is er een probleem met de organieke structuur van Belgocontrol? Hoe zijn de verhoudingen tussen de raad van bestuur en de directie? Bevestigt de gedelegeerd bestuurder dat maar liefst dertig personeelsleden rechtstreeks aan hem rapporteren? Acht hij, in voorkomend geval, dergelijke organisatie niet strijdig met de beginselen van goed beheer? Wijst het snelle verloop van personeelsdirecteurs op een malaise bij het personeel?

Hoe verantwoordt de gedelegeerd bestuurder dat veertien externe experts rechtstreeks voor hem werken? Wordt niet beter werk gemaakt van bekwame personeelsleden binnen de eigen organisatie?

*Mevrouw Katrin Jadin (MR)* vraagt waarom de regering niet is opgetreden om de problemen bij Belgocontrol aan te pakken. Wellicht moet die vraag vooral worden voorgelegd aan de staatssecretaris voor Mobiliteit tijdens de volgende hoorzitting.

L'administrateur délégué et le président peuvent-ils répondre aux principaux points de critique relevés dans le rapport de KPMG? Comment le haut degré de centralisme dans l'organisation est-il justifié, l'administrateur délégué semblant particulièrement monopoliser tout le pouvoir de décision? Les missions qu'il exerce ne peuvent-elles être déléguées? Le flux d'informations vers le conseil d'administration est-il trop limité et, le cas échéant, quelle en est la cause? La visibilité de Belgocontrol dans l'Union européenne est-elle insuffisante?

S'attèle-t-on à la centralisation de certaines fonctions et à une amélioration de la collaboration avec d'autres pays? Comment se fait-il que les tarifs de Belgocontrol soient les plus élevés au sein de FABEC? Une autre tarification est-elle envisagée?

En dépit de l'absence d'un gouvernement de plein exercice, on peut, en raison de l'extrême urgence, envisager de prendre une mesure permettant de remédier à la situation financière précaire de Belgocontrol. Les larges réserves financières de l'entreprise ne peuvent-elles être utilisées?

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* constate une discordance entre le discours positif des représentants de Belgocontrol et les nombreuses critiques formulées dans le rapport de KPMG et par les membres du personnel.

Le transfert de la responsabilité des vols militaires est-il en préparation?

Quelles mesures sont-elles prises pour faire baisser le taux élevé d'absentéisme?

La construction et la mise en service de CANAC 2 a représenté un investissement de 50 à 60 millions d'euros, alors que les implications financières du projet n'avaient pas été analysées de manière approfondie au préalable. Le projet souffre-t-il la comparaison sur le plan de l'efficacité des coûts avec la situation dans d'autres pays?

Pourquoi le flux d'informations vers le conseil d'administration ne se déroule-t-il pas mieux?

S'indiquerait-il de faire siéger au conseil d'administration des représentants des Régions et de la force aérienne?

Dans quelle mesure la collaboration prévue avec l'IRM et le Wing Météo a-t-elle déjà été concrétisée?

Kunnen de gedelegeerd bestuurder en voorzitter antwoorden op de belangrijkste punten van kritiek in het verslag van KPMG? Hoe wordt het hoog gehalte van centralisme in de organisatie verantwoord, waarbij vooral de gedelegeerd bestuurder alle beslissingsbevoegdheid naar zich lijkt toe te trekken? Is er geen delegatie van de door hem uitgeoefende opdrachten mogelijk? Is de informatiedoorstroming naar de raad van bestuur te beperkt en, in voorkomend geval, wat is de oorzaak daarvan?

Schiet de zichtbaarheid van Belgocontrol in de Europese Unie te kort? Wordt werk gemaakt van de centralisatie van bepaalde functies en van een grotere samenwerking met andere landen? Hoe komt het dat de tarieven van Belgocontrol de hoogste binnen FABEC zijn? Wordt een andere tarifiering in overweging genomen?

Niettegenstaande het feit dat er geen regering met volheid van bevoegdheid is, kan er om redenen van hoogdringendheid wel een maatregel worden overwogen die de precare financiële situatie van Belgocontrol oplost. Kunnen de ruime financiële reserves van het bedrijf niet worden aangewend?

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* stelt een discrepantie vast tussen het positieve discours van de vertegenwoordigers van Belgocontrol en de vele kritiek in het verslag van KPMG en vanwege de personeelsleden.

Wordt de overdracht van de verantwoordelijkheid voor militaire vluchten voorbereid?

Welke maatregelen worden genomen om de hoge absentiegraad te doen afnemen?

Met de bouw en de ingebruikname van CANAC 2 was een investering van 50 tot 60 miljoen euro gemoed, terwijl de financiële implicaties van het project niet vooraf grondig werden bestudeerd. Doorstaat het project inzake kostenefficiëntie de vergelijking met de situatie in andere landen?

Waarom verloopt de informatiedoorstroming naar de raad van bestuur niet beter?

Strekt het tot aanbeveling dat vertegenwoordigers van de Gewesten en van de luchtmacht in de raad van bestuur worden opgenomen?

In welke mate werd de geplande samenwerking met het KMI en de MeteoWing al geconcretiseerd?

L'étude relative à l'aéroport de Courtrai-Wevelgem, qui a été entamée en janvier 2010, a-t-elle été achevée entre-temps et, dans l'affirmative, quels en sont les résultats?

L'intervenant souhaiterait obtenir des précisions quant à la mutation de deux aiguilleurs du ciel et aux tensions sociales qui en ont résulté.

*M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* estime que le Parlement devrait suivre de plus près les évolutions des entreprises publiques. Le rapport établi par KPMG sur Belgocontrol lui offre l'occasion d'entamer ce suivi.

L'administrateur délégué et le président n'ont répondu que partiellement aux critiques formulées dans le rapport de KPMG. S'ils estiment que ce rapport comporte des inexactitudes importantes, il leur incombe de réfuter les observations en question par une argumentation détaillée, ce qui n'a pas encore été le cas jusqu'à présent. Reconnaissent-ils que les investissements n'ont pas fait l'objet d'une analyse coût-profit suffisante? Le projet CANAC 2 a-t-il été conduit convenablement?

Le transfert de la responsabilité des vols militaires sera-t-il bientôt effectif? Ce transfert peut-il avoir un impact positif sur la situation financière de l'entreprise?

En ce qui concerne la sécurité, M. Nicolay parle d'une évolution négative, qu'il déduit d'un certain nombre d'incidents. M. Nicolay pourrait-il étayer cette affirmation par des faits?

Quand Belgocontrol a-t-elle attiré pour la première fois l'attention du commissaire du gouvernement et des responsables politiques sur l'évolution problématique de la situation financière de l'entreprise publique?

*Mme Linda Musin (PS)* demande comment établir le futur contrat de gestion de façon à assurer la prise en compte des différents paramètres (une gestion financière durable, la réglementation européenne, le rôle des Régions, ...). L'entreprise a-t-elle déjà établi un projet, ou ne s'est-il plus rien passé depuis avril 2010?

*Mme Maggie De Block (Open Vld)* demande comment appréhender le sous-financement structurel de Belgocontrol, qui est dû en partie au cadre réglementaire européen (celui-ci interdisant le subventionnement croisé). Il y a manifestement des problèmes internes, mais il faut surtout se concentrer sur un financement durable de l'entreprise publique.

Is de studie over de luchthaven Kortrijk-Wevelgem, die in januari 2010 is opgestart, ondertussen afgerond? Wat zijn in voorkomend geval de resultaten?

Kan duiding worden gegeven bij de overplaatsing van twee luchtverkeersleiders en bij de sociale onrust die er het gevolg van was?

*De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* is van oordeel dat het Parlement de evoluties in de overheidsondernemingen meer van nabij dient op te volgen. Het verslag van KPMG over Belgocontrol is een welkome aanleiding om daar werk van te maken.

De gedelegeerd bestuurder en de voorzitter zijn maar in beperkte mate ingegaan op de kritiek in het verslag van KPMG. Indien zij het verslag in hoge mate incorrect achten, moeten zij de opmerkingen op gedetailleerde wijze weerleggen, wat tot nu toe niet het geval was. Erkennen zij dat in onvoldoende mate een kosten-batenanalyse van de investeringen werd gemaakt? Werd het project-CANAC 2 goed aangepakt?

Zal de overdracht van de verantwoordelijkheid voor militaire vluchten binnenkort een feit zijn? Kan die overdracht een gunstige impact hebben op de financiële situatie van het bedrijf?

Inzake veiligheid evolueert de situatie volgens de heer Nicolay in de verkeerde richting, wat uit een aantal incidenten blijkt. Kan hij die evolutie met feiten aantonen?

Wanneer heeft Belgocontrol de regeringscommissaris en de politieke verantwoordelijken voor het eerst gewezen op de problematische evolutie van de financiële situatie van het overheidsbedrijf?

*Mevrouw Linda Musin (PS)* vraagt hoe de toekomstige beheersovereenkomst moet worden opgesteld om de verschillende parameters (een duurzaam financieel beheer, de Europese regelgeving, de rol van de Gewesten, ...) erin tot hun recht te laten komen? Heeft het bedrijf reeds een ontwerp opgesteld of is sinds april 2010 niets meer gebeurd?

*Mevrouw Maggie De Block (Open Vld)* vraagt hoe de structurele onderfinanciering van Belgocontrol, waar het Europees regelgevend kader ook een rol in speelt (door het verbod op kruissubsidiëring), het best kan worden aangepakt. Er zijn duidelijk interne problemen, maar de focus moet vooral liggen op een duurzame financiering van het overheidsbedrijf.

L'absence de gouvernement de plein exercice fait obstacle à l'avènement rapide d'une solution structurale. A-t-on déjà entamé une concertation en vue de dégager une nouvelle méthode de financement? Quels sont les obstacles qui s'opposent au paiement correct, par les aéroports régionaux, des services qui leur ont été fournis? Les problèmes financiers risquent-ils d'hypothéquer la sécurité, ainsi que le suggère M. Nicolay?

Y aurait-il lieu d'adapter la politique de recrutement, qui semble présenter de nombreuses imperfections?

#### D. Réponses des invités

M. Jean-Claude Tintin (*administrateur délégué de Belgocontrol*) expose les raisons pour lesquelles il désapprouve le rapport de KPM sur la situation de Belgocontrol. Il en conteste avant tout la méthodologie: on ne peut qualifier d'audit un rapport rédigé sur la base de documents et d'entrevues avec 48 personnes (collègues, cadres, actionnaires, syndicats) sans phase contradictoire — permettant de contrer les critiques, mais aussi de rectifier des informations erronées. Manifestement, KPMG n'a retenu des entrevues que les remarques critiques, ce qui met en doute son objectivité.

Le rapport a été remis en janvier 2010 au secrétaire d'État à la Mobilité. L'orateur et Charles-Louis d'Arenbergh, président du conseil d'administration, n'en ont reçu copie qu'en mars 2010. Les observations devaient être formulées dans un délai de quatre jours. Tant l'administrateur délégué que le président du conseil d'administration ont rédigé 25 pages de commentaires concernant le document de 125 pages. Ces observations n'ont pas donné lieu au moindre ajustement ni à une quelconque discussion contradictoire avec le secrétaire d'État à la Mobilité. Le rapport ne pouvait même pas être diffusé. KPMG l'a présenté au conseil d'administration, à un groupe de travail inter-cabinets et à la délégation syndicale, mais sans possibilité de poser des questions, comme dans cette commission parlementaire, d'ailleurs. La critique principale relative au rapport est qu'il est unilatéral et qu'il n'étaye pas les propositions formulées. Il ne fait nulle part mention de la transformation d'une administration pesante — la Régie des Voies aériennes — en une entreprise publique performante qui forme, investit et mène à bien ses missions. Belgocontrol est comparé avec d'autres services de contrôle aérien étrangers, sans tenir compte des différences. Le rapport ignore par exemple le fait que LVNL — le service de contrôle aérien néerlandais — gère un important espace aérien situé au-dessus de la mer du Nord, où peu de routes se croisent. La comparaison avec SKYGUIDE

Het ontbreken van een regering met volheid van bevoegdheid bemoeilijkt een snelle structurele oplossing. Wordt er reeds overleg gepleegd over een nieuwe financieringsmethode? Wat zijn de obstakels die een correct betaling van geleverde dienstverlening door de regionale luchthavens in de weg staan? Kunnen de financiële problemen de veiligheid hypothekeren, zoals de heer Nicolay suggereert?

Moet er gesleuteld worden aan het wervingsbeleid, dat ernstige gebreken lijkt te vertonen?

#### D. Antwoorden van de genodigden

De heer Jean-Claude Tintin (*gedelegeerd bestuurder van Belgocontrol*) zet de motieven uiteen waarom hij het rapport van KPMG over de toestand van Belgocontrol niet billijkt. Hij heeft vooreerst bezwaren op methodologisch vlak: een rapport opgesteld op basis van documenten en interviews van een 48-tal personen (collega's, kaders, aandeelhouders, vakbonden) zonder tegensprekelijke fase — waarin kritiek gepareerd kan worden maar ook verkeerde informatie kan worden rechtgezet — kan bezwaarlijk een audit worden genoemd. KPMG heeft uit de interviews blijkbaar alleen de kritische opmerkingen behouden, aldus twijfel zaaiend over zijn objectiviteit.

Het rapport werd in januari 2010 overhandigd aan de staatssecretaris voor Mobiliteit. Pas in maart 2010 kregen zowel de spreker als Charles-Louis d'Arenbergh, de voorzitter van de raad van bestuur, een kopie. Opmerkingen moesten op vier dagen tijd worden gemaakt. Zowel de gedelegeerd bestuurder als de voorzitter van de raad van bestuur schreven 25 pagina's commentaar op het document van 125 pagina's. Deze opmerkingen hebben niet geleid tot enige aanpassingen noch tot enige tegensprekelijke bespreking met de staatssecretaris voor Mobiliteit. Het rapport mocht zelfs niet worden verspreid. KPMG stelde het voor aan de raad van bestuur, een interkabinettenwerkgroep en de vakbondsafvaardiging, maar zonder mogelijkheid tot het stellen van vragen, net als in deze parlementaire commissie overigens. De voornaamste kritiek op het rapport is dat het eenzijdig is en de gedane voorstellen niet heeft onderbouwd. Er werd met geen woord gerept over de omvorming van een logge administratie — de Regie der Luchtwegen — tot een performant overheidsbedrijf dat opleidt, investeert en zijn taken uitvoert. Belgocontrol wordt vergeleken met andere buitenlandse luchtverkeersdiensten zonder dat de verschillen in rekening worden gebracht. Zo bijvoorbeeld wordt geen rekening gehouden met het feit dat LVNL — de Nederlandse luchtsverkeersdienst — een ruim luchtruim boven de Noordzee beheert met weinig elkaar kruisende routes.

n'est pas non plus fondée, dès lors que ce service doit gérer moins de trafic au décollage et à l'atterrissage. De plus, KPMG ne tient absolument pas compte de la loi ni des recommandations formulées en vertu de la loi de base, entre-temps modifiée: il propose ainsi de travailler avec des administrateurs-directeurs, alors que l'article 173 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques a supprimé cette fonction. L'audit souligne également, par exemple, que le comité de direction devrait compter 3, 4 ou 6 membres, sans toutefois préciser pourquoi et en ignorant une fois encore les exigences légales de parité linguistique, ce qui exclut un comité de direction de trois personnes.

Il est enfin suggéré qu'il serait préférable que Belgocontrol ne conclue pas d'accords de coopération. Si aucun accord n'a encore été conclu avec Maastricht, c'est parce que le Centre du contrôle aérien qui y est situé voulait réduire à néant le projet BAR-e de Belgocontrol et qu'il se profile comme un concurrent.<sup>9</sup> Néanmoins, Belgocontrol souhaite apporter certaines améliorations au sein de l'entreprise sur le plan de la communication, de la collaboration avec les militaires, de l'ATS (*"Air Traffic Service"*) et de la politique du personnel. En mai 2010, Belgocontrol s'est adressé à une entreprise privée en vue d'améliorer la communication interne. En novembre 2008, le secrétaire d'État à la Mobilité et le ministre de la Défense ont diffusé un communiqué commun à l'occasion du sommet de Bordeaux sur l'aviation. Belgocontrol est prêt à réaliser l'intégration du contrôle aérien civil et militaire, mais pose cinq conditions: 1° une décision politique doit être prise, 2° un comité de coordination doit être créé, 3° un comité restreint d'experts doit être créé, 4° un comité restreint qui se penche sur les finances doit être créé et 5° une feuille de route doit être rédigée. Il ne faut pas oublier que Belgocontrol contrôle chaque année près de 530 000 mouvements, alors que Semmerzake — le centre de contrôle aérien militaire — ne doit en traiter que 2 à 3 000. Belgocontrol n'a pas pu réaliser la liste de desiderata des forces aériennes. KPMG déclare uniquement que cette intégration doit être réalisée, mais n'a pas le moindre idée de la manière dont il convient de le faire. Concernant la gestion du personnel, il est déclaré qu'il n'existe aucun système d'évaluation. À

<sup>9</sup> Le projet BARe — *"Belgian Airspace Reorganisation"* — comprend deux phases: la première vise à réorganiser l'espace aérien inférieur belge dans le but de rationaliser encore davantage le nombre d'heures de service des contrôleurs aériens et d'augmenter ainsi la productivité. La seconde phase étudie les possibilités d'une extension verticale — par exemple jusqu'au niveau de vol 315, 31.500 pieds — de l'espace aérien supérieur belgo-luxembourgeois, dont le contrôle est assuré actuellement par le MUAC — *"Maastricht Upper Area Control Centre"* — géré par Eurocontrol. La redistribution de la charge de travail entre les ANSP de la FABEC telle que présentée par le projet BARe, augmenterait leur productivité et leur performance.

Ook de vergelijking met SKYGUIDE gaat niet op vermits deze dienst minder opstijgend en landend vliegverkeer moet verwerken. Er wordt ook totaal voorbijgegaan aan de wet, of aanbevelingen gemaakt op grond van de inmiddels gewijzigde basiswet: zo wordt voorgesteld met bestuurders-directeurs te werken, terwijl die krachtens artikel 173 van de wet van 21 maart 1991 betreffende sommige economische overheidsbedrijven werden afgeschaft. Ook wordt bijvoorbeeld voorgesteld dat het directiecomité 3, 4 of 6 leden zou moeten tellen, maar er wordt niet bij verteld waarom en opnieuw wordt voorbijgegaan aan de wettelijke vereiste taalpariteit te hebben, wat een driekoppig directiecomité uitsluit.

Ten slotte wordt gesuggereerd dat Belgocontrol best geen samenwerkingsverbanden aangaat. Indien met Maastricht nog geen akkoord werd bereikt, is dat omdat het luchtverkeerscentrum aldaar het BAR-e project van Belgocontrol wou kelderen en het zich als concurrent profileert.<sup>9</sup> Niettemin wil Belgocontrol een aantal zaken binnen het bedrijf verbeteren op het gebied van de communicatie, de samenwerking met de militairen, de ATS (*"Air Traffic Service"*) en het personeelsbeleid. In mei 2010 werd een privébedrijf aangesproken om de interne communicatie te verbeteren. In november 2008 vaardigden de staatssecretaris voor Mobiliteit en de minister van Defensie, naar aanleiding van de luchtvaarttop in Bordeaux een gemeenschappelijk communiqué uit. Belgocontrol is bereid de integratie van burgerlijke en militaire luchtverkeersleiding te realiseren maar stelt vijf voorwaarden: 1° moet een politieke beslissing worden genomen, 2° een coördinatiecomité worden opgericht, 3° een kerncomité van experts in het leven worden geroepen, 4° een kerncomité dat zich buigt over de financiën en 5° een stappenplan worden opgesteld. Men mag niet uit het oog verliezen dat Belgocontrol jaarlijks zowat 530 000 bewegingen controleert terwijl Semmerzake — het militaire luchtverkeerscentrum — er amper 2 à 3 000 dient te verwerken. De verlanglijst van de luchtmacht kon niet door Belgocontrol worden gerealiseerd. KPMG zegt alleen dat deze integratie moet worden gerealiseerd maar heeft er niet het flauwste benul van hoe. Over het personeelsbeheer wordt gesteld dat er geen evaluatiesysteem bestaat. Vanaf 1 januari 2011 zal dit bij wijze van proef worden ingevoerd om

<sup>9</sup> Het BARe-project — *"Belgian Airspace Reorganisation"* — bestaat uit twee fasen: de eerste betreft de reorganisatie van het lagere Belgische luchtruim met het doel het aantal diensturen van de verkeersleiders nog meer te rationaliseren en dus de productiviteit te verhogen. De tweede fase bestudeert de mogelijkheden tot verticale uitbreiding — bijvoorbeeld tot het vliegniveau 315, 31.500 voet — van het hogere Belgisch-Luxemburgse luchtruim, waarvan de controle momenteel wordt verzekerd door het MUAC — *"Maastricht Upper Area Control Centre"* — beheerd door Eurocontrol. De herverdeling van de werklast tussen de ANSP's van het FABEC zoals het wordt voorgesteld door het BARe-project, zou hun productiviteit en hun performantie ten goede komen.



partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, un système sera instauré à titre d'essai en vue d'être opérationnel à partir de 2012. KPMG critique également le fait que différents services techniques sont placés sous l'autorité directe de l'administrateur délégué, mais ne se demande pas pourquoi. La raison est que Belgocontrol a dû reprendre les tâches d'une administration assez lourde. Une série de projets risquaient de ne pas être exécutés par des cadres âgés et ont dès lors été placés directement sous l'autorité de l'administrateur délégué. En ce qui concerne le comité de direction, il convient de préciser que les mandats d'administrateur devront être pourvus par un prochain gouvernement. Aujourd'hui, deux membres du comité de direction ont atteint l'âge de 67 ans.

Si l'orateur est reconduit dans ses fonctions, tous les services techniques seront fusionnés. Sur le plan de l'ATS, des efforts peuvent encore être accomplis. En ce qui concerne la gestion du personnel, Belgocontrol n'a pas eu beaucoup de chance. Le premier responsable du personnel est passé à La Poste, le deuxième a été accusé de harcèlement, le troisième a dû quitter ses fonctions pour des raisons de santé, le quatrième — qui était lié par un contrat d'un an — n'a pas été accepté dans l'entreprise et le cinquième disait toujours oui mais n'a rien réalisé. L'administrateur délégué a toujours dû assurer l'intérim. À partir de 2008, on a créé un département des ressources humaines composé d'un responsable principal et de deux coordinatrices. Belgocontrol n'a donc pas attendu le rapport de KPMG pour procéder à quelques réformes.

*M. Charles-Louis d'Arenbergh, président du Conseil d'administration de Belgocontrol, estime que le rapport de KPMG n'a pas mis l'accent sur les véritables priorités. Le financement de Belgocontrol, ou plutôt le sous-financement structurel, mérite toute l'attention. L'attention du gouvernement a déjà été attirée sur ce point en 2005, 2006 et 2007. Belgocontrol doit pouvoir facturer ses propres services, d'autant plus que l'Europe interdit de plus en plus le subventionnement croisé — qui permet à Belgocontrol, selon le cas, de compenser un certain déficit par des revenus provenant d'autres activités. Il n'est pas normal que des éléments très importants des prestations fournies par Belgacontrol ne puissent absolument pas être rétribuées (parce que la loi ne l'autorise pas) et qu'aucune compensation dans ces frais n'ait été fixée par les autorités.*

Pour différentes raisons, le rapport de KPMG n'est pas un véritable audit. En effet, il est essentiel, pour un audit, qu'il ait un caractère contradictoire. Certains chiffres peuvent être corrigés. Certaines conclusions peuvent être rectifiées. Certaines recommandations peuvent être évaluées. Rien de tout cela n'a été fait. Aucune suite n'a même été donnée aux observations

vanaf 2012 operationeel te zijn. KPMG hekelt ook het feit dat verscheidene technische diensten onder het rechtsstreeks gezag van de gedelegeerd bestuurder staan maar vraagt zich niet af waarom. De reden is dat Belgocontrol de taken heeft moeten overnemen van een eerder logge administratie. Een aantal projecten dreigden door oudere kaders niet te worden uitgevoerd en werden derhalve rechtstreeks onder het gezag van de gedelegeerd bestuurder geplaatst. Wat het directiecomité betreft, moet worden gepreciseerd dat de bestuursmandaten door een volgende regering ingevuld zullen moeten worden. Thans hebben twee leden van het directiecomité de leeftijd van 67 jaar bereikt.

Ingeval van herbenoeming van de spreker, zullen alle technische diensten worden gefuseerd. Op het gebied van de ATS kan nog een en ander worden gedaan. Wat het personeelsbeheer betreft, heeft Belgocontrol niet veel geluk gehad. De eerste personeelsverantwoordelijke is naar De Post overgestapt, de tweede beschuldigd van stalking, de derde heeft zijn job om gezondheidsredenen moeten opgeven, de vierde — gebonden door een contract van één jaar — werd niet aanvaard in het bedrijf en de vijfde was een jaknikker die evenwel niets realiseerde. Steeds moest de gedelegeerd bestuurder de interim verzorgen. Vanaf 2008 werd een departement "human resources" opgericht met een hoofdverantwoordelijke en twee coördinatrices. Belgocontrol heeft dus niet op het rapport van KPMG gewacht om een en ander te hervormen.

*De heer Charles-Louis d'Arenbergh, voorzitter van de raad van bestuur van Belgocontrol, is van oordeel dat de prioriteiten door KPMG in hun rapport verkeerd werd gelegd. De financiering van Belgocontrol, of liever de structurele onderfinanciering, verdient alle aandacht. De regering werd hier reeds in 2005, 2006 en 2007 op gewezen. Belgocontrol moet zijn eigen diensten kunnen factureren, temeer daar Europa kruissubsidiëring — die Belgocontrol naargelang van het geval toelaat een bepaald deficit met inkomsten uit andere activiteiten te compenseren — steeds meer verbiedt. Het is niet normaal dat zeer belangrijke onderdelen van de dienstverlening die Belgocontrol levert überhaupt niet vergoed of gefactureerd mogen worden (omdat het wettelijk niet toegelaten is), zonder dat daarvoor in een dekking van deze gemaakte kosten door de overheid voorzien werd.*

Het rapport van KPMG is om verschillende redenen geen audit. Essentieel voor een audit is immers het tegensprekelijk karakter ervan. Een aantal cijfers kunnen worden gecorrigeerd. Een aantal conclusies kunnen worden bijgestuurd. Een aantal aanbevelingen kunnen worden afgetoetst. Niets van dit alles is gebeurd. Zelfs aan de opmerkingen vanwege de gedelegeerd



formulées par l'administrateur délégué et le président du Conseil d'administration. Les chiffres tant de l'analyse interne que de l'analyse externe n'ont pas été validés par le management. L'analyse de l'efficacité des coûts n'a pas tenu suffisamment compte des exigences légales ni de la rentabilité inférieure du trafic aérien sous les 24 500 pieds, rentabilité inférieure qui est certifiée dans tous les rapports d'Eurocontrol. Compte tenu des exigences fluctuantes des compagnies aériennes, il n'existe pas de modèle stable de la maîtrise des coûts. Les coûts de l'"en-route" ont augmenté de 3 % au cours des sept dernières années (dans les pays voisins, ils ont augmenté de pas moins de 4 %), alors que le tarif unitaire a baissé de 3,3 % (alors qu'il a baissé de 2,8 % dans les pays voisins). Cela montre que Belgocontrol a fourni des efforts pour effectuer un mouvement de rattrapage. Cela fait déjà quinze ans que l'on parle de la fusion du service météorologique avec d'autres services météorologiques fédéraux.

En outre, les recommandations formulées par KPMG ne sont pas fondées. En ce qui concerne l'intégration du contrôle aérien civil et militaire proposée, on n'a même pas songé à réaliser une analyse coûts-bénéfices. Le projet BAR-e, qui avait pourtant été mis sur pied en collaboration avec des experts ATS trois ans plus tôt, a été démolé parce qu'il modifierait complètement le ciel européen. KPMG ne s'est pas donné la peine de lire et de consulter la documentation et formule des recommandations lourdes de conséquences sur la base d'une analyse sommaire et sans connaissance réelle du dossier. Seule une décision politique en la matière permet de procéder à des fusions avec d'autres entités. Qui plus est, Belgocontrol est tenue, de par son statut d'acteur mineur dans le FABEC (*Functional Air Block Europe Central*), d'adapter en permanence sa stratégie au gré des circonstances. L'internationalisation des activités est principalement pilotée par les acteurs plus importants.

Contrairement à ce que prétend KPMG, le conseil d'administration dispose bel et bien de l'expertise nécessaire, ainsi que le montre la manière dont ont été traités des dossiers complexes tels que CANAC 2, le Plan social 03 et le plan de restructuration ATC. Depuis 1998, il n'y a plus d'administrateurs-directeurs. Une révision des délégations accordées au comité de direction est bien sûr possible. On ne peut toutefois pas oublier que Belgocontrol est soumise tant à la législation relative aux entreprises publiques qu'aux règles de bonne gouvernance ("*Corporate Governance*"). Prévoir un représentant des Régions et un représentant des militaires au sein du conseil d'administration n'est envisageable que pour autant que cette option ne vise pas à défendre des intérêts particuliers mais que le seul et unique objectif soit la mission de l'entreprise et l'intérêt du service public dans son ensemble. Belgocontrol

bestuurder en de voorzitter van de raad van bestuur werd totaal geen gevolg gegeven. De cijfergegevens van zowel de externe als de interne analyse werden niet door het management gevalideerd. De analyse van de kostenefficiëntie hield onvoldoende rekening met de wettelijke vereisten noch met de lagere rendabiliteit van het luchtverkeer onder de 24 500 voet, dat door alle Eurocontrolverslagen wel geïdentificeerd wordt. Er bestaan, rekening houdend met de wisselende eisen van de luchtvaartmaatschappijen, geen stabiele modellen van kostenbeheersing. De kosten van de "en-route" zijn de jongste zeven jaar met 3 % gestegen (in de buurlanden stegen ze met maar liefst 4 %), terwijl het eenheidstarief met 3,3 % daalde (te vergelijken met de daling van 2,8 % in de buurlanden). Dit toont aan dat Belgocontrol inspanningen heeft geleverd om een inhaalbeweging te verwezenlijken. De fusie van de meteorologische dienst met andere federale weerdiensten wordt al sinds 15 jaar besproken.

De door KPMG gemaakte aanbevelingen zijn bovendien niet onderbouwd. Met betrekking tot de voorgestelde integratie van de burgerlijke en militaire luchtverkeersleiding werd zelfs niet aan een kostenbatenanalyse gedacht. Het BAR-e project, nochtans drie jaar geleden op poten gezet met ATS-experten, werd afgekraakt omdat het Europese luchtruim totaal veranderd zou zijn. KPMG getroostte zich niet de moeite de documentatie ter zake te doorlopen en te raadplegen en formuleert op basis van een oppervlakkige analyse met zware aanbevelingen, zonder kennis van zaken. Fusies met andere entiteiten kan slechts mits een politieke beslissing terzake wordt genomen. Bovendien moet Belgocontrol als kleinere speler in de FABEC ("*Functional Air Block Europe Central*") zijn strategie voortdurend afstemmen op de omstandigheden. De internationalisering van de activiteiten wordt voornamelijk door de grotere spelers gestuurd.

In tegenstelling tot wat KPMG beweert, is in de raad van bestuur wel degelijk de nodige expertise voorhanden, zoals de afhandeling van complexe dossiers zoals CANAC 2, het Sociaal Plan 03 en het herstructureringsplan ATC. Sedert 1998 zijn er geen bestuurders-directeurs meer. Uiteraard is een herziening van de delegaties aan het directiecomité mogelijk. Men mag evenwel nooit uit het oog verliezen dat Belgocontrol onderworpen is aan zowel de wetgeving op de overheidsbedrijven als de regels van deugdelijk bestuur ("*Corporate Governance*"). Een vertegenwoordiger van de Gewesten en één van de militairen in de raad van bestuur kan slechts worden overwogen indien hiermee niet wordt gestreefd naar de behartiging van particuliere belangen maar enkel en alleen de missie van het bedrijf en het belang van de openbare dienst als geheel voor ogen wordt gehouden. Belgocontrol is overigens geen

n'est, du reste, pas une entreprise comme les autres, car elle n'a pas d'actionariat, mais bien une autorité de tutelle stricte. En outre, tout organe de Belgocontrol doit être composé paritairement sur le plan linguistique.

Malgré toutes ces objections, Belgocontrol n'est pas restée les bras croisés. Le rapport — non l'audit — de KPMG a été traduit en juillet 2010 et présenté au conseil d'administration en septembre 2010. En octobre 2010, des propositions ont été faites par l'administrateur délégué au secrétaire d'État à la Mobilité en matière d'opérationnalité et de collaboration avec d'autres entités. Trois groupes de travail ont été proposés: le premier serait chargé des problèmes structurels tels que les problèmes internationaux (échanges avec le Centre de contrôle de l'espace aérien supérieur de Maastricht (MUAC)), l'intégration des militaires, le deuxième serait chargé de l'optimisation de la gestion des coûts afin de mieux encore pouvoir prendre en compte les exigences futures du "ciel unique européen" et le troisième, de la tarification afin de faire face au sous-financement structurel de coût. Les fonds propres de 220 millions d'euros ne doivent pas être confondus avec le *cash flow* destiné à couvrir éventuellement le déficit, étant donné que Belgocontrol fournit un service public. La perte de Belgocontrol à Bruxelles-National est principalement liée au fait que l'on applique depuis 2003 des tarifs fixes, tandis que les frais de personnel doivent être indexés en vertu de la loi et que le personnel travaille également la nuit. Les services fournis aux aéroports régionaux ne sont pas remboursés. En février 2007, Belgocontrol a proposé trois solutions aux autorités fédérales et régionales pour sortir de l'impasse, mais une décision politique se fait toujours attendre. En conclusion, Belgocontrol ne demande pas de subsides aux autorités, mais souhaite pouvoir facturer les prestations fournies afin de pouvoir équilibrer ses comptes.

*M. Olivier Nicolay, président de la Belgian Guild of Air Traffic Controllers ("BGATC" en abrégé), explique comment est née la fracture entre le personnel et la direction. Les contrôleurs aériens voient dans le rapport de KPMG l'occasion de reprofiler Belgocontrol. Mais pour la direction, il a été l'occasion de s'attaquer à la productivité des contrôleurs aériens. Ces derniers ont néanmoins remis des notes à la direction concernant des heures supplémentaires qui ont atteint un niveau sans précédent lors de la mise en service de CANAC 2. Ces heures supplémentaires ont eu des répercussions désastreuses sur la sécurité. Malgré une baisse du trafic de 9 %, on a observé une hausse inquiétante du nombre d'incidents. Le personnel s'est montré compréhensif. Un seul service est toujours confronté à un grand nombre d'heures supplémentaires. Ailleurs, la situation s'est normalisée. Le personnel veut toutefois pouvoir récupérer ces heures. Dans ce contexte, le gel des*

bedrijf zoals een ander want het heeft geen aandeelhouders, wel een streng toeziende voogdijoverheid. Bovendien moet ieder orgaan van Belgocontrol volgens taalpariteit worden samengesteld.

Ondanks al deze bezwaren heeft Belgocontrol niet stilgezeten. Het rapport — en niet: de audit — van KPMG werd in juli 2010 vertaald en in september 2010 voorgelegd aan de raad van bestuur. In oktober 2010 werd aan de staatssecretaris voor Mobiliteit door de gedelegeerd bestuurder voorstellen inzake operationeleiteit en samenwerking met andere entiteiten gedaan. Er werden drie werkgroepen voorgesteld: een eerste zou zich bezighouden met structurele problemen, zoals de internationale problemen (gesprekken met de MUAC in Maastricht), en de integratie van de militairen, een tweede met de optimalisatie van het kostenbeheer om nog beter op de toekomstige eisen van het "*Single European Sky*" in te kunnen gaan en een derde met de tarifiering om de structurele onderfinanciering het hoofd te bieden. Het eigen vermogen van 220 miljoen euro moet niet verward worden met *cash flow* om eventueel het deficit te dekken vermits Belgocontrol een openbare dienst levert. Het verlies van Belgocontrol op Brussel-Nationaal heeft hoofdzakelijk te maken met het feit dat sinds 2003 vaste tarieven worden gehanteerd maar personeelskosten bij wet geïndexeerd moeten zijn en er ook 's nachts wordt gewerkt wat hogere kosten met zich meebrengt. De diensten geleverd aan regionale luchthavens worden niet terugbetaald. Belgocontrol heeft sinds februari 2007 aan de federale en regionale overheden drie mogelijke oplossingen voorgesteld om uit het slop te geraken maar een politieke beslissing blijft nog altijd uit. Als conclusie vraagt Belgocontrol geen subsidie van de overheid maar wenst enkel de geleverde prestatie te kunnen factureren om zijn rekeningen in evenwicht te kunnen brengen.

*De heer Olivier Nicolay, voorzitter van de "Belgian Guild of Air Traffic Controllers" (afgekort "BGATC"), legt uit hoe de breuk tussen het personeel en de directie is ontstaan. Voor de verkeersleiders biedt het rapport van KPMG de gelegenheid om Belgocontrol te herprofilen. Het rapport was voor de directie de aanleiding om de productiviteit van de verkeersleiders aan te pakken. Nochtans hebben de verkeersleiders de directie nota's ter hand gesteld inzake overuren die tijdens de ingebruikname van CANAC 2 een absolute piek bereikten. De impact hiervan op de veiligheid was desastreus. Bij een met 9 % dalende trafiek werd niettemin een onrustwekkende stijging van het aantal incidenten geconstateerd. Het personeel heeft zich begripvol opgesteld. Nog één dienst kampt met veel overuren. Elders is de toestand genormaliseerd. Het personeel wil echter uren kunnen recupereren. In deze context is de wervingsstop een ware provocatie. Er moet integendeel*

recrutements a été une véritable provocation. Il faut, au contraire, recruter d'urgence si l'on veut garantir la sécurité. Dans ce contexte, le transfert de deux membres du personnel de Charleroi soi-disant dans l'intérêt du service, a lourdement pesé. Parmi les revendications figure l'application correcte de la sanction disciplinaire dans le respect du règlement disciplinaire.

*M. Jean-Claude Tintin, administrateur délégué de Belgocontrol*, répond que cette mutation a été interprétée comme une sanction et, visiblement, comme la cause de la grève sauvage du 28 septembre 2010. Le 27 septembre, une réunion s'est tenue avec le noyau dur du personnel qui a refusé de négocier et a, au contraire, décrété une grève de 24 heures sans préavis. En réaction, la direction a contacté tous les aéroports et les compagnies aériennes et entamé des concertations avec trois représentants syndicaux. Parmi les revendications remises à la direction, aucune ne concernait la mutation controversée des deux membres du personnel de Charleroi. Les représentants syndicaux ont tout fait pour persuader les contrôleurs aériens de suivre la procédure. Si le préavis de grève avait été déposé dans les règles, la direction aurait disposé d'une semaine pour prendre les mesures nécessaires. En ce qui concerne les deux membres du personnel de Charleroi, un dossier bien étoffé a été introduit auprès du Conseil d'État, dont il ressort que des fautes professionnelles peuvent leur être imputées. Le Conseil d'État a juste fait observer que les deux intéressés auraient d'abord dû être entendus par la direction. La nature du transfert est également contestée: mesure d'ordre ou sanction. Le Conseil d'État devra trancher. Entre-temps, le gel des recrutements n'est plus d'actualité: 12 engagements sont prévus pour juin 2011. CANAC 2 nécessite deux contrôleurs aériens au lieu de trois, ce qui libère donc également du personnel supplémentaire. Il n'est pas possible d'engager plus de 12 personnes en raison du goulet d'étranglement du stage pratique. Il faut deux ans ou plus pour former un contrôleur aérien.

**III.— AUDITION  
DE M. ETIENNE SCHOUPPE, SECRÉTAIRE  
D'ÉTAT À LA MOBILITÉ,  
ADJOINT AU PREMIER MINISTRE**

**A. Exposé du secrétaire d'État**

Lors de l'audition du 23 novembre 2010, la commission a eu droit à une présentation de KPMG à propos de l'audit mené sur Belgocontrol, d'une part, et aux commentaires de l'administrateur délégué et du président du conseil d'administration de Belgocontrol ainsi que

dringend worden gerecruteerd indien men de veiligheid wil garanderen. In deze context viel de overplaatsing in Charleroi van twee personeelsleden, zagezegd in het belang van de dienst, bijzonder zwaar. Het eisenpakket bevatte een punt over de correcte toepassing van de strafprocedure volgens het tuchtreglement.

*De heer Jean-Claude Tintin, gedelegeerd bestuurder van Belgocontrol*, antwoordt op deze laatste overplaatsing, geïnterpreteerd als een sanctie en blijkbaar oorzaak van de wilde staking van 28 september 2010. Op 27 september was er een vergadering met de harde kern van het personeel die weigerde te onderhandelen maar integendeel zonder aanzegging een 24-urenstaking afkondigde. De directie heeft daarop alle luchthavens en luchtvaartmaatschappijen gecontacteerd alsook overleg gehad met drie vertegenwoordigers van de vakbonden. Het eisenpakket dat de directie werd overhandigde bevatte niets over de betwiste overplaatsing van de twee personeelsleden in Charleroi. De vakbondsafgevaardigden hebben alles in het werk gesteld om de verkeersleiders ertoe te overhalen de procedure te volgen. Indien de staking volgens de regels was aangezegd geworden, had de directie een week de tijd gehad om de nodige maatregelen te nemen. Wat de twee personeelsleden uit Charleroi betreft, werd een goed gestoffeerd dossier ingediend bij de Raad van State waaruit blijkt dat hen professionele fouten konden worden aangewreven. De Raad van State merkte alleen op dat de twee eerst door de directie gehoord hadden moeten worden. Ook is er betwisting over de aard van de overplaatsing: ordemaatregel of sanctie. De Raad van State zal de knoop moeten doorhakken. Intussen is de wervingsstop niet meer actueel: er zijn 12 aanwervingen gepland voor juni 2011. CANAC 2 werkt met twee in plaats van drie verkeersleiders. Hier komen dus ook extra personeelsleden vrij. Het is niet mogelijk meer dan 12 personen aan te werven omwille van de flessenhals van de praktische stage. Het duurt twee jaar of meer om een verkeersleider te vormen.

**III.— HOORZITTING MET DE HEER ETIENNE  
SCHOUPPE, STAATSSECRETARIS  
VOOR MOBILITEIT, TOEGEVOEGD  
AAN DE EERSTE MINISTER**

**A. Uiteenzetting door de staatssecretaris**

Tijdens de hoorzitting van 23 november 2010 kreeg de commissie enerzijds een presentatie van KPMG omtrent de uitgevoerde audit van Belgocontrol en anderzijds hebben de gedelegeerd bestuurder, de voorzitter van de raad van bestuur van Belgocontrol en een

d'un représentant de la Guilde des contrôleurs aériens concernant cet audit, d'autre part.

L'audit ne concerne pas l'aspect financier puisque d'un côté cet aspect a fait l'objet d'une étude intitulée "Studie betreffende de financiële stromen binnen het autonoom overheidsbedrijf BELGOCONTROL" et de l'autre, les autres éléments financiers étaient assez connus.

Les raisons qui ont poussé le secrétaire d'État à demander la réalisation d'un audit externe de Belgocontrol sont de différents ordres, notamment le positionnement de Belgocontrol sur le plan international, la préparation du troisième contrat de gestion entre l'État belge et Belgocontrol et la problématique du climat social.

La gestion du trafic aérien en Europe est en pleine transition avec la mise en œuvre du ciel unique européen et les différents règlements qui s'y rapportent. Le ciel unique européen ne se limite pas à des mesures techniques et opérationnelles communes mais il vise à mettre en place une gestion collective de l'espace aérien avec une réorganisation substantielle de ses structures et de son utilisation.

De ce fait, le ciel unique européen aura un impact très important sur la situation future de Belgocontrol et il est dès lors très important que cette entreprise publique dispose des outils nécessaires pour faire face à cette transition.

La mise en œuvre du ciel unique prévoit notamment la création de blocs d'espace fonctionnel ou FAB afin de rationaliser l'usage de l'espace et d'offrir des routes plus directes aux compagnies aériennes. Dans ce cadre, il convient de rappeler que le Traité "Functional Airspace Block Europe Central" (FABEC) a été signé ce 2 décembre dernier. Par ce Traité, les six États contractants (l'Allemagne, la France, la Suisse, les Pays-Bas, le Luxembourg et la Belgique) ont décidé de mettre en commun leurs espaces aériens respectifs pour établir et gérer conjointement un bloc d'espace aérien fonctionnel commun.

Le Traité FABEC met en place non seulement un cadre commun de gouvernance de cet espace aérien commun, mais aussi un cadre pour les prestataires de services de navigation aérienne en vue d'améliorer leur

vertegenwoordiger van de Gilde van Luchtverkeersleiders hun licht laten schijnen over deze audit.

De audit slaat niet op het financiële aspect, enerzijds omdat dat aspect aan bod gekomen is in een "Studie betreffende de financiële stromen binnen het autonoom overheidsbedrijf BELGOCONTROL", en anderzijds omdat de andere financiële elementen genoegzaam bekend waren.

De redenen die de staatssecretaris ertoe hebben aangezet een externe audit van Belgocontrol te vragen, zijn van uiteenlopende aard. Het gaat onder meer om de positionering van Belgocontrol op internationaal vlak, de voorbereiding van de derde beheersovereenkomst tussen de Belgische Staat en Belgocontrol en de problematiek van het sociaal klimaat.

Het beheer van het luchtverkeer in Europa zit volop in een overgangsfase met de toepassing van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en de verschillende daaraan gerelateerde reglementen. Het gemeenschappelijk Europees luchtruim beperkt zich niet tot gemeenschappelijke technische en operationele maatregelen, maar beoogt de totstandkoming van een gezamenlijk beheer van het luchtruim én een verregaande reorganisatie van de structuren en van het gebruik ervan.

Daardoor zal het gemeenschappelijk Europees luchtruim een zeer grote weerslag hebben op de toekomstige situatie van Belgocontrol. Het is dan ook zeer belangrijk dat die overheidsonderneming over de nodige middelen beschikt om aan die overgang uitvoering te kunnen geven.

De totstandkoming van het gemeenschappelijk Europees luchtruim behelst onder andere het creëren van functionele ruimteblokken of FAB's teneinde het gebruik van het luchtruim te rationaliseren en aan de luchtvaartmaatschappijen directere vliegroutes aan te bieden. In dat verband moet eraan worden herinnerd dat het Verdrag *Functional Airspace Block Europe Central* (FABEC) op 2 december jongstleden werd ondertekend. Via dat Verdrag hebben de zes Verdragsluitende Staten (Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Nederland, Luxemburg en België) beslist hun respectief luchtruim gemeenschappelijk te maken om een gemeenschappelijk functioneel ruimteblok te creëren en gezamenlijk te beheren.

Het FABEC-Verdrag schept niet alleen een gemeenschappelijk kader voor het beheer van dat gemeenschappelijk luchtruim, maar ook een kader voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten teneinde hun



performance dans plusieurs domaines clés, à savoir la sécurité, l'environnement, la capacité, l'efficacité économique et l'efficacité des missions militaires.

Le Traité FABEC représente, pour les prestataires de services de navigation aérienne et donc pour Belgocontrol, un défi accru en matière de performance et de positionnement international. En effet, il est prévu dans le Traité FABEC que soient définis un système de performance FABEC et un plan de performance FABEC compatible avec les objectifs de performance fixés au niveau européen, et compatible aussi avec les besoins militaires.

En matière de redevances, l'intention du Traité FABEC est d'appliquer à terme un taux unitaire unique pour le trafic en route et d'établir une zone tarifaire commune. Là aussi, cela représentera un défi pour Belgocontrol en matière d'efficacité économique.

Afin de répondre à ces objectifs, de se positionner en acteur de poids et de participer pleinement à la coopération attendue entre les prestataires de services de navigation aérienne au sein du Traité FABEC, il est fondamental que Belgocontrol dispose d'une structure saine et solide et de la stratégie appropriée.

Ces évolutions internationales constituaient donc à elles seules un motif suffisant pour examiner en détail le fonctionnement et la stratégie de l'entreprise publique.

De plus, à travers des contacts internationaux, des nouvelles alarmantes concernant le positionnement international défectueux de Belgocontrol parvinrent au secrétaire d'État.

Le contrat de gestion de Belgocontrol est arrivé à échéance en 2010. Le nouveau contrat de gestion à négocier avec l'entreprise publique donne l'opportunité de redéfinir le rôle de Belgocontrol en tant que prestataire de services de la navigation aérienne en vue de positionner cette entreprise publique de façon optimale pour qu'elle puisse faire face aux nombreux défis lancés par le bouleversement fondamental que ces dernières années ont apporté en matière de services de navigation aérienne.

Par conséquent, les éléments les plus importants sortant des négociations s'avéraient être entre autres:

1. la description des tâches de Belgocontrol qui sera mise en concordance avec sa mission effective en tant que prestataire de services de la navigation aérienne, en concrétisant de manière plus explicite la

prestaties te verbeteren in verschillende sleuteldomeinen, met name veiligheid, ecologische duurzaamheid, capaciteit, kostenefficiëntie, kortere routes en doeltreffendheid van militaire missies.

Voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en dus voor Belgocontrol houdt het FABEC-Verdrag een grotere uitdaging in op het vlak van prestaties en internationale positionering. Het Verdrag bepaalt immers dat een FABEC-prestatiesysteem en een FABEC-prestatieplan moeten worden uitgewerkt die bestaanbaar zijn met de op Europees niveau vastgestelde prestatiedoelstellingen en met de militaire behoeften.

Inzake heffingen strekt het FABEC-Verdrag ertoe op termijn te komen tot één enkel unitair tarief voor het *en route*-verkeer en tot een gemeenschappelijk tariefzone. Ook dat is voor Belgocontrol een uitdaging op het stuk van de economische efficiëntie.

Om die doelstellingen te bereiken, om zich te positioneren als een belangrijke speler en om ten volle deel te nemen aan de verwachte samenwerking tussen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten in het kader van het FABEC-Verdrag is het van essentieel belang dat Belgocontrol over een gezonde en solide structuur en over een geschikte strategie beschikt.

Die internationale ontwikkelingen waren op zich al een voldoende reden om de werking en de strategie van de overheidsonderneming van nabij te bekijken.

Daarenboven zijn de staatssecretaris, dankzij internationale contacten, alarmerende berichten over de gebrekkige internationale positionering van Belgocontrol ter ore gekomen.

De beheersovereenkomst met Belgocontrol is in 2010 ten einde gelopen. De nieuwe beheersovereenkomst waarover met de overheidsonderneming moet worden onderhandeld, biedt de mogelijkheid om de rol van Belgocontrol als verlener van luchtvaartnavigatiediensten te herdefiniëren teneinde die onderneming optimaal te positioneren zodat ze het hoofd kan beiden aan de talrijke uitdagingen die er de jongste jaren gekomen zijn als gevolg van de complete omwenteling op het vlak van luchtvaartnavigatiediensten.

Derhalve is gebleken dat onder meer de volgende elementen als belangrijkste uit de onderhandelingen naar voren zijn gekomen:

1. de beschrijving van de taken van Belgocontrol die in overeenstemming zal worden gebracht met zijn werkelijke taak als verlener van luchtvaartnavigatiediensten, door op een meer concrete wijze gestalte te geven

découpe des différents services prestés conformément à la réglementation européenne; l'intégration, dans les tâches de service public, de références à l' "ATM-masterplan" européen, au projet "SESAR" et aux projets européens ultérieurs mis en place par la Commission européenne; la création d'un chapitre dédié au FABEC, afin de veiller à ce que Belgocontrol participe activement à la construction du FABEC, et dispose d'une position renforcée au sein de ce FAB;

2. l'aspiration à une synergie très poussée avec la composante aérienne de la Défense;

3. la création des règles de performance, comprenant au minimum les aspects de la sécurité, de la capacité, de l'efficacité des coûts et des facteurs environnementaux;

4. la fixation d'un système de redevances conforme au système commun (européen) de tarification;

5. le passage d'un système de tarification de recouvrement des coûts vers un système de coûts préalablement déterminés pour les redevances "en route", à partir de 2012; et

6. la révision des relations financières entre l'État belge et Belgocontrol.

En outre des tensions se sont manifestées par différentes actions et des préavis de grèves. À plusieurs reprises, le secrétaire d'État a reçu des signaux concernant le dialogue social déficient et les frustrations liées au fonctionnement interne de Belgocontrol qui étaient à l'origine de ces nombreuses tensions.

Enfin, l'expiration en novembre 2010 des mandats des membres du Conseil d'Administration et du Comité de Direction donne des opportunités pour exécuter certaines recommandations.

Au vu de ces développements et afin de disposer d'un outil permettant d'effectuer une réflexion critique et stratégique sur le positionnement et le fonctionnement de l'entreprise publique, le secrétaire d'État a demandé à la Direction générale Transport aérien de faire réaliser une analyse externe indépendante concernant, d'une part, la gestion et le fonctionnement de Belgocontrol et, d'autre part, la stratégie à suivre pour donner à cette entreprise les meilleures opportunités de développement dans le nouveau contexte international.

Cette analyse devait permettre à l'actionnaire de l'entreprise, en l'occurrence l'État, de résoudre les problèmes détectés de manière constructive et de proposer

aan de afbakening van de verschillende gepresteerde diensten, overeenkomstig de Europese regelgeving; de opname, bij de opdrachten van openbare dienst, van de verwijzingen naar het Europees ATM-masterplan, het SESAR-project en de latere Europese projecten van de Europese Commissie; de uitwerking van een hoofdstuk dat aan FABEC gewijd is, teneinde ervoor te zorgen dat Belgocontrol actief deelneemt aan de totstandkoming van FABEC en beschikt over een versterkte positie binnen die FAB;

2. het streven naar een zeer verregaande synergie met de Luchtcomponent van Defensie;

3. de uitwerking van prestatieregels, waarvan op zijn minst de aspecten veiligheid, capaciteit, kostenefficiëntie en milieufactoren deel uitmaken;

4. de totstandkoming van een heffingsregeling die overeenstemt met het (Europees) gemeenschappelijk heffingssysteem;

5. de overgang van een heffingssysteem van terugvordering van de kosten naar een systeem van vooraf bepaalde kosten voor de *en route*-heffingen vanaf 2012; en

6. de herziening van de financiële betrekkingen tussen de Belgische Staat en Belgocontrol.

Voorts hebben diverse acties en stakingsaanzeggingen voor spanningen gezorgd. De staatssecretaris heeft herhaaldelijk signalen gekregen over de gebrekkige sociale dialoog en over frustraties die verband houden met de interne werking van Belgocontrol en die de oorzaak zijn van die talrijke spanningen.

Tot slot biedt het einde van de mandaten van de leden van de raad van bestuur en van het directiecomité in november 2010 de mogelijkheid om aan bepaalde aanbevelingen concreet uitvoering te geven.

Gelet op die ontwikkelingen en om te beschikken over een instrument dat een kritische en strategische reflectie mogelijk maakt over de positionering en de werking van de overheidsonderneming, heeft de staatssecretaris aan het Directoraat-generaal Luchtvaart gevraagd een onafhankelijke externe analyse te laten uitvoeren over enerzijds het beheer en de werking van Belgocontrol en anderzijds de strategie die moet worden gevolgd om aan die onderneming de beste ontwikkelingskansen te bieden in de nieuwe internationale context.

Die analyse zou de aandeelhouder van de onderneming, dat wil zeggen de Staat, de mogelijkheid moeten bieden de voor het voetlicht gebrachte problemen op



une formule visant à renforcer la position concurrentielle future de l'entreprise, en tenant compte des processus décisionnels internationaux et nationaux et ce, dans un climat social serein.

KPMG a été sélectionné par l'administration pour réaliser cet audit après un appel d'offre avec publicité, sur la base de critères portant tant sur la compétence que sur le coût et cela, conformément aux règles de marchés publics.

En ce qui concerne la confidentialité de l'audit, le secrétaire d'État a déjà indiqué par le passé qu'il ne souhaitait pas négocier publiquement à propos des recommandations formulées dans le cadre de l'audit et qu'il ne voulait pas, par une publicité de l'audit, éclairer d'autres acteurs du FABEC, dont les ANSP sont des concurrents directs de Belgocontrol, sur les points forts et les points faibles de cette dernière.

Le secrétaire d'État peut néanmoins confirmer qu'il se rallie aux principales recommandations de KPMG, sans répéter intégralement la présentation donnée par la société d'audit lors de l'audition du 23 novembre 2010.

La première recommandation est de remédier à l'isolement international de l'entreprise et de revoir la stratégie suivie par la direction qui n'anticipe pas sur l'évolution européenne voulue par le deuxième contrat de gestion. Belgocontrol doit sortir de cet isolement et viser à la réalisation de synergies avec d'autres partenaires du FABEC.

Deuxièmement, l'entreprise doit diminuer ses coûts afin d'améliorer sa position par rapport aux autres partenaires du FABEC. Belgocontrol est en effet assez mal positionné dans les comparaisons coûts-efficacité avec les autres prestataires de la navigation aérienne européens et cela, ce n'est pas le rapport d'audit qui le dit mais les analyses d'Eurocontrol. La complexité de l'espace aérien belge peut expliquer en partie ces piètres performances mais il est clair que des efforts doivent être entrepris pour revenir dans la moyenne européenne.

Troisièmement, le fonctionnement de ses organes de gestion et le style de management doivent être revus. KPMG a identifié différentes lacunes et a proposé différentes options de structure tant au niveau du comité de direction qu'au niveau du Conseil d'administration. Certaines recommandations s'adressent directement à Belgocontrol, d'autres nécessiteront des modifications

een constructieve wijze op te lossen en een formule voor te stellen die tot doel heeft de toekomstige concurrentiepositie van de onderneming te versterken, rekening houdend met de internationale en nationale besluitvormingsprocedures, in een sereen sociaal klimaat.

De overheidsdienst heeft via een openbare aanbesteding KPMG uitgekozen om die doorlichting uit te voeren, op grond van criteria die zowel op de bekwaamheid als op de kosten betrekking hebben en overeenkomstig de regels van de overheidsopdrachten.

Wat de confidentialiteit van de audit betreft, stelde de staatssecretaris reeds in het verleden dat hij niet publiek wenste te onderhandelen over de aanbevelingen die in de audit geformuleerd worden en dat hij andere FABEC-spelers wiens ANSP's directe concurrenten zijn van Belgocontrol via een openbaarmaking van de audit geen inzicht wenste te geven in de sterke en zwakke punten van Belgocontrol.

Wel kan de staatssecretaris bevestigen dat hij zich aansluit bij de belangrijkste aanbevelingen van KPMG, zonder dat hij de door KPMG gebrachte presentatie tijdens de hoorzitting van 23 november 2010 volledig herhaalt.

De eerste aanbeveling bestaat erin het bedrijf uit zijn internationaal isolement te halen en te sleutelen aan de bedrijfsstrategie van de directie, die niet anticipeert op de Europese ontwikkeling zoals die in de tweede beheersovereenkomst staat aangegeven. Belgocontrol moet dat isolement doorbreken en streven naar synergieën met andere FABEC-partners.

Ten tweede moet het bedrijf kosten besparen om een betere positie te verwerven tegenover de andere FABEC-partners. In de kosteneffectiviteitanalyses doet Belgocontrol het immers vrij slecht in vergelijking met de andere Europese verstrekkers van luchtvaartnavigatiediensten; dat stelt niet het auditrapport, maar Eurocontrol in verschillende analyses. De complexiteit van het Belgische luchtruim kan die povere score dan wel deels verklaren, er moeten duidelijk inspanningen worden geleverd om opnieuw aan te sluiten bij de Europese middenmoot.

Ten derde moeten de werking van de bestuursorganen van Belgocontrol en de managementstijl worden bijgestuurd. KPMG stelt verschillende tekortkomingen vast, waarvoor het diverse structurele verbeteringen suggereert, niet alleen op het niveau van het directiecomité maar ook van de raad van bestuur. Sommige aanbevelingen zijn rechtstreeks bedoeld voor Belgo-

du contrat de gestion ou de la loi sur les entreprises publiques.

Une fois que KPMG a clôturé l'exercice qui lui avait été demandé, l'analyse a été transmise à l'administrateur délégué et au président du conseil d'administration, dès lors que le rapport critiquait le fonctionnement des intéressés.

Dans leurs réactions, l'administrateur délégué et le Président du conseil d'administration mettent l'accent sur les problèmes de financement de l'entreprise mais ne répondent pas aux recommandations de l'audit sur le fonctionnement et la stratégie de l'entreprise. Tant que sa situation financière et le cadre européen le permettaient, Belgocontrol choisissait clairement de continuer à vivre sous le couvert de "vivons heureux, vivons cachés".

Le secrétaire d'État ne nie pas la nécessité d'apporter une solution au problème de financement mais ceci ne veut pas dire qu'il ne faut rien faire concernant les autres aspects. Au contraire, ces aspects sont nécessaires pour le futur de Belgocontrol.

Manifestement, la direction n'a pas conscience du changement radical qu'entraînent le Ciel unique européen (CUE) et le FABEC ni des mesures énergiques nécessaires pour y réagir de manière appropriée. La direction s'abrite derrière la problématique du financement pour ne pas devoir entreprendre les actions que l'on serait en droit d'attendre de la part de tout chef d'entreprise, à savoir élaborer des solutions pour faire face aux problèmes attendus et à l'évolution des facteurs environnementaux.

Le 2 décembre 2010, la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse ont ainsi signé le Traité FABEC, posant les premiers jalons de la mise en œuvre de "*functional airspace blocks*" d'ici à décembre 2012.

Le positionnement international de Belgocontrol est essentiel pour pouvoir jouer un rôle significatif dans le FABEC.

La réglementation SES II impose par ailleurs des objectifs en ce qui concerne les redevances relatives à la prestation des services de navigation aérienne.

Le 18 mai 2010, le secrétaire d'État a demandé l'inscription de l'exécution des recommandations de l'audit à l'ordre du jour du conseil d'administration.

control, terwijl voor andere de beheersovereenkomst of de wetgeving inzake de overheidsbedrijven zal moeten worden gewijzigd.

Nadat KPMG de gevraagde oefening had afgerond, werd de doorlichting bezorgd aan de gedelegeerd bestuurder en de voorzitter van de raad van bestuur, vermits hun functionering werd bekritiseerd in het rapport.

In hun reacties leggen de gedelegeerd bestuurder en de voorzitter van de raad van bestuur de nadruk op de moeilijkheden in verband met de financiering van de onderneming, maar gaan ze niet in op de aanbevelingen van de audit aangaande de werking en de strategie van de onderneming. Zolang de financiële toestand en de Europese regelgeving dit toestonden, koos Belgocontrol er duidelijk voor rustig in de luwte te werken.

De staatssecretaris ontkent niet dat het financieringsprobleem moet worden aangepakt, maar dat betekent niet dat de andere zaken op hun beloop moeten worden gelaten; die zijn immers van groot belang voor de toekomst van Belgocontrol.

Blijkbaar ontgaat het de directie dat de "*Single European Sky*" (SES) en FABEC een radicale verandering met zich meebrengen en dat krachtige maatregelen nodig zijn om hierop passend te reageren. De directie verschuilt zich achter de financieringsproblematiek om niet die acties te moeten ondernemen die normaal van elke bedrijfsleider verwacht worden, namelijk oplossingen uit te werken voor de te verwachten problemen en de wijzigende omgevingsfactoren.

Zo werd op 2 december 2010 het FABEC-verdrag ondertekend tussen België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland, waardoor een eerste stap gezet is in de implementatie van "*functional airspace blocks*" tegen december 2012.

Internationale positionering van Belgocontrol is van het grootste belang om een rol van betekenis te kunnen spelen in FABEC.

Voorts legt de SES II-regelgeving eveneens prestatiedoelstellingen op inzake kosten aan de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

Op 18 mei 2010 vroeg de staatssecretaris de uitvoering van de aanbevelingen van de doorlichting te agenderen in de raad van bestuur.

L'audit a ensuite été sommairement discuté au cours de la réunion du conseil d'administration du 27 mai 2010 et l'administrateur délégué a été chargé de soumettre au conseil d'administration un plan d'action concernant un certain nombre de points. Une discussion approfondie a été reportée, car on estimait nécessaire de disposer d'une version française de l'audit. Cette traduction a été disponible le 7 juillet 2010 et le conseil d'administration s'est à nouveau réuni le 16 septembre 2010, après une interruption de deux mois.

Le 29 septembre 2010, le secrétaire d'État a demandé à Belgocontrol de lui présenter sa feuille de route pour mettre en œuvre, dans la mesure du possible, les recommandations de l'audit.

En ce qui concerne le volet financier, Belgocontrol a affirmé devant cette commission, au cours de l'audition du 23 novembre 2010, que les autorités vampirisent l'entreprise, provoquant un déficit d'exploitation structurel.

Le secrétaire d'État voudrait mettre les choses au point et examiner à cet effet la structure financière de Belgocontrol.

Un certain nombre de mécanismes dont les autorités ont doté Belgocontrol ont en effet **une influence positive** sur les résultats financiers de l'entreprise et ceux-ci sont injustement oubliés ou passés sous silence.

Premièrement, Belgocontrol a été amplement capitalisée. Elle a dès lors entièrement autofinancé elle-même ses investissements (nouveau site, tours, bâtiment administratif, restaurant et centre d'hébergement, centre d'entraînement, bâtiment de Canac et infrastructures connexes).

Comme tous ces investissements ont été réalisés sur fonds propres, Belgocontrol peut quand même inclure dans sa base des coûts un coût de capital ("*return on equity*") qui se traduit par un résultat positif sur le plan comptable (comme l'illustre le tableau 1).

Belgocontrol a ensuite pris la place des autorités en ce qui concerne l'agence Eurocontrol et le centre de contrôle aérien Eurocontrol de Maastricht, si bien que les dépenses et les recettes y afférentes ont été intégrées à Belgocontrol. L'entreprise a ainsi réalisé un résultat financier considérable (on en retrouve le détail dans le tableau 2).

Dans la mesure où Eurocontrol, en sa qualité d'organisation internationale, ne relève pas de la fiscalité belge, mais est soumise à une "taxe interne" propre, cette taxe interne est payée aux États membres participants sous

Nadien werd de doorlichting summier besproken tijdens de raad van bestuur van 27 mei 2010 en werd voor een aantal punten aan de gedelegeerd bestuurder gevraagd een actieplan voor te leggen aan de raad van bestuur. Een grondige bespreking werd uitgesteld, omdat het noodzakelijk werd geacht om te beschikken over een Franstalige versie van de audit. De vertaling van de audit was op 7 juli 2010 beschikbaar en de raad van bestuur kwam opnieuw samen op 16 september 2010, na een onderbreking van twee maanden.

Op 29 september 2010 vroeg de staatssecretaris Belgocontrol hem een "*roadmap*" voor te leggen om de aanbevelingen van de doorlichting in de mate van het mogelijke door te voeren.

Wat betreft het financiële luik stelde Belgocontrol in deze commissie tijdens de hoorzitting van 23 november 2010, dat de overheid het bedrijf leegzuigt en een structureel exploitatieverlies veroorzaakt.

De staatssecretaris zou dit even willen rechtzetten en daarom ingaan op de financiële structuur van Belgocontrol.

Een aantal mechanismen die Belgocontrol van overheidswege heeft meegekregen, hebben immers **een positieve invloed** op de financiële resultaten van Belgocontrol, en deze worden ten onrechte vergeten of verzwegen.

Ten eerste werd Belgocontrol ruim gekapitaliseerd. Hierdoor heeft Belgocontrol zijn investeringen (nieuwe site, toren, administratief gebouw, restaurant en verblijfsaccommodatie, trainingcenter, Canac-gebouw en bijbehorende uitrusting) volledig zelf gefinancierd.

Doordat alle investeringen met eigen middelen worden gerealiseerd, kan Belgocontrol in zijn kostenbasis toch een kapitaalkost inbrengen ("*return on equity*") die zich boekhoudkundig in een positief resultaat vertaalt (zoals blijkt uit tabel 1).

Voorts werd Belgocontrol in de plaats gesteld van de overheid met betrekking tot het Eurocontrolagentschap en het Eurocontrol-luchtverkeerscentrum van Maastricht, zodat de onkosten en opbrengsten hiervan geïntegreerd worden in Belgocontrol. Dit resulteert in een aanzienlijk financieel resultaat voor Belgocontrol. (wat men in detail terugvindt in tabel 2)

Vermits Eurocontrol als internationale organisatie niet valt onder de Belgische fiscaliteit maar wel een eigen zogenaamde Internal tax kent, krijgen de deelnemende lidstaten deze interne belasting uitbetaald onder de

la forme d'une réduction sur la cotisation d'affiliation. Il s'agit donc en l'espèce d'une compensation pour le fait que les États membres ne prélèvent pas d'impôts sur les revenus des travailleurs d'Eurocontrol. Plus simplement, Eurocontrol impute aux usagers de l'espace aérien les salaires bruts, alors que la cotisation des États membres ne paie que les salaires nets.

Étant donné que Belgocontrol est, d'une part, tenue au paiement de cette contribution publique et qu'elle perçoit, d'autre part, les recettes des redevances de l'"en route", c'est elle qui empoche la différence.

Il convient de souligner que le tableau évoque bien la "**Belgium's part of the internal tax**".

Le secrétaire d'État fait enfin observer que l'État belge se prive encore d'autres revenus en exemptant Belgocontrol du paiement de l'impôt des sociétés.

Celle-ci conserve donc l'intégralité du bénéfice réalisé (ainsi que le montre le tableau 3).

**On peut dès lors difficilement soutenir que les autorités belges maintiennent Belgocontrol dans un carcan financier.**

Cela ne signifie toutefois pas que Belgocontrol n'est pas exposée à certains éléments qu'elle considère comme des **handicaps financiers**.

D'une part, les redevances pour services terminaux n'ont plus été indexées à Bruxelles-National depuis 2003.

D'autre part, Belgocontrol n'est pas rétribuée pour les services de contrôle aérien fournis aux aéronefs d'État, aux vols militaires, humanitaires etc.

Enfin, l'accord de coopération de 1989 impose à Belgocontrol de fournir certaines prestations sur les aéroports régionaux sans être rétribué. Jusqu'en 2009, ces coûts étaient répercutés sur les coûts des services "en route". Mais cela n'est plus toléré par la réglementation européenne depuis janvier 2010.

Le secrétaire d'État estime néanmoins que ces handicaps financiers doivent être considérés à la lumière de ce qui a été exposé précédemment au sujet de l'influence positive des mécanismes publics et qu'il s'agit également de relativiser ces différents aspects.

vorm van een vermindering op hun lidmaatschapsbijdrage. Het betreft hier dus een compensatie voor het feit dat de lidstaten geen inkomstenbelasting heffen op de Eurocontrol-werknemers. Eenvoudig gezegd is het zo dat Eurocontrol aan de gebruikers van het luchtruim de brutolonen aanrekent, terwijl de lidstaten met hun bijdrage slechts de nettolonen betalen.

Doordat Belgocontrol enerzijds verplicht is deze staatsbijdrage te betalen en anderzijds de opbrengst van de "*en route*"-heffingen ontvangt, komt dit verschil bij Belgocontrol terecht.

Merk op dat de tabel wel degelijk spreekt van "**Belgium's part of the internal tax**".

Ten slotte merkt de staatssecretaris nog op dat de Belgische Staat zich ook nog inkomsten ontzegt door Belgocontrol vrij te stellen van de vennootschapsbelasting.

De gerealiseerde winst blijft dus volledig binnen het bedrijf (dit blijkt uit tabel 3).

**Op basis van het bovenstaande kan dus moeilijk beweerd worden dat de Belgische overheid Belgocontrol in een financiële wurggreep houdt.**

Dit betekent evenwel niet, dat bepaalde elementen ervoor zorgen dat Belgocontrol kampt met een aantal zaken zijn die Belgocontrol als **financiële handicaps** ervaart.

Zo werden de plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen op de luchthaven van Zaventem niet meer geïndexeerd sinds 2003.

Bovendien wordt Belgocontrol niet vergoed voor de luchtverkeersleidingsdiensten aan staatsvliegtuigen, militaire en humanitaire vluchten, enzovoort.

Tot slot moet Belgocontrol krachtens de samenwerkingsovereenkomst van 1989 bepaalde diensten verstrekken op de regionale luchthavens, zonder dat het daarvoor wordt vergoed. Tot 2009 werden die kosten opgenomen in de kosten van de "*en route*"-diensten. Sinds januari 2010 staat de Europese regelgeving dat evenwel niet langer toe.

De staatssecretaris is echter van mening dat deze financiële handicaps in het licht moeten worden gezien van hetgeen hierboven werd gezegd omtrent de overheidsmechanismen met positieve invloed en dat zij elk voor zich ook moeten worden relativerend.

En ce qui concerne la non-indexation des redevances à l'aéroport de Bruxelles National, le secrétaire d'État constate tout d'abord que Belgocontrol a indiqué elle-même, lors de la réunion du 23 novembre 2010 de cette commission, que ce n'est qu'à partir de 2008 que l'activité de contrôle aérien à Bruxelles est devenue déficitaire. Cela en dit long sur le montant des redevances fixées durant la période 2001-2003, étant donné que dans l'intervalle, le trafic a diminué de 18,9 % et les recettes, de 11,4 % (chiffres portant sur 2007 par rapport à 2000, voir tableau 4).

Le secrétaire d'État souligne enfin que même une indexation des redevances à l'aéroport de Bruxelles National ne permettrait pas de résorber le déficit enregistré au niveau de l'activité de contrôle aérien, et que la firme a visiblement elle-même négligé de maîtriser un tant soit peu l'évolution des coûts à la lumière du ralentissement important de cette activité (ainsi que le montre le tableau 4).

En ce qui concerne les vols exonérés, le fait que ceux-ci ne soient en effet pas directement compensés par les autorités ne pose pas de problèmes, eu égard, notamment, à l'apport financier positif des pouvoirs publics évoqué ci-dessus. (ainsi que le montrent les chiffres et informations communiqués à Eurocontrol/ la Commission européenne — tableau 5)

En ce qui concerne le handicap financier le plus important, à savoir le service gratuit assuré dans les aéroports régionaux, le secrétaire d'État tient à souligner que l'accord de coopération date de 1989 et que cette obligation incombe donc depuis lors au contrôle aérien belge.

Belgocontrol a toujours honoré cette obligation et n'en a pratiquement jamais souffert sur le plan financier.

Ce n'est qu'en 2010 que les conséquences financières se sont fait pleinement ressentir. En effet, ce n'est qu'aujourd'hui que le coût intégral de ce service n'est plus compensé financièrement par les redevances "en route".

Il est toutefois trop facile de tenir, ici aussi, l'autorité fédérale pour seule responsable de la situation. Depuis des années, Belgocontrol est priée, en vain, de valoriser son expertise au niveau international afin de créer des sources de financement alternatives (voir à cet égard l'article 11, § 4, du deuxième contrat de gestion).

Belgocontrol ne s'est pas non plus préoccupée d'assurer une quelconque maîtrise des coûts en la matière: il est bien plus aisé de faire rembourser ses

Omtrent de niet-indexering van de vergoedingen op de luchthaven Brussel-Nationaal stelt de staatssecretaris eerst en vooral vast dat Belgocontrol zelf in deze Commissie op 23 november 2010 heeft gesteld dat pas sinds 2008 de torenactiviteit te Brussel verliesgevend is geworden. Dit zegt veel over de hoogte van de vastgelegde vergoedingen tijdens de periode 2001-2003, want ondertussen was de trafiek gedaald met 18,9 % en de inkomsten met 11,4 % (wat betreft de periode 2007 ten opzichte van 2000 zoals weergegeven in tabel 4).

Ten slotte wijst de staatssecretaris erop dat zelfs een indexering van de vergoedingen op de luchthaven Brussel-Nationaal geen oplossing is om het tekort op de torenactiviteit op te vangen, en dat het bedrijf blijkbaar zelf heeft verzuimd om de kostenontwikkeling enigszins te beheersen in het licht van de sterke activiteitsdaling. (dit blijkt uit tabel 4)

Wat de vrijgestelde vluchten betreft, die worden inderdaad niet rechtstreeks gecompenseerd door de overheid maar dit stelt geen probleem mede in het licht van bovengenoemde financieel positieve inbreng van de overheid. (wat blijkt uit de cijfers en de informatie meegedeeld aan Eurocontrol/Europese Commissie in tabel 5)

Wat de grootste financiële handicap betreft, namelijk de gratis dienstverlening op de regionale luchthavens, wenst de staatssecretaris te benadrukken dat het samenwerkingsakkoord dateert van 1989 en dat deze verplichting dus sedertdien op de Belgische luchtverkeersleiding rust.

Belgocontrol heeft deze verplichting steeds gehonoreerd en heeft er nagenoeg nooit financieel onder geleden.

Het is pas in 2010 dat het zich financieel volop doet gevoelen omdat pas nu de volledige kost van deze dienstverlening niet meer financieel gecompenseerd wordt vanuit de "en route"-vergoedingen.

Ook hier is het evenwel al te gemakkelijk om uitsluitend naar de federale overheid te kijken. Reeds jaren wordt Belgocontrol tevergeefs aangesproken om haar expertise internationaal te valoriseren en zo alternatieve financieringsbronnen te creëren (zie wat dit betreft artikel 11, § 4, van het tweede beheerscontract).

Ook hier is nooit werk gemaakt van enige kostenbeheersing: het is veel gemakkelijker om de kosten gewoon door te schuiven naar anderen. Tussen 2005 en



frais par un tiers. Entre 2005 et 2009, les frais afférents aux aéroports régionaux ont augmenté de 28,6 % (voir le tableau 6).

**Depuis sa création, Belgocontrol profite davantage de l'État propriétaire que l'inverse (1). (pour plus de détails, voir le tableau 7)**

**Les affirmations de Belgocontrol sont dès lors inexactes et doivent être considérées davantage comme une tentative de préserver le confort financier dont l'entreprise profite à l'heure actuelle.**

(1) La reprise de deux fois dix millions d'euros dans le cadre de la plus-value réalisée sur la vente du bâtiment CCN n'est pas traitée dans cette audition.

La plainte déposée par AEA à l'encontre de la reprise de deux fois dix millions d'euros a été retirée en raison des efforts financiers consentis dans le passé par l'État belge au profit de Belgocontrol. Ceci a été confirmé formellement dans l'intervalle par la Commission européenne.

**Depuis la création de Belgocontrol, le bilan de l'intervention publique en la matière est demeuré positif.**

Ces handicaps financiers ont en outre déjà plusieurs fois retenu l'attention du gouvernement fédéral dans le passé.

En ce qui concerne le service à l'aéroport de Bruxelles-National, le secrétaire d'État fait observer que les tarifs n'ont pas été indexés depuis 2003, notamment pour rendre la prestation de services de Belgocontrol plus efficace au niveau des coûts.

Alors que le système de tarification aurait dû être aligné sur le système commun de tarification depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, le dossier du financement du déficit à l'aéroport de Bruxelles-National a été lié à celui du financement des aéroports régionaux pour les raisons suivantes:

— il faut trouver une solution simultanée pour tous les aéroports, afin de garantir un même traitement entre les utilisateurs respectifs et, en même temps, une saine concurrence entre les aéroports belges;

— il faut trouver d'urgence une solution globale pour Belgocontrol, afin de ne pas compromettre sa solvabilité et la certification européenne qui y est associée.

2009 stegen de kosten op de regionale luchthavens met 28,6 % (zie tabel 6).

**Sinds zijn oprichting haalt Belgocontrol meer voordeel uit de Staat-eigenaar dan omgekeerd (1). (details hieromtrent vindt men in tabel 7)**

**De beweringen vanuit Belgocontrol moeten dan ook als onterecht betiteld worden en veeleer gezien worden als een poging om het eigen financieel comfort te bestendigen.**

(1) De terugname van tweemaal 10 miljoen euro van de gerealiseerde meerwaarde op de verkoop van het CCN-gebouw wordt hier niet behandeld.

De klacht van AEA die werd ingediend tegen de terugname van tweemaal 10 miljoen euro werd ingetrokken omwille van de financiële inspanningen die de Belgische Staat in het verleden heeft gedaan ten gunste van Belgocontrol. Dit werd ondertussen formeel bevestigd door de Europese Commissie.

**Sinds de oprichting is de balans van het overheidsoptreden inzake Belgocontrol nog altijd positief.**

Bovendien hebben deze financiële handicaps in het verleden reeds meermaals de aandacht getrokken van de federale regering.

Omtrent de dienstverlening op de luchthaven van Brussel-Nationaal merkt de staatssecretaris op dat de tarieven sinds 2003 niet geïndexeerd werden, onder meer met de bedoeling om de dienstverlening van Belgocontrol kostefficiënter te maken.

Hoewel sinds 1 januari 2010 het heffingenstelsel overeenkomstig het gemeenschappelijk heffingenstelsel had moeten ingevoerd worden, werd het dossier van financiering van het tekort op de luchthaven Brussel-Nationaal gekoppeld aan dat van de financiering van de regionale luchthavens om de volgende redenen:

— er moet een gelijktijdige oplossing komen voor alle luchthavens, teneinde een gelijke behandeling tussen de respectieve gebruikers te garanderen en tegelijkertijd een gezonde concurrentie tussen de Belgische luchthavens te waarborgen;

— er moet dringend een totaaloplossing komen voor Belgocontrol, teneinde zijn solvabiliteit en de daaraan gekoppelde Europese certificering niet in het gedrang te brengen.



En ce qui concerne la prestation de services dans les aéroports régionaux, 75 % des coûts liés à la gratuité des services dans les aéroports régionaux ont continué à être financés par des redevances “en route” jusque fin 2009.

En 2008, un groupe de travail a été créé à la demande du premier ministre, regroupant des représentants des administrations régionales et fédérale en vue d'examiner la compatibilité du mode de financement de la gratuité des services dans les aéroports régionaux avec les règlements (européens) en vigueur et d'étudier de nouvelles options de financement alternatif.

Le groupe était unanime pour estimer que ces coûts ne pouvaient plus être financés par des redevances “en route”, mais aucun consensus ne s'est dégagé quant au nouveau mode de financement. Les Régions estimaient que l'État fédéral devait continuer à honorer son engagement contenu dans l'accord de coopération et trouver une nouvelle forme de financement, conforme aux règlements européens. D'après les Régions, un financement direct par l'État belge pourrait, au besoin, constituer une nouvelle forme de financement.

L'État fédéral a défendu le point de vue que la gratuité du service, prévue à l'article 3 de l'accord de coopération, n'était plus conforme à la réglementation européenne et que le principe général de l'utilisateur-payeur devrait s'appliquer dans chaque aéroport. Au besoin, les gouvernements régionaux, compétents pour l'exploitation des aéroports régionaux, doivent prendre, conformément au droit européen, les mesures nécessaires pour trouver d'autres ressources éventuelles pour financer les services locaux de navigation aérienne dans leurs aéroports.

Lors de la formation des gouvernements régionaux en 2009, les ministres-présidents respectifs ont été informés de la problématique et de l'urgence qu'il y avait à revoir le financement des services prestés dans les aéroports régionaux.

En 2010, le financement a finalement été mis à l'ordre du jour de la CIMIT et plusieurs groupes de travail ont été organisés, regroupant des représentants des ministres régionaux.

À l'initiative du secrétaire d'État:

— Belgocontrol a remis une liste des prestations fournies aux Régions, ce qui a ensuite fait l'objet d'une réunion avec Belgocontrol et les aéroports, de manière

Inzake de dienstverlening op de regionale luchthavens bleef tot eind 2009 75 % van de kosten met betrekking tot gratis dienstverlening op de regionale luchthavens door “en route”-heffingen gefinancierd.

In 2008 werd, op verzoek van de eerste minister, een werkgroep met vertegenwoordigers van de gewestelijke en federale administraties opgericht met de bedoeling om de houdbaarheid van de financieringswijze van de gratis dienstverlening op de regionale luchthavens met de vigerende (Europese) Verordeningen te onderzoeken en nieuwe verschillende financieringsopties te onderzoeken.

In de groep bestond er een eensgezindheid dat de financiering van die kosten door “en route”-heffingen niet meer kon, maar er was geen eensgezindheid over de nieuwe financieringswijze. De Gewesten waren van mening dat de federale Staat zijn engagement in het samenwerkingsakkoord moest blijven honoreren en een nieuwe financieringsvorm, die conform is met de Europese Verordeningen, moest vinden. Volgens de Gewesten zou een rechtstreekse financiering door de Belgische Staat, indien nodig, een nieuwe financieringsvorm kunnen zijn.

Vanuit de federale overheid werd het standpunt verdedigd dat de gratis dienstverlening uit art. 3 van het samenwerkingsakkoord niet meer conform was met de Europese regelgeving en dat de algemene regel “de gebruiker betaalt” op elke luchthaven van toepassing zou moeten zijn. Indien nodig, dienen de Gewestregeringen, bevoegd voor de exploitatie van de regionale luchthavens, de nodige maatregelen te nemen om, in overeenstemming met het EU-recht, eventueel andere inkomsten ter financiering van de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten op hun luchthavens te vinden.

Bij de vorming van de gewestelijke regeringen in 2009 werden de respectieve minister-presidenten geïnformeerd over de problematiek en over de dringendheid om de financiering van diensten op de gewestelijke luchthavens te herzien.

Tenslotte werd in 2010 de financiering op de agenda van de ICIMIT geplaatst en werden meerdere werkgroepen georganiseerd met vertegenwoordigers van de gewestelijke ministers.

Onder impuls van de staatssecretaris:

— werd door Belgocontrol een overzicht gegeven van de aan de Gewesten verleende prestaties en vervolgens heeft dit het voorwerp uitgemaakt van een vergadering

à ce que ces derniers jouissent d'une entière transparence en ce qui concerne les prestations et les coûts;

— diverses réunions ont eu lieu au niveau des cabinets avec les ministres concernés, discussions qui ont été interrompues par la chute du gouvernement.

Le secrétaire d'État constate que les services prestés par Belgocontrol sont payants sur certains aéroports et gratuits sur d'autres. Il ne voit donc pas d'autre solution que de rendre ces services payants sur tous les aéroports selon des modalités à convenir avec les parties concernées, à savoir les Régions, les compagnies aériennes et les aéroports.

Dans l'attente d'une solution avec les Régions, le gouvernement a pris différentes initiatives pour s'assurer de la continuité des services publics.

Pour clôturer cette partie consacrée à la structure financière de Belgocontrol, le secrétaire d'État souhaite aborder le problème de liquidité qui s'est posé récemment. Ce problème a été causé par la combinaison des services déficitaires dans les aéroports, des résultats décevants de l'activité "en route" et de l'absence d'une réserve de liquidités.

La prestation de services dans les aéroports ("*terminal navigation services*") est déficitaire, ce qui veut dire que les recettes ne couvrent pas les coûts, essentiellement parce que depuis 2010, ceux-ci ne peuvent plus être facturés aux avions en survol.

C'est le cas à l'aéroport de Bruxelles-National, en partie en raison de la non-indexation des tarifs, mais surtout en raison de la non-adaptation des coûts d'exploitation à la baisse de l'activité.

Même une indexation des tarifs de 8 % ne diminuerait la perte que de 2 millions d'euros, à niveau d'activité inchangé (déficit prévu en 2010 d'après Belgocontrol: 9,7 millions d'euros).

Il y a par ailleurs naturellement les services gratuits dans les aéroports régionaux.

Les subventions croisées entre le service "en route" et "terminal" sont explicitement interdites. L'utilisateur paie uniquement les services qu'il utilise effectivement.

Selon Belgocontrol, le déficit prévu pour cette activité en 2010 s'élève à 15 millions d'euros.

met Belgocontrol en de luchthavens, zodat de luchthavens volledige transparantie hebben wat betreft de prestaties en de kosten;

— werden diverse vergaderingen met de betrokken ministers gehouden op kabinetsniveau, discussies die werden onderbroken door de val van de regering.

De staatssecretaris stelt vast dat op sommige luchthavens wel en op andere niet moet worden betaald voor de diensten die Belgocontrol verstrekt. Daarom ziet hij geen andere oplossing dan op alle luchthavens voor die diensten te doen betalen, volgens nadere voorwaarden die moeten worden overeengekomen met alle betrokkenen, meer bepaald de Gewesten, de luchtvaartmaatschappijen en de luchthavens.

In afwachting van een met de Gewesten overlegde oplossing heeft de regering allerlei initiatieven genomen om de continuïteit van de openbare dienstverlening te waarborgen.

Als afronding van dit onderdeel omtrent de financiële structuur van Belgocontrol, wil de staatssecretaris ingaan op het liquiditeitsprobleem dat zich onlangs stelde. Het werd veroorzaakt door een combinatie van de verliesgevende dienstverlening op de luchthavens, het onder de verwachtingen blijven van de "en route"-activiteit en de afwezigheid van een liquiditeitsbuffer.

De dienstverlening op de luchthavens ("*terminal navigation services*") is verliesgevend, dit wil zeggen dat de inkomsten de kosten niet dekken, vooral omdat vanaf 2010 deze niet meer kunnen aangerekend worden aan overvliegende vliegtuigen.

Dit is het geval op de luchthaven van Brussel-Nationaal deels omwille van het niet-geïndexeerd zijn van het tarief maar vooral omwille van het niet-aanpassen van de exploitatiekosten aan de activiteitsdaling.

Zelfs een indexering van de tarieven met 8 % zou bij gelijkblijvend activiteitsniveau het verlies slechts met 2 miljoen euro verminderen (gepland tekort in 2010 volgens Belgocontrol: 9,7 miljoen euro).

Daarnaast is er natuurlijk de gratis dienstverlening op de regionale luchthavens.

Kruissubsidiëring tussen "en-route" en "terminal" dienstverlening werd expliciet verboden. De gebruiker betaalt alleen voor de diensten die hij effectief gebruikt.

Voor deze activiteit bedraagt volgens Belgocontrol het gepland tekort 15 miljoen euro in 2010.

Au cours des trois dernières années, on s'est trop longtemps investi dans la défense des subventions croisées plutôt que de chercher d'éventuelles mesures de modération (imputation des coûts entre activités "terminal" et "en route"; maîtrise des coûts, sources de financement alternatives pour les vols VFR, ...).

Pour la troisième année consécutive, l'activité "en route" est inférieure aux prévisions, ce qui se traduit par des *underrecoveries* successifs.

Le système "*cost recovery*" se caractérise en effet par le fait que les recettes prévues pour l'année n (tarif unitaire multiplié par le nombre prévu de "*service units*") doivent être comparées *a posteriori* avec les recettes réelles (tarif unitaire multiplié par le nombre de "*service units*" facturés).

Ce décompte est réalisé au cours de l'année n+1 et le résultat (en négatif ou en positif) est imputé sur l'année suivante (n+2).

Au cours des dernières années, les recettes de Belgocontrol ont été systématiquement inférieures aux prévisions (crise économique, nuage de cendres, perturbations hivernales), ce qui débouche donc sur des déficits de trésorerie.

Ainsi, le déficit s'élevait à 7,9 millions d'euros en 2008 et à 8,6 millions d'euros en 2009, et il est estimé à 5,3 millions d'euros en 2010.

S'il s'agit, en principe, d'un problème temporaire, il est cependant malvenu compte tenu du service déficitaire dans les aéroports.

Il ressort du tableau 7 que Belgocontrol a eu la possibilité, au cours des dernières années, de constituer un tampon de liquidités en prévision de temps difficiles. Cela n'a pas été fait.

Par l'intervention du secrétaire d'État, la loi de finances pour l'année 2011 prévoit la possibilité d'octroyer à Belgocontrol une avance récupérable pour les dépenses strictement nécessaires à la continuité du service public. Cette avance pourra être octroyée par le gouvernement moyennant certaines conditions liées aux recommandations de l'audit.

Enfin, le secrétaire d'État souhaiterait encore revenir brièvement sur le fait que Belgocontrol se retranche derrière la complexité de l'espace aérien pour expliquer le niveau élevé de ses tarifs.

Te lang is in de voorbije drie jaren energie gestoken in het blijven verdedigen van de kruissubsidiëring eerder dan in het zoeken naar mogelijke verzachtende maatregelen (kostenallocatie tussen "terminal"-activiteiten en "en-route"; kostenbeheersing, alternatieve financieringsbronnen, bijvoorbeeld voor VFR vluchten...).

De "en route"-activiteit blijft voor het derde jaar op rij beneden de vooruitzichten met opeenvolgende "underrecoveries" als gevolg.

Het "*cost recovery*" systeem heeft immers als kenmerk dat de voor het jaar n voorziene inkomsten (eenheidstarief x verwacht aantal "*service units*") achteraf moeten vergeleken worden met de werkelijke inkomsten (eenheidstarief x gefactureerde "*service units*").

Deze afrekening gebeurt in het jaar n+1 en het resultaat hiervan (in min of plus) wordt doorgerekend het volgend jaar (n+ 2).

De laatste jaren heeft Belgocontrol systematisch minder ontvangen dan voorzien (economische crisis, aswolk, winterperikelen), hetgeen dus voor thesaurie tekorten zorgt.

Zo bedroeg het tekort in 2008 7,9 miljoen euro, in 2009 8,6 miljoen euro en in 2010 wordt het tekort op 5,3 miljoen euro geschat.

Dit probleem is in principe van tijdelijke aard, maar dit komt wel ongelegen gezien de verliesgevende dienstverlening op de luchthavens.

Uit tabel 7 blijkt dat Belgocontrol de mogelijkheid had om tijdens de voorbije jaren een liquiditeitsbuffer tegen moeilijke tijden aan te leggen. Dit is niet gebeurd.

Dankzij de staatssecretaris voorziet de financiewet voor 2011 erin dat Belgocontrol een terugvorderbaar voorschot kan worden toegekend voor de hoogstnodzakelijke uitgaven om de continuïteit van de openbare dienstverlening te waarborgen. Dat voorschot kan door de regering worden toegekend mits voldaan is aan bepaalde voorwaarden die gekoppeld zijn aan de aanbevelingen van de audit.

Ten slotte wil de staatssecretaris nog even kort terugkomen op het feit dat Belgocontrol zich verschuilt achter de complexiteit van het luchtruim om de hoogte van haar tarieven te verklaren.

Personne ne conteste la complexité de l'espace aérien belge, et certainement du "lower airspace" contrôlé par Belgocontrol. Il convient toutefois de souligner que la complexité et l'intensité du trafic aérien peuvent également avoir un effet positif sur les prix, étant donné que cela permet de mieux utiliser les moyens.

Belgocontrol a présenté une série de données aux membres de la commission, d'où il devrait ressortir qu'il gère mieux ses frais que ses collègues des pays voisins.

Lors de la présentation du 23 novembre 2010, Belgocontrol a utilisé les données "en route" de 2010 et de 2011, qui sont justement les années où le coût du service dans les aéroports régionaux n'était plus repris dans les frais.

Le secrétaire d'État souligne d'ailleurs qu'en 2000, le tarif "en route" s'élevait à 60 euros et en 2010, à 76 euros.

Cela reflète mieux la réalité, à savoir que Belgocontrol est devenue beaucoup plus chère pour exercer les mêmes activités, et même moins d'activités, et ce, malgré d'énormes investissements.

Le secrétaire d'État conclut par l'observation qu'il est essentiel que la Belgique reste impliquée activement dans la prestation de services de contrôle de la circulation aérienne dans notre espace aérien.

Il importe dès lors que Belgocontrol se positionne suffisamment sur le plan international, que les coûts soient maîtrisés, que le fonctionnement interne soit mis au point et que l'on recherche une solution pour faire rétribuer les différentes prestations.

Tout cela devrait être réalisé lors du renouvellement du conseil d'administration et du comité de direction, et par le biais de la conclusion du troisième contrat de gestion entre l'État belge et Belgocontrol.

## B. Questions et observations des membres

Mme Karin Temmerman (sp.a) déplore que le secrétaire d'État n'ait pas assisté aux réunions de la commission depuis la réunion du 23 novembre 2010 et que les membres n'aient dès lors pas pu lui poser de questions depuis tout ce temps.

L'intervenante souligne que son groupe souhaite que l'avenir de Belgocontrol soit préservé en tant qu'entreprise publique belge. En effet, une privatisation entraînerait

Dat het Belgisch luchtruim, en zeker de "lower airspace" gecontroleerd door Belgocontrol, complex is, wordt door niemand betwist. Wel moet er op gewezen worden dat de complexiteit en het intens luchtverkeer ook een positief effect kan hebben op de prijzen vermits dit een beter gebruik van de middelen toelaat.

Belgocontrol heeft de commissieleden een aantal gegevens voorgelegd waaruit zou moeten blijken dat zij hun kosten beter beheersen dan de collega's uit de ons omringende landen.

Tijdens de presentatie van 23 november 2010 heeft Belgocontrol de "en-route"-gegevens van 2010 en 2011 gebruikt, juist die jaren waarin de kost van de dienstverlening op de regionale luchthavens niet meer in de kosten werd opgenomen.

De staatssecretaris wijst er trouwens op dat in 2000 het "en-route"-tarief 60 euro bedroeg en in 2010 76 euro.

Dit weerspiegelt beter de realiteit, namelijk dat Belgocontrol veel duurder is geworden om dezelfde, zelfs minder activiteit uit te voeren en dit niettegenstaande enorme investeringen.

De staatssecretaris besluit met de bedenking dat het essentieel is dat België actief betrokken blijft bij de verlening van luchtverkeersleidingsdiensten in ons luchtruim.

Het is dan ook belangrijk dat Belgocontrol zich internationaal afdoende positioneert; dat de kosten beheerst worden en dat de interne werking op punt wordt gesteld en dat er een oplossing wordt gezocht om de verschillende prestaties te laten vergoeden.

Dit alles zou moeten gerealiseerd worden bij de aanstelling van de nieuwe raad van bestuur en directiecomité en via de afronding van het derde beheerscontract tussen de Belgische Staat en Belgocontrol.

## B. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) betreurt het feit dat de staatssecretaris niet in de commissie is komen opdagen sedert de vergadering van 23 november 2010, waardoor de leden hem al die tijd geen vragen hebben kunnen stellen.

De spreekster beklemtoont dat haar fractie de toekomst van Belgocontrol als Belgisch overheidsbedrijf gevrijwaard wenst te zien. Privatisering zou namelijk de

nerait un déplacement des mouvements aériens vers les aéroports les plus lucratifs au détriment des aéroports belges, une réduction du contrôle de l'espace aérien belge et des milliers de pertes d'emploi.

Le membre approfondit ensuite trois thèmes principaux:

- I. le rapport de KPMG;
- II. le management;
- III. le rôle des pouvoirs publics.

#### I. Rapport de KPMG

##### A. L'identité du commanditaire

On ne sait pas encore exactement qui était le commanditaire du rapport: le secrétaire d'État, la DG Transport aérien ou quelqu'un d'autre. Certaines sources indiquent que la direction générale aurait participé à la rédaction du rapport. Le secrétaire d'État peut-il le confirmer? Il se dit en outre que le chef de cabinet du secrétaire d'État aurait commenté le rapport au Conseil d'administration, ce qui paraît étrange lorsqu'on demande à un bureau d'étude de rédiger un rapport.

##### B. La teneur

Comment était formulée la définition de la commande pour le rapport? Quelle était la finalité de l'audit de Belgocontrol? Ce n'est pas tout à fait clair non plus. S'agit-il de la préparation du second contrat de gestion? Telle devrait tout de même être la commande, en vue de l'avenir.

##### C. La clause de non-divulagation

L'oratrice a une certaine expérience en sa qualité d'ancien membre d'une régie urbaine autonome et elle connaît par conséquent les règles de confidentialité en ce qui concerne les intérêts commerciaux des personnes morales de droit public. Il serait ainsi par exemple impensable qu'en sa qualité d'échevine, elle interdise au conseil communal de poser des questions à l'issue de la présentation d'un rapport, sans être contrainte à la démission dans la foulée. La manière dont les membres ont été traités, lors de la réunion du 23 novembre 2010, est donc humiliante pour la Chambre des représentants. L'exigence de confidentialité est

vluchtbewegingen naar de meest lucratieve luchthavens brengen ten nadele van de Belgische, de controle over het eigen luchtruim verminderen en verlies van duizenden arbeidsplaatsen veroorzaken.

Het lid gaat nader in op drie hoofdthema's:

- I. het rapport van KPMG;
- II. het management;
- III. de rol van de overheid.

#### I. Het rapport van KPMG

##### A. De identiteit van de opdrachtgever

Het is nog steeds niet duidelijk wie de opdrachtgever was van het rapport: de staatssecretaris, of het DG Luchtvaart, of iemand anders? Volgens bepaalde bronnen zou het Directoraat-generaal het rapport mee-geschreven hebben. Kan de staatssecretaris dat bevestigen? Verder doen sommige verhalen de ronde dat de kabinetschef van de staatssecretaris een toelichting voor het rapport gegeven zou hebben aan de raad van bestuur, wat eigenaardig lijkt wanneer een studiebureau aangezocht wordt om een rapport op te stellen.

##### B. De inhoud

Hoe klonk de opdrachtingschrijving voor het rapport? Wat was de finaliteit van de doorlichting van Belgocontrol? Ook dat is niet helemaal duidelijk. Gaat het om de voorbereiding van de tweede beheersovereenkomst? Dat zou toch de opdracht moeten zijn met het oog op de toekomst.

##### C. De non-disclosure clause

De spreekster bezit enige ervaring als voormalig lid van een stedelijk autonoom bedrijf en kent bijgevolg de vertrouwelijkheidsregels met betrekking tot de commerciële belangen van publieke rechtspersonen. Zo zou het bijvoorbeeld ondenkbaar zijn, dat zij, in haar hoedanigheid van schepen, de gemeenteraad zou verbieden om vragen te stellen na de voorstelling van een rapport, zonder dat haar ontslag erop volgt. De manier waarop de leden behandeld werden tijdens de vergadering van 23 november 2010 is dus beschamend voor de Kamer van volksvertegenwoordigers. De eis tot confidentialiteit is weliswaar legitiem, maar indien



certes légitime, mais si certains aspects ne sont pas destinés à être rendus publics, la commission peut toujours se tenir à huis clos. KPMG peut brandir une “règle interne”, le bureau-conseil n’a en tout cas jamais fait part d’une telle disposition à Mme Karin Temmerman à l’occasion de rapports antérieurs. Et même si KPMG pouvait invoquer cette règle, il incombe encore au secrétaire d’État de garantir que des questions peuvent être posées.

Le secrétaire d’État a-t-il imposé une interdiction de poser des questions, ou KPMG a-t-elle pris cette décision et pour quel motif? Si le gouvernement confie encore une mission similaire à un bureau d’études, il est souhaitable de garantir explicitement aux députés la possibilité de poser des questions. On évitera ainsi que le droit de contrôle parlementaire soit neutralisé pendant des mois.

#### *D. La chronologie*

Dès le 22 juillet 2008, un montant est débloqué pour la réalisation d’une étude, qui n’a été externalisée qu’en octobre 2009. Ce long délai tient probablement à la législation relative aux marchés publics, mais un délai de quinze mois est quand même exceptionnel. Pourquoi un tel délai?

En octobre 2009, KPMG entame sa mission, qui s’achève en janvier 2010, ce qui semble très rapide. Est-il exact que les résultats ont été présentés en mars ou mai 2010 au Conseil d’administration de Belgocontrol? Pourquoi à nouveau un délai à ce point important?

Par contre, la radioscopie même est réalisée à un rythme d’enfer car elle s’achève déjà en novembre, soit un mois et demi après son début. On peut dès lors nourrir de sérieux doutes quant à la qualité du rapport.

#### *E. La méthodologie*

Quarante-huit entretiens auraient été menés. Les membres de la commission ne peuvent évaluer la qualité de ces entretiens, mais pour l’audit d’une entreprise importante comme Belgocontrol, ce chiffre semble particulièrement bas. Les entretiens sont-ils bien représentatifs? On peut en effet inférer de l’exposé du secrétaire d’État que l’on a seulement mené quinze entretiens pour l’analyse de la structure de base, ce qui est extrêmement peu.

sommige aspecten niet voor de openbaarheid bestemd zijn, kan de commissie nog steeds met gesloten deuren vergaderen. KPMG mag dan schermen met een zogenaamde “interne regel”, het adviesbureau heeft mevrouw Karin Temmerman in ieder geval nooit zo’n bepaling meegedeeld bij eerdere rapporten. En zelfs al mocht KPMG zich op die regel beroepen, dan nog komt het de staatssecretaris toe om te waarborgen dat vragen gesteld kunnen worden.

Heeft de staatssecretaris een verbod om vragen te stellen opgelegd, of heeft KPMG die beslissing genomen en met welk motief? Indien de regering nog eens een soortgelijke opdracht toevertrouwt aan een onderzoeksbureau, is het wenselijk om expliciet aan de volksvertegenwoordigers de mogelijkheid tot het stellen van vragen te garanderen. Derwijze voorkomt men de maandenlange uitschakeling van het parlementaire controlerecht.

#### *D. Het tijdsverloop*

Reeds op 22 juli 2008 wordt een bedrag voor een studie vrijgemaakt, die pas in oktober 2009 uitbesteed wordt. Vermoedelijk houdt de lange duur verband met de wetgeving omtrent de overheidsopdrachten, maar vijftien maanden is wel buitengewoon. Waarom heeft het zolang geduurd?

In oktober 2009 begint KPMG met zijn opdracht, die in januari 2010 afgewerkt wordt, wat zeer snel lijkt. Klopt het dat de resultaten in maart of mei 2010 voorgesteld worden aan de Raad van Bestuur van Belgocontrol? Waarom opnieuw een aanzienlijke tijdsperiode?

De doorlichting op zich, daarentegen, gebeurt razendsnel, want hij eindigt reeds in november, hetzij anderhalve maand na de start. Er bestaan dan ook grote twijfels over de degelijkheid van het rapport.

#### *E. De methodologie*

Er zouden achtenveertig gesprekken gevoerd zijn. De leden van de commissie kunnen de kwaliteit van die gesprekken niet beoordelen, maar voor de doorlichting van een belangrijk bedrijf zoals Belgocontrol, lijkt dat aantal bijzonder laag. Zijn de gesprekken wel representatief? Uit de uiteenzetting van de staatssecretaris kan men immers afleiden dat voor de analyse van de onderbouw er slechts vijftien interviews werden afgenomen, wat uiterst gering is.

En ce qui concerne les aéroports, il serait intéressant que le secrétaire d'État précise lesquels ont été entendus et lesquels non.

En ce qui concerne les compagnies aériennes, seules deux d'entre elles ont été interrogées, à savoir les structures faitières IATC (*International Air Traffic Controllers*) et IACA (*International Air Carrier Association*). Est-ce suffisant?

Il n'y a aucune phase contradictoire, ce qui est invraisemblable pour une étude. Aucune des personnes interrogées n'a en effet pu se prononcer sur les déclarations de tiers dans cet audit.

Pour conclure, Mme Karin Temmerman émet de sérieux doutes quant à la qualité du rapport. L'intervenante considère dès lors les résultats avec un grain de sel, même si elle reconnaît que le rapport contient certes des données importantes.

## II. Le management

La GRH (gestion des ressources humaines) laisse manifestement à désirer et doit changer de cap. Il s'impose dès lors de rechercher un directeur du personnel compétent, afin que Belgocontrol puisse être gérée convenablement.

Le dialogue social va aussi à vau-l'eau. Peut-être faudrait-il soumettre le contrôle de la navigation aérienne à une étude de marché comparative, afin de se faire une idée des rémunérations et de pouvoir concurrencer les partenaires.

## III. Le rôle des pouvoirs publics

Pendant deux années de suite, le gouvernement décide de retirer dix millions d'euros à Belgocontrol en proie à de grandes difficultés, ce qui ne témoigne pas vraiment d'une bonne administration. Qui plus est, l'entreprise est, ainsi que le relève également le secrétaire d'État, très largement capitalisée. Pourquoi n'a-t-on pas procédé à une réduction de capital? Cela aurait été plus simple que l'écrémage évoqué, d'autant que le secrétaire d'État avait anticipé les problèmes financiers qui se poseraient en 2010 et qu'il savait déjà que le financement croisé appliqué par l'entreprise ne serait plus accepté par la réglementation européenne. Quelles mesures le secrétaire d'État a-t-il prises?

En ce qui concerne le financement à assurer dans l'intervalle, l'article 24 de la loi de finances (DOC 53 0555/003, p. 14) dispose qu'une avance récupérable

Met betrekking tot de luchthavens zou het interessant zijn, mocht de staatssecretaris willen mededelen welke gehoord werden en welke niet.

Wat de luchtvaartmaatschappijen betreft, werden slechts twee ondervraagd, namelijk de koepels IATC (*International Air Traffic Controllers*) en IACA (*International Air Carrier Association*). Is dat voldoende?

Onwaarschijnlijk voor een onderzoek is dat elke tegensprekelijke fase ontbreekt. Niemand van de geïnterviewden heeft zich immers kunnen uitspreken over verklaringen door derden in deze doorlichting.

Om af te ronden, drukt mevrouw Karin Temmerman grote twijfels over de degelijkheid van het rapport uit. De spreekster bekijkt de resultaten dan ook *cum grano salis*, al erkent zij dat het rapport wel belangrijke gegevens bevat.

## II. Het management

Het HRM (humanresourcesbeleid) laat kennelijk te wensen over en moet over een andere boeg gegooid worden. Het zoeken van een bekwaam personeelsmanager dringt zich dan ook op, zodat Belgocontrol degelijk gerund kan worden.

De sociale dialoog loopt eveneens spaak. Misschien moet de luchtverkeersleiding maar eens aan een vergelijkend marktonderzoek onderworpen worden, om inzicht te krijgen in de vergoedingen en de concurrentie met de partners te kunnen aangaan.

## III. De rol van de overheid

De regering neemt twee jaar na elkaar de beslissing om tien miljoen euro weg te trekken uit een noodlijdend Belgocontrol, niet bepaald een daad van goed bestuur. Bovendien is het bedrijf, zoals de staatssecretaris ook aangeeft, zeer ruim gekapitaliseerd. Waarom is er geen kapitaalsverlaging doorgevoerd, wat eenvoudiger ware geweest dan de aangegeven afoming, temeer de staatssecretaris de nakende financiële problemen van 2010 reeds geanticipeerd had en bovendien al wist dat de toegepaste kruisfinanciering door de Europese regelgeving niet langer aanvaard zou worden. Welke maatregelen heeft de staatssecretaris getroffen?

Wat de tussentijdse financiering betreft, voorziet artikel 24 van de Financierwet (DOC 53 0555/003, blz. 14) dat bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg

peut, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, être octroyée à Belgocontrol pour les dépenses strictement nécessaires à la continuité du service public. Cette disposition n'apporte toutefois pas de solution structurelle à l'entreprise.

Dès lors que les avances sont récupérables, Belgocontrol sera tenu de rembourser des sommes, ce qui aura pour effet d'aggraver sa situation financière. Quand les problèmes de liquidités vont-ils apparaître réellement? Est-il possible de remédier au problème de liquidités durant le deuxième trimestre? Des élections anticipées des Chambres législatives fédérales mettraient l'entreprise en difficulté, puisque la Chambre des représentants serait dans l'impossibilité d'exercer ses compétences pendant un certain temps.

L'intervenante critique l'attitude du secrétaire d'État eu égard à l'absence de mesures durables pour pérenniser l'avenir de Belgocontrol. On a parfois l'impression que le secrétaire d'État livre un combat personnel contre la direction. D'aucuns parlent, en effet, de harcèlement et de documents qui seraient réclamés dans un délai extrêmement court. Ainsi, le secrétaire d'État aurait transmis le rapport à l'administrateur délégué en lui demandant d'y répondre sous huitaine. En outre, le secrétaire d'État fait savoir, selon la presse, que l'octroi d'un financement provisoire par le gouvernement dépend de trois conditions (Philippe Lawson, "Près de cinq millions pour Belgocontrol", *La Libre Belgique*, 19 janvier 2011). Tout d'abord, le secrétaire d'État demande l'engagement chez Belgocontrol d'un directeur des ressources humaines, ce que l'intervenante juge encore acceptable. Ensuite, le secrétaire d'État désire un manager de crise. Qu'entend-il par là et quelle serait sa tâche? Enfin, le secrétaire d'État exige que Belgocontrol transmette à son cabinet toutes ses factures et ses pièces comptables. Si ce ne sont pas là des signes de méfiance du secrétaire d'État vis-à-vis de la direction d'une entreprise autonome, une explication de sa part serait plus que bienvenue. Quel est l'objectif du secrétaire d'État? Entend-il tenir lui-même la comptabilité?

L'intervenante s'enquiert des choix politiques retenus par le secrétaire d'État en ce qui concerne Belgocontrol, indépendamment du management. Quels développements et quelle croissance prévoit-il?

Par ailleurs, l'intervenante demande au secrétaire d'État d'exposer son point de vue sur le rôle de Belgocontrol dans la perspective des directives européennes relatives à l'espace aérien européen harmonisé ("Ciel unique européen"). Que pense-t-il de l'intégration de l'aviation civile et de l'aviation militaire? Comment

in de Ministerraad aan Belgocontrol een terugvorderbaar voorschot kan worden verleend voor de uitgaven, die strikt noodzakelijk zijn voor de continuïteit van de openbare dienstverlening. Dit biedt het bedrijf echter geen structurele oplossing.

Aangezien de voorschotten terugvorderbaar zijn, zal Belgocontrol geldsommen moeten terugbetalen, waardoor de financiële situatie verslechtert. Wanneer zullen de liquiditeitsmoeilijkheden zich werkelijk voordoen? Bestaat de mogelijkheid om het cashprobleem tijdens het tweede kwartaal op te lossen? Indien vervroegde verkiezingen voor de federale wetgevende kamers plaatsvinden, komt het bedrijf in nauwe schoentjes te staan, daar de Kamer van volksvertegenwoordigers dan gedurende enige tijd haar bevoegdheden niet zal kunnen uitoefenen.

De spreekster uit kritiek op de houding van de staatssecretaris, wegens het uitblijven van duurzame maatregelen om de toekomst van Belgocontrol te verzekeren. Soms lijkt het alsof de staatssecretaris een persoonlijke strijd voert tegen het management. Bepaalde stemmen spreken immers over pesterijen en het opvragen van documenten binnen een uitermate kort tijdsbestek. Zo zou de staatssecretaris het rapport aan de gedelegeerd bestuurder bezorgd hebben en hem een week de tijd gunnen om een antwoord te verschaffen. Verder geeft de staatssecretaris volgens de pers te kennen dat het verlenen van een tijdelijke financiering door de regering van drie voorwaarden afhangt (Philippe Lawson, "Près de cinq millions pour Belgocontrol", *La Libre Belgique*, 19 januari 2011). Ten eerste vordert de staatssecretaris de aanwerving van een humanresourcesmanager voor Belgocontrol, wat de spreekster nog aanvaardbaar acht. Ten tweede verlangt de staatssecretaris een crisismanager. Wat bedoelt hij en hoe welke taakomschrijving voorziet hij? Ten derde eist de staatssecretaris dat alle facturen en boekhoudkundige stukken aan zijn kabinet worden overhandigd. Indien dat geen tekenen van wantrouwen zijn van de staatssecretaris tegenover de leiding van een autonoom bedrijf, dan is enige uitleg van hem meer dan welkom. Wat beoogt de staatssecretaris? Is hij van plan om zelf de comptabiliteit bij te houden?

De spreekster wenst te vernemen voor welke beleidskeuzes de staatssecretaris opteert inzake Belgocontrol, zonder dat hij hierbij naar het management zou verwijzen. Welke ontwikkelingen en welke groei verwacht hij?

Verder vraagt de spreekster dat de staatssecretaris zijn standpunt toelicht over de rol van Belgocontrol in het perspectief van de Europese richtlijnen met betrekking tot het geharmoniseerde Europese luchtruim ("*Single European Sky*"). Welke positie neemt hij in ten aanzien van de integratie van de civiele en militaire luchtvaart?

va-t-il s'attaquer au problème structurel du financement? Comment les vols exonérés seront-ils payés? Quel est l'état d'avancement du nouveau contrat de gestion? L'audit de Belgocontrol n'a-t-il pas été sollicité en vue de préparer l'engagement réciproque entre les pouvoirs publics et l'entreprise autonome?

En conclusion, l'intervenante insiste sur la nécessité d'accorder à Belgocontrol les chances que l'entreprise mérite afin de préserver l'avenir.

*Monsieur André Frédéric (PS)* partage la préoccupation exprimée par l'oratrice précédente. Lorsque les pouvoirs publics commandent un audit auprès de KPMG avec les deniers publics, il est normal qu'ils posent des questions à leurs interlocuteurs, même en présence de recommandations destinées à protéger une entreprise. Le traitement réservé aux membres de la commission est inquiétant et nourrit la suspicion. Quelle est la réalité si grave qui doit être cachée? Après tout, si la confidentialité des informations est nécessaire, la commission peut se réunir à huis clos (article 31 du Règlement de la Chambre des représentants). Le secrétaire d'État ne saurait interdire aux députés d'exercer leur droit de contrôle. Est-ce la crainte de découvrir des dysfonctionnements managériaux et financiers au sein de Belgocontrol qui mettent en péril la sécurité des passagers aériens?

Avant de poser ses questions, l'intervenant considère que si certaines recommandations du rapport de KPMG lui semblent intéressantes, il demeure cependant sceptique sur l'ensemble, par manque d'information. Le procédé utilisé, qui enveloppe le rapport de secrets, est en réalité indigne d'une démocratie parlementaire.

Le Conseil des ministres a décidé en décembre 2010 d'accorder 4 900 000 euros à Belgocontrol. Après examen, il s'agit d'un prêt et non d'un financement complémentaire, assorti de conditions. Ces conditions furent-elles décidées par le Conseil des ministres? Quelle est la cohérence de la politique du secrétaire d'État à l'égard de Belgocontrol, lorsque cette entreprise, qui éprouve des problèmes financiers alarmants, reçoit des moyens supplémentaires, tout en étant contrainte d'engager deux travailleurs supplémentaires — ce qui entraîne de nouvelles dépenses —, à savoir un gestionnaire en ressources humaines ainsi qu'un gestionnaire de crise?

Renvoyant à l'article de presse paru dans *La Libre Belgique* du 19 janvier 2011, M. André Frédéric demande s'il est exact que le secrétaire d'État a formulé l'exigence que les pièces comptables de Belgocontrol soient transmises à son cabinet? Si oui, elle méconnaîtrait la loi du

Hoe gaat hij het structurele probleem van de financiering aanpakken? Hoe zullen de vrijgestelde vluchten betaald worden? Hoe ver staat het met de nieuwe beheersovereenkomst? Was de doorlichting van Belgocontrol niet gevraagd om de wederzijdse verbintenis tussen overheid en autonoom bedrijf voor te bereiden?

Tot besluit onderstreept de spreker de noodzaak om Belgocontrol de kansen te geven, die het verdient, teneinde de toekomst veilig te stellen.

*De heer André Frédéric (PS)* sluit zich aan bij de bedenkingen van de vorige spreker. Wanneer de overheden KPMG gelasten met overheidsgeld een audit uit te voeren, is het normaal dat zij vragen stellen aan hun gesprekspartners, zelfs wanneer er aanbevelingen zijn om een onderneming te beschermen. De commissieleden werden op een verontrustende wijze behandeld, en dat wekt argwaan. Welke feiten zijn zo ernstig dat ze niet openbaar mogen worden gemaakt? Als de vertrouwelijkheid van de gegevens moet worden gewaarborgd, dan kan de commissie immers met gesloten deuren vergaderen (artikel 31 van het Reglement van de Kamer van volksvertegenwoordigers). De staatssecretaris kan de volksvertegenwoordigers niet verbieden hun controlerecht uit te oefenen. Wordt gevreesd dat men bij Belgocontrol op disfuncties bij het management en de financiering zal stoten die de veiligheid van de luchtvaartpassagiers in het gedrang brengen?

Vooraleer vragen te stellen, geeft de spreker aan dat hij, bij gebrek aan informatie, sceptisch blijft ten aanzien van het geheel, ook al kan hij zich vinden in bepaalde aanbevelingen van het KPMG-rapport. De gehanteerde procedure, die het rapport in nevelen hult, is in werkelijkheid een parlementaire democratie onwaardig.

De Ministerraad heeft in december 2010 beslist 4 900 000 euro aan Belgocontrol toe te kennen. Na onderzoek blijkt het om een lening te gaan, en niet om een extra financiering, die aan voorwaarden onderworpen is. Heeft de Ministerraad beslist die voorwaarden op te leggen? Hoe coherent is het beleid van de staatssecretaris ten aanzien van Belgocontrol, wanneer die met prangende financiële problemen kampende onderneming extra middelen krijgt, terwijl ze twee bijkomende werknemers (een human resources manager en een crisismanager) in dienst moet nemen — wat extra kosten met zich brengt?

De spreker verwijst naar een artikel in *La Libre Belgique* van 19 januari 2011 en wenst te weten of het klopt dat de staatssecretaris heeft geëist dat de boekhoudkundige stukken van Belgocontrol aan diens kabinet werden bezorgd. Zo ja, dan zou hij aldus de wet van

21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Le rôle du secrétaire d'État se limite au contrôle de la légalité des décisions prises par Belgocontrol.

Suite aux informations alarmantes, le secrétaire d'État peut-il préciser si le commissaire du gouvernement est chargé de le représenter dans cette entreprise publique et ses organes? A-t-il demandé au secrétaire d'État d'alerter le gouvernement par rapport aux informations dont il a pris connaissance?

En ce qui concerne la comparaison de la productivité de Belgocontrol avec celle de ses homologues dans les pays voisins, n'eut-il pas été plus pertinent de comparer les chiffres du dernier exercice en fonction de l'évolution des performances ces dernières années? Depuis 2006, Belgocontrol a fortement augmenté sa productivité, contrairement à LVNL (*Luchtverkeersleiding Nederland — Air Traffic Control The Netherlands*), par exemple.

Pour ce qui regarde le contrat de gestion, il semblerait que l'échéance coïncide avec le 2 mars 2010. L'orateur souhaite comprendre les obligations des cocontractants. KPMG est-il chargé de préparer les lignes directrices de ce contrat? Si oui, dans quelle mesure a-t-il rempli sa mission? Belgocontrol, de son côté, a-t-elle posé des actes concrets en matière de rédaction des grandes lignes du contrat de gestion? Si oui, à quel moment? Quand le cabinet du secrétaire d'État a-t-il décidé de réunir les différents interlocuteurs pour commencer la rédaction du contrat de gestion — dont la rédaction finale et la signature des parties sont toujours attendues?

*M. Tanguy Veys (VB)* demande si lors du lancement d'une adjudication publique en vue de la réalisation d'un audit, comme lors de l'audit KPMG, il est possible de déterminer dans quelle mesure le contrôle est public. Le secrétaire d'État a-t-il demandé l'insertion d'une clause de confidentialité et, dans l'affirmative, pour quelle raison? L'intervenant estime que le secrétaire d'État aurait en tout cas pu convenir qu'il pouvait, dans certaines circonstances, être dérogé à cette restriction. Le membre déplore en outre que la commission n'ait pas été informée préalablement de la méthode de travail. Pour ce qui est des recommandations de KPMG, le membre estime qu'elles peuvent être discutées à huis clos. Pourquoi le volet financier n'a-t-il du reste pas été abordé? On ne peut ignorer les signaux de la grève — qui constitue l'ultime arme — menée par les contrôleurs aériens le 28 septembre 2010.

21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven hebben overtreden. De staatssecretaris moet zich beperken tot het toezicht op de wettigheid van de beslissingen van Belgocontrol.

Naar aanleiding van de alarmerende berichten vraagt de heer Frédéric aan de staatssecretaris of de regeringscommissaris opdracht heeft hem in dat overheidsbedrijf en zijn organen te vertegenwoordigen. Heeft hij de staatssecretaris verzocht de regering te informeren over de gegevens waarvan hij kennis heeft genomen?

Met betrekking tot de vergelijking van de productiviteit van Belgocontrol met die van gelijkaardige bedrijven in de buurlanden vraagt de spreker zich af of het niet relevanter ware geweest de cijfers van het recentste boekjaar af te zetten tegen de evolutie van de prestaties van de jongste jaren. Sinds 2006 heeft Belgocontrol zijn productiviteit immers fors opgevoerd, in tegenstelling tot bijvoorbeeld LVNL (*Luchtverkeersleiding Nederland — Air Traffic Control The Netherlands*).

De tweede beheersovereenkomst liep af op 2 maart 2010, maar werd verlengd. De spreker wenst meer inlichtingen over de plichten van de medecontractanten. Is KPMG gelast de krachtlijnen van de nieuwe overeenkomst uit te werken? Zo ja, in welke mate heeft dat bedrijf zijn taak vervuld? Heeft Belgocontrol van zijn kant concrete initiatieven genomen om de krachtlijnen van de beheersovereenkomst op te stellen? Zo ja, wanneer is dat gebeurd? Wanneer heeft het kabinet van de staatssecretaris beslist de verschillende gesprekspartners bijeen te roepen om van start te gaan met het opstellen van de nieuwe beheersovereenkomst? Er is nog steeds geen definitieve versie van die beheersovereenkomst, die evenmin reeds werd ondertekend.

*De heer Tanguy Veys (VB)* vraagt of bij het uitschrijven van een openbare aanbesteding met het oog op het verrichten van een audit, zoals ter gelegenheid van het KPMG onderzoek, bepaald kan worden in welke mate de controle openbaar is. Heeft de staatssecretaris om een geheimhoudingsclausule verzocht, zo ja waarom? De spreker meent dat de staatssecretaris in ieder geval had kunnen bedingen dat van de restrictie in bepaalde omstandigheden afgeweken mocht worden. Het lid betreurt bovendien dat de commissie niet vooraf geïnformeerd werd over de werkwijze. Aangaande de aanbevelingen van KPMG meent het lid dat de bespreking ervan met gesloten deuren kan plaatsvinden. Waarom is het financiële onderdeel trouwens niet aan bod gekomen? De signalen van de staking van de luchtverkeersleiders op 28 september 2010 — wat een ultiem wapen is — mogen niet genegeerd worden.



Comment le secrétaire d'État juge-t-il l'évaluation faite par KPMG à propos de l'absence de stratégie au sein de l'entreprise publique? Comment anticipe-t-il l'intégration de l'aviation civile et de l'aviation militaire?

En ce qui concerne l'article paru dans *La Libre Belgique* du 19 janvier 2011, le membre demande si les informations concernant les affirmations du secrétaire d'État ou de son cabinet sont correctes. Le secrétaire d'État a-t-il déjà négocié avec les autorités régionales concernant leur contribution aux services de Belgocontrol?

En ce qui concerne les chiffres, l'intervenant souhaiterait savoir pourquoi le secrétaire d'État ne peut communiquer aucune information aux membres de la commission. En tant qu'autorité de tutelle, il a le droit de demander les documents qu'il estime nécessaires. Le secrétaire d'État n'a-t-il alors pas suffisamment exercé ses responsabilités, ou bien s'est-il heurté à l'absence de politique de Belgocontrol? De manière plus générale, M. Tanguy Veys demande quelle concertation le secrétaire d'État a mené avec Belgocontrol.

M. Ronny Balcaen (*Ecolo-Groen!*) déplore les circonstances dans lesquelles le débat autour de Belgocontrol a lieu, marquées par une attente de deux mois depuis la réunion du 23 novembre 2010. Il critique l'impossibilité pour les membres d'avoir accès au rapport de KPMG, alors qu'il a été commandé et payé par les autorités publiques, et qu'il concerne une entreprise publique autonome, dont la viabilité et la durabilité ont été mises en cause. Afin de permettre à la Chambre des représentants d'exercer pleinement ses compétences, le membre insiste pour que les membres aient accès au rapport en question, qualifié de "pièce essentielle du dossier".

En ce qui concerne la sécurité, une multiplication des incidents a été relevée par le représentant de Belgocontrol. Quel est l'avis du secrétaire d'État à cet égard?

Le membre constate par ailleurs qu'il existe, depuis plusieurs années, un fossé important entre l'autorité de tutelle et l'entreprise publique autonome à l'égard des objectifs et des finances. Belgocontrol a averti le gouvernement dès 2005 sur sa situation délicate, tandis que le secrétaire d'État évoque un manque d'anticipation de l'entreprise. Comment l'avenir de Belgocontrol peut-il encore être envisagé, si l'entreprise publique autonome et le secrétaire d'État ne partagent pas la même lecture du rapport de KPMG?

Hoe beoordeelt de staatssecretaris de evaluatie van KPMG over het gebrek aan strategie bij het overheidsbedrijf? Hoe anticipeert hij de integratie van de burgerluchtvaart en de militaire luchtvaart?

Wat het artikel betreft, dat in *La Libre Belgique* van 19 januari 2011 verschenen is, vraagt het lid, of de berichtgeving met betrekking tot de stellingen van de staatssecretaris, of zijn kabinet, correct zijn. Heeft de staatssecretaris al met de regionale overheden onderhandeld over hun bijdrage voor de diensten van Belgocontrol?

Omtrent de cijfergegevens wenst de spreker te vernemen waarom de staatssecretaris geen informatie kan meedelen aan de leden van de commissie. Als toezichhoudende overheid heeft hij het recht om de stukken op te vragen, die hij noodzakelijk acht. Heeft de staatssecretaris zijn verantwoordelijkheden dan onvoldoende uitgeoefend, of is hij op het non-beleid van Belgocontrol gestuit? Meer algemeen vraagt de heer Tanguy Veys welk overleg de staatssecretaris gepleegd heeft met Belgocontrol.

De heer Ronny Balcaen (*Ecolo-Groen!*) betreurt de omstandigheden waarin het debat over Belgocontrol plaatsvindt: sinds de vergadering van 23 november 2010 moest haast twee maanden worden gewacht vóór een nieuwe vergadering werd gepland. Hij vindt het ongehoord dat de leden geen inzage krijgen in het rapport van KPMG, dat niet alleen door de overheid werd besteld en betaald, maar dat bovendien betrekking heeft op een autonoom overheidsbedrijf waarvan de leefbaarheid en de duurzaamheid in vraag zijn gesteld. Om de Kamer van volksvertegenwoordigers in staat te stellen haar bevoegdheden ten volle uit te oefenen, dringt het lid erop aan dat de leden toegang krijgen tot dat rapport, dat als een "hoeksteen in dit dossier" wordt bestempeld.

Inzake veiligheid heeft de vertegenwoordiger van Belgocontrol aangegeven dat het aantal incidenten fors toeneemt. Wat vindt de staatssecretaris van die evolutie?

Voorts stelt het lid vast dat, wat de doelstellingen en de financiële aspecten van Belgocontrol betreft, sinds ettelijke jaren een diepe kloof gaapt tussen de toezichhoudende overheid en het autonoom overheidsbedrijf. Belgocontrol heeft de regering reeds in 2005 gewezen op de heikele toestand, maar daar staat tegenover dat de staatssecretaris het bedrijf een gebrek aan anticiperend vermogen verwijt. Hoe kan men zich een beeld vormen over de toekomst van Belgocontrol, als het autonoom overheidsbedrijf en de staatssecretaris een andere interpretatie geven aan het rapport van KPMG?

Au sujet des pouvoirs du gouvernement au regard de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, la question se pose de savoir dans quelle mesure les autorités peuvent s'immiscer dans la politique d'une entreprise publique autonome. Il semble que le secrétaire d'État manifeste une volonté d'aller très loin dans la gestion. Bien que l'intervenant ne s'oppose pas au rôle interventionniste de l'État, il dénonce le manque de sérénité actuelle.

En guise de conclusion, M. Ronny Balcaen souhaite que la commission poursuive les travaux, afin de prolonger l'exercice de contradiction entre les acteurs et de permettre à la Chambre des représentants d'obtenir une meilleure compréhension de la question, qui pourra se traduire par une prise de position ou une résolution au sujet de Belgocontrol.

*M. Bert Wollants, votre rapporteur*, se rallie au point de vue des intervenants précédents concernant la confidentialité relative au rapport de KPMG, qui complique considérablement les travaux du législateur. L'intervenant n'est cependant pas tout à fait d'accord avec la manière dont la critique de M. Jean-Claude Tintin est abordée. Il a en effet fourni une réplique au rapport concerné, sur la base du texte littéral, dont les membres de la Chambre des représentants doivent se passer. Qu'y a-t-il dans la réplique et que s'est-il passé avec cette critique? Est-elle pertinente ou passe-t-elle à côté du fond du problème? Le secrétaire d'État y a-t-il répondu? Il serait intéressant que les élus puissent se faire une meilleure idée de cette affaire, car le secrétaire d'État a utilisé le rapport de KPMG pour charger le Conseil d'administration de Belgocontrol de mettre en oeuvre les recommandations. L'entreprise publique autonome a-t-elle déjà donné une réponse au secrétaire d'État? Le rapport sera en tout cas difficile à exécuter, si M. Jean-Claude Tintin et le secrétaire d'État ne sont pas sur la même longueur d'onde.

S'agissant du financement de Belgocontrol, il importe d'abord que cette entreprise continue à fonctionner, mais il faut aussi trouver une solution structurelle. Il semble que le secrétaire d'État entende revoir l'accord avec les Régions et éventuellement reconsidérer, par ailleurs, plusieurs autres points tels que la question des vols exonérés. Le secrétaire d'État dispose-t-il aujourd'hui d'un tableau complet de la situation financière de Belgocontrol? Il semble que la Commission européenne estime que les tarifs appliqués à l'aéroport de Bruxelles National sont problématiques en raison du sous-financement. Quelle est la réponse du secrétaire d'État et dans quelle mesure peut-il régler ce problème sans majoration des tarifs?

Aangaande de de bevoegdheden van de regering in het licht van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven rijst de vraag in welke mate de overheid zich mag mengen in het beleid van een autonoom overheidsbedrijf. Kennelijk wil de staatssecretaris heel ver gaan in het beheer van het bedrijf. Hoewel de spreker niet gekant is tegen een interveniërende rol voor de overheid, hekelt hij het momenteel heersende gebrek aan sereniteit.

Tot besluit wenst de heer Balcaen dat de commissie haar werkzaamheden kan voortzetten, teneinde de diverse betrokkenen verder woord en wederwoord te laten bieden. Die werkwijze moet de Kamer van volksvertegenwoordigers een beter inzicht geven in het vraagstuk, wat kan leiden tot een standpunt of een resolutie over Belgocontrol.

*De heer Bert Wollants, uw rapporteur*, sluit zich aan bij de voorgaande sprekers in verband met de geheimhouding ten aanzien van het rapport van KPMG, die de werkzaamheden van de wetgever aanzienlijk bemoeilijkt. De spreker is het echter niet helemaal eens met de manier waarop de kritiek van de heer Jean-Claude Tintin wordt benaderd. Hij heeft immers een repliek geleverd op het bewuste rapport, op basis van de letterlijke tekst, die de leden van de Kamer van volksvertegenwoordigers moeten ontberen. Wat staat er in de repliek en wat is er met die kritiek gebeurd? Is de kritiek terecht, of mist hij de kern van de zaak? Heeft de staatssecretaris geantwoord? Het zou interessant zijn, mochten de verkozenen meer inzicht verwerven in deze zaak, want de staatssecretaris heeft het rapport van KPMG gebruikt, om de Raad van Bestuur van Belgocontrol de opdracht te geven de aanbevelingen om te zetten in de praktijk. Heeft het autonome overheidsbedrijf de staatssecretaris reeds een antwoord geboden? Het rapport zal alleszins moeilijk uit te voeren zijn, indien de heer Jean-Claude Tintin en de staatssecretaris niet op dezelfde golflengte zitten.

Met betrekking tot de financiering van Belgocontrol is het belangrijk dat het bedrijf in eerste instantie blijft draaien, maar er moet ook een structurele oplossing gevonden worden. Het ziet ernaar uit dat de staatssecretaris het akkoord met de Gewesten wilt herzien, en eventueel ook een aantal andere punten wenst te bekijken, zoals de vrijgestelde vluchten. Heeft de staatssecretaris inmiddels een volledig zicht over de financiële situatie van Belgocontrol? De Europese Commissie schijnt de tarieven op de Luchthaven van Brussel-Nationaal problematisch te vinden wegens de onderfinanciering. Wat is het antwoord van de staatssecretaris en in welke mate kan hij dit probleem oplossen, zonder tariefverhoging?

En ce qui concerne le troisième contrat de gestion, le secrétaire d'État dispose-t-il déjà de projets qui soient prêts et permettent d'entamer sans tarder une nouvelle politique en matière de ressources humaines et l'élaboration de services adéquats?

L'intervenant rappelle la grève du 28 septembre 2010, déclenchée à la suite d'une décision prise par Belgocontrol à l'encontre de deux contrôleurs aériens dont le déplacement avait été suspendu par un arrêt du Conseil d'État. Dans l'intervalle, Belgocontrol aurait pris de nouvelles décisions à l'égard des intéressés qui auraient toutes été suspendues et seront peut-être annulées. Comment les décisions sont-elles prises exactement dans cette entreprise publique autonome?

Comment l'intégration de l'aviation civile et de l'aviation militaire doit-elle être organisée et dans quel délai? Il est souhaitable de forcer une avancée dès lors que des mesures ont déjà été prises en 2003 pour régler cette question.

L'avenir de Belgocontrol doit être assuré au sein du FABEC. Cette entreprise publique autonome ne peut pas se laisser écartier par d'importants partenaires français et allemand. Comment le secrétaire d'État définit-il le rôle de Belgocontrol à cet égard?

Enfin, l'intervenant souligne l'importance de la paix sociale. À cet égard, il est souhaitable de comparer la politique menée en Belgique avec celle menée à l'étranger (DFS et LVNL).

*M. Christophe Bastin (cdH)* s'enquiert au sujet du commissaire du gouvernement auprès de Belgocontrol. A-t-il informé le secrétaire d'État des carences relevées par KPMG? A-t-il également été entendu dans le cadre de cet audit?

En ce qui concerne l'audit financé avec les deniers publics, de quel budget émerge la dépense? Celui du SPF Mobilité ou du cabinet du secrétaire d'État? Quel est le coût de cet audit?

Afin de réduire le déficit structurel de Belgocontrol, quelles sont les mesures que compte adopter le secrétaire d'État, pour que les vols militaires et les vols exonérés soient assujettis à la redevance aéroportuaire?

Wat het derde beheerscontract betreft, heeft de staatssecretaris reeds ontwerpen klaarliggen, om zo snel mogelijk te kunnen starten met een nieuw human-resourcesbeleid en de uitwerking van een adequate dienstverlening?

De spreker herinnert aan de staking van 28 september 2010, naar aanleiding van een beslissing van Belgocontrol ten aanzien van twee luchtverkeersleiders, van wie de overplaatsing bij arrest van de Raad van State geschorst werd. Inmiddels zou Belgocontrol tegenover betrokkenen nieuwe beslissingen genomen hebben, die stuk voor stuk geschorst werden en mogelijk vernietigd zullen worden. Hoe werkt de besluitvorming bij het autonoom openbaar bedrijf eigenlijk?

Op welke manier moet de integratie van de civiele en militaire luchtvaart aangepakt worden en binnen welk tijdsbestek? Het is wenselijk om een doorbraak te forceren, aangezien er reeds in 2003 stappen gezet zijn om de kwestie te regelen.

De toekomst van Belgocontrol moet binnen FABEC verzekerd blijven. Het autonome overheidsbedrijf mag zich niet laten wegdrücken door belangrijke partners uit Frankrijk en Duitsland. Hoe definieert de staatssecretaris de rol van Belgocontrol in dat verband?

Tot besluit onderstreept de spreker het belang van de sociale vrede. In dat verband verdient het aanbeveling om het beleid dat in België gevoerd wordt te vergelijken met het buitenland (DFS en LVNL).

*De heer Christophe Bastin (cdH)* wenst meer te vernemen over de regeringscommissaris bij Belgocontrol. Heeft hij de staatssecretaris op de hoogte gebracht van de door KPMG vastgestelde tekortkomingen? Werd ook hij in het raam van die doorlichting gehoord?

In verband met die door overheidsgeld gefinancierde doorlichting, vernam de spreker graag ten laste van welk budget die uitgave werd gedaan. Dat van de FOD Mobiliteit of dat van het kabinet van de staatssecretaris? Hoeveel heeft die doorlichting precies gekost?

Welke maatregelen denkt de staatssecretaris te nemen om het structurele tekort bij Belgocontrol terug te dringen en om ervoor te zorgen dat de militaire en vrijgestelde vluchten eveneens worden onderworpen aan de luchtvaarthefving?

*Mme Maggie De Block, présidente*, comprend que l'on ait trouvé une solution temporaire pour résoudre les problèmes financiers actuels de Belgocontrol. La question qui se pose est toutefois de savoir si l'on continue à rechercher des solutions structurelles permettant d'assainir l'entreprise publique. L'avenir de Belgocontrol en tant qu'entreprise, les emplois hautement qualifiés et la sécurité de l'espace aérien belge concernent tout le monde. Prépare-t-on ce dossier et si oui, dans quelle mesure? Indépendamment des aspects évoqués, il faut en effet encore discuter de transferts financiers avec les Régions et conclure des accords de coopération.

En ce qui concerne la confidentialité du rapport de KPMG, la présidente estime qu'il est préférable d'organiser une réunion qui répond à un certain nombre de conditions plutôt qu'une réunion sans l'étude de KPMG. Elle souligne que les membres de la Chambre des représentants peuvent exercer leurs droits au même titre que tout citoyen, que les partenaires sociaux ou les membres du conseil d'administration, mais qu'ils ne jouissent en aucun cas de davantage de droits.

La collaboration entre le management et le secrétaire d'État est assez difficile. M. Jean-Claude Tintin regrette de ne pas avoir eu l'occasion de produire ses contre-arguments. La mauvaise gestion attribuée par la presse au conseil d'administration est évidemment difficile à accepter, parce que connaissance et expertise sont bien présentes en son sein. Le secrétaire d'État a-t-il encore eu des contacts avec le management?

### C. Réponses du secrétaire d'État

#### Audit: commande et coût

L'audit de KPMG a, à la demande du secrétaire d'État, été commandé par la Direction générale Transport aérien et payée par le SPF Mobilité et Transports. Son coût s'est élevé à environ 170 000 euros.

Cet audit n'avait pas pour objectif de réaliser une radioscopie financière, mais bien une radioscopie du fonctionnement de l'entreprise. En effet, la signature du traité FABEC par les autorités tant civiles que militaires modifiera prochainement la situation. Demain, Belgocontrol devra poursuivre ses activités dans un tout autre contexte. Faute des nécessaires restructurations, Belgocontrol ne pourra pas conserver beaucoup d'activités face aux géants français et allemand mais aussi en tant que service appliquant les tarifs les plus élevés.

*Mevrouw Maggie De Block, voorzitter*, begrijpt dat een tijdelijke oplossing gevonden is om aan de huidige financiële problemen van Belgocontrol tegemoet te komen. De vraag is echter of de zoektocht naar structurele oplossingen nog voortduurt, teneinde het overheidsbedrijf gezonder te maken? De toekomst van Belgocontrol als bedrijf, de arbeidsplaatsen voor hooggekwalificeerd personeel en de veiligheid van het Belgische luchtruim belangen iedereen aan. Wordt dit dossier voorbereid en in welke mate? Los van aangehaalde aspecten, moeten er immers ook nog financiële transfers met de Gewesten besproken worden en samenwerkingsakkoorden gesloten worden.

Wat de confidentialiteit met betrekking tot het rapport van KPMG betreft, meent de voorzitter dat het beter is om een vergadering te beleggen die aan een aantal voorwaarden beantwoordt, dan een vergadering zonder studie van KPMG. Zij beklemtoont dat de leden van de Kamer van volksvertegenwoordigers hun rechten mogen uitoefenen zoals elke burger, de sociale partners, of de leden van de raad van bestuur, maar in geen geval hebben zij meer rechten.

De samenwerking tussen het management en de staatssecretaris verloopt nogal stroef. De heer Jean-Claude Tintin betreurt dat hij niet de gelegenheid heeft gehad om tegenargumenten op te werpen. Allicht zal het wanbeleid dat de raad van bestuur in de pers is toegeschreven niet in goede aarde gevallen zijn, omdat er toch knowhow en expertise aanwezig zijn. Heeft de staatssecretaris nog contacten gehad met het management?

### C. Antwoorden van de staatssecretaris

#### Audit: bestelling en kostprijs

De audit van KPMG werd, op verzoek van de staatssecretaris, besteld door het Directoraat-generaal Luchtvaart en betaald door de FOD Mobiliteit en Vervoer. De kostprijs bedroeg circa 170 000 euro.

De bedoeling van de audit was geen financiële doorlichting, wel een doorlichting van de werking. Immers, na het ondertekenen van het FABEC-verdrag door zowel burgerlijke als militaire autoriteiten ontstaat weldra een nieuwe situatie. Belgocontrol zal morgen haar activiteiten in een totaal andere context moeten verzorgen. Zonder de noodzakelijke herstructureringen zal Belgocontrol, tegenover de Franse en Duitse giganten maar ook als dienst met het hoogste tarief, niet veel activiteiten kunnen behouden.

### Audit: représentativité et caractère contradictoire

Il est inexact d'affirmer que les entretiens que KPMG a eus avec les "stakeholders" ne seraient pas représentatifs. Tous les aéroports régionaux ont été entendus. L'organisation factière des compagnies aériennes représente 98 % de ce secteur. Quant au personnel, un échantillon représentatif de celui-ci a été interrogé. Voilà en ce qui concerne la représentativité.

S'agissant du caractère contradictoire de l'audit, le secrétaire d'État a bien reçu des observations de l'administrateur délégué et du président du conseil d'administration.

Il n'a toutefois jusqu'à présent pas vraiment été réagi à la proposition du secrétaire d'État de faire examiner par le conseil d'administration les neuf aspects suivants de l'audit:

1° révision des délégations du conseil d'administration au comité de direction, description de la répartition des tâches au sein du comité de direction et de la nouvelle structure du futur comité de direction;

2° recrutement d'un manager en ressources humaines;

3° élaboration d'un plan de personnel pour l'ensemble de l'organisation et analyse des activités du nombreux personnel cadre de l'administrateur délégué;

4° suivi des observations du comité d'audit concernant la politique en matière de voitures de société;

5° analyse de l'accueil d'hôtes étrangers et de voyages de service à l'étranger;

6° analyse de la politique de rémunération;

7° confection d'une matrice de responsabilités;

8° élaboration d'un cadre d'évaluation objectif des investissements;

9° analyse de la rémunération et de la définition des tâches des consultants externes.

La feuille de route, également demandée par le secrétaire d'État, n'a toujours pas vu le jour.

### Audit: representativiteit en tegensprekelijkheid

Het is onjuist te beweren dat de gesprekken die KPMG met de "stakeholders" voerde niet representatief zouden zijn geweest. Alle regionale luchthavens werden gehoord. De koepel van de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt 98 % van deze sector. Van het personeel werd een representatief staal ondervraagd. Dit voor wat de representativiteit betreft.

Voor wat de tegensprekelijkheid van de audit betreft, heeft de staatssecretaris wel degelijk opmerkingen gekregen van de gedelegeerd bestuurder en de voorzitter van de raad van bestuur.

Evenwel kwam tot dusver geen echte reactie op het voorstel van de staatssecretaris om de volgende negen aspecten uit de audit door de raad van bestuur te laten bespreken:

1° herziening van de delegaties van de raad van bestuur aan het directiecomité, beschrijving van de taakverdeling binnen het directiecomité en van de nieuwe structuur van het toekomstige directiecomité;

2° aanwerving van een HR-manager;

3° opmaak van een personeelsplan voor de hele organisatie en doorlichting van de activiteiten van de uitgebreide staf van de gedelegeerd bestuurder;

4° opvolging van de opmerkingen van het auditcomité inzake het bedrijfswagenbeleid;

5° doorlichting van de ontvangst van buitenlandse gasten en van de buitenlandse dienstreizen;

6° doorlichting van het bezoldigingsbeleid;

7° opmaak van een verantwoordelijkheidsmatrix;

8° opmaak van een objectief evaluatiekader van de investeringen;

9° doorlichting van de bezoldiging en taakomschrijving van de externe consultants.

Het stappenplan, dat eveneens door de staatssecretaris werd gevraagd, blijft intussen uit.



### **Audit: clause de confidentialité**

Ce n'est pas le secrétaire d'État, mais Belgocontrol qui a insisté auprès de KPMG pour l'insertion d'une clause de confidentialité. Belgocontrol a ensuite transmis l'audit aux membres du conseil d'administration qui ont dû signer chacun une clause de confidentialité.

Le secrétaire d'État est uniquement au courant d'une clause de confidentialité dans laquelle la Direction générale Transport aérien est impliquée.

### **Audit: durée**

La procédure légale d'adjudication a débuté le 27 mars 2009. Le 8 octobre 2009, KPMG a été informé du fait que l'audit pouvait commencer. L'audit a été remis le 23 février 2010. KPMG y a donc travaillé intensivement pendant environ trois mois.

### **Recouvrement de 20 millions d'euros par l'État**

Lors de la création de Belgocontrol, l'État belge a mis à sa disposition un immeuble vendu ultérieurement avec un bénéfice d'environ 40 millions d'euros. Sur cette plus-value, l'État a en effet récupéré deux fois 10 millions, répartis sur deux ans. En période de crise budgétaire, ce n'est pas anormal, d'autant que Belgocontrol dispose de fonds propres substantiels. Une réduction de capital n'a pas été envisagée — elle aurait d'ailleurs requis une modification de la loi.

### **Conditions de l'avance récupérable de 4,9 millions d'euros de l'État belge**

Le gouvernement a assorti l'avance récupérable de 4,9 millions d'euros à Belgocontrol pour trois mois de certaines conditions, qui seront précisées par arrêté royal. Ces conditions ne prévoient cependant pas la désignation d'un manager de crise ni un contrôle direct des comptes de Belgocontrol, comme l'a prétendu un certain article de presse.

### **Rôle du commissaire du gouvernement**

Le commissaire du gouvernement ne peut pas orienter la politique, mais uniquement veiller à la légalité du processus décisionnel, sur lequel le secrétaire d'État n'a pas d'influence.

### **Audit: geheimhoudingsclausule**

Niet de staatssecretaris maar Belgocontrol heeft bij KPMG aangedrongen op het opnemen van een geheimhoudingsclausule. Vervolgens heeft Belgocontrol de audit overgemaakt aan de leden van de raad van bestuur, die ieder voor zich een geheimhoudingsclausule dienden te ondertekenen.

De staatssecretaris in enkel op de hoogte van een geheimhoudingsclausule waarbij het Directoraat-generaal Luchtvaart betrokken is.

### **Audit: duurtijd**

De wettelijke procedure van aanbesteding werd op 27 maart 2009 gestart. Op 8 oktober 2009 werd KPMG in kennis gesteld van het feit dat het met de audit van start kon gaan. Op 23 februari 2010 werd de audit afgeleverd. KPMG heeft er dus om en bij de drie maanden intensief aan gewerkt.

### **Terugvordering 20 miljoen euro door Staat**

De Belgische Staat heeft Belgocontrol bij haar oprichting een gebouw ter beschikking gesteld dat naderhand met ongeveer 40 miljoen euro winst werd verkocht. Van deze meerwaarde heeft de Staat inderdaad tweemaal, gespreid over twee jaar, 10 miljoen teruggevorderd. In tijden van budgettaire crisis is dit niet abnormaal, temeer daar Belgocontrol over veel eigen middelen beschikt. Een kapitaalsverlaging werd niet overwogen. Deze laatste zou overigens een wetswijziging gevegd hebben.

### **Voorwaarden terugvorderbaar voorschot van 4,9 miljoen euro van Belgische Staat**

De regering heeft het terugvorderbaar voorschot van 4,9 miljoen euro aan Belgocontrol voor drie maand verbonden aan bepaalde voorwaarden, die bij koninklijk besluit nader zullen worden omschreven. Bij deze laatsten horen echter niet de aanstelling van een crisismanager en een rechtstreeks toezicht op de rekeningen van Belgocontrol, zoals in een bepaald persartikel werd beweerd.

### **Rol van de regeringscommissaris**

De regeringscommissaris kan het beleid niet sturen maar alleen toezien op de wettelijkheid van de besluitvorming, waar de staatssecretaris verder geen invloed op heeft.

### Articles de presse relatifs à Belgocontrol

Le secrétaire d'État n'a parlé à aucun journaliste de La Libre Belgique. Un article a paru dans le "*Nieuwsblad*" deux jours après l'article de "*La Libre Belgique*".

### Contrôle des comptes

Le seul contrôle qui puisse être exercé sur les comptes de Belgocontrol est le contrôle légal de la Cour des comptes. La cellule stratégique du secrétaire d'État ne s'occupera jamais elle-même de cette tâche.

### Désignation d'un manager de crise

La désignation d'un manager de crise n'a jamais été envisagée.

### Restructuration de Belgocontrol

Belgocontrol doit surtout être restructurée pour préserver autant que possible les activités qui seront réparties entre les membres du FABEC dans le cadre du Traité FABEC. On peut également s'attendre à une réduction de l'effectif de 900 personnes dans les dix prochaines années. Les négociations en préparation sous l'impulsion de l'Europe seront toutefois déterminantes à maints égards.

### Troisième contrat de gestion

Le 23 décembre 2009, Belgocontrol a initié le processus d'un troisième contrat de gestion. En raison de la chute du gouvernement, ce processus n'a toutefois pas pu aboutir.

### Collaboration avec le volet militaire

Le Traité FABEC a été signé par les autorités tant civiles que militaires. La collaboration avec les contrôleurs aériens militaires, à la fois performants et moins onéreux, peut générer une situation gagnant-gagnant. Le choix autrefois opéré en faveur du centre CANAC ne tenait pas suffisamment compte des desideratas des militaires, si bien que des dépenses supplémentaires seront sans doute nécessaires.

### Persartikels over Belgocontrol

De staatssecretaris heeft niet met journalisten van "*La Libre Belgique*" gesproken. Een artikel in "*Het Nieuwsblad*" verscheen twee dagen na het artikel in "*La Libre Belgique*".

### Toezicht op de rekeningen

Het enige rechtstreekse toezicht dat op de rekeningen van Belgocontrol kan worden uitgeoefend, is onder meer het wettelijk toezicht door het Rekenhof. De beleidscel van de staatssecretaris zal zichzelf nooit met een dergelijk toezicht inlaten.

### Aanstelling van een crisismanager

De aanstelling van een crisismanager werd nooit overwogen.

### Herstructurering van Belgocontrol

Belgocontrol moet voornamelijk herstructureren om zoveel mogelijk activiteiten te behouden die in het kader van het FABEC-verdrag onder de leden van FABEC verdeeld zullen worden. Ook zal het personeelsbestand van 900 mensen tijdens de volgende tien jaar voorspelbaar slinken. Veel zal evenwel afhangen van de op handen zijnde, door Europa voortgestuwde onderhandelingen.

### Derde beheerscontract

Belgocontrol heeft het proces voor een derde beheerscontract op 23 december 2009 geïnitieerd. Dit proces kon ingevolge de val van de regering evenwel niet met succes worden afgerond.

### Samenwerking met militair luik

Het FABEC-verdrag is zowel door de burgerlijke als de militaire autoriteiten ondertekend. De samenwerking met de kwaliteitsvolle en ook goedkopere militaire verkeersleiders kan een win-winsituatie teweegbrengen. Bij de keuze voor CANAC destijds, werd te weinig rekening gehouden met de militaire desiderata zodat wellicht bijkomende kosten gemaakt zullen moeten worden.

### Politique du personnel et paix sociale

Le secrétaire d'État n'a pas connaissance du nombre inquiétant d'incidents aériens.

Un *benchmarking* doit également être réalisé afin de révéler pourquoi d'autres services — dans lesquels les relations sociales ne sont pourtant pas simples non plus — sont beaucoup moins coûteux.

### Relation avec Belgocontrol

La préoccupation du secrétaire d'État de garder autant que possible les activités de Belgocontrol dans des mains belges après les prochaines négociations avec les partenaires FABEC et la nécessité de préparer Belgocontrol à ce contexte inédit ne peuvent être interprétés comme une attitude aigrie vis-à-vis de la direction de Belgocontrol.

### Tarifs Bruxelles-National

On s'attaque à cette problématique. L'Europe impose que ces tarifs couvrent les coûts. L'État recourra de toute façon à l'*"internal tax"*, qui devrait normalement retourner au Trésor, en tant qu'intervention. En ce qui concerne le rapport entre les tarifs de jour et de nuit, le gouvernement a pris les mesures qui s'imposent en la matière sur le plan opérationnel.

### Feuille de route ("*road map*")

Cette feuille de route, que contrôlera la Direction générale Transport aérien, doit permettre d'effectuer des travaux préparatoires avant la mise en place du prochain gouvernement de plein exercice afin de pouvoir clôturer le troisième contrat de gestion. À l'heure actuelle, on l'attend toujours.

### Futures modifications législatives

Dans le nouveau contexte européen qui est apparu à la suite de la signature du traité FABEC, la loi du 21 mars 1991 devra sans doute être profondément modifiée.

### D. Répliques

Mme Karin Temmerman (*sp-a*) partage la préoccupation du secrétaire d'État concernant l'avenir de Belgocontrol, mais estime également qu'un débat sur

### Personeelsbeleid en sociale vrede

De staatssecretaris is niet op de hoogte van het verontrustend aantal luchtvaart incidenten.

Ook moet een *benchmarking* worden doorgevoerd, waaruit zal moeten blijken waarom andere diensten — waar de sociale verhoudingen nochtans ook niet eenvoudig zijn — veel goedkoper zijn.

### Relatie met Belgocontrol

De bezorgdheid van de staatssecretaris om zoveel mogelijk activiteiten van Belgocontrol na de nakende onderhandelingen met de FABEC-partners in Belgische handen te houden en de noodzaak om Belgocontrol op deze onuitgegeven context voor te bereiden, kunnen niet als een verzuurde houding tegenover de directie van Belgocontrol worden geïnterpreteerd.

### Tarieven Brussel-Nationaal

Deze problematiek wordt aangepakt. Europa legt op dat deze tarieven kostendekkend zijn. De Staat zal alleszins beroep doen op de *"internal tax"*, geld dat normaal naar de Schatkist zou moeten terugvloeien, als tegemoetkoming. Wat de verhouding tussen nacht- en dagtarieven betreft, heeft de regering operationeel de maatregelen terzake genomen.

### Stappenplan ("*road map*")

Dit stappenplan, waar het Directoraat-generaal Luchtvaart zal op toezien, moet voorbereidend werk voor het aantreden van de volgende regering met volheid van bevoegdheden mogelijk maken om het derde beheerscontract te kunnen afronden. Het werd evenwel tot op heden niet bezorgd.

### Toekomstige wetswijzigingen

In de nieuwe Europese context die is ontstaan ingevolge de ondertekening van het FABEC-verdrag, zal de wet van 21 maart 1991 wellicht ingrijpend gewijzigd moeten worden.

### D. Replieken

Mevrouw Karin Temmerman (*sp-a*) deelt de bezorgdheid van de staatssecretaris voor de toekomst maar Belgocontrol maar is tevens van mening dat een debat

l'audit, même à huis clos, ne peut être empêché par des clauses de confidentialité qui ne lient que certains partis. Pour le reste, selon l'intervenante, le secrétaire d'État peut bel et bien influencer la politique par le biais du commissaire du gouvernement, qui siège au conseil d'administration.

*M. André Frédéric (PS)* prend acte du fait que le secrétaire d'État n'a pas parlé à "La Libre Belgique" et que les conditions que cette dernière mentionne — désignation d'un manager de crise et contrôle direct des comptes de Belgocontrol — ne correspondent pas à la réalité. Le secrétaire d'État a beau avoir fait part de ses inquiétudes quant à l'avenir des quelque 900 membres du personnel de Belgocontrol, il a néanmoins déclaré, dans une interview accordée à "Het Nieuwsblad", que Belgocontrol était moribonde. Comment le secrétaire d'État concilie-t-il ces préoccupations et l'arrêt de mort qu'il a ainsi prononcé? Si l'intervenant est bien informé, le rapport de KPMG est assorti de deux clauses de confidentialité. La première provient effectivement de la Direction générale du Transport aérien, tandis que la seconde, exigée par Belgocontrol, ne concernerait toutefois pas la teneur du rapport, mais plutôt les documents transmis pour établir le rapport. Enfin, il se demande pourquoi il a fallu attendre le 26 avril 2010 pour que le projet de troisième contrat de gestion déposé le 23 décembre 2009 soit examiné une première fois au sein de la cellule stratégique du secrétaire d'État.

*M. Tanguy Veys (VB)* partage également les inquiétudes du secrétaire d'État et estime que l'audit de KPMG pouvait, au besoin, être examiné plus en profondeur à huis clos. L'intervenant estime toutefois que le secrétaire d'État est à l'origine de la détérioration des relations avec la direction de Belgocontrol. Est-il en outre disposé à mettre fin au manque continu de personnel, à la non-récupération des heures supplémentaires, à la semaine des 35 heures sur une base trimestrielle, à la publication tardive des horaires et à leur modification continue?

*M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* prend acte de la genèse des clauses de confidentialité mais estime qu'en matière de sauvegarde des intérêts belges dans ce dossier, l'exportation des querelles ent Belgocontrol et le secrétaire d'État dans la presse est autrement dommageable à ces mêmes intérêts. L'intervenant estime qu'il est extrêmement inquiétant qu'un employé de KPMG se soit rendu auprès d'un concurrent de Belgocontrol pour récolter des informations. Il espère que le nouveau gouvernement rétablira le dialogue avec Belgocontrol.

over de audit, zelfs in besloten zitting, niet verhinderd kan worden door geheimhoudingsclausules die alleen bepaalde partijen binden. Voor het overige kan de staatssecretaris volgens spreekster via de regeringscommissaris — die zitting heeft in de raad van bestuur — het beleid wel degelijk beïnvloeden.

*De heer André Frédéric (PS)* neemt akte van het feit dat de staatssecretaris niet met "La Libre Belgique" heeft gesproken en dat de daarin vermelde voorwaarden — de aanstelling van een crisismanager en rechtstreeks toezicht op de rekeningen van Belgocontrol — niet met de waarheid stroken. De staatssecretaris mag dan al zijn bezorgdheid hebben geuit over het toekomstig lot van de circa 900 personeelsleden van Belgocontrol, toch heeft hij in een interview in "Het Nieuwsblad" verklaard dat Belgocontrol op sterven na dood was. Hoe rijmt de staatssecretaris zijn bezorgdheid met een dergelijk door hem uitgesproken doodvonnis? Indien de spreker goed is geïnformeerd, zijn er twee geheimhoudingsclausules verbonden aan het rapport van KPMG. De eerste is inderdaad afkomstig van de Algemene Directie voor de Luchtvaart. De tweede, afgedwongen door Belgocontrol, zou evenwel niet slaan op de inhoud van het rapport maar wel op de documenten die werden overhandigd om het rapport te maken. Ten slotte vraagt hij zich af waarom het tot 26 april 2010 heeft geduurd om het op 23 december 2009 ingediende ontwerp van derde beheerscontract op de beleidscel van de staatssecretaris een eerste maal te bespreken.

*De heer Tanguy Veys (VB)* deelt eveneens de bezorgdheid van de staatssecretaris en is van oordeel dat op de audit van KPMG desnoods in besloten zitting dieper kon worden ingegaan. De spreker meent niettemin dat de staatssecretaris aan de basis ligt van de verzuurde relatie met de directie van Belgocontrol. Is hij voorts bereid een eind te stellen aan de continuë onderbezetting, het niet recupereren van overuren, de 35-urenweek op trimestriële basis, de uurroosters die te laat worden gepubliceerd en voortdurend worden gewijzigd?

*De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* neemt akte van hoe de geheimhoudingsclausules zijn ontstaan maar is van oordeel dat, voor wet betreft de van de Belgische belangen in dit dossier, het uitsmeren van de conflicten tussen Belgocontrol en de staatssecretaris in de pers bijzonder schadelijk is voor voornoemde belangen vrijwaring. De spreker vindt het hoogst bedenkelijk dat een medewerker van KPMG zich bij een concurrent van Belgocontrol heeft begeven om informatie in te winnen. Hij hoopt dat de nieuwe regering de dialoog met Belgocontrol zal herstellen.

*M. Bert Wollants (N-VA)*, votre rapporteur, regrette l'absence de feuille de route et l'aggravation du blocage. Il observe qu'il y a du pain sur la planche pour les deux prochaines années, faute de quoi la Commission européenne pourrait imposer sa vision quant à la répartition des tâches entre les partenaires FABEC.

## **E. Réponses complémentaires**

### **Clause de confidentialité**

Le secrétaire d'État prend acte du fait que tant son administration que Belgocontrol même auraient insisté sur la confidentialité de l'audit de KPMG, sans qu'il veuille se prononcer sur la manière dont un débat parlementaire sur cette question doit être mené dans ces circonstances.

### **Troisième contrat de gestion**

Après le dépôt, par Belgocontrol, de sa proposition de contrat de gestion à la fin du mois de décembre 2009, cette dernière a déjà été examinée par l'administration et la cellule stratégique en janvier et février 2010. Contrairement à certaines affirmations, le secrétaire d'État n'a pas attendu fin avril 2010 pour entamer les travaux préparatoires. La chute du gouvernement était imprévisible.

### **Politique du personnel et paix sociale**

Le secrétaire d'État partage les préoccupations des intervenants précédents, mais ne peut intervenir en la matière. Il estime par ailleurs que le déplacement de deux contrôleurs aériens n'a pas été la cause directe de la récente grève, mais plutôt la goutte qui fait déborder le vase d'un climat social dégradé. Les syndicats ne tolèrent plus les diktats de la direction. La seule manière d'y remédier est de mettre en place une commission paritaire, comme on l'a fait à la SNCB, où tous ces sujets peuvent être examinés et, si nécessaire, chiffrés.

### **Restructuration de Belgocontrol**

L'échéance est 2012. Il ne reste donc plus beaucoup de temps pour entreprendre des actions en ce domaine.

*De heer Bert Wollants (N-VA)*, uw rapporteur, betreurt dat het stappenplan uitblijft en de patstelling alleen maar verergert. Hij merkt op dat er werk aan de winkel is tijdens de volgende twee jaar, anders zou de Europese Commissie wel eens haar visie op de taakverdeling tussen de FABEC-partners kunnen opleggen.

## **E. Bijkomende antwoorden**

### **Geheimhoudingsclausule**

De staatssecretaris neemt akte van het feit dat zowel zijn administratie als Belgocontrol zelf op de geheimhouding van de audit van KPMG zou hebben aangedrongen zonder dat hij zich wil uitspreken over hoe een parlementair debat hierover in deze omstandigheden gevoerd moet worden.

### **Derde beheerscontract**

Nadat het voorstel tot beheerscontract eind december 2009 door Belgocontrol werd ingediend, werd het in januari en februari 2010 reeds met de administratie en de beleidscel besproken. De staatssecretaris heeft, in tegenstelling tot wat is beweerd, niet tot eind april 2010 gewacht om de voorbereidende werkzaamheden op te starten. De val van de regering was onvoorspelbaar.

### **Personeelsbeleid en sociale vrede**

De staatssecretaris deelt de bezorgdheid van de voorgaande sprekers maar kan terzake niet ingrijpen. Voorts is hij van mening dat de overplaatsing van twee verkeersleiders niet de rechtstreekse oorzaak van de recente staking was maar veeleer de druppel die de emmer van een slecht sociaal klimaat deed overlopen. De vakbonden pikken de diktaten van de directie niet meer. De enige manier om hieraan te ontsnappen is het instellen van een paritair comité, zoals bij de NMBS, waar al deze onderwerpen besproken en zo nodig becijferd kunnen worden.

### **Herstructurering van Belgocontrol**

De einddatum hiervoor is 2012. Er blijft dus niet veel tijd meer over om enige actie terzake te ondernemen.



### Futures modifications de la loi

Ce nouveau cadre légal devra permettre la collaboration avec d'autres partenaires FABEC, dont certains sont des services du secteur privé. Il convient de s'y préparer dès à présent. On ne peut attendre la mise en place d'un nouveau gouvernement disposant de la plénitude de pouvoirs.

### Feuille de route ("road map")

De concert avec l'administration, le secrétaire d'État mettra tout en œuvre pour contraindre Belgocontrol à établir une feuille de route.

### Relation avec Belgocontrol

La relation avec la direction de Belgocontrol ne s'est pas envenimée, mais, à l'inverse, le rôle du secrétaire d'État ne peut être réduit sans la moindre critique à celui d'un défenseur d'une aide d'État supplémentaire sans qu'un certain nombre de conditions soient posées.

*Le rapporteur,*

Bert WOLLANTS

*La présidente,*

Maggie DE BLOCK

### Toekomstige wetswijzigingen

De samenwerking met andere FABEC-partners — waarvan sommigen privédiensten zijn — zal door dit nieuw wettelijk kader mogelijk moeten worden gemaakt. Hiervoor moet nu al voorbereidend werk worden gedaan. Men kan niet wachten op het aantreden van een nieuwe regering met volheid van bevoegdheden.

### Stappenplan ("road map")

De staatssecretaris zal, samen met de administratie, alles in het werk stellen om Belgocontrol te verplichten een stappenplan op te stellen.

### Relatie met Belgocontrol

De relatie met de directie van Belgocontrol is niet verzuurd, maar omgekeerd kan de staatssecretaris niet kritiekloos worden herleid tot de pleitbezorger van extra staatssteun zonder dat bepaalde voorwaarden worden gesteld.

*De rapporteur,*

Bert WOLLANTS

*De voorzitter,*

Maggie DE BLOCK



ANNEXE 1 – BIJLAGE 1

**Belgocontrol - Commission  
Infrastructure, Communications et  
Entreprises publiques**

23.11.2010

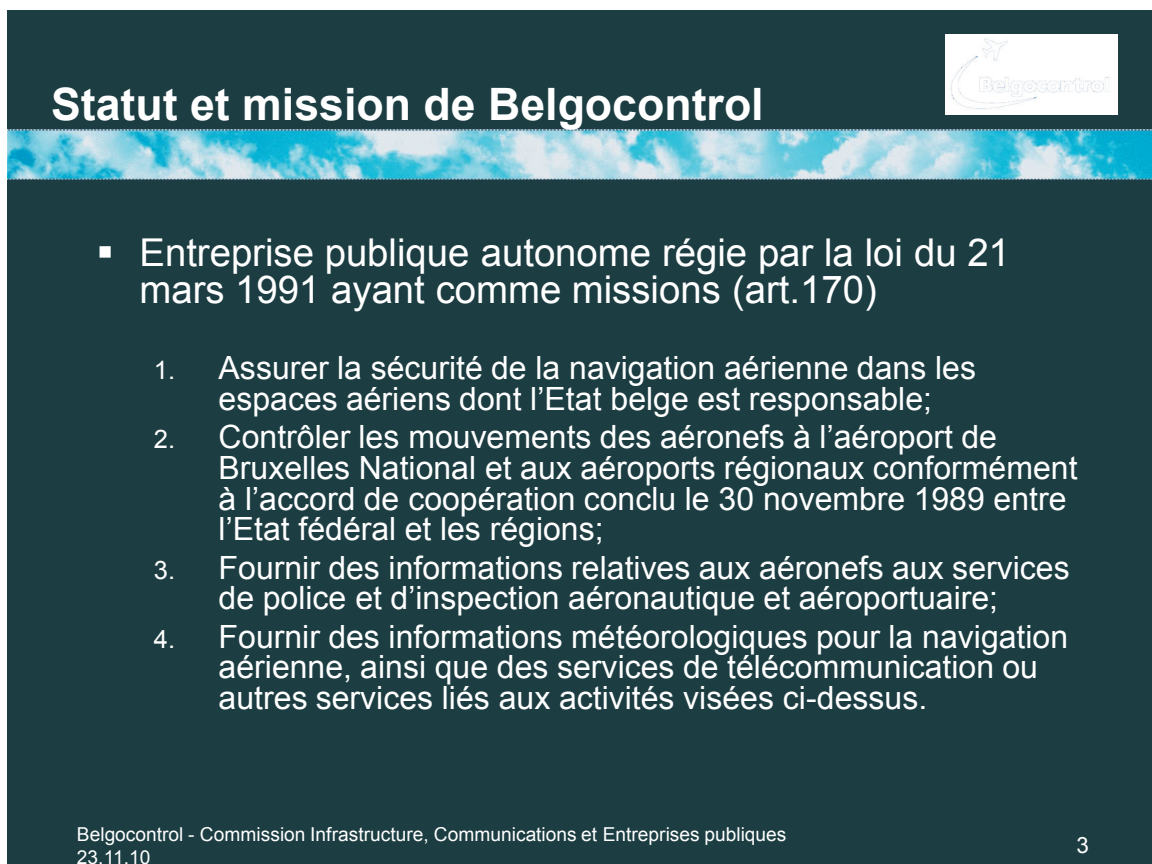
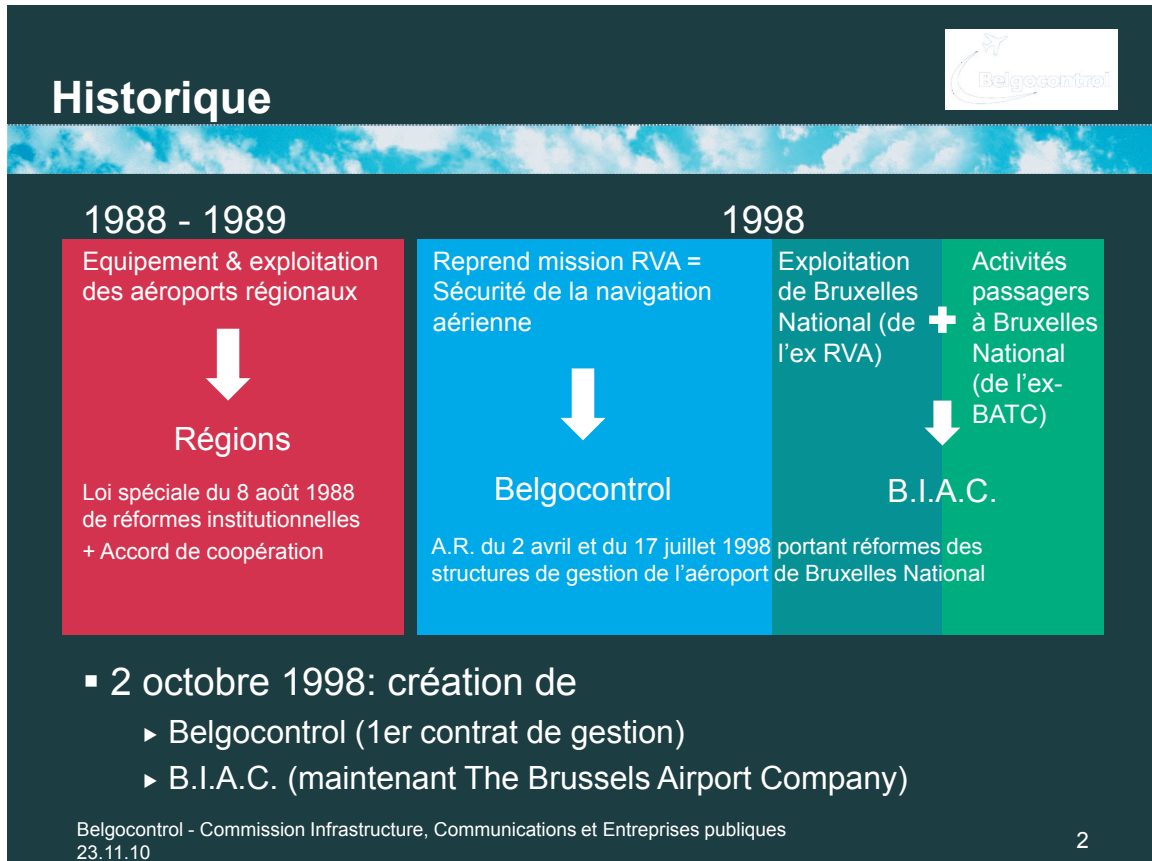


**Belgocontrol -  
Commissie Infrastructuur, Verkeer en  
Overheidsbedrijven**

23.11.2010




## ANNEXE 1



## BIJLAGE 1

## Historiek



1988 - 1989	1998	
<p>Uitrusting &amp; exploitatie van de regionale luchthavens</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;"><b>Gewesten</b></p> <p>Bijzondere wet van 8.8.1988 tot hervorming van de instellingen + Samenwerkingsakkoord</p>	<p>Neemt opdracht van de ex-RLW over: = Veiligheid van het luchtverkeer</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;"><b>Belgocontrol</b></p> <p>KB van 2 april en 17 juli 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven van Brussel-Nationaal</p>	<p>Exploitatie van Brussel-Nationaal (ex-RLW) + Passagiersactiviteit op Brussel-Nationaal (ex-BATC)</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;"><b>B.I.A.C.</b></p>

- 2 oktober 1998: oprichting van
  - Belgocontrol (1ste beheerscontract)
  - B.I.A.C. (nu The Brussels Airport Company)

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10 2

## Statuut en missie van Belgocontrol



- Autonomo overheidsbedrijf beheerst door de wet van 21 maart 1991 met als opdrachten (art. 170):
  1. De veiligheid van het luchtverkeer waarborgen in het luchtruim waarvoor de Belgische Staat verantwoordelijk is;
  2. De bewegingen van de luchtvaartuigen controleren op de luchthaven Brussel-Nationaal en op de gewestelijke openbare luchthavens overeenkomstig het Samenwerkingsakkoord dat op 30 november 1989 werd afgesloten tussen de federale Staat en de Gewesten;
  3. Aan de politie-, luchtvaart- en luchthaveninspectiediensten inlichtingen verschaffen betreffende de luchtvaartuigen;
  4. Weerkundige inlichtingen verschaffen voor de luchtvaart, alsook telecommunicatiediensten of andere diensten verstrekken die verband houden met hierboven vermelde activiteiten.

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10 3



## ANNEXE 1

## Charte - La mission



- La priorité absolue de Belgocontrol est la sécurité de la navigation aérienne, des passagers et des populations survolées
- Cette mission de service public, Belgocontrol la remplit en veillant à optimiser l'efficacité du trafic aérien et à assumer de manière active sa responsabilité environnementale.

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

4

## Contrat de gestion



- 2e contrat de gestion règle les conditions dans lesquelles les missions fixées à l'article 170 doivent être exécutées
- Arrivait en principe à échéance le 1<sup>er</sup> mars 2010 (prorogé)
- Projet de 3<sup>e</sup> contrat de gestion transmis au Secrétaire d'Etat en décembre 2009
- 1<sup>re</sup> réunion à ce sujet le 26 avril 2010 → travaux avec la DGTA sur les aspects techniques et non-financiers jusqu'en mai 2010.

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

5

## BIJLAGE 1

## Charter – De missie



- De topprioriteit van Belgocontrol is de veiligheid waarborgen van het luchtverkeer, de passagiers en de overvlogen bevolking
- Naast het vervullen van deze openbare dienst, ziet het bedrijf ook permanent toe op de efficiëntie van het luchtverkeer en neemt het actief zijn verantwoordelijkheid op inzake het milieu.

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

4

## Beheerscontract



- 2de beheerscontract regelt de voorwaarden waaronder de opdrachten vastgesteld in art. 170 dienen uitgevoerd te worden
- Verliep in principe op 1 maart 2010 (verlengd)
- Ontwerp van 3de beheerscontract overgemaakt aan de Staatssecretaris in december 2009
- 1<sup>ste</sup> vergadering terzake op 26 april 2010 → verdere besprekingen met het DGLV rond de technische en niet-financiële aspecten tot in mei 2010

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

5

## ANNEXE 1

## Projet de 3<sup>ème</sup> contrat de gestion (1)



- 3 axes principaux : financement, mesure de la performance, FABEC
- Financement : différents scénarios ont été proposés pour le financement des services actuellement non rémunérés (subventions publiques / perception de redevances / formules mixtes)
- Mesures de la performance : différents nouveaux indicateurs de performance ont été proposés dans le domaine de la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique. Ces KPI devront être adaptés aux objectifs européens (European Wide Targets) qui seront arrêtés par la Commission à la fin de cette année.

## Projet de 3<sup>ème</sup> contrat de gestion (2)



- FABEC :
  - ▶ Collaboration active à la réalisation du FABEC
  - ▶ Concertation renforcée entre Belgocontrol et la DGTA en vue d'une position commune
  - ▶ Participation aux côtés de la DGTA aux négociations relatives au statut du centre de Maastricht (MUAC).

## BIJLAGE 1

## Ontwerp van 3de beheerscontract (1)



- 3 belangrijke hoofdlijnen : financiering, prestatiemeting, FABEC
- Financiering : verschillende scenario's werden voorgesteld voor de financiering van de diensten die momenteel niet vergoed worden (overheidstoelage / innen van heffingen / gemengde formules)
- Prestatiemeting : verschillende nieuwe prestatie-indicatoren in de domeinen van de veiligheid, het milieu, de capaciteit en de kostenefficiëntie werden voorgesteld, de KPI's zullen moeten aangepast worden aan de Europese doelstellingen (European Wide Targets) die op het einde van dit jaar zullen worden vastgesteld door de Commissie

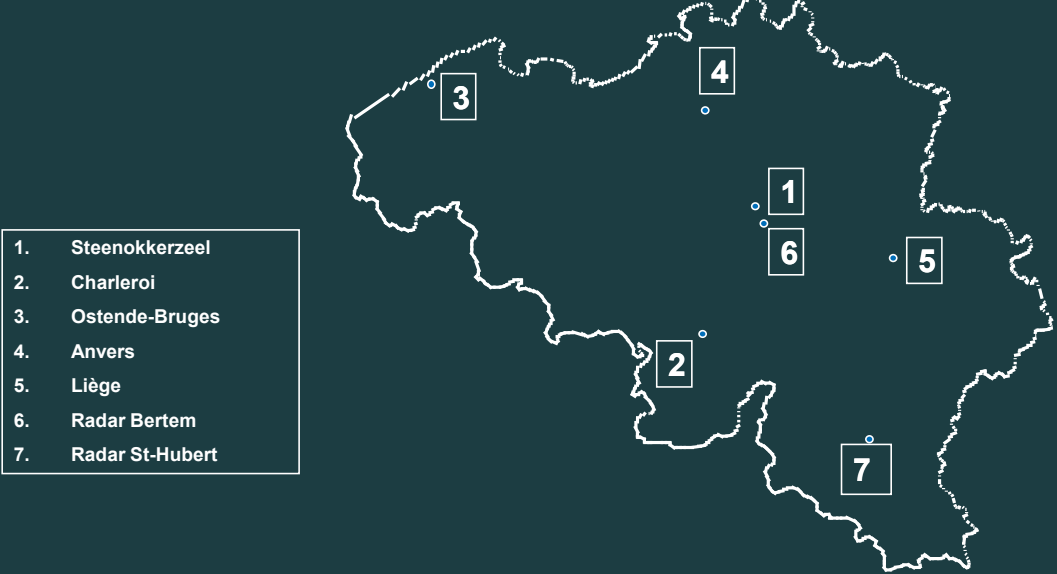
## Ontwerp van 3de beheerscontract (2)



- FABEC :
  - ▶ actieve medewerking aan de verwezenlijking van FABEC
  - ▶ versterkt overleg tussen Belgocontrol en het DGLV met het oog op een gemeenschappelijk standpunt
  - ▶ deelname aan de zijde van het DGLV in de onderhandelingen aangaande het statuut van het centrum van Maastricht (MUAC).

## ANNEXE 1

## Organisation – Sites d'exploitation



1. Steenokkerzeel  
2. Charleroi  
3. Ostende-Bruges  
4. Anvers  
5. Liège  
6. Radar Bertem  
7. Radar St-Hubert

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

8

## Organisation – Organes de gestion et de contrôle (1)

- Conseil d'administration : 10 membres (parité linguistique)
- Comité d'audit : 4 administrateurs (+ Président – CEO – Commissaire du Gouvernement)
  - ▶ Principes du code belge de corporate governance + lignes directrices de l'OCDE sur la corporate governance des entreprises publiques
- Collège des Commissaires : 2 réviseurs + 2 membres de la Cour des Comptes
  - ▶ Contrôle de la situation financière et des comptes annuels

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

9



## BIJLAGE 1

## Organisatie – Activiteitscentra



1.	Steenokkerzeel
2.	Charleroi
3.	Oostende-Brugge
4.	Antwerpen
5.	Luik
6.	Radar Bertem
7.	Radar St-Hubert

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

8

## Organisatie – Beheers- en controleorganen (1)

- Raad van bestuur : 10 leden (taalpariteit)
- Auditcomité : 4 bestuurders (+ Voorzitter – CEO – Regeringscommissaris)
  - ▶ principes van Belgische corporate governance codex + richtlijnen van de OESO over corporate governance bij de overheidsinstellingen
- College van commissarissen : 2 revisoren + 2 leden van het Rekenhof
  - ▶ controle van de financiële situatie en van de jaarrekening

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

9

## ANNEXE 1

## Organisation – Organes de gestion et de contrôle (2)



- Commissaire du gouvernement : veille au respect de la loi, du statut et du contrat de gestion
- Comité stratégique : 6 administrateurs
  - ▶ Avis sur grandes orientations et développement international de l'entreprise / élaboration et négociation du contrat de gestion
  - ▶ Positionnement de l'entreprise dans le FABEC
- Comité de direction : 4 membres (CEO + 3DG – parité linguistique)
- 3 directions générales : Administration et Finances – Opérations – Equipements

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

10

## Organisation – Personnel



Au 1<sup>er</sup> novembre 2010:

- ▶ DG Ops : 465
- ▶ DG Equipements : 185
- ▶ DG Administration et Finances : 78
- ▶ Autres : 122

Total : 850 dont 625 statutaires et 225 contractuels

- ▶ Détachés administrativement: 18
- ▶ En disponibilité: 62

Total: 930

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

11

## BIJLAGE 1

## Organisatie – Beheers- en controleorganen (2)



- Regeringscommissaris: waakt over de naleving van de wet, het statuut en het beheerscontract
- Strategisch comité : 6 bestuurders
  - ▶ adviezen over de grote strategische en internationale ontwikkelingen van de onderneming / opstellen en onderhandelen van het beheerscontract
  - ▶ positionering van de onderneming in het FABEC
- Directiecomité : 4 leden (CEO + 3 DG – taalpariteit)
- 3 directoraten generaal : Administratie en Financiën – Operaties – Uitrustingen

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

10

## Organisatie – Personeel



Op 1 november 2010:

- ▶ DG Ops : 465
- ▶ DG Uitrustingen : 185
- ▶ DG Administratie en Financiën : 78
- ▶ Andere : 122

Totaal : 850 waarvan 625 statutairen en 225 contractuelen

- ▶ Gedetacheerd: 18
- ▶ In disponibiliteit : 62

Totaal: 930

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

11

## ANNEXE 1

## Réalisations majeures depuis 1998 (1)



- Octobre 1998 : création de Belgocontrol
- 1999: nouvelle politique de management et de ressources humaines
- 2000: plan d'investissement ambitieux (nouvelle tour EBBR)
- 2001: programme de maîtrise des coûts et gel des redevances à Bruxelles National
- 2002: > nouveaux simulateurs tour et radar  
> nouveau statut administratif et pécuniaire pour le personnel
- 2003: > gestion plus efficace de l'espace aérien (restructuration à l'Est du pays – RESARS)  
> nouveau radar météo – automatisation de la distribution d'informations aéronautiques et météorologiques  
> nouveau Règlement de travail

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

12

## Réalisations majeures depuis 1998 (2)



- 2004 : > nouvelle tour de contrôle opérationnelle  
> nouveau radar d'approche à Liège
- 2005: nouveau site à Steenokkerzeel opérationnel
- 2006: appel d'offre pour le projet CANAC 2
- 2007: certification européenne : la BSA-ANS certifie l'ensemble des activités de Belgocontrol
- 2008: Belgocontrol joue un rôle clé dans l'élaboration, la conclusion et l'exécution (contracting authority) de l'accord de coopération entre les 7 ANSP du FABEC
- 2009: CANAC 2 opérationnel : Belgocontrol met le centre de contrôle aérien le plus moderne d'Europe en opération

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

13

## BIJLAGE 1

**Belangrijkste realisaties sinds 1998 (1)**

- Oktober 1998 : oprichting van Belgocontrol
- 1999 : nieuw management- en Human Resources beleid
- 2000 : ambitieus investeringsplan (nieuwe toren EBBR)
- 2001 : kostenbeheersprogramma + bevrozen van de vergoedingen te Brussel-Nationaal
- 2002 : > nieuwe toren- en radarsimulators  
> nieuw administratief en geldelijk statuut voor het personeel
- 2003 : > efficiënter beheer van het luchtruim (herstructurering in het oosten van het land – RESARS)  
> nieuwe meteoradar – automatisering van de verspreiding van luchtvaart- en meteorologische informatie)  
> nieuw arbeidsreglement

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

12

**Belangrijkste realisaties sinds 1998 (2)**

- 2004 : > nieuwe controletoren operationeel  
> nieuwe naderingsradar te Luik
- 2005 : nieuwe site in Steenokkerzeel operationeel
- 2006 : offerteaanvraag voor het CANAC 2-project
- 2007 : Europese certificering : de BSA-ANS certificeert het geheel van de activiteiten van Belgocontrol
- 2008 : Belgocontrol speelt een sleutelrol in de uitwerking, het besluit en de uitvoering (contracting authority) van het samenwerkingsakkoord tussen de 7 ANSP's van het FABEC
- 2009 : CANAC 2 operationeel : Belgocontrol neemt het modernste verkeersleidingscentrum van Europa in gebruik

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

13



## ANNEXE 1

## Forces



- Contrôleurs aériens hautement qualifiés
- Équipements de haute qualité
- Services techniques compétents
- Site moderne
- Centre de formation renommé
- Service météo performant
- Puissant système analytique de gestion des coûts

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

14

## Ciel unique européen (SES I et SES II)



- 2 objectifs principaux:
  - ▶ Organisation de l'espace aérien en 'Functional Airspace Blocks' (FAB) → FABEC
  - ▶ Règlementation de la performance

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

15

## BIJLAGE 1

## Sterke punten



- Hoog opgeleide luchtverkeersleiders
- Kwalitatief hoogstaande uitrustingen
- Competente technische diensten
- Een moderne site
- Een erkend opleidingscentrum
- Een performante metediendienst
- Een krachtig analytisch kostenbeheersysteem

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

14

## Gemeenschappelijk Europees Luchtruim (SES I en SES II)



- 2 voornaamste doelstellingen:
  - ▶ Organisatie van het luchtruim in 'Functional Airspace Blocks' (FAB) → FABEC
  - ▶ De prestatiereglementering

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

15

## ANNEXE 1

## FABEC (Functional Airspace Block Europe Central)



- Actuellement en phase d'implémentation
- Objectifs:
  - ▶ Etablir un espace aérien commun au-dessus de six pays (Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse) où la gestion du trafic aérien est organisée en fonction des besoins opérationnels et non plus des seules frontières nationales
  - ▶ Amélioration de la performance du trafic aérien dans le coeur de l'Europe en termes de sécurité, capacité, efficacité économique et environnementale grâce notamment à la création de routes plus courtes tout en permettant l'exécution efficaces des missions militaires.
  - ▶ Grâce à un nouveau concept opérationnel, une restructuration de l'espace aérien, une meilleure collaboration avec les militaires et une harmonisation des technologies
  - ▶ Premiers résultats concrets attendus pour fin 2011: réorganisation fondamentale des zones transfrontalières
  - ▶ Le traité relatif à l'établissement du FABEC devrait être signé en décembre 2010 sous présidence belge.

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

16

## Rôle de Belgocontrol dans le FABEC



- Autorité contractante « Contracting Authority »
- Siège du « ANSP FABEC Group » (AFG), moteur du FABEC
- Président du « Performance Management Group »
- Responsable pour le « Performance Management System »
- Responsable pour la « Cost-Benefit Analysis »
- Président du Standing Committee « Environment »

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

17

## BIJLAGE 1

## FABEC (Functional Airspace Block Europe Central)



- Momenteel in implementatiefase
- Doelstellingen :
  - ▶ Een gemeenschappelijk luchtruim oprichten boven de zes landen (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland) waar het beheer van het luchtverkeer georganiseerd wordt in functie van operationele behoeften en niet langer volgens nationale grenzen
  - ▶ Verbetering van de performantie van het luchtverkeer in het hart van Europa in termen van veiligheid, capaciteit, kostenefficiëntie en milieu dankzij het creëren van kortere routes waarbij rekening gehouden wordt met de doeltreffendheid van de militaire opdrachten
  - ▶ Dankzij een nieuw operationeel concept, een herstructurering van het luchtruim, een betere samenwerking met de militairen en een harmonisering van de technologieën
  - ▶ De eerste concrete resultaten worden verwacht eind 2011: fundamentele reorganisatie van de grenszones
  - ▶ Het verdrag betreffende de oprichting van FABEC zou in december 2010 ondertekend moeten worden onder het Belgische Voorzitterschap.

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

16

## Rol van Belgocontrol in het FABEC



- Contracterende autoriteit « Contracting Authority »
- Zetel van de « ANSP FABEC Group » (AFG), motor van het FABEC
- Voorzitter van de « Performance Management Group »
- Verantwoordelijk voor het « Performance Management System »
- Verantwoordelijk voor de « Cost-Benefit Analysis »
- Voorzitter van het Standing Committee « Environment »

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

17

## ANNEXE 1

## Positionnement de Belgocontrol dans le FABEC



- Principes
  - ▶ Approche « step-by-step »
  - ▶ Besoin de faire croître la confiance mutuelle au lieu d'ambitionner un « Big Bang »
  - ▶ Les bénéfices doivent être prouvés par des Analyses Coût-Bénéfices (CBA) solides
- A parfois été considéré comme trop prudent et pas assez ambitieux au début du projet
- L'approche de Belgocontrol est devenue l'approche commune de tous les ANSP en 2010

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

18

## Règlementation de la performance (1)



- 2e objectif principal du Ciel unique: la réglementation de la performance dans quatre domaines clés:
  - ▶ Sécurité aérienne
  - ▶ Capacité
  - ▶ Efficacité économique
  - ▶ Environnement
- Fixation par la Commission d'objectifs communautaires
- Fixation d'objectifs nationaux ou régionaux (au niveau des FAB's) par les Etats membres, couplés aux mécanismes de financement des prestataires de service

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

19



## BIJLAGE 1

## Positionering van Belgocontrol in het FABEC



- Principes
  - ▶ « Step-by-step » - aanpak
  - ▶ Het bevorderen van het wederzijdse vertrouwen in plaats van een « Big Bang » na te streven
  - ▶ De baten moeten aangetoond worden door degelijke kosten-batenanalyses (CBA)
  
- Werd soms ervaren als te voorzichtig en niet voldoende ambitieus bij aanvang van het project
  
- De Belgocontrol-aanpak is de gemeenschappelijke aanpak geworden van alle ANSP's in 2010

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

18

## Prestatiereglementering (1)



- 2de voornaamste doelstelling van het Gemeenschappelijk Luchtruim : de prestatiereglementering in 4 sleuteldomeinen:
  - ▶ Luchtvaartveiligheid
  - ▶ Capaciteit
  - ▶ Kostenefficiëntie
  - ▶ Milieu
  
- Vaststelling door de Commissie van communautaire doelstellingen
- Vaststelling van nationale of regionale doelstellingen (op het niveau van de FAB's) door de Lidstaten, gekoppeld aan de financieringsmechanismen van de dienstverleners

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

19

## ANNEXE 1

## Règlementation de la performance (2)



- Une première période de référence de 3 ans est prévue du 01.01.2012 au 31.12.2014
- Deux domaines de performance ont été ajoutés, dans le cadre du FABEC, aux 4 domaines de base :
  - ▶ Efficacité des vols (Flight Efficiency)
  - ▶ Efficacité des missions militaires
- Belgocontrol a créé en 2009 une fonction 'Coordinateur de performances'
- Les objectifs de performance (KPI) dans les différents domaines retenus (KPA) et le système de financement de Belgocontrol constituent les deux aspects essentiels à traiter dans le troisième contrat de gestion.

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

20

## Nos sources de revenus (1)



- Bruxelles National
  - ▶ Le chiffre d'affaires TNC EBBR représente 14% (24,8 mio EUR) du chiffre d'affaires total de Belgocontrol
  - ▶ Tarif inchangé depuis 2003: 1,5369 EUR
  - ▶ Entre temps: faillite de la Sabena, départ de DHL, crise économique et financière, chute du trafic sur toute l'année 2009
  - ▶ Déficit estimé pour 2010: 9,7 mio EUR

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

21

## BIJLAGE 1

## Prestatiereglementering (2)



- Een eerste referentieperiode van 3 jaar is voorzien van 01.01.2012 tot 31.12.2014
- Twee prestatiedomeinen werden in het kader van het FABEC toegevoegd aan de 4 basisdomeinen:
  - ▶ Vluchtefficiëntie (Flight Efficiency)
  - ▶ Effectiviteit van de militaire opdrachten
- Belgocontrol heeft in 2009 de functie van “performantiecoördinator” gecreëerd
- De prestatiedoelstellingen (KPI's) in de verschillende weerhouden domeinen (KPA's) en het financieringssysteem van Belgocontrol zijn de twee essentiële aspecten die in het derde beheerscontract dienen behandeld te worden.

## Onze bronnen van inkomsten (1)



- Brussel-Nationaal
  - ▶ Het omzetcijfer van TNC EBBR vertegenwoordigt 14% (24,8 miljoen EUR) van het totale omzetcijfer van Belgocontrol
  - ▶ Tarief onveranderd sinds 2003: 1,5369 EUR
  - ▶ In tussentijd: failliet van Sabena, vertrek van DHL, indexverhogingen, terugloop van het verkeer
  - ▶ Geraamd tekort voor 2010: 9,7 mio EUR

## ANNEXE 1

## Nos sources de revenus (2)



### ▪ Régions

- ▶ Accord de coopération de 1989
- ▶ Facturation en 2010: 4,9 mio EUR
- ▶ Prestations non rémunérées TNC Régions: 20 mio EUR
- ▶ Plus de récupération via l'activité en-route

## Nos sources de revenus (3)



### ▪ En route

- ▶ Le chiffre d'affaires en route représente 83% (149,5 mio EUR) du chiffre d'affaires total de Belgocontrol
- ▶ Système de cost recovery
- ▶ Taux unitaire de facturation en 2010 : 76,46 EUR
- ▶ Taux unitaire de facturation en 2011 : 76,44 EUR

Unit rate d'autres membres FABEC :

2010: DFS : 68,86 EUR, DSNA : 64,97 EUR, LVNL : 65,67 EUR, skyguide : 74,92 EUR

2011: DFS: 71,84 EUR, DSNA: 66,93 EUR, LVNL : 65,66 EUR, skyguide : 90,84 EUR

## BIJLAGE 1

## Onze bronnen van inkomsten (2)



### ▪ Regionale luchthavens

- ▶ Samenwerkingsakkoord van 1989
- ▶ Facturatie in 2010 : 4,9 miljoen EUR
- ▶ Niet vergoede prestaties TNC regio's: 20 miljoen EUR
- ▶ Geen recuperatie meer van de kosten via de en-route activiteit

## Onze bronnen van inkomsten (3)



### ▪ En-route

- ▶ Het en-route omzetcijfer vertegenwoordigt 83% (149,5 miljoen EUR) van het totale omzetcijfer van Belgocontrol
- ▶ Systeem van cost recovery
- ▶ Eenheidstarief voor facturatie in 2010 : 76,46 EUR
- ▶ Eenheidstarief voor facturatie in 2011 : 76,44 EUR

Unit rate van andere FABEC-lidstaten:

2010: DFS : 68,86 EUR, DSNA : 64,97 EUR, LVNL : 65,67 EUR, skyguide : 74,92 EUR

2011: DFS : 71,84 EUR, DSNA : 66,93 EUR, LVNL : 65,66 EUR, skyguide : 90,84 EUR



## ANNEXE 1

## Pertes 2009 et 2010



Activités à perte	2009 (mio / milj €)	2010 (mio / milj €)
Régions	5	20
Bruxelles National	9	9,7
Vols exonérés	3,5	3,5
	17,5	33,2

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

24

## Résultats 2009 et 2010



	2009	2010 Estimé
Produits d'exploitation	200.116.126	183.685.785
Charges d'exploitation	204.436.027	206.008.822
Résultat d'exploitation	- 4.319.901	- 22.323.037
Résultat de l'exercice	- 4.920.766	- 21.516.889

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

25

## BIJLAGE 1

## Verlies 2009 en 2010



Verlieslatende activiteiten	2009 (mio / milj €)	2010 (mio / milj €)
Regio's	5	20
Brussel-Nationaal	9	9,7
Vrijgestelde vluchten	3,5	3,5
	17,5	33,2

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

24

## Resultaten 2009 en 2010



	2009	2010 Geraamd
Bedrijfsopbrengsten	200.116.126	183.685.785
Bedrijfskosten	204.436.027	206.008.822
Bedrijfsresultaat	- 4.319.901	- 22.323.037
Resultaat van het boekjaar	- 4.920.766	- 21.516.889

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

25

## ANNEXE 1

## Charges 2009 / 2010



	2009	%	2010 mio / milj € Estimé	%
Personnel	118,1	56,4%	116,2	55,9%
Frais généraux	17,6	8,4%	17,5	8,4%
Frais de fonctionnement Eurocontrol	42,7	20,4%	43	20,7%
Afschrijvingen / Amortissements	25,6	12,2%	26,8	12,9%
Andere / Autres	5,5	2,6%	4,5	2,1%
	209,5	100%	208	100%

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

26

## Financement – Efforts sur les coûts



- Accord collectif relatif à l'interruption de fin de carrière (plan 55+)
- Reprise des obligations de pension des non actifs au 31 décembre 2004 par l'Etat belge
- Limitation de la marge d'augmentation des C.C.T. à 1% sur base annuelle
- Réduction des coûts opérationnels par la renégociation des contrats
- Réduction des charges d'amortissement par une revue critique du budget d'investissement
- CANAC 2 : 2 men sector
- Rationalisation ATS
- Management strict des heures supplémentaires
- Revue critique des plans de recrutement
- Réduction du personnel météo par automatisation poussée des prévisions
- Examen des possibilités de revenus alternatifs (centre de formation etc.)

Belgocontrol - Commission Infrastructure, Communications et Entreprises publiques  
23.11.10

27

## BIJLAGE 1

## Kosten 2009 en 2010



	2009 mio / milj € Geraamd	%	2010 mio / milj € Geraamd	%
Personeel	118,1	56,4%	116,2	55,9%
Algemene kosten	17,6	8,4%	17,5	8,4%
Werkingskosten Eurocontrol	42,7	20,4%	43	20,7%
Afschrijvingen	25,6	12,2%	26,8	12,9%
Andere	5,5	2,6%	4,5	2,1%
	209,5	100%	208	100%

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

26

## Financiering – Inspanningen om de kosten te drukken

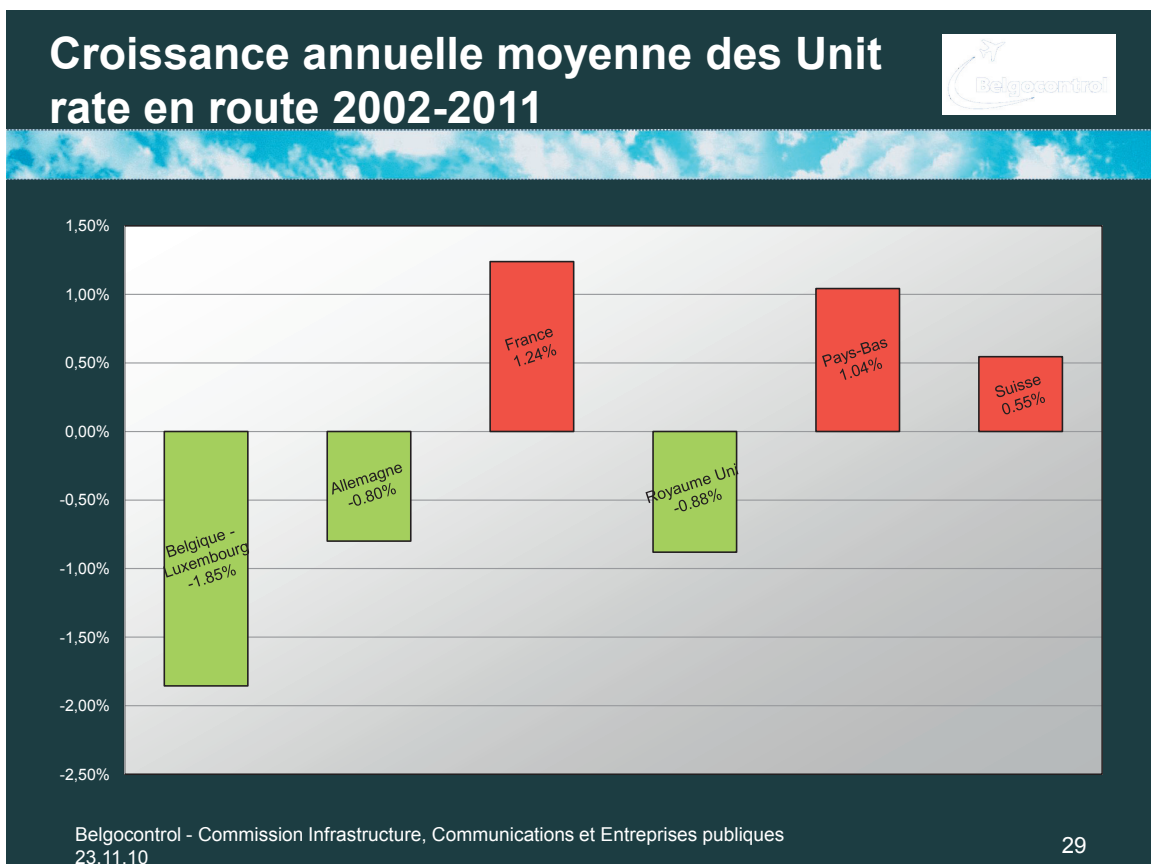
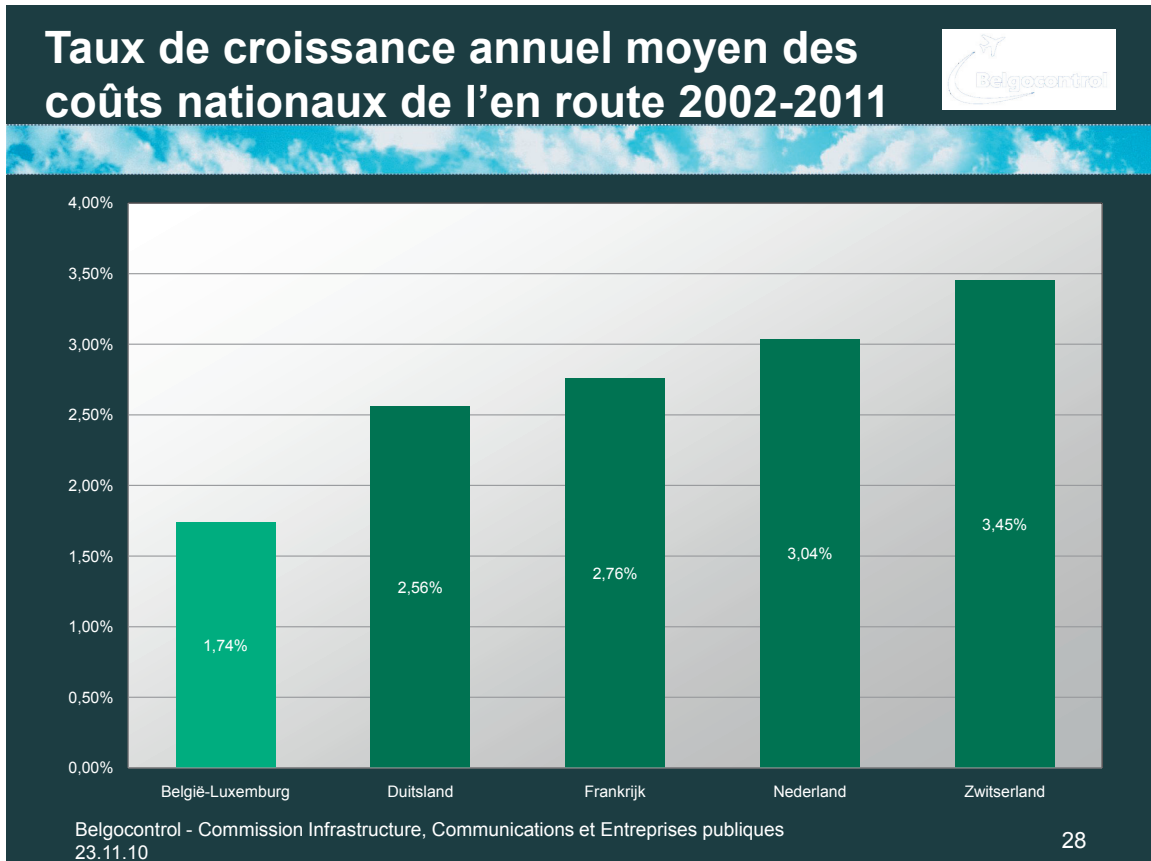


- Collectief akkoord aangaande eindeloopbaanonderbreking (55+ plan)
- Overname van de rustpensioenverplichtingen van de niet-actieven op 31 december 2004 door de Belgische Staat
- Beperking van de CAO-verhogingsmarge tot 1% op jaarbasis
- Vermindering van de operationele kosten door het heronderhandelen van contracten
- Vermindering van de afschrijvingslasten door het kritisch herbekijken van het investeringsbudget
- CANAC 2 : 2 men sector
- ATS Rationalisering
- Strikt beheer van de overuren
- Kritisch herbekijken van de aanwervingsplannen
- Vermindering van het meteopersoneel door doorgedreven automatisering van de weersvoorspellingen
- Onderzoek van de mogelijkheden van alternatieve inkomsten (opleidingscentrum...)

Belgocontrol - Commissie Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven  
23.11.10

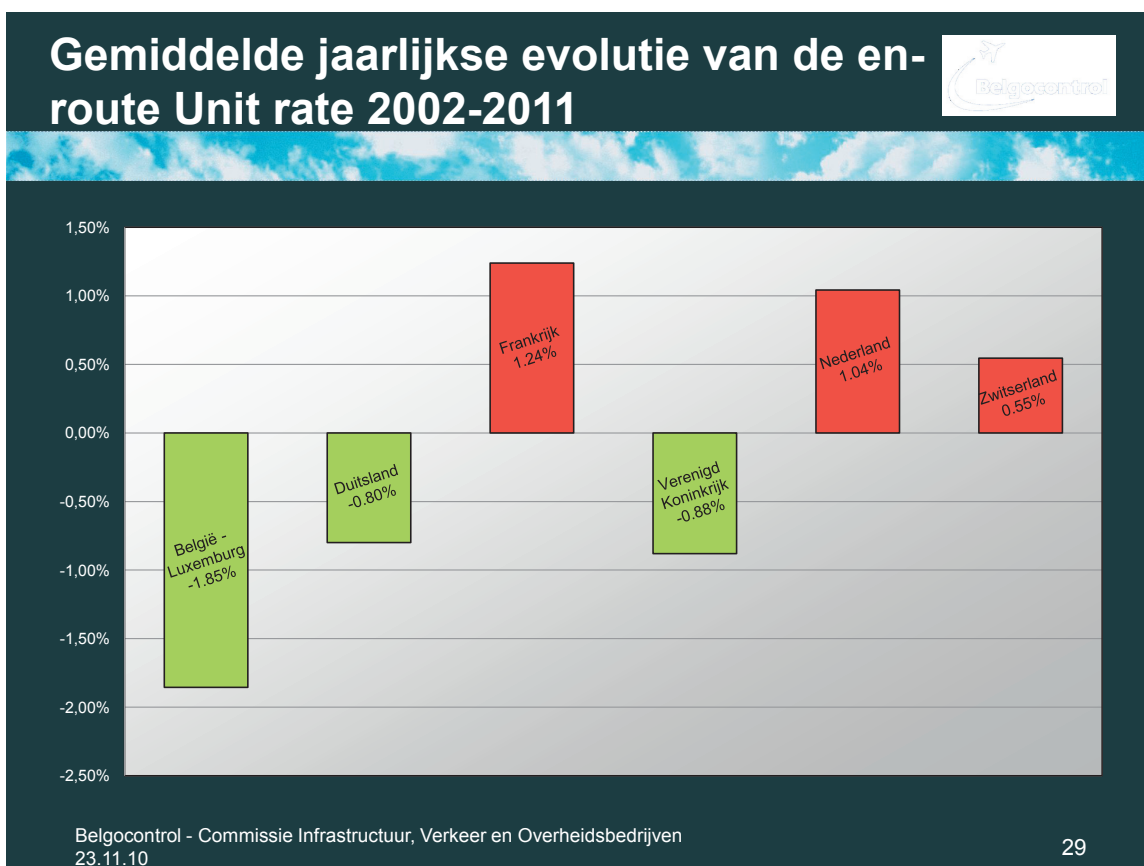
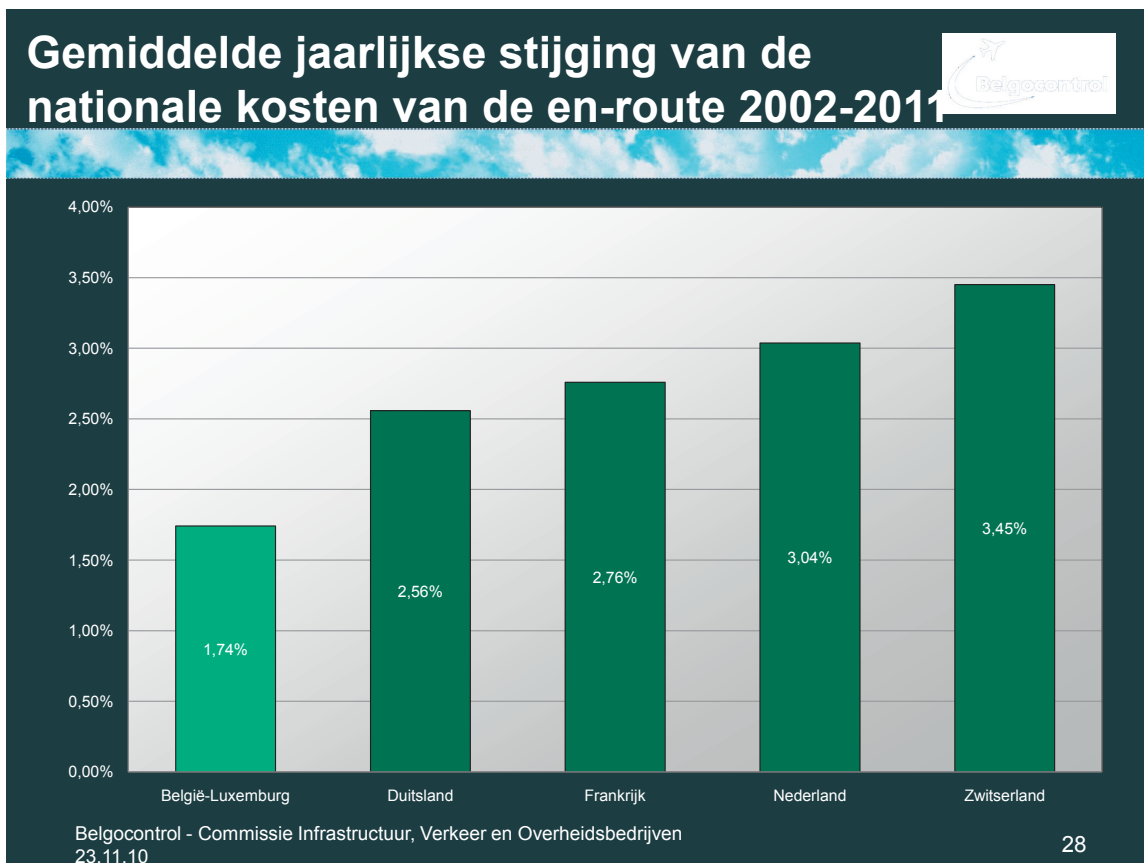
27

## ANNEXE 1

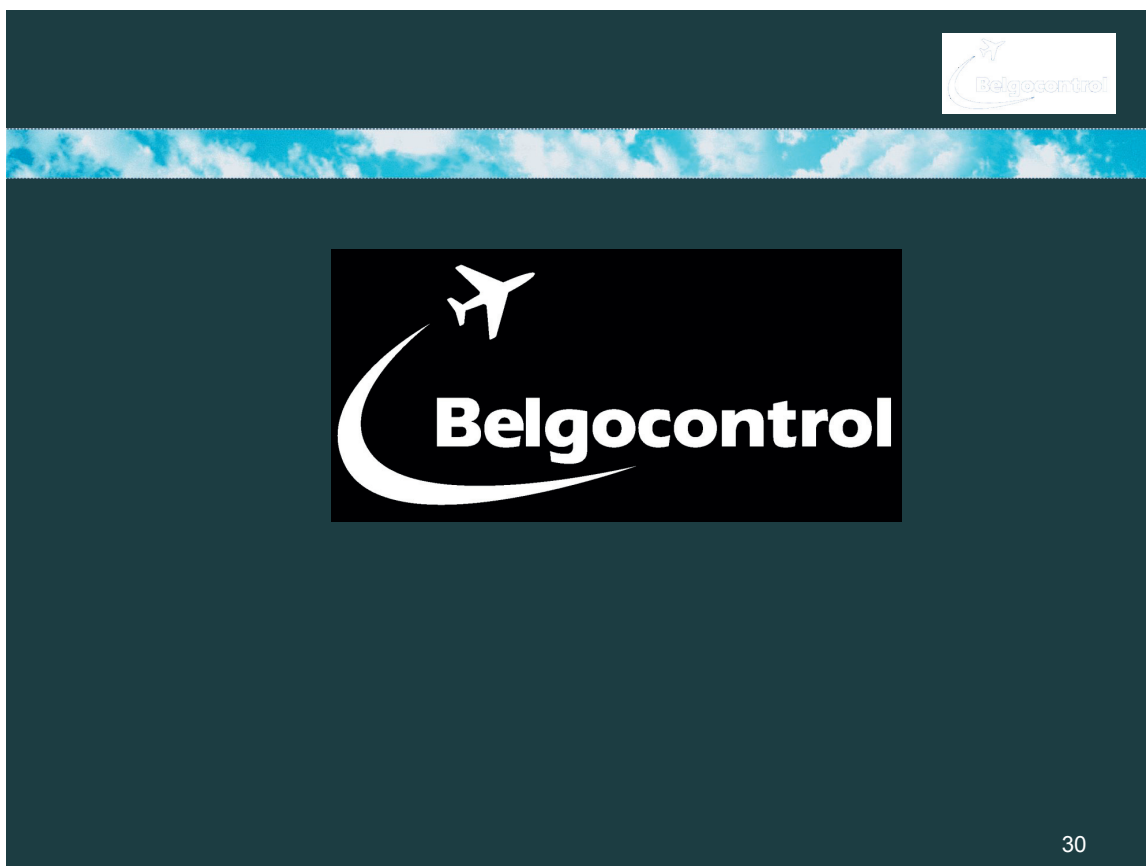
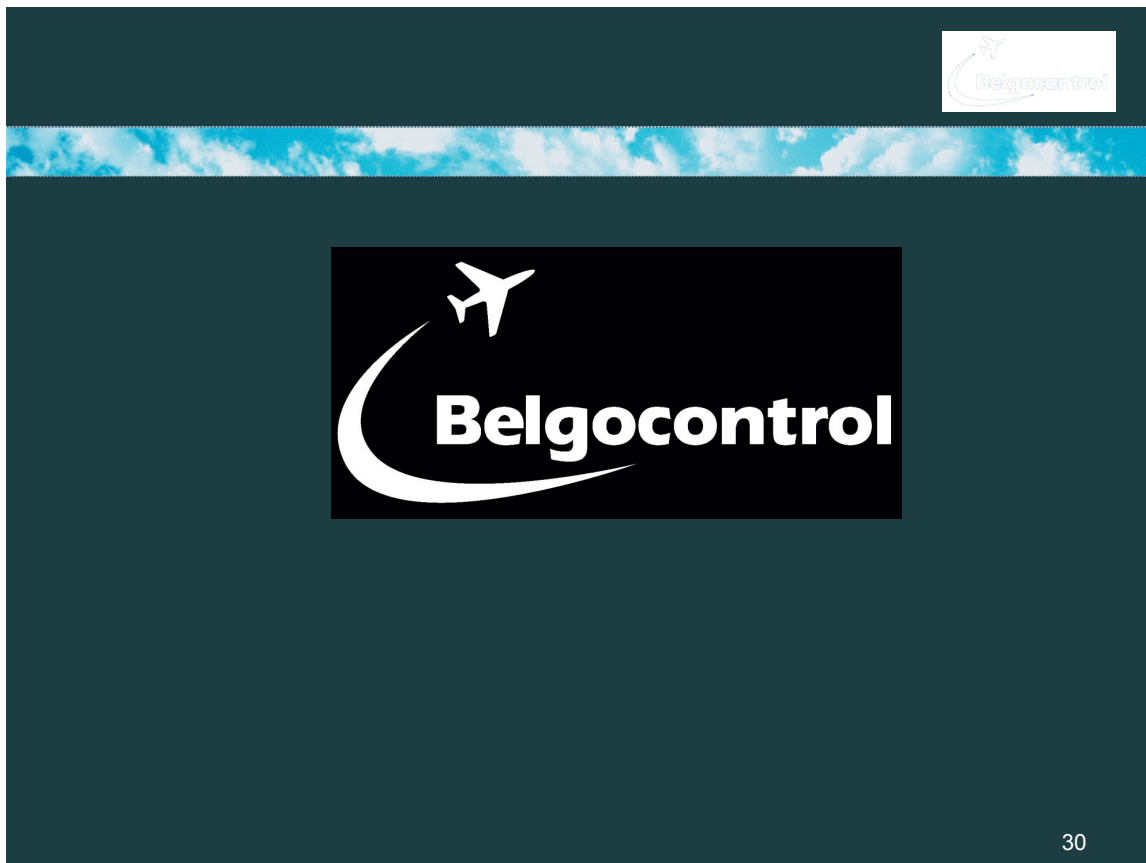




BIJLAGE 1



ANNEXE 1



ANNEXE 2 – BIJLAGE 2



**Audition – Belgocontrol, 19 janvier 2011**

Tableaux & Chiffres



Federale Overheidsdienst  
Mobiliteit en Vervoer



**Hoorzitting – Belgocontrol, 19 januari 2011**

Tabellen & Cijfers



Federale Overheidsdienst  
Mobiliteit en Vervoer

## ANNEXE 2

Tableau 1: Cost of capital



	En assiette de coûts en route (en millions d'euros)	En assiette de coûts TNC/EBBR (en millions d'euros)
1999	3,89	*
2000	3,1	*
2001	2,53	*
2002	2,46	*
2003	1,53	*
2004	1,31	*
2005	2,289	1,236
2006	3,516	1,758
2007	3,482	1,782
2008	2,746	1,514
2009	2,632	1,085

(\*) chiffres non mis à disposition par Belgocontrol

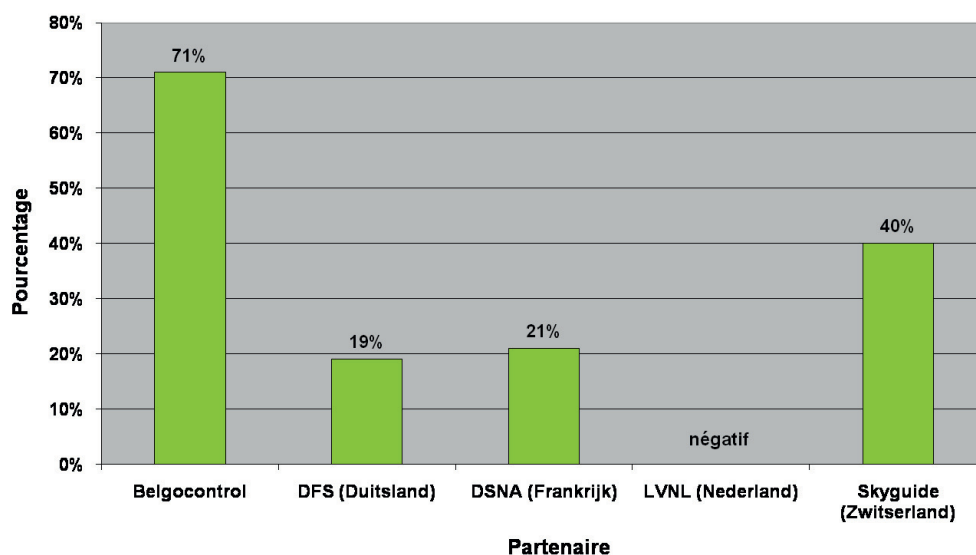
**Source** : tableaux de reporting adressés à Eurocontrol / à la Commission européenne

3 février 2011

Audition Belgocontrol

2

Tableau 1: % fonds propres – partenaires FABEC



IMPRIMEUR: DFS (Allemagne) DSNA (France) LVNL (Pays-Bas) Skyguide (Suisse)

Chiffres de 2008

**Source**: tableaux de reporting adressés à Eurocontrol

3 février 2011

Audition Belgocontrol

3

BIJLAGE 2

Tabel 1: Cost of capital



	In cost base en route (in miljoen €)	In cost base TNC/EBBR (in miljoen €)
1999	3,89	*
2000	3,1	*
2001	2,53	*
2002	2,46	*
2003	1,53	*
2004	1,31	*
2005	2,289	1,236
2006	3,516	1,758
2007	3,482	1,782
2008	2,746	1,514
2009	2,632	1,085

(\*) cijfers niet ter beschikking gesteld door Belgocontrol

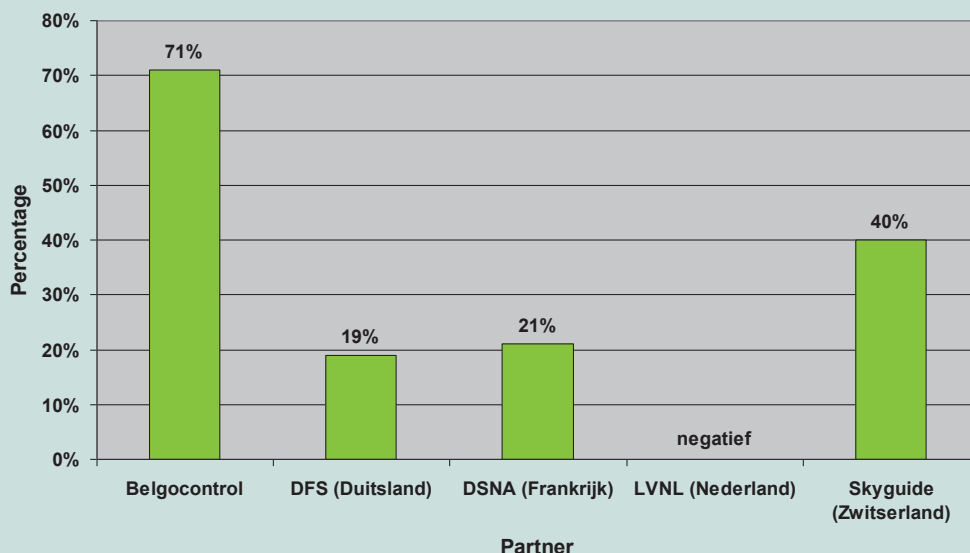
**Bron** : rapporteringtabellen aan Eurocontrol / Europese Commissie

17 februari 2011

Hoorzitting Belgocontrol

2

Tabel 1: % eigen vermogen – FABEC partners



Cijfers van 2008

**Bron**: rapporteringtabellen aan Eurocontrol

17 februari 2011

Hoorzitting Belgocontrol

3



## ANNEXE 2

**Tableau 2: Part belge de la taxe interne d'Eurocontrol (en millions d'euros)**


	Taxe interne - agence	Taxe interne – Centre de Maastricht	Total
1999	1,230	6,332	7,562
2000	1,260	6,018	7,278
2001	1,285	7,502	8,787
2002	1,235	7,139	8,374
2003	1,367	7,542	8,909
2004	1,432	7,807	9,239
2005	1,410	7,488	8,899
2006	1,516	6,696	8,212
2007	1,544	8,111	9,655
2008	1,527	7,768	9,294
2009	1,526	8,049	9,576

Source: Eurocontrol

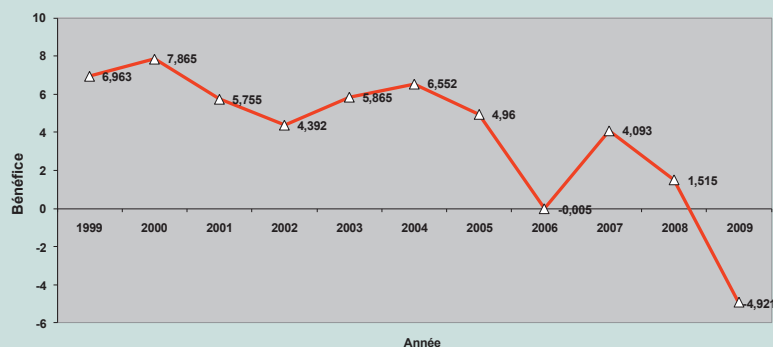
3 février 2011

Audition Belgocontrol

4

**Tableau 3: Bénéfices Belgocontrol (en millions d'euros)**


Année	Bénéfice
1999	6,963
2000	7,865
2001	5,755
2002	4,392
2003	5,865
2004	6,552
2005	4,96
2006	-0,005
2007	4,093 (*)
2008	1,515
2009	-4,921



\*: sans la plus-value de 38 millions d'euros réalisée sur la vente du bâtiment CCN.

Source: Centrale des bilans BNB/ Belgocontrol

3 février 2011

Audition Belgocontrol

5

## BIJLAGE 2

## Tabel 2: Belgisch deel van de interne taks van Eurocontrol (in miljoen €)



	Interne taks - agentschap	Interne taks - Maastricht centrum	Totaal
1999	1,230	6,332	7,562
2000	1,260	6,018	7,278
2001	1,285	7,502	8,787
2002	1,235	7,139	8,374
2003	1,367	7,542	8,909
2004	1,432	7,807	9,239
2005	1,410	7,488	8,899
2006	1,516	6,696	8,212
2007	1,544	8,111	9,655
2008	1,527	7,768	9,294
2009	1,526	8,049	9,576

Bron: Eurocontrol

17 februari 2011

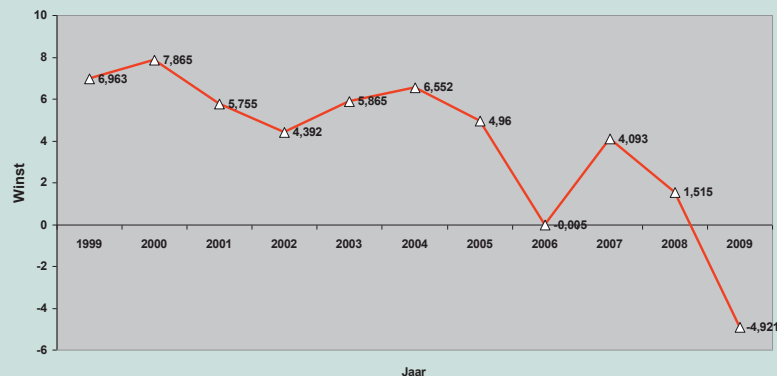
Hoorzitting Belgocontrol

4

## Tabel 3: Winstcijfers Belgocontrol (in miljoen €)



Jaar	Winst
1999	6,963
2000	7,865
2001	5,755
2002	4,392
2003	5,865
2004	6,552
2005	4,96
2006	-0,005
2007	4,093 (*)
2008	1,515
2009	-4,921



\*: zonder gerealiseerde meerwaarde van 38 miljoen € op verkoop CCN-gebouw

Bron: Balanscentrale NBB / Belgocontrol

17 februari 2011

Hoorzitting Belgocontrol

5

## ANNEXE 2

### Tableau 4: Activité – Revenus – Frais Bruxelles-National



	Mouvements	Revenus (en millions d'euros)	Frais (en millions d'euros)
1999	314000	33,2	*
2000	326000	36,1	*
2001	305500	30,6	*
2002	256900	26	*
2003	252200	28,9	*
2004	252100	29,8	*
2005	253300	30,2	30,4
2006	254800	30,3	32,9
2007	264400 ↓ Δ -18,9%	32 ↓ Δ -11,4%	33,8
2008	258800	29,8	34,9
2009	231700	25,5	34,5

\*: non communiqué par Belgocontrol

Source: Belgocontrol

3 février 2011

Audition Belgocontrol

6

### Tableau 5: Frais vols exonérés (en millions d'euros)



	En route	Terminal Bruxelles – National
1999	1,993	*
2000	1,617	*
2001	1,975	*
2002	2,574	*
2003	3,101	*
2004	1,962	*
2005	1,858	0,70
2006	2,197	0,64
2007	2,568	0,65
2008	2,701	0,67
2009	3,229	0,60

\*: chiffres non communiqués par Belgocontrol

Source: Belgocontrol &amp; tableaux de reporting Eurocontrol

3 février 2011

Audition Belgocontrol

7

## BIJLAGE 2

### Tabel 4: Activiteit – Inkomsten – Kosten Brussel-Nationaal



	Bewegingen	Inkomsten (in miljoen €)	Kosten (in miljoen €)
1999	314000	33,2	*
2000	326000	36,1	*
2001	305500	30,6	*
2002	256900	26	*
2003	252200	28,9	*
2004	252100	29,8	*
2005	253300	30,2	30,4
2006	254800	30,3	32,9
2007	264400 ↓ Δ -18,9%	32 ↓ Δ -11,4%	33,8
2008	258800	29,8	34,9
2009	231700	25,5	34,5

\*: niet medegedeeld door Belgocontrol

Bron: Belgocontrol

17 februari 2011

Hoorzitting Belgocontrol

6

### Tabel 5: Kosten vrijgestelde vluchten (in miljoen €)



	En route	Terminal Brussel - Nationaal
1999	1,993	*
2000	1,617	*
2001	1,975	*
2002	2,574	*
2003	3,101	*
2004	1,962	*
2005	1,858	0,70
2006	2,197	0,64
2007	2,568	0,65
2008	2,701	0,67
2009	3,229	0,60

\*: cijfers niet medegedeeld door Belgocontrol

Bron: Belgocontrol &amp; rapporteringstabellen Eurocontrol

17 februari 2011

Hoorzitting Belgocontrol

7

## ANNEXE 2

## Tableau 5: Informations transmises à Eurocontrol / à la Commission européenne



### • Policy on exemptions:

*“Exemptions are in full compliance with the EU charging regulation. Mandatory and voluntary exemptions are listed in the management contract between Belgocontrol and the Belgian government. The difference between the Eurocontrol cost base –which is recovered through the “en route” income- and the contribution paid to Eurocontrol serves to cover the costs for military and other exempted flights”*

Source: Tableaux de reporting adressés à Eurocontrol

3 février 2011

Audition Belgocontrol

8

## Tableau 6 : Coût service aéroports régionaux



	2005	2006	2007	2008	2009
Total	27,6	29,5	30,4	33,8	35,6
Dont cost of capital	0	0	0	0	0
Total des recettes (*)	-4,4	-4,7	-5	-6,8	-6,4
Coût net	23,2	24,8	25,4	27	29,2
Directement en assiette de coûts En Route	7,4	8	7,9	8,5	9,2
Terminal cost service Régions	15,9	16,8	17,5	18,5	19,9
Terminal cost Régions transféré à En Route	11,9	12,6	13,1	13,9	14,9
Terminal cost Régions transféré au Terminal EBBR	0	0	0	0	0
Solde Terminal cost Régions	4	4,2	4,4	4,6	5

\*: Cette ligne reprend les factures directement adressées aux Régions

Source: Belgocontrol – statistiques antérieures à 2005 non communiquées

3 février 2011

Audition Belgocontrol

9



## BIJLAGE 2

## Tabel 5: Informatie aan Eurocontrol / Europese Commissie



### • Policy on exemptions:

*“Exemptions are in full compliance with the EU charging regulation. Mandatory and voluntary exemptions are listed in the management contract between Belgocontrol and the Belgian government. The difference between the Eurocontrol cost base –which is recovered through the “en route” income- and the contribution paid to Eurocontrol serves to cover the costs for military and other exempted flights”*

Bron: Rapporteringtabellen aan Eurocontrol

17 februari 2011

Hoorzitting Belgocontrol

8

## Tabel 6 : Kosten dienstverlening regionale luchthavens



	2005	2006	2007	2008	2009
Totaal	27,6	29,5	30,4	33,8	35,6
Waarvan cost of capital	0	0	0	0	0
Totaal opbrengsten (*)	-4,4	-4,7	-5	-6,8	-6,4
Netto kost	23,2	24,8	25,4	27	29,2
Rechtstreeks in cost base En Route	7,4	8	7,9	8,5	9,2
Terminal cost dienstverlening regio's	15,9	16,8	17,5	18,5	19,9
Terminal cost regio's doorgeschoven naar En Route	11,9	12,6	13,1	13,9	14,9
Terminal cost regio's doorgeschoven naar Terminal EBBR	0	0	0	0	0
Saldo Terminal cost regio's	4	4,2	4,4	4,6	5

\*: Deze lijn bevat de rechtstreekse facturaties aan de regio's

Bron: Belgocontrol – cijfergegevens vóór 2005 niet medegedeeld

17 februari 2011

Hoorzitting Belgocontrol

9

## ANNEXE 2

## Tableau 7: Aperçu 2005 – 2009 (en millions d'euros)



	2005	2006	2007	2008	2009
Cost of capital imputé					
- en route	2,3	3,5	3,5	2,7	2,6
- TNC Bruxelles National	1,2	1,8	1,8	1,5 *	1,1 *
<b>Total</b>	<b>3,5</b>	<b>5,3</b>	<b>5,3</b>	<b>4,2</b>	<b>3,7</b>
Taxe interne récupérée					
- Agence	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5
- Maastricht	7,5	6,7	8,1	7,8	8
<b>Total</b>	<b>8,9</b>	<b>8,2</b>	<b>9,6</b>	<b>9,3</b>	<b>9,5</b>
<b>Total effets positifs</b>	<b>12,4</b>	<b>13,5</b>	<b>14,9</b>	<b>12,0</b>	<b>12,1</b>
Handicaps financiers					
Coût vols exonérés					
- en route	-1,9	-2,2	-2,6	-2,7	-3,2
- Bruxelles National	-0,7	-0,6	-0,7	-0,7	-0,6
Perte Bruxelles National	-0,2	-2,6	-1,7	-5,1	-9,1
Frais non récupérés service Régions	-4	-4,2	-4,4	-4,6	-5
<b>Total effets négatifs</b>	<b>-6,8</b>	<b>-9,6</b>	<b>-9,4</b>	<b>-13,1</b>	<b>-17,9</b>
<b>SOLDE</b>	<b>5,6</b>	<b>3,9</b>	<b>5,5</b>	<b>-1,1</b>	<b>-5,8</b>

3 février 2011

Audition Belgocontrol

10

## Tableau 7: Suite



\*: Ces montants n'ont pas été repris dans le total, étant donné que l'activité est devenue déficitaire en 2008.

3 février 2011

Audition Belgocontrol

11

## BIJLAGE 2

Tabel 7: Overzicht 2005 – 2009 (in miljoen €)



	2005	2006	2007	2008	2009
Toegerekende cost of capital					
- en route	2,3	3,5	3,5	2,7	2,6
- TNC Brussel Nationaal	1,2	1,8	1,8	1,5 *	1,1 *
Totaal	3,5	5,3	5,3	4,2	3,7
Gerecupereerde internal taks					
- Agentschap	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5
- Maastricht	7,5	6,7	8,1	7,8	8
Totaal	8,9	8,2	9,6	9,3	9,5
<b>Totaal positieve effecten</b>	<b>12,4</b>	<b>13,5</b>	<b>14,9</b>	<b>12,0</b>	<b>12,1</b>
Financiële handicaps					
Kost vrijgestelde vluchten					
- en route	-1,9	-2,2	-2,6	-2,7	-3,2
- Brussel-Nationaal	-0,7	-0,6	-0,7	-0,7	-0,6
Verlies Brussel-Nationaal	-0,2	-2,6	-1,7	-5,1	-9,1
Niet-gerecupereerde kost dienstverlening regio's	-4	-4,2	-4,4	-4,6	-5
<b>Totaal negatief</b>	<b>-6,8</b>	<b>-9,6</b>	<b>-9,4</b>	<b>-13,1</b>	<b>-17,9</b>
<b>SALDO</b>	<b>5,6</b>	<b>3,9</b>	<b>5,5</b>	<b>-1,1</b>	<b>-5,8</b>

17 februari 2011

Hoorzitting Belgocontrol

10

Tabel 7: vervolg



\*: Deze bedragen werden niet meegerekend in het totaal omwille van het feit dat de activiteit in 2008 deficitair werd.

17 februari 2011

Hoorzitting Belgocontrol

11